

Atelier

Environnement – Usagers –
Agriculture

Brest

8 novembre 2016

Compte-rendu

Introduction

Luc ROUSSEL, 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 (LNOBPL), porté par SNCF Réseau. Le même format de rencontre est mis en place à Nantes et Rennes.

Tour de table

Luc ROUSSEL demande aux intervenants de se présenter :

- Arnaud GODART, directeur du pôle design du Réseau chez SNCF Réseau Pays de la Loire
- Benoît FORMSTECHE, chef de mission adjoint LNOBPL
- Cédric LEVREL, chargé des études techniques sur le projet LNOBPL chez SNCF Réseau Pays de la Loire

Chaque participant se présente lors d'un tour de table. Les présents à la réunion sont :

- Antoine STOUFF, direction des déplacements de Brest Métropole.
- Jean-Jacques DENIEL, agriculteur et élu à la Chambre d'Agriculture du Finistère (CA 29). Sa préoccupation est double : la consommation des terres agricoles par les grands projets d'aménagement et l'opportunité économique représentée par ces nouvelles liaisons.
- Olivier CAROFF, chargé d'urbanisme à la Chambre d'Agriculture du Finistère (CA 29).
- Sylvie FILLON, Présidente de l'Association de Promotion de la ligne ferroviaire Morlaix – Saint Pol de Léon – Roscoff (APMR). Sa préoccupation concerne le sort des lignes secondaires.
- Alain RADUREAU, garant de la concertation

Luc ROUSSEL présente les observateurs :

- Gaylor BARRE, alternant au sein de l'agence Etat d'Esprit - Stratis
- Simon MAZAJCZYK, consultant au sein de l'agence Etat d'Esprit – Stratis

Présentation d'Alain RADUREAU, Garant de la concertation

Alain RADUREAU, garant, se présente et explique le rôle qu'il aura tout au long de cette concertation.

Il rappelle que SNCF Réseau a demandé à la Commission nationale de débat public (CNDP) la nomination d'un garant et qu'il a été nommé en février 2016 par cette même CNDP. Il rappelle qu'il était membre de la Commission particulière du débat public (CPDP) sur le projet LNOBPL.

Alain RADUREAU explique que le garant est avant tout un intermédiaire neutre entre le public et le maître d'ouvrage. Il rappelle notamment qu'il a signé un engagement de neutralité à l'égard du projet.

Il veille ainsi à s'assurer que :

- le public dispose d'une information sincère et complète sur le projet. Il insiste dans ce cadre sur la documentation qui sera remise à chacun et sur le site Internet qui compilera toute les informations nécessaires à la bonne compréhension du projet ;
- chacun puisse s'exprimer et que toutes les positions soient entendues et intégrées par le maître d'ouvrage. L'objectif est de favoriser des échanges argumentés afin d'aller plus loin dans l'analyse du projet ;
- les recommandations de la CNDP suite au débat public soient respectées par SNCF Réseau dans la concertation qui s'ouvre.

Alain RADUREAU précise que si le public de la concertation juge qu'un de ces points n'est pas respecté, chacun peut solliciter l'intervention du garant. Il ajoute que les moyens de le contacter sont précisés dans la charte de la concertation qui sera remise à chaque participant à l'issue de la réunion.

Suites du débat public et nouvelle étape de concertation

Retour sur le débat public

Cédric LEVREL rappelle que pour la construction de 40 kilomètres de ligne nouvelle ou tout projet ferroviaire supérieur ou égal à 300 millions d'euros, la saisie de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est obligatoire. Une fois la saisine validée, la CNDP désigne une Commission Particulière au Débat Public (CPDP) pour encadrer le débat public spécifique au projet. Lors cette première phase de concertation, plus de 2 000 participants ont assisté aux réunions publiques.

Les trois scénarios de modernisation du réseau servant de base de discussion lors du débat public ne sont plus utilisés dans cette nouvelle phase. Il rappelle que la nouvelle ligne grande vitesse entre le

Mans et Rennes a coûté 3,4 milliards d'euros, le projet LNOBPL a un budget prévisionnel compris entre 3 et 5,5 milliards d'euros. L'horizon temporel de mise en place du projet se situe à 2030 et plus.

Le débat public a permis de :

- confirmer l'opportunité du projet et ses grands objectifs ;
- faire naître des demandes de scénarios alternatifs ;
- exprimer le besoin de développer des solutions d'augmentation de la capacité du réseau ;
- intégrer l'axe Brest-Quimper dans le périmètre du projet ;
- écarter les solutions d'aménagement ne desservant pas Lamballe et Redon.

Cédric LEVREL cite les cinq objectifs validés pour le projet :

- améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne. Mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris ;
- renforcer le réseau d'inter-villes et l'irrigation des territoires par un maillage de dessertes rapides et performantes ;
- rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée ;
- desservir l'aéroport du Grand Ouest pour toute son aire de chalandise ;
- dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret).

Alain RADUREAU rappelle les recommandations de la CNDP :

- le projet était présenté comme un projet d'infrastructure mais l'accent doit être mis sur le service ferroviaire apporté et les territoires ;
- réfléchir plus globalement sur les futurs besoins en mobilité de la Bretagne ;
- bien veiller à justifier tous les choix techniques et le rejet de certaines hypothèses ;
- porter une attention particulière à la question des emprises foncières et des impacts environnementaux.

> **Jean-Jacques DENIEL, Chambre d'Agriculture du Finistère**, note que le fret n'est pas cité dans les recommandations de la CNDP. **Alain RADUREAU** répond que le fret est un sujet complexe à aborder. Le projet a pour ambition d'améliorer la desserte de voyageurs en premier lieu. Il qualifie la situation du fret en Bretagne et Pays de la Loire de difficile. Pour l'instant, peu d'acteurs se sont manifestés sur ce sujet alors que le fret faisait partie des hypothèses initiales du projet.

> **Olivier CAROFF, Chambre d'Agriculture du Finistère**, souhaite que soit précisée si la situation du fret est difficile au niveau national ou régional. De plus, il demande quelles sont les raisons pour expliquer cette situation.

Arnaud GODART explique que le marché de l'Ouest est restreint comparé à la moyenne nationale. L'élément primordial pour ce marché est la structure de l'activité. Le tissu industriel breton étant diffus, cela nécessite une massification du réseau ou une densification des activités. SNCF Réseau veut intégrer cette problématique pour traiter les nœuds de Nantes et de Rennes et ne pas handicaper un potentiel développement du fret.

Benoît FORMSTECHE souligne que l'économie du fret ferroviaire est fondée sur la densification des flux car un train de fret a 40 wagons et pèse 1000 tonnes. Les gros pôles massificateurs en France sont les ports comme Marseille et le Havre. Les flux bretons peuvent se développer mais ils sont insuffisants à l'heure actuelle. Le frein se situe au niveau du modèle économique breton et non du

réseau. SNCF Réseau doit anticiper l'avenir et le rendre possible notamment en lui réservant des sillons.

> **Sylvie FILLON, APMR**, explique avoir appris lors du Congrès de la FNAUT que la Bretagne est en dehors du corridor européen. La Bretagne ne peut pas bénéficier de fonds européens pour développer le fret ferroviaire. D'ici quelques années ce corridor sera revu, la Bretagne doit se manifester dès à présent pour pouvoir y être intégrée.

> **Jean-Jacques DENIEL, Chambre d'Agriculture du Finistère**, cite l'exemple de Combiwest, entreprise qui a essayé de développer le fret et qui a été confrontée à des difficultés. La Bretagne a une vocation exportatrice grandissante de par sa production agricole et de certaines industries comme par exemple Synutra à Carhaix. Bien que cela soit « atomisé », il se demande si le réseau ferroviaire doit être développé pour faciliter le fret ou si l'économie doit être développée pour augmenter les besoins en fret. Arnaud GODART répond qu'en Bretagne et en Pays de la Loire, SNCF Réseau participe à des initiatives régionales pour construire cette chaîne modale complexe. Mais cela requiert une forte synchronisation et coopération entre tous les acteurs.

La concertation complémentaire au débat public

Cédric LEVREL explique que suite au débat public, une nouvelle phase de concertation volontaire dite complémentaire au débat public s'engage. Il ajoute que la décision de SNCF Réseau sur la poursuite de la concertation est en ligne et disponible pour chacun.

Lors du débat public, l'opportunité du projet a été confirmée mais aucun scénario préférentiel n'est ressorti, le projet reste donc à affiner. De plus, il a été difficile lors du débat public de mobiliser le public sur un territoire aussi vaste qui concerne environ 7 millions d'habitants. Il existe une volonté de mobiliser tous les types d'acteurs dès cette étape très amont. Enfin, Cédric LEVREL rappelle que SNCF Réseau et ses partenaires souhaitent poursuivre le dialogue avec les acteurs du territoire étant donné l'ampleur et la durée du projet.

Les objectifs de la concertation

En écho à ces enseignements du débat public, la concertation actuelle vise plusieurs objectifs :

- faire connaître le projet LNOBPL sur l'ensemble du territoire ;
- à partir des objectifs généraux du projet, approfondir la question des besoins de déplacements à long terme ;
- faire s'exprimer tous les publics sur les fonctionnalités et les scénarios d'aménagements envisagés pour le projet afin de dégager un cahier de charges pour le maître d'ouvrage et ses partenaires.

La concertation dans la réalisation d'un grand projet

Cédric LEVREL replace la concertation complémentaire au débat public dans le processus global de réalisation d'un grand projet d'aménagement. Elle intervient suite aux études préalables et au débat public ; et se situe avant les études préalables à l'enquête publique et l'enquête publique elle-même. C'est à ce moment que sont discutées les bases d'un fuseau et d'un tracé beaucoup plus précis. Enfin, sont menées les études détaillées préparatoires aux travaux pour permettre la livraison du projet. Il ajoute que l'on est sur une temporalité globale d'environ 20 ans entre le lancement des études et la mise en service.

Le dispositif de concertation

Cédric LEVREL détaille le dispositif de concertation mis en place entre octobre 2016 et février 2017. Il s'appuie sur deux dispositifs : en ligne et présentiel.

Le dispositif en ligne intègre un forum, un simulateur de scénarios, et un panel de citoyens. Ces éléments sont librement accessibles par l'ensemble du grand public. En parallèle, des rencontres sont prévues sur l'ensemble du territoire au travers d'ateliers citoyens, associations, acteurs économiques et élus du territoire. En complément, des actions spécifiques envers les jeunes publics sont mises en œuvre. Il s'agit d'un dispositif qui vise à toucher de nouvelles cibles en complément de celles mobilisées pour le débat public et qui s'adapte à leurs typologies.

Cédric LEVREL détaille le planning du dispositif de concertation afin de montrer les liens entre les différents ateliers. Le dispositif a pour objectif de rédiger un bilan de la concertation en début d'année 2017. Il ajoute que tout ce dispositif est encadré par une charte de la concertation, validée par le garant de la concertation, qui constitue un engagement du maître d'ouvrage.

Cédric LEVREL précise que le processus de concertation vise à associer tous les acteurs afin d'éclairer la décision finale prise par SNCF Réseau et ses partenaires réunis dans un Comité de pilotage.

Le projet présenté en concertation

Cédric LEVREL conclue ce premier temps d'échange en revenant sur le cadre du projet LNOBPL, tel qu'il est aujourd'hui présenté en concertation.

Les partenaires du projet

Il rappelle que Réseau ferré de France (RFF) est devenu SNCF Réseau en cours de débat public, c'est le maître d'ouvrage du projet. Il précise les différents partenaires du projet :

- l'Etat,
- les régions Bretagne et Pays de la Loire,
- les quatre départements bretons et la Loire-Atlantique,
- les métropoles de Brest, Nantes et Rennes.

Ces partenaires sont financeurs des études, de la concertation et font partie du comité de pilotage, décideur sur le projet.

Les grandes lignes du projet

Cédric LEVREL rappelle les grandes lignes à connaître sur le projet LNOBPL :

- le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL) vise à proposer des réponses aux nouveaux besoins de mobilités à l'horizon 2030 et au-delà - c'est un projet d'amélioration du service ferroviaire et de la desserte du territoire. Il ajoute qu'il ne s'agit pas d'un projet de lignes à grande vitesse ;
- il s'inscrit dans la continuité de la LGV Bretagne – Pays de la Loire qui sera mise en service en juillet 2017 et la modernisation du réseau ferroviaire engagée ;
- pour améliorer le service ferroviaire, il propose des aménagements du réseau ferroviaire principal à l'ouest de Rennes et entre Nantes et Rennes ;
- il concerne les Régions Bretagne et Pays de la Loire, et plus particulièrement le département de Loire Atlantique.

Le périmètre du projet

Cédric LEVREL revient sur le périmètre du projet qui couvre près de 700 km de voies ferrées et ajoute qu'il ne s'agit pas d'une logique de LGV de bout en bout. Il s'agit bien d'amélioration du réseau existant qui peut comporter des morceaux de lignes nouvelles. Les modalités prises en compte sont : la fréquence, la vitesse ou encore la capacité des trains utilisant le réseau breton.

Les solutions techniques

Cédric LEVREL ajoute que SNCF Réseau a analysé toutes les possibilités d'aménagement sur le réseau et les propose à la concertation. Des zones sont non aménageables et ces choix seront expliqués notamment sur le site Internet et le simulateur.

Cédric LEVREL présente les solutions techniques qui doivent permettre aujourd'hui de concevoir le projet LNOBPL et d'aménager les 6 secteurs de réflexions :

- l'aménagement qui consiste à rectifier le tracé existant pour augmenter les vitesses. En restant à proximité du réseau existant mais en sortant des emprises ;
- la modernisation qui consiste à électrifier la ligne et adapter la signalisation, cette solution concerne spécifiquement l'axe Brest / Quimper ;
- les sections de ligne nouvelle de longueur variable ;
- la capacité qui consiste à augmenter le nombre de voies.

Le simulateur de scénarios permettra de mettre en œuvre ces différentes solutions techniques en fonction des besoins qui auront émergés en concertation.

Le contexte ferroviaire dans lequel s'inscrit le projet

Cédric LEVREL explique le cadre de référence pour penser le projet LNOBPL, à savoir :

- la LGV BPL sera réalisée et mise en service, Rennes sera à 1h25 de Paris en 2017.
- le nouveau service ferroviaire de 2016 est mis en place dans le cadre de la LGV BPL : horaires, organisation des trains, cadencement, etc.
- la majorité des réponses ferroviaires dites « légères » sur le réseau principal seront réalisées.

Le service ferroviaire 2017/2018

Cédric LEVREL présente ensuite les améliorations apportées par « Atlantique 2017 » qui verra la mise en service de deux LGV (BPL et Tours Bordeaux), ce qui va apporter des améliorations considérables pour le service ferroviaire dans son ensemble, notamment grâce au cadencement. Il s'agit d'améliorer la logique de rabattement au niveau des transports ferroviaires en faisant des gares de véritables pôles d'échanges multimodaux, aussi appelés « hubs ».

Temps d'échange avec la salle

> **Sylvie FILLON, APMR**, était déjà présente lors du débat public. Elle considère que les lignes secondaires ne sont pas assez prises en compte dans le projet et demande comment s'inscrivent-elles dans la dynamique de cette Bretagne à grande vitesse.

Arnaud GODART répond que le projet LNOBPL ne résume toute l'action ferroviaire développée sur le réseau breton. Il existe d'autres actions sur les lignes actuelles notamment dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région (CPER). L'objet de la concertation est centré sur le nouveau projet LNOBPL. Pendant le débat public, il était question de ces lignes mais par exemple Brest-Quimper, Rennes-Redon ou Guingamp-Paimpol sont gérés dans le cadre de ces contrats de CPER. SNCF Réseau peut transmettre ces informations aux personnes intéressées. Le but de la concertation n'est pas de discuter de tous les aménagements ferroviaires ayant lieu sur le périmètre du projet, en revanche l'ensemble des remarques périphériques au projet et les mesures d'accompagnement de celui-ci seront intégrées au bilan de la concertation et transmises aux partenaires.

> **Sylvie FILLON, APMR**, comprend que la philosophie du projet est de gagner du temps, alors qu'elle a l'impression d'en perdre car dans le même temps la ligne Morlaix-Roscoff n'est pas modernisée. Selon elle, des fonds sont utilisés pour gagner quelques minutes, alors qu'ils pourraient être alloués à la rénovation. Elle ne se retrouve pas dans le projet de Bretagne à grande vitesse.

Arnaud GODART répond que SNCF Réseau organise cette concertation pour faire remonter ce type de remarques. Par exemple, Brest-Quimper a été intégré au périmètre du projet suite aux demandes émanant du débat public. Les pôles d'échange multimodaux vont permettre d'intégrer les dessertes secondaires. Ils vont servir à renforcer les liens entre les villes quadrillant le projet et les villes secondaires pour irriguer le territoire, à l'image du pôle multimodal de Morlaix. Le travail s'effectue par capillarité sur le réseau structurant pour faciliter les liens avec les lignes antennes. Si le temps de parcours est amélioré jusqu'à Morlaix, alors les connections en bénéficient également. Les temps de parcours ne sont pas la seule ambition, le projet porte aussi la fréquence et l'accessibilité.

Benoît FORMSTECHE complète en disant que le projet est de moderniser le réseau structurant. Cela n'exclue pas le reste du réseau et les autres modes. Il rappelle que le but de la phase de concertation est bien d'exprimer les besoins. Certaines mesures connexes favorisant la réussite du projet peuvent être mises place (rénovation de gares par exemple) alors qu'elles ne sont pas dans le rayon d'action de SNCF Réseau. Cela est le cas pour l'accessibilité de Pontivy ou des villes de centre-Bretagne aujourd'hui non desservies par le ferroviaire.

> **Jean-Jacques DENIEL, Chambre d'Agriculture du Finistère**, rappelle que la place de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes est importante dans le dispositif, mais l'actualité récente montre que le projet est chahuté. Il s'interroge sur les conséquences d'un possible abandon du projet. De plus, il demande si des réflexions visant à connecter l'aéroport de Brest ont été menées.

Arnaud GODART répond que la connexion à l'aéroport du Grand-Ouest à Notre-Dame-des-Landes est un objectif du projet au même titre que les quatre autres. La question de la connexion à d'autres aéroports dans une logique multimodale doit faire l'objet de l'expression des besoins.

> **Luc ROUSSEL** interroge les intervenants pour leur faire préciser leur réponse sur l'intégration d'autres aéroports dans le projet.

Cédric LEVREL répond que l'hypothèse a été prise en compte mais il faut bien étudier les besoins et les coûts d'un scénario sans l'aéroport. Le projet se situe à un horizon 2030 avec des études de trafic, la clé est bien entre le service offert et le nombre de voyageurs. La question de desservir l'aéroport de Brest a été posée lors du débat public, il faut bien veiller à étudier les besoins. L'exercice de préciser et de chiffrer ces options sera disponible dans l'atelier 2, mais cette hypothèse peut être intégrées aux échanges de la concertation.

> **Alain RADUREAU** souhaite que le maître d'ouvrage détaille sa réponse sur le possible abandon de l'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes. Au cours du débat public, cette question ne se posait pas mais aujourd'hui cela rentre dans le champ des possibles. La question de M. DENIEL porte sur l'avenir du projet sans cette desserte, et c'est une question réelle qui ne saurait être éludée. Il y a eu des expertises sur la rentabilité socio-économique de la desserte Nantes-Rennes qui se fonde en partie sur le futur aéroport.

Arnaud GODART complète sa réponse. C'est un objectif parmi cinq, le projet a d'autres vocations. L'objectif de l'aéroport n'est pas un objectif en soi, c'est une demande à laquelle il faut répondre. Les experts indépendants mandatés par la CNDP ont étudié pendant le débat public un scénario sans desserte de l'aéroport. Ils ont montré que le projet perdait en rentabilité car il y a moins d'utilisateurs mais qu'en l'adaptant il pouvait être équilibré. C'est dans cette logique que s'inscrit le simulateur qui permet une combinaison très fine des composantes des scénarios.

Benoît FORMSTECHE complète en disant que le simulateur permet à chacun de faire des propositions de scénarios, et donc on ne peut pas répondre aux cinq objectifs. L'ambition en tant que maître d'ouvrage est de répondre au mieux aux cinq objectifs. Au sein de chaque secteur, il y a plusieurs solutions techniques. Si au terme de la concertation on remarque que les analyses et contributions territoriales sont sectorisées, alors cela éclaire le Comité de pilotage et il pourra le prendre en compte. Dans le simulateur de scénario, on peut imaginer construire une liaison Nantes-Rennes par Redon et ignorer l'aéroport. C'est une position nouvelle par rapport au projet présenté en débat public.

Arnaud GODART dit que l'on peut développer jusqu'à 18 000 scénarios. Chacun peut avoir sa propre expérience de l'outil, ce qui est intéressant en termes pédagogiques. L'ensemble des participants est convié à y participer et exprimer ses fonctionnalités. Ces contributions seront intégrées dans le bilan de la concertation et éclaireront la prise de décision.

> **Olivier CAROFF, Chambre d'Agriculture du Finistère**, revient sur les solutions techniques. Le réaménagement des lignes existantes et la création de lignes nouvelles ont des conséquences sur le territoire agricole. Les deux options oscillent entre 220 et 320km/h. Il demande si SNCF Réseau sait si la rapidité du train ou l'emprise sur le foncier agricole est privilégiée.

Cédric LEVREL répond que pour l'instant il est impossible de répondre précisément car le tracé n'est pas décidé. Des études ont révélé que dans tous les cas, réaménager des voies, même au plus proche de l'existant, entraîne une sortie des emprises existantes pouvant être importante. Le réaménagement associé permet de ne pas diviser les parcelles lorsqu'on vient élargir les emprises existantes. Une ligne nouvelle soulève les questions du tracé et de foncier agricole divisé. Ces questions ne sont pas tranchées pour savoir s'il faut aménager au plus proche de l'existant ou s'il faut créer des tronçons de ligne nouvelle. Les situations ne sont pas simples, on voit par exemple que le tracé de la nouvelle LGV entre Le Mans et Rennes est loin de la ligne droite ce qui permet d'éviter certaines zones tandis que le réaménagement est parfois plus rigide.

Alain RADUREAU insiste en disant qu'il s'agit d'un sujet qui peut être contre-intuitif. Les aménagements sur place ont parfois plus impacts que la création d'une infrastructure nouvelle. Il

faut faire des études au cas par cas. En créant une voie nouvelle, on crée une deuxième rupture dans le tissu agricole et écologique. L'aménagement sur place, souvent préféré de prime abord, n'est pas forcément la panacée. Chaque cas mérite étude.

Benoît FORMSTECHE explique que la question est de savoir quelle est l'hypothèse préférable pour remplir un objectif donné. Par exemple, pour gagner 10 minutes, préfère-t-on 60 kilomètres de ligne nouvelle ou 130 kilomètres de réaménagement ? Il faut bien prendre en compte les objectifs et les impacts associés.

Partage d'une connaissance commune

Benoît FORMSTECHE précise qu'une carte avec l'ensemble des éléments de la situation de référence avec le service ferroviaire 2017-2018 sera mise en ligne sur le site du projet.

Le territoire du projet

Benoît FORMSTECHE souligne le dynamisme démographique du territoire du projet qui va connaître une augmentation de plus de 20% de sa population d'ici à 2040. Il présente les zones les plus denses et les plus dynamiques économiquement qui structurent le territoire métropolitain : les métropoles et les littoraux.

Un document de juillet 2016 du Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) montre que le taux de croissance du Produit Intérieur Brut (PIB) est le plus fort sur le territoire du projet. De nombreux modèles montrent le lien entre la croissance économique et l'augmentation des déplacements.

Le transport ferroviaire représente un véritable enjeu de compétitivité pour ces territoires, notamment pour le tourisme. Il y a une volonté de rapprocher l'Ouest de Bretagne de l'axe dynamique Nantes-Rennes et de Paris. Le schéma de transport français reste encore dans la logique Paris-province. On remarque un véritable enjeu de cohésion territoriale, et une forte attente pour rapprocher la Bretagne de Paris comme cela a pu être le cas récemment pour l'Est et le Sud.

Les mobilités sur le territoire

Benoît FORMSTECHE précise que les futures données citées sont issues du Ministère des Transports, et bien que les chiffres soient un peu datés, les volumes sont toujours d'actualité. Il souligne que 73% des déplacements de moins de 80 kilomètres sont faits en voiture. En moyenne chaque personne effectue 6,2 voyages par an supérieurs à 80 kilomètres (un voyage représentant deux déplacements). Sur les longs trajets, la voiture représente toujours 77% des déplacements. Le ferroviaire est un peu moins représenté pour les longs déplacements sur le périmètre LNOBPL que la moyenne française.

> **Antoine STOUFF, Brest Métropole**, ajoute que sur la zone de la Métropole la voiture approche 64%, la marche à pied 25% et les transports en commun ont un poids un peu plus important que les chiffres énoncés. Le poids des déplacements domicile-travail est également un peu plus faible.

Benoît FORMSTECHE donne des précisions sur les origines des voyages de plus de 80 km en lien avec le territoire du projet : 38 000 voyages par jour se font au sein du territoire du projet, 25 000 se font depuis le territoire du projet vers l'extérieur et 35 000 voyages se font depuis l'extérieur vers l'intérieur du territoire du projet.

Benoît FORMSTECHE donne quelques chiffres clés pour permettre une meilleure compréhension de la zone d'étude. Sur les 5 départements, il y a environ 14 millions de déplacements journaliers soit 3,4 déplacements par jour et par personne. En Bretagne, la croissance du flux de transit est moins importante que pour le reste de la France. Mais d'ici à 2030, les flux routiers vont augmenter de plus de 25% sur le réseau breton et 50% sur la route centre-Bretagne.

> **Jean-Jacques DENIEL, Chambre d'Agriculture du Finistère**, dit que la RN 164 est en train d'être aménagée pour délester les deux autres réseaux bretons déjà saturés. Si l'axe Paris-Lyon reste en vert foncé sur la carte présentée, c'est parce qu'il est déjà saturé. L'augmentation du trafic dépend aussi de la capacité du réseau existant.

Benoît FORMSTECHE fait un zoom sur la circulation ferroviaire pour comprendre les trajets et mobilités fréquentes sur la zone du projet. On observe à l'horizon 2030 un renforcement de l'utilisation du train sur les trajets bretons (hors projet LNOBPL). Une carte de fréquentation ferroviaire permet de mesurer les charges en sorties de gares. Sont présentées les évolutions du nombre de passagers sur un trajet comme Rennes-Brest. Le trafic TGV représente la moitié du flux de voyageurs en sortie de gare de Rennes.

L'apport de la nouvelle LGV, aouté à la croissance démographique, va plus que doubler le nombre d'usagers du ferroviaire en sortie de gare de Rennes, sans tenir compte du projet LNOBPL. La performance du réseau ferroviaire offerte en 2017 est adaptée aux enjeux actuels mais elle semble s'avérer insuffisante pour la situation de 2030 et au-delà.

> **Jean-Jacques DENIEL, Chambre d'Agriculture du Finistère**, demande quelle est le seuil de saturation d'une 2x2 voies.

Benoît FORMSTECHE précise que la charge acceptable évolue selon la vitesse. Une même voie est plus rapidement saturée à grande vitesse qu'en zone urbaine du fait des distances de sécurité. A partir de 30 000 véhicules par jour sur une route à 2x2 voies en zone rurale, la congestion commence à apparaître et on peut envisager le passage à 2x3 voies.

> **Olivier CAROFF, Chambre d'Agriculture du Finistère**, demande si cela tient compte des nouveaux modes de partage collectifs comme le covoiturage ou les nouveaux services d'autocars.

Benoît FORMSTECHE répond que les nouveaux modes de transport routier détournent des voyageurs du transport ferroviaire. Par conséquent, son taux de croissance ralentit un peu mais il demeure très élevé (de l'ordre +50% au lieu de +60% selon les prévisions du CGDD). La dynamique de long terme n'est donc pas transformée.

Les spécificités du transport ferroviaire

Benoît FORMSTECHE rappelle que le transport ferroviaire est un mode de transport de masse, privilégié pour les axes accueillants des flux importants (par exemple un TGV en rame double accueille 1 200 voyageurs). Il rappelle que tous les aménagements « faciles » sur le réseau en Bretagne seront faits en 2018. Toute nouvelle modification substantielle pour améliorer le réseau

sera forcément « lourde » et prendra une quinzaine d'années à réaliser. Il prend l'exemple de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, dont le réseau ferroviaire est saturé depuis des années, pour qui la réponse retenue n'entrera pas en service avant 2025.

Benoît FORMSTECHE s'appuie sur un graphique pour expliquer les concepts de sillons et de saturation du réseau. Il illustre également le fait qu'il est complexe d'ajouter une circulation supplémentaire en heure de pointe sur le réseau ferroviaire notamment aux abords des métropoles. Les différentes dessertes et vitesses limitent les capacités de développement.

Benoît FORMSTECHE revient sur la question des subventions publiques. Il explique notamment que faire circuler un TER sur 100 km coûte environ 2 000 € à l'entreprise soit 28 € en moyenne par voyageur. A partir d'un taux de remplissage de 70%, un TER n'a pas besoin de subventions pour fonctionner, le taux de remplissage moyen observé est aujourd'hui de l'ordre de 30%.

> **Antoine STOUFF**, précise que pour Brest Métropole, le coût pour un voyageur de transport en commun est d'environ 4 euros du kilomètre et le taux de subvention est de 75%.

Benoît FORMSTECHE ajoute que dans le secteur TGV, le prix du billet permet de financer le service à 100 %. Tandis que dans le cas des trains de proximité, l'Etat ou les collectivités locales balance pour pallier le manque à gagner de l'exploitant. La subvention publique est donc nécessaire pour proposer un prix du billet attractif sur les trajets régionaux.

Temps d'échange avec la salle

> **Sylvie FILLON, APMR**, demande si une nouvelle politique tarifaire à l'occasion de LNOBPL est prévue notamment dans le cas du TGV. **Benoît FORMSTECHE** dit qu'il est compliqué de répondre car on se situe à un horizon lointain. Dans les études préparatoires de la LGV BPL, il a été fait l'hypothèse que le prix du billet Paris-Rennes augmentera en moyenne de 4 euros du fait du gain de temps de 37 min. Il rappelle également tarif du TGV répond à une politique commerciale de l'entreprise exploitante et est fixé en temps réel notamment en fonction des taux de remplissage.

> **Sylvie FILLON, APMR**, se demande si l'on peut imaginer un tarif dégressif en fonction du taux de remplissage pour inciter les gens à utiliser ce service. Certaines oppositions à cette LGV se fondent sur le prix du TGV et son utilisation limitée.

> **Antoine STOUFF, Brest Métropole**, rappelle qu'il y aura une libéralisation du rail entre temps, également pour le service voyageurs. Il est très compliqué d'anticiper l'état du marché et de la concurrence en 2030.

> **Olivier CAROFF, Chambre d'Agriculture du Finistère**, s'aperçoit que pour limiter les conflits entre trains, il est possible de limiter le nombre d'arrêt dans les gares intermédiaires et donc uniformiser les missions. Il se demande si dans les prévisions certaines gares pourraient être moins desservies. **Benoît FORMSTECHE** répond qu'à ce stade, il semble qu'un TGV par heure et par axe soit la limite compte tenu du marché. Mais il pourrait y avoir la mise en place d'une grille de desserte alternant TGV et TER pour avoir un service à la demi-heure (avec correspondance TER + TGV en gare de Rennes). L'uniformisation des services permet de mettre plus de trains mais cela allonge les temps de

parcours pour les gares éloignées si on se cale sur une desserte fine. Les trains qui s'arrêtent à toutes les gares utilisent une grande place sur le réseau.

> **Sylvie FILLON, APMR**, se demande si un TGV Paris-Rennes-Brest peut durer 3h s'il s'arrête à Morlaix. **Benoît FORMSTECHE**r rappelle que l'objectif des ateliers est d'abord de voir si ces éléments s'inscrivent dans les besoins des territoires. En 2017, le TGV Paris-Brest avec 4 arrêts intermédiaires (Rennes, Saint-Brieuc, Guingamp et Morlaix) mettra 3h28, il y aura des TGV avec davantage d'arrêts et un TGV le vendredi soir sans arrêt (à part à Saint-Brieuc) qui mettra 3h13.

Cédric LEVREL précise qu'un arrêt coûte de l'ordre de 5 minutes. Par ailleurs, un TGV qui ne s'arrête pas est difficile à insérer dans un graphique de circulation car il rattrape le train parti avant. Le projet LNOBPL n'étant pas une LGV de part en part, cela rend les choses encore plus compliquées car le service doit s'adapter aux trains et au réseau existant.

Benoît FORMSTECHEr dit qu'il faut s'attarder sur les besoins. A titre d'exemple, un TGV de 3h15 avec 4 arrêts qui arrive à 9h peut être préférable à un TGV de 3h si ce service permet d'avoir une journée complète à Paris. De plus, il rappelle que les arrêts permettent à un train d'être viable économiquement, car cela génère des montées et des descentes. Il faut bien veiller à l'équilibre entre besoins et rentabilité.

Luc ROUSSEL demande aux participants s'il existe d'ores et déjà des besoins prioritaires à exprimer : vitesse, fréquence, capacité, dessertes.

> **Sylvie FILLON, APMR**, souhaite avoir de bonnes correspondances pour ne pas perdre de temps dans les gares. Mettre à profit cette grande vitesse et la décliner pour se rendre vers des destinations situées sur le réseau secondaire du territoire.

> **Jean-Jacques DENIEL, Chambre d'Agriculture du Finistère**, souhaite trouver une offre concurrente de l'avion. L'avion est très cher et le train a l'avantage d'arriver en centre-ville. Certaines entreprises agroalimentaires ont du mal à recruter des cadres du fait de l'enclavement, ce projet est une très bonne nouvelle pour les acteurs économiques. Il a moins de craintes concernant les paysages que cela a pu l'être dans le passé. La concertation permet de maîtriser ces sujets et cette réunion le prouve. Tant qu'il y a une compensation pour les agriculteurs, ceux-ci ne peuvent aller à l'encontre d'un projet positif sur le plan économique. Il faut veiller à ce que l'impact soit moindre ou à compenser de manière correcte.

> **Antoine STOUFF, Brest Métropole**, complète en disant que l'avantage du train est qu'il peut faire des arrêts au contraire de l'avion. Il faut que l'on se pose les bonnes questions : a-t-on besoin de plus d'arrêts ? Quels types d'arrêts ? A-t-on besoin d'une meilleure irrigation du territoire ?

> **Jean-Jacques DENIEL** partage une expérience de voyageurs en parlant d'antagonisme lorsqu'il se dirige à l'ouest (pour aller prendre l'avion à Brest) pour aller vers l'est (à Paris par exemple). Il rappelle également que la gare de Morlaix est pleine de potentiel mais des détails comme son parking gênent son développement.

Cadre de la prochaine séance

L'essentiel de la séance sera consacré au travail des participants sur l'expression de besoins en matière de déplacements et à la traduction de ces besoins en fonctionnalités concrètes pour le projet LNOBPL. Il indique que le simulateur de scénarios sera également présenté au cours de cette séance.

Il conclue en présentant un certain nombre de questions sur lesquelles les participants peuvent d'ores et déjà s'interroger :

- Quels sont les besoins prioritaires de déplacements pour le territoire en 2030 et au-delà ?
- Quelle accessibilité pour les différents territoires ?
- Quel niveau de service vous semble nécessaire sur les différents secteurs : nombre de trains, dessertes prioritaires, temps de parcours adaptés, fréquences, horaires, etc.
- Quelles liaisons prioritaires le projet doit-il proposer à horizon 2030 : transports régionaux, transports périurbains, lien avec Paris et le territoire national, liens entre les différents ?

Conclusion de la séance

Luc ROUSSEL donne rendez-vous à aux participants le 19 janvier à Brest pour le prochain atelier.

Alain RADUREAU regrette que certains inscrits ne se soient pas présentés et limitant ainsi les possibilités d'échanges et de confrontation des points de vue.

Il remercie l'ensemble des présents pour leur participation à cet atelier. Il rappelle que leur participation est essentielle pour permettre de faire avancer la concertation et d'enrichir le projet. Il les incite à parler du projet pour que d'autres citoyens participent en ligne au projet. Plus la participation sera forte, plus le projet en sortira grandi.