

Atelier Citoyens Vannes

25 janvier 2017

Compte-rendu

Cadre de la séance

Lucie LAFOND, consultante en concertation, animatrice de la réunion, remercie les personnes présentes. Elle précise que la séance sera centrée sur l'utilisation du simulateur.

Elle 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

Lucie LAFOND demande aux intervenants de se présenter :

- Marie CHIMOL, chargée d'études socio-économiques, SNCF Réseau.
- Cédric LEVREL, chargé des études techniques et du simulateur sur le projet LNOBPL, SNCF Réseau.
- Alain RADUREAU, garant de la concertation.

A noter que Clémence Gauriveaud de l'agence d'urbanisme de Quimper était présente en tant qu'observatrice.

Lucie LAFOND 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 deuxième atelier du 23/11/16 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 lors de l'atelier citoyens n°2 qui s'est déroulé en novembre. Ces éléments seront ensuite mis en relief avec ce qui est ressorti des autres ateliers.

- **Améliorer la desserte de Brest.**
 - Eviter de repasser par Rennes pour les trajets en provenance de Vannes ou encore des villes intermédiaires comme Lorient.
 - Disposer d'un temps de parcours d'1h50 depuis Vannes avec une fréquence renforcée.
- **Améliorer la liaison Nantes-Rennes.**
 - Disposer d'un temps de trajet compris entre 30 min et 1h.
 - Permettre une plus grande amplitude horaire sur cette liaison et proposer une fréquence renforcée avec un aller-retour par heure (voire davantage).
- **Des attentes concernant la liaison avec l'Aéroport du Grand Ouest (AGO).**
 - Une liaison en 3h maximum depuis Brest.
 - Une liaison directe en provenance et en direction de Redon.

↗ Une participante rappelle que les liaisons nord-sud (comme Vannes / Saint-Brieuc), qui permettent de traverser le centre de la Bretagne, avaient été évoquées mais qu'elles ne sont pas retranscrites dans la présentation.

SNCF Réseau rappelle que le projet ne peut répondre sur le plan ferroviaire à toutes les problématiques et que la question nord-sud pourra être traitée via Brest-Quimper et via Rennes en train mais aussi avec les autres modes via le centre Bretagne.

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.

- 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 : le maillage territorial et le réseau inter-villes a été présenté comme un enjeu clé pour le projet.
- Faciliter les liaisons entre la Bretagne et le reste de la France, hors Ile-de-France, notamment vers l'est, le sud et le sud-ouest.

↗ Aucun commentaire n'est apporté par l'assemblée.

III. LES PRIORITES COMPLEMENTAIRES DES AUTRES TERRITOIRES

SNCF Réseau liste les points d'améliorations non évoqués à Vannes 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 allers-retours par jour).
- La liaison Brest – Quimper en 45 minutes (avec 9 allers-retours au moins de cette durée) par jour, pour être compétitif par rapport au covoiturage.
- Une amélioration de la liaison entre les branches Nord et Sud de la Bretagne.
- Une liaison simple et directe entre Brest et l'Aéroport du Grand Ouest.
- Une augmentation de la fréquence des trains entre Nantes et la pointe bretonne : la liaison entre Nantes et Quimper dans un temps compris entre 1h45 et 2 heures / la liaison Nantes – Brest avec des objectifs de performance compris entre 2h et 2h30.

Aucun commentaire n'est apporté par l'assemblée.

M. Alain RADUREAU, garant de la concertation, a rappelé l'objet de cette dernière séance qui est d'utiliser le simulateur pour que le public puisse générer ses propres scénarios.

Illustration par le simulateur de scénarios

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

- 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 lignes.
- Deux cartes, affichées dans la salle, montrant le nombre de voyageurs, à savoir la fréquentation ferroviaire, en 2009 (situation analogue à celle d'aujourd'hui) et en 2030. SNCF Réseau estime qu'elle devra gérer une hausse de 75% du nombre de voyageurs par jour entre 2009 et 2030.

SNCF Réseau rappelle que 6 secteurs ont été définis pour l'élaboration des scénarios et que 4 types d'action/choix peuvent être envisagés sur ces secteurs :

- moderniser le réseau (signalisation, électrification) ;
- créer des lignes nouvelles ;
- améliorer la capacité (ajouter des voies) ;
- aménager (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.

SNCF Réseau présente le mode de fonctionnement du simulateur et commence le test en se basant sur des points saillants évoqués en amont.

Les scénarios construits sont annexés au présent document.

I. CONSTRUCTION DU SCENARIO N°1

➔ ENJEU 1 : AMÉLIORER LA DESSERTE DE BREST (OBJECTIF D'UN VANNES – BREST À 1H50)

Secteur Lorient – Quimper

L'objectif souhaité est de disposer d'un Vannes – Brest en 1h50 avec une fréquence renforcée. En 2018, sans le projet, il est prévu 2h35 de temps de parcours, 45 min de gain de temps sont donc nécessaires pour répondre à l'objectif souhaité.

SNCF Réseau indique que la demande est ambitieuse et que l'idée est d'essayer de tendre vers cet objectif. En fréquence, 8 allers retours sont prévus en 2018, avec la majorité des Vannes – Brest en correspondance.

Une ligne nouvelle entre Lorient et Quimper de 60 km permet de gagner 7 à 9 min en temps de parcours sur le tronçon qui se répercutera sur l'ensemble des trajets entre Vannes et Brest. Elle ne permet pas d'augmenter la capacité et a des impacts fonciers importants. Elle coûte 1, 150 Mds€.

↗ Une participante trouve que le coût est démesuré par rapport au gain de temps permis.

↗ Une autre participante indique que la ligne nouvelle ne passerait plus par Quimperlé et Rosporden, ce qui lèserait les personnes qui utilisent la ligne existante et ne permettrait de gagner que 3 minutes car les deux arrêts étaient de 2 minutes chacun.

SNCF Réseau indique que la remarque est juste et que la desserte de Quimperlé et Rosporden serait toujours permise par les trains circulant sur les voies existantes actuellement.

↗ Un participant demande s'il est possible d'avoir une vision plus « macro », il demande s'il est impératif de voir le coût du projet par micro-tronçons.

SNCF Réseau rappelle la nécessité de travailler par secteur avant d'avoir la vision globale.

↗ Une participante demande s'il y a un budget maximum.

SNCF Réseau indique que le budget est « libre » pour l'instant mais pour avoir un ordre d'idée, le montant du projet proposé au débat public était compris entre 3,5 et 5,5 Mds d'euros, même si aucun scénario n'a été retenu.

↗ La participante demande s'il n'est pas possible de prévoir d'abord les aménagements urgents et ensuite de voir le montant restant.

SNCF Réseau confirme l'intérêt de sa remarque en concluant que cette section n'est peut-être pas prioritaire.

Le choix est fait de ne pas créer de ligne nouvelle sur ce secteur et donc de ne pas l'aménager.

Secteur Brest – Quimper

Pour améliorer la desserte de Brest, et notamment tendre vers un temps de parcours d'1h50 depuis Vannes, le secteur Brest – Quimper doit être optimisé. A titre indicatif, il est rappelé que lors des ateliers réalisés dans le Finistère, les expressions tendaient vers un temps de parcours de 45 minutes entre Brest et Quimper.

Quatre choix d'aménagement sont envisageables sur ce secteur, ce sont tous trois des modernisations de la ligne existante avec des niveaux d'ambition croissants :

- Le 1^{er} choix d'aménagement permet un gain en capacité et un gain de temps d'une minute pour un coût 650 M€.
- Le 2^{ème} choix d'aménagement, avec un coût de 800 M€, permet un gain de temps de 5 min, une augmentation de la capacité et a des impacts environnementaux médians.
- Le 3^{ème} choix d'aménagement coûterait 850M€, permet un gain de temps de 10 min, avec des impacts environnementaux équivalent au deuxième.
- Le 4^{ème} choix d'aménagement permet un gain de temps de 16 min pour un coût de 1,2 Mds d'euros avec des impacts environnementaux qui pourront être plus importants.

↗ Une participante demande quelle est la durée actuelle du trajet Quimper – Brest pour voir si les propositions sont intéressantes.

SNCF Réseau indique que la ligne est actuellement fermée pour travaux mais qu'en 2018, à la réouverture, elle sera d'1h01 pour les directs (1 par jour) et d'1h12 pour les omnibus (8 par jour).

➤ Une participante demande des précisions sur les gains de temps par rapport à la situation existante.

SNCF Réseau précise que les gains de temps annoncés en fonction des choix d'aménagement seront valables pour les directs et les omnibus.

➤ Une participante demande s'il existe encore beaucoup de trains non électrifiés en circulation en France et s'il y a des obligations d'électrifier les lignes.

SNCF Réseau explique que sur la ligne Quimper – Landerneau, les trains circulent sur une voie unique non électrifiée (suivant le tracé de la ligne historique Savenay – Landerneau). Le matériel roulant est adapté à l'infrastructure. Sur Brest – Landerneau ce sont des trains bi-modes, qui fonctionnent au diesel ou à l'électrique, qui circulent. Grâce à l'électrification, tous les trains, diesel ou électriques, pourraient circuler sur cette ligne.

SNCF Réseau revient ensuite le coût par minute gagnée des différents choix d'aménagement, prenant l'exemple de la LGV entre Le Mans et Rennes dont le coût est de 3,4 Mds€ pour gagner 37 minutes. Pour le ferroviaire, le coût est d'environ 100M€ par minute gagnée, ce qui peut faire peur au public. Faire gagner 10 min peut sembler peu mais lorsque cela concerne des millions de voyageurs, l'intérêt global est important. Aujourd'hui, le réseau ferroviaire date d'il y a 150 ans donc SNCF Réseau calcule l'intérêt des projets en fonction de l'amortissement qui est de 50 ans : l'échelle de projet, de temps, est parfois difficile à appréhender pour le public.

M. Alain RADUREAU rappelle que le coût du kilomètre d'autoroute peut sembler aussi effrayant pour les simples particuliers. Dans ce genre de projets, l'échelle de temps peut échapper au public car les montants peuvent sembler démesurés. Il faut réussir à se mettre dans la réalité des projets.

➤ Un participant demande si le coût indiqué dans le simulateur a été estimé en fonction du nombre de voyageurs.

SNCF Réseau rappelle que plusieurs indicateurs sont intégrés dans le simulateur comme le coût d'investissement ou le gain de voyageurs permis par chaque aménagement. La rentabilité socio-économique du scénario agrège l'ensemble des coûts et des avantages monétarisés dans un seul indicateur. Les différents scénarios pourront ainsi être évalués en fonction de la rentabilité socio-économique notamment.

M. Alain RADUREAU rappelle que l'analyse de la rentabilité économique est basée sur une méthode nationale qui n'est pas spécifique à SNCF Réseau, avec des hypothèses adaptées pour chaque type de projet.

➤ Une participante demande des précisions sur les impacts environnementaux des différents choix d'aménagement évoqués indiquant ne pas bien voir l'écran.

SNCF Réseau précise que le simulateur donne juste une indication générale sur l'impact environnemental.

➤ Une participante demande ce que signifie l'impact foncier.

SNCF Réseau indique que l'impact foncier correspond aux emprises que prend le projet sur les espaces naturels ou urbains. L'échelle de grandeur est de 12 ha/km de ligne à ce stade des études,

il n'existe pas de données plus détaillées. L'impact foncier est le même pour la modernisation du réseau existant en raison de la modification des courbes

Aucun choix d'aménagement ne faisant consensus, un vote est réalisé pour l'aménagement du secteur Brest-Quimper. Les résultants sont les suivants :

- 1 personne vote pour le choix d'aménagement n°1 a minima ;
- Aucun participant n'a choisi le choix d'aménagement n°2 ;
- 9 personnes pour le choix d'aménagement n°3 ;
- 3 personnes pour le choix d'aménagement n°4 ;
- 2 personnes ne souhaitent pas aménager ce secteur.

Le choix d'aménagement n°3 est retenu pour le secteur Brest-Quimper.

La présentation du tableau de bord pour le choix d'aménagement n°3 est proposée.

➔ ENJEU 2 : AMÉLIORER LA LIAISON NANTES – RENNES (OBJECTIF D'UN NANTES – RENNES ENTRE 30 MIN ET 1H, AVEC UNE AUGMENTATION DE L'AMPLITUDE HORAIRE ET 1 A/R PAR HEURE A MINIMA)

Secteur Nantes – Rennes

SNCF Réseau rappelle qu'en 2018, le temps de parcours sera d'1h15 avec 11 allers-retours par jour et indique qu'entre Nantes et Rennes, le réseau ferroviaire se découpe en 2 : Nantes – Redon et Redon – Rennes.

Les options sont de réaliser des aménagements sur Nantes – Redon ou Redon – Rennes ou de construire une ligne nouvelle entre Nantes et Rennes :

- Le choix d'aménagement n°1, est la ligne nouvelle de 110 km entre Nantes et Rennes (couvrant donc les deux secteurs d'aménagement entre Nantes et Rennes). Elle dessert l'Aéroport du Grand Ouest et permet une augmentation de la capacité, un gain de temps de 25 min pour un coût de 2,2 Mds d'euros avec des enjeux environnementaux modérés. SNCF Réseau précise qu'il s'agit de la solution la plus onéreuse et la plus performante également.
- Le choix d'aménagement n°2 est l'aménagement entre Rennes et Messac-Guipry (qui constitue le terminus du périurbain rennais) qui doublerait les voies, soit un doublement capacitaire sans gain de temps.
- Le choix d'aménagement n°3 est l'aménagement d'une ligne nouvelle entre Rennes et Redon, moins performant que le choix n°1, avec 11 min de temps de parcours pour 1,2 Mds d'euros d'investissement avec des impacts environnementaux moyens.

SNCF Réseau rappelle que la demande issue du précédent atelier est de disposer d'un temps de parcours entre 30 min et 1h, ce qui est ambitieux : la solution qui permet le plus de s'en rapprocher est le choix n°1 avec une ligne nouvelle entre Nantes et Rennes.

↗ Une participante demande pourquoi faire passer la ligne nouvelle Nantes - Rennes par Redon ce qui fait faire un détour et perdre du temps.

SNCF Réseau indique qu'actuellement les Nantes – Rennes ne s'arrêtent pas nécessairement à Redon car il y a un triangle ferroviaire au niveau de Saint Nicolas de Redon, les trains sont donc directs en 1h15. La ligne nouvelle Nantes - Rennes inclut un raccordement à l'est de Redon ce qui lui permet d'améliorer en capacité et temps de parcours :

- les trains directs Nantes – Rennes ;
- les trains Rennes – Quimper (pouvant desservir Redon) ;
- les trains Nantes – Quimper (desservant Redon).

↗ La participante demande si les trains directs gagneraient 25 min ?

SNCF Réseau confirme ce gain pour les trains directs, dans le cadre d'une ligne nouvelle Nantes – Rennes, entre Nantes et Rennes, mais également 11 min entre Rennes et Redon ce qui, pour cette relation, équivaldrait au gain d'une ligne nouvelle entre Rennes et Redon.

↗ Un participant demande si la ligne nouvelle passerait par l'aéroport ?

SNCF Réseau confirme.

↗ Une participante demande comment feraient les vannetais pour aller à l'aéroport dans le cadre d'une ligne nouvelle.

La salle lui répond qu'ils passeraient par Redon.

SNCF Réseau indique que, dans l'hypothèse d'une ligne nouvelle entre Nantes et Rennes, l'aéroport sera desservi par tous les trains qui font Nantes – Rennes et Nantes – Quimper.

↗ Un participant demande l'intérêt de la ligne nouvelle Rennes – Nantes outre le passage par l'aéroport.

SNCF Réseau indique qu'il existe une marge d'amélioration sur la part de marché du train entre Nantes – Rennes du fait de la complexité du trajet ferroviaire sur ce secteur (longueur du trajet, changement de trains nécessaire et faibles fréquences).

M. Alain RADUREAU, le garant de la concertation indique être rennais. Il indique avoir dû utiliser sa voiture pour se rendre de Nantes à Rennes pour la concertation ce qui est confirmé par une participante.

Le choix d'aménagement n°1, la ligne nouvelle Nantes – Rennes, fait consensus entre les participants et est retenu pour l'aménagement du secteur.

Secteur Nantes – Redon

Le garant de la concertation demande que soit visualisé le secteur Nantes – Redon, pour lequel il y a plusieurs choix, afin d'avoir une vue d'ensemble :

- Choix n°1 : ligne nouvelle entre Nantes et Rennes, décrite ci-dessus.
- Choix n°2 : ligne nouvelle entre Nantes et Redon, qui desservirait l'aéroport du Grand Ouest et permettrait d'augmenter le nombre de trains entre Nantes et Rennes, avec un gain de temps de 9 minutes pour un coût de 1,1 Md d'euros et des impacts environnementaux moyens.
- Choix n°3 : ligne nouvelle entre Nantes et Savenay, uniquement dans le périurbain, qui serait un peu moins performante avec un gain de temps de 3 minutes et un coût de 300 M€. Ce choix ne permet pas d'augmenter le nombre de trains entre Nantes et Rennes.

- Choix n°4 entre Nantes et Savenay avec un aménagement au plus proche de l'existant pour un coût de 200 M€.
- Choix n°5 : ajout de voies entre Nantes et Savenay pour un gain de capacité avec un coût de 1,5 Md d'euros et un impact foncier et important car il s'agit d'une zone très urbanisée.
- Choix n°6 : aménagements entre Savenay et Redon qui pourrait permettre de gagner un peu en temps de parcours et qui pourraient être combinés avec un aménagement entre Nantes et Savenay.

SNCF Réseau précise que le simulateur permet de voir les différentes options. Le secteur entre Nantes et Redon est assez difficile à aménager du fait de l'urbanisation. Certains aménagements en excluent d'autres.

M. Alain RADUREAU, garant de la concertation, questionne la différence de coût considérable entre la ligne nouvelle Nantes – Savenay et l'aménagement capacitaire Nantes – Savenay, la ligne nouvelle semblant peu coûteuse par rapport à l'aménagement capacitaire alors que le gain en capacité semble être le même.

SNCF Réseau précise que l'aménagement capacitaire Nantes – Savenay consiste à doubler les voies existantes ce qui implique de réaménager les passages à niveau. Tous ces travaux doivent être réalisés sans interrompre la circulation ce qui augmente leur coût. Pour la comparaison, il est à noter que la brique ligne nouvelle Nantes – Savenay ne permet pas seule d'accroître la capacité du réseau (pour le trafic périurbain notamment) ; il convient d'y ajouter la solution capacitaire Nantes – Savenay du simulateur d'un coût d'1,1 Mds d'euros

↗ Un participant demande comment faire pour éviter les passages à niveau.

SNCF Réseau indique que le passage à niveau peut être supprimé simplement ou que soient dénivelées les voiries interceptées (passages aériens ou souterrains a un coût indicatif d'environ 10 M€ par passage à niveau supprimé).

➔ **ENJEU 3 : AMÉLIORER LA DESSERTE BREST – RENNES**

Secteur Rennes – Lamballe

- Choix n°1 : ligne nouvelle de 60 km et entre Rennes et Lamballe, soit 10 min de gain de temps et un coût de 950 M€. Ce choix permettra d'augmenter le nombre de trains dans le périurbain rennais. Les enjeux environnementaux sont assez importants notamment sur le foncier.
- Choix n°2 : ligne nouvelle de 20 km entre Rennes et La Brohinière qui permet moins de gains de temps. Le coût est de 550 M€ avec des impacts équivalents.
- Choix n°3 : aménagement de voies dans le périurbain rennais pour augmenter la capacité entre Rennes et La Brohinière. Il n'y a pas de gain de temps et le coût est de 750 M€. Les enjeux environnementaux sont moyens à importants.
- Choix n°4 : aménagement pour limiter les courbes entre Lamballe et Montfort-sur-Meu ce qui permettra un gain de temps.

SNCF Réseau précise que la préférence entre la fréquence et la rapidité n'avait pas été précisée dans l'atelier n°2.

➤ Un participant a indiqué que la volonté était aussi d'améliorer la relation à Paris pour Rennes et Brest.

SNCF Réseau confirme qu'il s'agit d'une demande formulée par les participants d'autres ateliers.

Le choix d'aménagement n°1 (ligne nouvelle de 60 km entre Rennes et Lamballe) est retenu.

Secteur Brest – Plouaret

- Choix n°1 : ligne nouvelle entre Brest et Morlaix de 50 km, pour un gain de temps de 9 min, une amélioration de la desserte dans le périurbain brestois et un coût de 1,2 Md d'euros, les enjeux environnementaux sont assez importants.
- Choix n°2 : aménagement plus léger entre Plouaret et Morlaix, avec peu de gain de temps pour un coût de 300 M€ et des enjeux environnementaux moins forts.
- Choix n°3 : ligne nouvelle de 30 km entre Morlaix et Landerneau pour un coût de 600 M€ et un gain de temps de 7 min avec une amélioration de la capacité. La ligne est moins longue donc un peu moins « impactante » pour l'environnement.

SNCF Réseau rappelle les enjeux exprimés par les citoyens pour choisir la solution adéquate : savoir si elle permet de gagner du temps, soit les 10 min, à la sortie de Rennes en direction de Brest, sachant que le Rennes – Brest en 2018 sera de 2h09, et si plus de trains peuvent circuler dans le périurbain brestois.

➤ Une participante demande si la ligne nouvelle Morlaix – Brest passera par l'aéroport, ce qui change la donne.

SNCF Réseau indique que la desserte de l'aéroport de Brest avait été évoquée lors du débat public. Cette ligne nouvelle pourrait ainsi s'approcher à moins de 5 km de l'aéroport. Le coût de la desserte et de la gare de l'aéroport n'a pas été étudié.

Le choix d'aménagement n°1 (ligne nouvelle de 50 km entre Brest et Morlaix) est retenu pour l'élaboration du scénario. Quelques participants souhaitaient le choix n°3 (ligne nouvelle de 30 km entre Morlaix-Landerneau).

Scénario global et indicateurs

Après avoir effectué des choix pour tous les secteurs, le tableau de bord du scénario réalisé est présenté aux participants.

Le scénario a permis d'augmenter la capacité du réseau et d'obtenir des gains de temps de 74 min cumulés pour un coût de 5,2 Mds d'euros. Les enjeux environnementaux de ce scénario sont médians.

Le simulateur indique l'intérêt socio-économique du projet. Plus l'indicateur tend vers le vert, plus le scénario est rentable pour la collectivité. Le scénario proposé a une rentabilité entre -0,2 et -0,5, il

n'est pas rentable pour la collectivité. Le calcul des émissions de gaz à effet de serre montre que 43 000 tonnes seront économisées grâce aux 2,4 millions de voyageurs par an en plus dans les trains.

➤ Un participant demande pourquoi le scénario n'est pas rentable alors qu'il permet une baisse des émissions et un gain important de voyageurs.

SNCF Réseau explique que le coût compte beaucoup dans la rentabilité et que celui de ce scénario est important.

➤ Le participant demande combien de voyageurs seraient nécessaires pour que le projet soit rentable.

SNCF Réseau répond que la base de données du simulateur de 18 000 scénarios donnerait la solution mais que la volonté de SNCF est de répondre aux besoins, pas seulement à la rentabilité économique.

M. Alain RADUREAU, précise que la rentabilité économique peut être moins importante, pour les collectivités ou le public, que l'aménagement du territoire. Il rappelle que l'objectif est que les participants à l'atelier composent également leur propre scénario après l'atelier.

SNCF Réseau précise que la rentabilité est importante dans les projets. Pour le débat public, le coût des scénarios proposés était de 3,1 à 5,5 Mds d'euros, ce qui est comparable à la LGV BPL. S'il avait été souhaité le projet le plus rentable alors la concertation n'aurait pas été réalisée. A titre d'exemple, lors de l'atelier de Brest, les participants ont dit préférer le gain de temps à la rentabilité.

➤ Une participante remarque que les aménagements près de Brest ont beaucoup d'impact et questionne le fait que les brestois préfèrent le gain de temps à leur environnement.

SNCF Réseau précise que les ateliers réunissent un panel et pas tous les avis des brestois. Le simulateur doit permettre de faire ressentir les différentes sensibilités.

II. CONSTRUCTION DU SCENARIO N°2

SNCF Réseau indique en préambule de ce nouveau scénario que si un consensus avait été trouvé pour certains secteurs d'aménagement, il pourrait être intéressant de proposer un scénario un peu plus contrasté, peut-être moins ambitieux et moins cher, pour faire la comparaison avec le premier.

Secteur Brest – Plouaret

Il est proposé de nuancer l'aménagement entre Brest et Morlaix pour lequel la solution de ligne nouvelle avait été retenue dans le scénario précédent et de prendre un choix moins ambitieux ou aucun aménagement, rappelant le coût de la ligne nouvelle de 1,2 Md d'euros pour un gain de temps d'environ 10 min.

Le choix n°3 (ligne nouvelle de 30 km entre Morlaix et Landerneau) est retenu.

Secteur Brest – Quimper

SNCF Réseau rappelle qu'il s'agit d'un autre secteur qui ne faisait pas consensus et pour lequel la modernisation avec un peu de ligne nouvelle avait été choisi, soit le choix n°3, qui faisait gagner 10 minutes de temps de parcours pour un coût de 850 M€.

SNCF Réseau propose de tester à la place une électrification et une modernisation de la signalisation, choix n°1, pour un coût de 200 M€ de moins ou de tester sans aucun aménagement ce qui ferait perdre le gain de temps Quimper – Brest.

↗ Une participante indique qu'un gain de temps d'une minute ne peut être considéré.

↗ Une autre participante considère que l'électrification est importante pour éviter d'utiliser du diesel.

SNCF Réseau rappelle que cette solution d'électrification permettrait un gain en capacité donc en fréquence des trains.

M. Radureau, le garant de la concertation, demande quel serait le gain en matière de fréquence en ne choisissant que l'électrification.

SNCF Réseau rappelle qu'en 2018, 9 allers-retours sont prévus (contre 6 aujourd'hui), que 11-12 trains par jours correspondent à 1 train / heure en heure de pointe et que 15-16 trains par jour correspondent à des fréquences de 30 minutes en heure de pointe. Tous les choix correspondant à des modernisations, quels que soient les gains de temps, permettent de passer à un train toutes les demi-heures en heure de pointe.

↗ Une participante demande si, avec une fréquence plus grande, les trains ont la même capacité.

SNCF Réseau précise que des trains pourraient éventuellement voir leur capacité augmenter mais il faut aussi augmenter la capacité du réseau pour avoir une fréquence plus grande. Dans un réseau idéal est de jouer sur la capacité du réseau et du matériel roulant.

Le choix n°1 de modernisation (électrification et modernisation de la signalisation) est retenu.

Secteur Lorient – Quimper

Le choix est fait de ne pas aménager ce secteur (comme dans le scénario précédent).

Secteur Nantes – Rennes

Le choix d'aménagement n°1 (ligne nouvelle Nantes-Rennes), qui avait fait consensus lors de la construction du 1^{er} scénario, est conservé.

Secteur Rennes – Lamballe

Le choix d'aménagement n°1 (ligne nouvelle de 60 km entre Rennes et Lamballe) qui avait fait consensus lors de la construction du 1^{er} scénario, est conservé.

↗ Une participante demande si la mauvaise rentabilité économique du scénario précédent ne vient pas de ce dernier secteur qui ne permet plus aux habitants de Rennes d'aller dans les petites communes alentours qui disposent d'industries.

SNCF Réseau précise que cette ligne nouvelle « doublera » le réseau existant, c'est-à-dire que les trains régionaux prendront la ligne nouvelle alors que les trains périurbains, desservant les petites communes, continueront à circuler sur le réseau existant.

➔ **Après avoir effectué des choix pour tous les secteurs, le tableau de bord du scénario est présenté aux participants.**

Comparaison des scénarios 1 et 2

- Un coût moins important pour le scénario n°2 : 4,4 Mds d'euros. Soit un gain d'un peu moins d'1 Md d'euros par rapport au scénario 1 (5,5 Mds d'euros).
- La capacité est quasi similaire.
- 10 min d'écart en matière de gains de temps cumulés.
- Environ le même gain de voyageurs.
- L'intérêt socio-économique du scénario 2 est quasi à l'équilibre, car l'investissement est moindre que celui du scénario 1.
- 42 000 tonnes de gaz à effets de serre seront économisées avec le scénario n°2, soit 1000 tonnes annuelles de moins qu'avec le scénario 1.

Réactions de la salle et conclusion de la séance

Lucie LAFOND demande aux participants leurs réactions sur cet exercice avec le simulateur.

↗ Une participante se trouve trop encadrée par le simulateur car les secteurs sont prédéfinis, elle préférerait se rendre compte par elle-même que certains scénarios sont inconcevables.

↗ Une autre participante regrette de ne pas avoir les indicateurs sur l'écran au moment des choix pour savoir comment faire varier les indicateurs avant d'arriver à la fin de la simulation.

↗ Une participante demande quels sont les scénarios proposés lors des autres ateliers des autres territoires.

SNCF Réseau présente deux de ceux envisagés à Nantes et réalise la comparaison avec le 2^{ème} scénario envisagé à Nantes. Le même cheminement est observé (coût, capacité, gain de temps et de voyageurs ...).

↗ Un participant demande si un scénario se dégage parmi tous les groupes.

SNCF Réseau indique que la compilation des informations des différents d'atelier va être réalisée suite à la concertation.

M. Alain RADUREAU, le garant de la concertation, indique que les Brestois, très focalisés sur Brest – Rennes, ont finalement estimé qu'il fallait faire quelque chose pour Brest – Nantes en se mettant dans la logique de réflexion proposée. Il rappelle également que, sur la ligne directe Vannes – Rennes, un des scénarios proposés au débat avait mobilisé les participants qui souhaitent défendre les gares de Redon et Lamballe.

➔ **Au tour de table final, tous les participants se sont dits satisfaits de la démarche de participation ; la plupart ont demandé à être informés du suivi du projet.**