

Atelier citoyens Nantes / Rennes

12 janvier 2017

Compte-rendu

Introduction

Pascal BEAUMARD, consultant en concertation, animateur de la réunion, remercie les participants pour leur présence et présente le cadre de la rencontre. Il s'agit d'un atelier de concertation dans le cadre du projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire, porté par SNCF Réseau. Il précise que la séance sera centrée sur l'utilisation du simulateur de scénarios.

Pascal BEAUMARD présente les trois objectifs de la séance :

- Valider les priorités identifiées au cours des séances précédentes.
- Les illustrer et les questionner grâce au simulateur de scénarios.
- Partager les idées pour préparer la réunion de synthèse.

Tour de table

Pascal BEAUMARD donne ensuite la parole aux intervenants SNCF Réseau de la soirée afin qu'ils se présentent.

- Benoît FORMSTECHE, chef de mission LNOBPL
- Marie CHIMOL, chargée des études socio-économiques sur le projet LNOBPL

En plus des citoyens présents, sont présents pour cette rencontre :

- Jennifer CHERUEL, agence d'urbanisme de la région nantaise (AURAN)
- Nathalie BARRUET, direction de transports de la Région Pays de la Loire
- Brice GALLAIS, département déplacements de Nantes Métropole

Alain RADUREAU, garant de la concertation, souhaite que les participants utilisent les objectifs et besoins formulés lors des précédents ateliers pour faire émerger des améliorations concrètes. Cela doit permettre de trouver un ou plusieurs optimums sous forme de scénarios lors de la séance.

Pascal BEAUMARD demande aux participants s'ils ont des retours et / ou remarques sur le compte-rendu et l'organisation des deux ateliers précédents.

Aucune remarque n'est formulée par les participants sur ces deux points. Le compte-rendu du second atelier est validé.

Les points saillants identifiés

I. LES ELEMENTS EN LIEN DIRECT AVEC LE PROJET FERROVIAIRE LNOBPL

SNCF Réseau présente une synthèse des éléments cités de l'atelier citoyens n°2 s'étant déroulé en novembre. Ces éléments seront ensuite mis en perspective avec ce qui est ressorti des autres ateliers.

- Viser un trajet en 3 heures entre Paris et Brest et augmenter la fréquence de 14 à 18 trains répartis à équité entre : matin, journée et fin d'après-midi.
- Nantes – Vannes – Quimper – Brest : une liaison directe et plus rapide avec des objectifs de performance compris entre 2h et 2h30. Avec Nantes – Quimper dans un temps compris entre 1h45 et 2 heures maximum.
- La liaison Nantes – Rennes jugée prioritaire : plus fiable, directe, plus rapide et cadencée. Des divergences quant à la durée optimale (entre 45min et 1heure) et le nombre d'A/R (allers-retours) par jour (de 15 à 20).
- La demande d'un meilleur maillage du territoire notamment périurbain pour Rennes et Nantes.
- Une meilleure liaison entre les branches nord et sud du réseau.
- La liaison Brest – Quimper : une liaison qu'il convient d'améliorer de façon prioritaire. Des différences notables sur la durée cible : de 30 minutes à 50-55 minutes.
- La liaison avec l'aéroport du Grand Ouest : une liaison en 20 minutes depuis Nantes et en 40 à 45 minutes depuis Rennes. D'autres contributions sur les liaisons entre l'AGO et les autres villes : AGO – Vannes en 45 minutes, AGO – Redon en 35 minutes ou AGO – Saint Briec en 1h30.

II. DES DEMANDES COMPLEMENTAIRES A INTEGRER AU BILAN DE LA CONCERTATION

SNCF Réseau présente les demandes qui ne peuvent être intégrées au projet car elles concernent le service ferroviaire plus que le réseau. Elles ne seront pas testées dans le simulateur mais sont bien compilées dans le cadre de la concertation :

- La question des tarifs : baisse des coûts et meilleure lisibilité.
- La question de l'intermodalité, avec la préoccupation des voyages porte à porte et du maillage global du territoire.
- Faciliter les liaisons entre la Bretagne et le reste de la France, hors Île-de-France, notamment vers le centre, le sud, le sud-ouest, etc.

➔ **Les participants valident ces différents points saillants. Ces éléments seront donc testés comme les priorités du groupe dans le simulateur.**

III. LES PRIORITES COMPLEMENTAIRES DES AUTRES TERRITOIRES

SNCF Réseau liste les points d'améliorations non évoqués à Nantes/Rennes mais issus des autres ateliers (les points communs ne sont pas repris).

- Viser un trajet en 3 heures entre Paris et Brest, avec une demande d'un Rennes – Brest en 1h30 (avec 10 AR par jour)
- La liaison Brest – Quimper en 45 minutes (avec 9 AR au moins de cette durée) par jour, pour être compétitif par rapport au covoiturage
- Une liaison simple Brest – AGO (si possible sans rupture de charge)
- Une augmentation de la fréquence des trains entre Nantes et la pointe bretonne

➔ **Aucun commentaire n'est apporté par les participants.**

Illustration par le simulateur de scénarios

Les 5 objectifs du projet sont rappelés aux participants par SNCF Réseau qui ont à leur disposition :

- Pour chacun, le document synthèse de l'offre ferroviaire 2017-2018 qui précise les temps de parcours de gare à gare en comparaison avec la voiture, selon les liaisons.
- Affichées en salle, deux cartes montrant le nombre de voyageurs, à savoir la fréquentation ferroviaire, en 2009 (situation analogue à celle d'aujourd'hui) et en 2030.

SNCF Réseau rappelle que six secteurs ont été définis pour l'élaboration des scénarios et que 4 types d'aménagement peuvent être envisagés :

- moderniser le réseau (signalisation, électrification), uniquement sur Brest – Quimper ;
- créer des lignes nouvelles ;
- améliorer la capacité (ajouter des voies) ;
- aménager au plus proche de l'existant (petites réductions de courbes).

Certains secteurs ne sont pas aménageables car des travaux, réalisés les années précédentes, permettent d'arriver au maximum de la performance du réseau.

Marie CHIMOL présente le mode de fonctionnement du simulateur et commence le test en se basant sur des points saillants évoqués au débat de l'atelier. Avant de débiter l'exercice, certains participants expliquent avoir parfois eu du mal à utiliser le simulateur chez eux.

I. CONSTRUCTION DU SCENARIO N°1

Secteur Rennes – Lamballe

Comprend plusieurs solutions techniques :

- Ligne nouvelle Rennes – Lamballe
- Aménagement La Brohinière – Lamballe
- Ligne nouvelle Rennes – La Brohinière
- Capacité Rennes – La Brohinière

↗ Une participante demande pourquoi il n'y a pas de possibilité d'aménagement entre Lamballe et Morlaix.

Benoît FORMSTECHEr répond que sur cette partie, le réseau offre une capacité suffisante. De plus, le fait que les gares soient très rapprochées rend peu utile le fait de créer des aménagements relevant la vitesse des trains dans ce secteur.

↗ Une participante demande si les infrastructures actuelles sont conservées dans le cadre d'une création de ligne nouvelle.

Marie CHIMOL confirme que c'est bien le cas.

Afin de répondre aux besoins identifiés et validés en début de séance, les participants souhaitent retenir la solution de Ligne nouvelle entre Rennes et Lamballe.

Secteur Plouaret – Brest

Comprend trois solutions techniques :

- Ligne nouvelle Morlaix – Brest
- Aménagement Plouaret – Morlaix
- Ligne nouvelle Morlaix – Landerneau

➤ Un participant demande s'il est possible de créer une ligne nouvelle plus droite, dans les emprises existantes ?

Benoît FORMSTECHECER répond que cela reviendrait à la solution appelée « aménagement » dans les solutions techniques proposées, qui correspond notamment à des corrections de trajectoires, afin de pouvoir relever les vitesses. Cela impose cependant des aménagements lourds, sortant des emprises actuelles.

➤ Une participante demande s'il est possible de chiffrer exactement l'augmentation de la fréquence avec les aménagements proposés sur ce secteur ?

Marie CHIMOL répond que pour la capacité ferroviaire, on se pose la question des possibilités maximales. Ce qui est plus difficile à chiffrer exactement que les gains de temps, en effet, le nombre de trains peut également être lié au service. Sur ce secteur précis, il s'agirait au maximum de mettre des trains aux $\frac{1}{4}$ d'heures entre Brest et Landerneau.

Plusieurs participants font part de leur préoccupation au sujet du coût de la minute supplémentaire dans le cadre de la ligne nouvelle entre Brest et Morlaix.

Des échanges ont lieu sur la question de la demande de déplacements sur ce secteur, car le serpent de charge indique une demande relativement faible. D'autres participants soulèvent le fait qu'il est possible que l'offre suscite la demande.

Les participants se mettent d'accord sur les solutions techniques suivantes :

- Ligne nouvelle Morlaix – Landerneau
- Aménagement Plouaret – Morlaix

Secteurs Nantes – Rennes

Marie CHIMOL rappelle les objectifs visés suite à l'atelier n°2.

Solutions techniques proposées :

- Capacité Rennes – Messac-Guipry (Secteur Rennes – Redon)
- Capacité Rennes – Nantes (Secteur Nantes – Redon et Rennes – Redon)
- Ligne nouvelle Rennes – Redon (Secteur Rennes – Redon)
- Ligne nouvelle Rennes – Nantes (Secteur Nantes – Redon et Rennes – Redon)
- Aménagement Savenay – Redon (Secteur Nantes – Redon)
- Ligne nouvelle Nantes – Savenay (Secteur Nantes – Redon)
- Capacité Nantes – Savenay (Secteur Nantes – Redon)
- Aménagement Nantes – Savenay (Secteur Nantes – Redon)

➤ Un participant demande le chiffrage d'une ligne nouvelle Nantes – Rennes sans desservir l'aéroport du Grand Ouest ?

Benoît FORMSTECHEER répond qu'il faut compter dans ce cas entre 150 et 200 millions d'euros en moins.

➤ Un autre participant demande si dans le cas d'une ligne nouvelle entre Nantes et Rennes, d'autres arrêts sont prévus, en dehors de l'aéroport.

Benoît FORMSTECHEER répond que non.

Des échanges ont lieu sur la nécessité d'une ligne nouvelle de part en part entre Nantes et Rennes, certains s'interrogeant sur les impacts, fonciers notamment. Une intervenante demande s'il n'est pas plus judicieux de se limiter à un aménagement au plus près du réseau pour ne pas impacter les terres agricoles. Un autre participant avance qu'une ligne Rennes – Nantes est nécessaire même si l'aéroport ne se faisait pas. Un participant remarque que la route est gratuite entre Nantes et Rennes et que cela ne favorise pas l'utilisation du train. Un participant ajoute à cette discussion qu'il est important de maintenir une desserte de l'AGO depuis Nantes et depuis Rennes.

➤ Une participante demande si des éléments existent sur le réel besoin des utilisateurs entre Nantes et Rennes.

Benoît FORMSTECHEER répond que des éléments avaient été présentés dans les études quantitatives lors de la deuxième séance mais il ajoute surtout qu'on voit que l'offre actuelle ne satisfait pas le besoin puisque le train ne prend une part modale que de 5%, à titre de comparaison sur Angers – Nantes, la part modale est bien supérieure avec une meilleure offre ferroviaire.

Des essais sur le simulateur sont effectués, sans desservir l'aéroport du Grand Ouest, afin d'illustrer les échanges : il est possible de réaliser des aménagements permettant de gagner 16 minutes pour un investissement de 3 milliards d'euros entre Nantes et Rennes. Avec la ligne nouvelle, 25 minutes sont gagnées pour un investissement de 2,2 milliards d'euros.

➤ Une participante demande au maître d'ouvrage si les utilisateurs de la ligne entre Nantes et Rennes aujourd'hui comme demain, iront principalement de Nantes à Rennes ou se déplaceront vers Nantes et Rennes depuis les villes du territoire.

Marie CHIMOL répond que les deux cas peuvent ou pourront exister, cependant, la ligne nouvelle, si elle ne dessert pas les villes entre Nantes et Rennes, permet de dégager de la capacité sur la ligne existante.

Sans qu'il y ait de consensus, les participants décident de retenir la Ligne nouvelle Nantes – Rennes dans la construction du premier scénario.

Secteur Brest – Quimper

Solutions techniques proposées :

- *Modernisation Brest – Quimper n°1 à 650 M€*
- *Modernisation Brest – Quimper n°2 à 800 M€*
- *Modernisation Brest – Quimper n°3 à 850 M€*
- *Modernisation Brest – Quimper n°4 à 1 200 M€*

Afin de parvenir à une amélioration de la liaison entre Nantes et Brest, les participants s'intéressent à la liaison entre Quimper et Brest.

➤ Plusieurs participants font part de leur préoccupation pour les enjeux environnementaux.

Les participants choisissent la solution de modernisation n°3 permettant de gagner 10 minutes pour 850 M€.

Secteur Lorient – Quimper

Solution technique proposée : Une seule solution existe sur ce secteur, une ligne nouvelle entre Quimper et Lorient, qui fait gagner 7 minutes de temps de parcours pour un investissement de 1,150 milliard avec des enjeux environnementaux médians.

➤ Une participante relève que cette solution ne fait pas gagner particulièrement de fréquence et que le gain de temps est faible.

Benoît FORMSTECHEP précise qu'avec les aménagements proposés jusqu'à présent, la liaison Nantes – Brest a déjà été améliorée via la branche Nord, en passant par Rennes.

Les participants choisissent de ne pas aménager ce secteur.

➔ **Le premier scénario réalisé s'élevant à 4 950 M€, SNCF Réseau présente le tableau de bord généré par ce scénario (voir scénario 1 en annexe).**

II. CONSTRUCTION DU SCENARIO N°2

Sur la base des échanges ayant eu lieu lors de la construction du premier scénario, il est décidé de re-questionner certaines solutions choisies sur les axes suivants : Nantes – Rennes ; Brest – Quimper et éventuellement Quimper – Lorient.

Les **lignes nouvelles Rennes – Lamballe** et **Morlaix – Landerneau** sont conservées ainsi que **l'aménagement Plouraët – Morlaix**.

Sur l'axe Nantes – Rennes, il est décidé de travailler **des solutions capacitaires** uniquement **pour un coût de 1,150 Mds d'euros**. Il s'agit de solutions capacitaires ne permettant pas de gagner du temps mais de faire circuler plus de trains sur le réseau.

Sur l'axe Brest-Quimper, il est décidé de conserver la même solution que pour le scénario précédent : **la solution de modernisation n°3 permettant de gagner 10 minutes pour 850 M€**.

Entre Lorient et Quimper, il est décidé de tester **la ligne nouvelle** dans ce deuxième scénario, qui permet **de gagner 7 minutes pour 1,150 milliard d'euros**.

➔ **L'ensemble du scénario 2 est évalué à 5 050 M€, SNCF Réseau présente le tableau de bord généré par ce scénario (voir scénario 2 en annexe).**

III. CONSTRUCTION DU SCENARIO N°3

Il est décidé de faire le même scénario que le 2 en **supprimant la ligne nouvelle entre Lorient et Quimper**.

➔ **L'ensemble du scénario 3 est évalué à 3,9 milliards d'euros, SNCF Réseau présente le tableau de bord généré par ce scénario (voir scénario 3 en annexe).**

↗ Un participant remarque que dans les scénarios 2 et 3, il n'y pas suffisamment d'amélioration de la liaison entre Nantes et Brest.

IV. CONSTRUCTION DU SCENARIO N°4

Il est décidé de tester une solution permettant d'améliorer les performances en matière de vitesse sur l'axe Sud.

Deux solutions sont donc testées : **la création d'une ligne nouvelle entre Nantes et Redon** et **la création d'une ligne nouvelle entre Lorient et Quimper**.

Ajoutées aux 10 minutes gagnées sur l'aménagement Brest – Quimper, ces solutions permettent un gain de temps de 25 minutes entre Nantes et Brest.

Les **mêmes aménagements sont conservés sur la branche nord** (secteurs de Plouaret – Brest et Rennes – Lamballe). Il est décidé de choisir **la solution capacitaire entre Rennes et Messac-Guipry**, dans le périurbain rennais.

➔ **L'ensemble du scénario 4 est estimé à 5 750 M€, SNCF Réseau présente le tableau de bord généré par ce scénario (voir scénario 4 en annexe).**

Réactions de la salle

SNCF Réseau présente le tableau comparatif des scénarios, les participants décident de comparer les scénarios 1, 2 et 4.

↗ Une participante remarque que le scénario n°1 paraît, sur la base de ces indicateurs, être le plus pertinent.

↗ Un participant demande si le simulateur permet de faire la démarche inverse, partir des résultats souhaités et en sortir un scénario adapté.

Marie CHIMOL précise que l'outil n'offre pas cette possibilité.

Alain RADUREAU ajoute que l'intérêt de l'outil est justement d'exprimer des choix, le but n'est pas de sortir le scénario théoriquement optimal mais bien de sortir des scénarios répondant aux besoins identifiés par le plus grand nombre.

Benoît FORMSTECHECHER ajoute que des résultats optimaux en matière de socio-économie ou de gain de voyageurs peuvent recouvrir des aménagements différents et donc répondre à des besoins différents. Il explique, par ailleurs, que le calcul socio-économique (VAN par euro investi) est le comparatif entre les gains générés par le scénario proposé et les investissements nécessaires pour y parvenir.

↗ Un participant insiste sur les coûts des infrastructures périphériques (favorisant l'intermodalité), qui sont essentiels à la réussite des projets et qui doivent être ajoutés au coût de l'infrastructure ferroviaire en tant que telle.

Benoît FORMSTECHECHER répond en effet qu'il s'agit d'éléments importants à compiler afin de construire avec les partenaires des aménagements cohérents pour l'ensemble de la chaîne du déplacement.

↗ Un participant s'étonne des faibles résultats des scénarios proposés en matière de socio-économie. Il demande si des scénarios permettent de placer le curseur dans le vert sur ces sujets ?

Benoît FORMSTECHECHER répond que cela est principalement lié aux aménagements réalisés dans des zones où le nombre de voyageurs est faible. Cela peut répondre à une logique d'aménagement du territoire, la rentabilité socio-économique n'étant pas l'unique critère de choix sur les grands projets.

Conclusion de la séance

Les participants complètent un questionnaire d'évaluation de la démarche de concertation.

Benoît FORMSTECHE, remercie les participants pour leur investissement et leurs contributions tout au long de ces 3 séances. Cette démarche innovante d'ateliers citoyens est du point de vue de la maîtrise d'ouvrage vraiment réussie. Il ajoute qu'une réunion de synthèse aura lieu à Rennes, les modalités précises d'organisation seront transmises aux participants, celle-ci permettra de croiser l'ensemble des contributions produites au cours de la concertation.

Alain RADUREAU remercie l'ensemble des présents pour leur participation à ces ateliers et rappelle que leur participation est essentielle pour permettre de faire avancer la concertation et donc d'enrichir le projet. Il les incite également à prendre la parole sur les outils en ligne avant la fin de la concertation et à participer à la réunion de synthèse.

Pascal BEAUMARD donne rendez-vous aux participants à Rennes pour la réunion de synthèse, dont la date sera communiquée dès que possible.