

# Atelier citoyens Brest

**05 octobre 2016**

**Compte-rendu**

# Introduction

Luc ROUSSEL, consultant en concertation, animateur de la réunion, replace le projet LNOBPL - Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire - dans le cadre des problématiques de mobilité du Grand Ouest. Cet atelier s'inscrit dans un dispositif de concertation et d'écoute large centré sur les besoins des citoyens.

## Tour de table

Les participants se présentent lors d'un tour de table en insistant notamment sur leurs habitudes en matière de mobilité et leurs attentes vis-à-vis de cet atelier :

- Alain RADUREAU, garant, se présente brièvement.
- Claudine M. est retraitée de la Marine. Elle effectue quelques déplacements ferroviaires mais juge les tarifs un peu chers. Elle reste une grande adepte de la voiture pour sa flexibilité. Ses attentes portent sur le désenclavement de Brest pour pouvoir descendre vers le Sud sans passer par Paris.
- Marie-Pierre LB est retraitée. Elle voyage beaucoup et est confrontée aux problèmes d'accessibilité de la ville de Nantes car aucun des modes de transport ne la satisfait pour le moment. Elle souhaite également éviter de passer par Paris pour des trajets de longue distance.
- Véronique B. est secrétaire médicale. Elle a une très faible utilisation du train et ses déplacements restent centrés autour de Brest. Ses attentes se situent sur de nouvelles solutions entre Brest et Nantes.
- Serge M. est contrôleur des finances publiques. Ses enfants utilisent souvent le train entre le Mans et Brest ainsi que Quimper et Brest. Il utilise le train pour se rendre dans l'Est de la France à titre personnel. Ses attentes sont également situées autour du trajet Brest-Nantes qu'il juge trop long et compliqué pour le moment.
- Enzo W. est lycéen à Brest. Il utilise parfois le train le week-end vers Rennes et Nantes.
- Michel B. est en reprise d'études afin de devenir directeur d'EHPAD. Ayant de la famille partout en France, il voyage beaucoup en voiture car il est gêné par le passage ferroviaire en Bretagne Sud.
- Isabelle L. est préparatrice en pharmacie. Elle utilise essentiellement la voiture et déplore qu'il n'y ait pas de lignes ferroviaires directes vers le Sud-Ouest. Elle est également gênée par le passage de Nantes.
- Florence S. travaille à l'arsenal. Bien qu'elle soit une rare utilisatrice du train, elle porte un intérêt au tracé Brest-Rennes pour se rendre plus rapidement à Paris.
- Lucas P. est lycéen. Il utilise parfois le train vers Toulon à titre personnel.

- Zarema E. est professeure de musique. Elle se déplace beaucoup en bus et en train. Elle éprouve des difficultés pour se rendre à l'étranger en traversant la France en train. Elle souhaite une desserte plus rapide vers Paris.
- Claudine MEDARD est intérimaire. Elle aimerait que les liaisons de la Bretagne soient facilitées, notamment vers le Sud-Ouest.
- Christine LC est infirmière. Elle est intéressée par la ligne Brest-Nantes et les liaisons du Sud-Ouest. Elle souligne que, bien que les tarifs du ferroviaire lui semblent élevés, le trafic routier présente des inconvénients.
- Jean-Jacques L. est technicien informatique. Il utilise principalement la voiture et les transports en commun, mais il a fréquemment utilisé le train pour relier Brest à Paris. Il souhaite une décentralisation des transports permettant d'éviter Paris.

Luc ROUSSEL demande aux intervenants de se présenter :

- Cédric LEVREL, chargé des études techniques sur le projet LNOBPL chez SNCF Réseau Pays de la Loire
- Luc RIMAURO, chargé de concertation chez SNCF Réseau Pays de la Loire
- Benoît FORMSTECHE, chef de mission adjoint LNOBPL chez SNCF Réseau Pays de la Loire

Il demande aux personnes présentes en tant qu'observateurs de se présenter :

- Arnaud GODART, directeur du pôle Design du Réseau et chef de mission LNOBPL chez SNCF Réseau Pays de la Loire
- Gaylor BARRE, alternant au sein de l'agence Etat d'Esprit - Stratis
- Simon MAZAJCZYK, consultant au sein de l'agence Etat d'Esprit - Stratis

## Cadre et objectifs des ateliers citoyens

Cédric LEVREL prend la parole pour demander si les participants ont entendu parler du projet LNOBPL. Constatant que non, il explique que celui s'inscrit dans la continuité de la LGV Rennes-Le Mans.

> Une participante demande quel sera le nouveau temps de trajet Paris-Rennes, qui fait 2h10 aujourd'hui. Cédric LEVREL répond que cela sera 1h25 pour le meilleur des temps. Tous les trains qui dépasseront Rennes ne s'arrêteront pas avant pour faire profiter d'un gain de temps aux Bretons.

Il reprend et explique que le réseau breton a 150 ans. Rennes-Brest représente environ 250 km pour un projet total de 600 km de voies.

> Une participante fait remarquer qu'à Rennes, le train se divise pour rejoindre Brest ou Quimper. Cédric LEVREL confirme que le TGV se dédouble pour utiliser les deux réseaux existants en Bretagne.

> Un participant demande s'il ne serait pas intéressant de repenser les tracés bretons notamment en supprimant certains arrêts peu utilisés. Cédric LEVREL répond qu'il faut différencier le réseau et les trains qui circulent dessus. Il faut réussir à concilier les intérêts individuels et collectifs.

Cédric LEVREL rappelle les rôles distincts de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre ainsi que les différents partenaires du projet : L'Etat, les Régions Bretagne et Pays de la Loire, les quatre départements bretons et le département de Loire Atlantique ainsi que les trois métropoles que sont Rennes, Nantes et Brest.

> Une vidéo de Gérard LAHELLEC, vice-Président Transports de la Région Bretagne, présentant les enjeux du projet et de la mobilité sur le territoire, est présentée au public. Elle sera mise à disposition du public sur le site Internet du projet.

Cédric LEVREL cite les cinq objectifs du projet :

- Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne. 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).

Cédric LEVREL aborde la concertation dans le projet LNOBPL. La phase qui s'ouvre intervient après une phase de débat public, qui a eu lieu entre septembre 2014 et janvier 2015 sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP). Un ensemble de réunions a eu lieu dans les villes principales et intermédiaires de Bretagne. Cette nouvelle phase de concertation, dite complémentaire au débat public, doit permettre de faire connaître le projet, de dialoguer avec l'ensemble des acteurs du territoire et de dégager un scénario de projet préférentiel.

Cédric LEVREL poursuit en montrant les différents scénarios ayant servi lors du débat. Il fait une comparaison entre la LGV Le Mans-Rennes, qui coûte 3,4 milliards d'euros, et le projet LNOBPL dont le budget se situe entre 3 et 5,5 milliards d'euros. Un investissement de cette échelle nécessite de se projeter à un horizon minimum de 2030. Lors du débat public, l'équipe SNCF Réseau a remarqué que la participation du public était faible notamment du fait de la méconnaissance du réseau. Les scénarios ont parfois été mal reçus car ils étaient perçus comme un choix fermé et limité, et non comme des bases de discussions possibles. Mais les participants au débat public ont confirmé leur intérêt pour les cinq objectifs du projet.

Alain RADUREAU prend la parole pour rappeler que la CNDP publie un rapport post-débat où elle formule des recommandations. La CNDP a notamment fait remonter qu'il fallait élargir le débat à un projet de territoires et non le limiter à un projet technique. Il rappelle l'importance de veiller à intégrer tous les acteurs et les études pour faire le meilleur lien entre les besoins et le futur réseau. SNCF Réseau doit pouvoir justifier ses choix techniques et les impossibilités éventuelles. La maîtrise d'ouvrage devra également être en mesure d'explicitier les emprises foncières et les impacts environnementaux lorsque la décision finale du tracé sera prise.

> Un participant demande pourquoi la date de 2030 a été retenue. Cédric LEVREL répond que c'est un horizon pertinent pour analyser le territoire et se projeter. La mise en service d'ici 2030 est possible mais il est très important de penser le réseau à un horizon encore plus lointain.

> Une participante demande si le projet comprend le maillage complet du territoire breton ou seulement la réalisation d'une nouvelle ligne ? Cédric LEVREL répond que le projet doit se concevoir à l'échelle complète du territoire LNOBPL précité, il ne s'agit pas d'un projet d'une seule ligne nouvelle.

> Une participante souhaite savoir s'il y aura des améliorations liées à la nouvelle ligne de 2017 entre le Mans et Rennes. Cédric LEVREL abordera ce sujet plus tard dans la présentation.

Cédric LEVREL rappelle que l'enjeu de la concertation complémentaire est de faire connaître ce projet et d'aller plus loin dans la connaissance du territoire. Le débat public est un exercice imposé. Il s'agit là d'approfondir l'information du public à travers une nouvelle phase non obligatoire. Luc ROUSSEL souligne à ce titre l'intérêt de ces ateliers et de la participation des citoyens présents ce soir. Cédric LEVREL rappelle que SNCF Réseau s'intéresse au rail mais veille à rester connecté aux territoires concernés. L'objectif de mettre Brest et Quimper à 3h de Paris est réalisable mais il souhaite que les participants réfléchissent véritablement à l'intérêt d'un tel aménagement.

Luc RIMAURO prend la parole pour détailler les ateliers citoyens en cours (Brest, Nantes-Rennes, Vannes, Saint-Brieuc). Il explique que ceux-ci sont couplés avec d'autres ateliers réunissant des associations, des acteurs économiques, des élus du territoire et des étudiants.

> Une participante demande comment les personnes présentes ce soir ont été choisies. Luc RIMAURO répond que certains critères étaient définis (la mixité hommes-femmes, la diversité des âges, le mélange de catégories socio-professionnelles, les différents modes de transports privilégiés) et que, par la suite, une sélection aléatoire a été effectuée.

Il reprend sa présentation en expliquant qu'un dispositif en ligne viendra appuyer les ateliers citoyens. Un site Internet sera bientôt mis en ligne avec un simulateur de scénarios et un forum participatif.

Luc RIMAURO détaille l’articulation et l’organisation des différents ateliers auxquels les citoyens sont conviés :

- La séance 1 doit permettre de présenter le projet, son contexte et les enjeux de territoire ; c’est l’objet du temps d’échange de ce jour,
- La séance 2 permettra d’échanger sur les besoins de déplacements et les fonctionnalités du projet avec les participants,
- La séance 3 visera à illustrer les besoins et les fonctionnalités retenues en testant différentes constructions de scénarios à l’aide du simulateur « *serious game* ».

# Intervention d'Alain Radureau, garant de la concertation

Alain RADUREAU, garant de la concertation, se présente en rappelant notamment sa carrière d'environnementaliste, et explique le rôle qu'il aura tout au long de cette concertation.

Il rappelle que SNCF Réseau a demandé à la CNDP la nomination d'un garant et que celle-ci l'a nommé en février 2016. 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 a signé un engagement de neutralité à l'égard du projet car son rôle dépend de la CNDP et non de la maîtrise d'ouvrage.

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.
- S'assurer que chacun puisse s'exprimer et que l'ensemble des positions soient entendues et intégrées par le maître d'ouvrage. L'objectif est de favoriser des échanges argumentés, il s'agit d'aller plus loin dans l'analyse du projet.
- S'assurer que 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 juge qu'un de ces points n'est pas respecté, chacun peut solliciter l'intervention du garant. 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.

> Une participante demande à quoi servira le cahier des charges rédigé à la fin de la concertation et à qui il sera remis. Cédric LEVREL explique que le bilan de la concertation sera soumis au comité de pilotage pour décider de la suite à donner au projet. Alain RADUREAU rappelle que la concertation ne vise pas à décider mais bien à ce que la maîtrise d'ouvrage prenne une décision éclairée. Il prend l'exemple du tracé Brest-Quimper qui a été intégré au périmètre du projet suite au débat public.

> Un participant demande si un médiateur serait nommé dans le cas où la maîtrise d'ouvrage prendrait une décision allant à l'encontre des désirs des Régions ou de l'Etat. Cédric LEVREL rappelle que tous les partenaires sont dans le comité de pilotage et que la SNCF ne peut décider sans eux.

Luc ROUSSEL remercie tous les participants pour leur attention et les invite à prendre une pause d'une dizaine de minutes.

# Partage d'une connaissance commune

**Le partage de connaissance se déroule en 5 temps entrecoupés d'échanges avec les participants. La présentation détaillée, diffusée en atelier, sera remise aux participants en fin de réunion. Ce compte-rendu n'intègre donc pas l'ensemble des visuels, graphiques et chiffres présentés lors de la séance.**

## 1/ Le territoire du projet

Luc RIMAURO présente rapidement le territoire du projet et ses enjeux.

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

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

> Un participant fait remarquer qu'une partie de cette croissance démographique est aussi liée au vieillissement de la population et que cette donnée doit être prise en compte dans les prévisions de mobilité.

## 2/ Les mobilités sur le territoire

Benoit FORMSTECHEER donne des 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. La mobilité est évolutive selon l'âge et l'on voit que les jeunes et les « 50 – 60 ans » se déplacent plus que la moyenne nationale dans cette région. De plus, les 2/3 des déplacements ne concernent pas les trajets domicile-travail mais sont effectués pour des motifs personnels. On remarque également qu'entre 7h et 20h les déplacements sont réguliers et que les heures de pointe sont moins marquées dans le Grand Ouest qu'en région parisienne.

> Une participante note une tendance au renforcement des heures de pointe en province, et que de moins en moins de personnes rentrent chez elles le midi.

Benoit FORMSTECHEER souligne que 73% des déplacements de moins de 80 kilomètres sont faits en voiture et qu'en moyenne, chaque personne effectue 6,2 voyages par an supérieurs à 80 kilomètres. Sur les longs trajets, la voiture représente toujours 77% des déplacements.

> Une participante est étonnée par la proportion d'1/3 de déplacements professionnels. Elle l'imaginait plus importante.

Benoit FORMSTECHEER 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 du territoire vers l'intérieur du territoire du projet.

> Une participante fait remarquer que cela a dû évoluer depuis la date de publication du document présenté, 2008-2009, du fait de l'utilisation forte des nouveaux cars et du recours au covoiturage. Benoit FORMSTECHEER précise que ces chiffres sont issus d'une enquête nationale qui a un rythme de publication assez long et qu'il s'agit d'une photographie statistique. Malgré cela, tout n'a pas été bouleversé par les évolutions des dernières années. Alain RADUREAU complète la réponse en disant qu'il n'y a pas de document plus récent, donc l'information fournie demeure sincère et complète.

> Un participant souhaite connaître l'origine des chiffres. Benoit FORMSTECHEER répond qu'il s'agit d'une enquête statistique effectuée sur des milliers de personnes, selon un mode proche des recensements, à une fréquence par conséquent réduite.

Benoit FORMSTECHEER fait un zoom sur la circulation routière pour comprendre les trajets et mobilités fréquentes sur la zone du projet. Pour ce qui est de l'utilisation du train, on observe son renforcement sur les trajets bretons. Une carte de fréquentation ferroviaire permet de mesurer les charges en sorties de gares et ainsi d'étudier les évolutions du nombre de passagers sur un trajet comme Rennes-Brest.

> Un participant a l'impression qu'il n'y a pas un grand besoin de modernisation de la ligne entre Rennes et Nantes. Benoit FORMSTECHEER répond que l'on ne retrouve les usagers de cette ligne que sur la petite partie Redon-Nantes. Si la fréquentation paraît faible, c'est justement parce que l'offre ferroviaire est insuffisante sur ce trajet. C'est une des portions où l'utilisation du ferroviaire par rapport à la route est la plus faible de France, avec moins de 5%, alors que c'est dans le même temps une des zones de covoiturage les plus fréquentées.

> Une participante montre que sur la présentation diffusée, la ligne Redon-Nantes ne semble pas beaucoup sollicitée, donc qu'il n'y a pas de légitimité à avoir un Rennes-Nantes passant par Redon. Benoit FORMSTECHEER répond que le réseau ferroviaire mutualise les relations Vannes, Nantes et Rennes via Redon, alors qu'il y a un triangle routier autour de Redon. Il n'y a pas d'engorgement routier alors qu'il en existe un dans le ferroviaire.

Les estimations prévoient presque un doublement du ferroviaire sur les axes bretons notamment du fait de la LGV BPL mise en service en 2017.

> Une participante demande quelles sont les raisons de cette augmentation de trafic. Benoit FORMSTECHEER explique que c'est une agrégation de trajets professionnels, touristiques et de croissance démographique. Alain RADUREAU estime utile de donner des prévisions datant d'il y a 15 ans pour bien voir si ces changements constituent une tendance lourde. Benoit FORMSTECHEER montre que l'on voit bien « l'effet 2017 » avec l'arrivée de la LGV arrivant à Rennes

> Une participante remarque qu'entre 2015 et 2030 Brest et Quimper ne subissent pas beaucoup d'évolution. Benoit FORMSTECHEER explique que sur cette zone, il n'y a ni les mêmes services, ni les mêmes besoins.

### 3/ Les spécificités du transport ferroviaire

Cédric LEVREL passe en revue les différents modes de transport en prenant en considération la vitesse et la capacité voyageurs. 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 les besoins de maintenance sont très différents selon que les modes de transport évoluent sur route, sur rail ou dans l'air.

Il expose quelques chiffres clés pour comprendre le secteur ferroviaire :

- En France métropolitaine : plus de 30 000 km de lignes et 3 000 gares et points d'arrêt
- SNCF transporte 3,78 milliards de voyageurs par an
- 108 330 000 tonnes de marchandises par an sont transportées par le rail

Il revient rapidement sur les acteurs intervenants dans le système ferroviaire français :

- L'Etat
- Les Régions
- SNCF Réseau, dépositaire de l'infrastructure
- SNCF Mobilité, en charge de la gestion des trains (TGV, TER, TET, etc.)
- Les autres transporteurs du ferroviaire pour le transport de FRET
- Les autorités de contrôle et de régulation (EPSF concernant la sûreté, ARAFER sur la régulation de la tarification et des enjeux financiers)

Cédric LEVREL rappelle que les coûts de production et les délais des projets ferroviaires sont considérables. La souplesse moindre du rail par rapport à la route exige de ces projets une organisation exemplaire.

Il rappelle également que le transport ferroviaire connaît des contraintes techniques fortes, qu'il faut avoir en tête pour penser un projet ferroviaire :

- Ses coûts de production, de maintenance et d'exploitation sont élevés,
- La réalisation des projets ferroviaires se fait sur le temps long (15 à 20 ans),
- Les projets ferroviaires doivent s'inscrire dans un cadre réglementaire contraint pour la création de nouveaux projets,
- Des contraintes techniques importantes existent, liées au mode d'exploitation. Il est, par exemple, difficile d'ajouter des trains sur le réseau alors que les horaires sont décidés plus de 3 ans à l'avance.

Cédric LEVREL s'appuie sur un graphique pour expliquer les concepts de sillons et de cadencement et ainsi montrer comment un réseau peut être saturé ou non.

Il présente ensuite les spécificités du modèle économique du système ferroviaire :

- Son équilibre est fragile, très dépendant de la fréquentation. En moyenne, l'équilibre économique est atteint avec un remplissage des trains à 70%.
- Il est très dépendant des subventions publiques : Etat et Régions.
- Le contexte est de plus en plus concurrentiel : avions low-cost, bus créés par la loi « Macron », ouverture à la concurrence programmée du transport de voyageurs.

Cédric LEVREL 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.

> Une participante souhaite comprendre pourquoi plus on réserve tôt un billet (alors que le train est vide), moins le billet est cher. Cédric LEVREL explique que la SNCF incite les usagers à anticiper leurs achats pour rapidement atteindre un taux de remplissage important du train, c'est une logique commerciale de l'entreprise.

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 font la balance pour pallier le manque à gagner. La subvention publique est donc nécessaire pour proposer un prix du billet attractif sur les trajets régionaux.

Cédric LEVREL revient sur les avantages liés à l'impact environnemental du transport ferroviaire. Il précise que 93 % des émissions de CO<sub>2</sub> sont émises par la voiture contre 1,3 % pour le transport ferroviaire. Enfin, il présente d'autres avantages comme le fait que ce soit un mode de transport sûr.

> Un participant demande si les baisses de dotation des collectivités sur le transport se ressentiront sur le prix des billets de train. Cédric LEVREL répond qu'aujourd'hui le niveau de circulation des TER est décidé par les Régions. Dans le cadre des discussions budgétaires régionales, le rythme de circulation est rediscuté pour déterminer l'offre.

> Un participant demande si LNOBPL aura un impact sur les futures liaisons et la circulation des TER. Cédric LEVREL précise que la question sera posée de savoir si la Région veut contribuer plus ou pas suite à la réalisation du projet.

## 4/ Le service ferroviaire 2017-2018

Cédric LEVREL répond à une question préalablement posée en affirmant que la situation de Brest commencera à s'améliorer dès 2017, profitant de la mise en service de la LGV BPL.

Il explique que deux mises en service majeures vont avoir lieu au 1<sup>er</sup> juillet 2017 : les lignes à grande vitesse Le Mans – Rennes et Tours – Bordeaux, modifiant largement le service ferroviaire. A cette occasion, les horaires vont être totalement refondus et le cadencement va être mis en place. Les régions Bretagne et Pays de la Loire sont les deux dernières régions de France à ne pas avoir mis en place la logique de cadencement.

Cédric LEVREL rappelle que le cadencement consiste à standardiser les horaires et à optimiser les correspondances dans les grandes gares. Toutes les grilles horaires vont donc être modifiées dans l'Ouest en 2017.

Une vidéo présentant le principe du cadencement est diffusée aux participants. Elle sera consultable sur le site Internet du projet.

Benoit FORMSTECHEX explique que les trains partent toujours à des horaires identiques et que les grandes gares - dans l'Ouest, les gares de Rennes et Nantes - jouent le rôle de gares de correspondances principales. Il s'agit d'optimiser l'arrivée des trains principaux (comme par exemple les TGV) avec le départ des trains de correspondance (exemple TER). L'objectif est que les trains soient en gare au même moment.

## 5/ Le projet LNOBPL

Cédric LEVREL rappelle l'aire d'étude du projet et les 5 grands objectifs du projet LNOBPL. L'idée sera que les participants transforment ces objectifs en besoins pour ensuite déterminer les fonctionnalités envisagées.

Cédric LEVREL présente les 3 scénarios (mauve, bleu, vert) que la maîtrise d'ouvrage a présentés lors du débat public. Il précise que ces scénarios ne sont plus d'actualité puisqu'il a été décidé de les dépasser pour cette nouvelle phase de concertation et de proposer des combinaisons.

Il expose les différents aménagements techniques possibles comme l'aménagement de lignes et la rectification de courbes. Par exemple, un passage à niveau fait ralentir tout train à 160 km/h donc il en résulte une perte de temps pour les voyageurs. Il explique qu'il faudra ajouter dans les futures présentations la possibilité de mettre plus de voies ce qui permet d'augmenter la capacité de transport sur une ligne.

Sur l'axe Brest-Quimper, SNCF Réseau porte un projet de modernisation de la ligne, qui prévoit son électrification. Durant le débat public, les participants ont souhaité travailler sur quelques hypothèses pour augmenter sa capacité et ses performances en temps.

Dans la continuité, Cédric LEVREL détaille les 6 secteurs de réflexion évoqués lors du débat public. L'enjeu de cette phase de concertation est de réfléchir aux besoins et solutions envisageables.

Luc ROUSSEL demande la signification des pictogrammes présents sur la carte des actions possibles projetée aux participants. Cédric LEVREL explique qu'ils représentent les quatre types de solutions techniques possibles pour moderniser une voie.

## Temps d'échange avec la salle

Luc ROUSSEL sollicite les participants en leur demandant s'ils ont des questions tant sur le fond de ce qui a été présenté que sur le format des ateliers citoyens auxquels ils participent.

> Une participante demande s'il sera possible de réduire le temps du TGV sur la section Lamballe-Guingamp-Saint-Brieuc. Cédric LEVREL répond qu'entre Plouaret-Trégor et Lamballe, le train ne peut aller plus vite à cause de la densité des gares. Il rappelle que l'objet de la prochaine séance est de discuter des besoins et des aménagements.

> Un participant souhaite connaître le taux de fréquentation des gares pour savoir lesquelles garder sur le tracé. Une participante s'interroge sur la possibilité de doubler les rails... Cédric LEVREL indique que l'ajout de rails permet d'augmenter le nombre de trains mais que leur vitesse reste inchangée. Un aménagement vient seulement rectifier une ligne existante. Tandis qu'une ligne nouvelle cherche à atteindre la performance maximale. Cédric LEVREL insiste pour que la réflexion soit menée au titre de l'intérêt collectif et non d'une somme d'intérêts individuels.

> Un participant demande si la création d'une ligne nouvelle permet de limiter les travaux de maintenance qui font chuter les temps de parcours moyens sur les lignes qu'on rénove simplement.

Cédric LEVREL explique que la maintenance est entrée dans une logique industrielle. On obtient presque une voie neuve à la fin des travaux. Le neuf peut paraître plus ambitieux, cependant il ne résiste pas inexorablement au temps. Le ballast doit être refait tous les 25 ans et les rails tous les 50 ans.

Benoit FORMSTECHE complète en disant que la ligne Brest-Rennes date de 1991 et que l'on est en train de la régénérer, ce qui provoque une gêne temporaire pour le trafic.

Il revient sur une question précédente en rappelant que la SNCF connaît précisément les niveaux de montées-descentes par gare. Ces données font qu'il y a une dizaine de liaisons TGV Paris-Brest mais seulement 8 s'arrêtant à Morlaix et Guingamp et 2 à Plouaret-Trégor.

> Alain RADUREAU rappelle que les projets de suppressions de gare suscitent toujours beaucoup de mécontentements locaux. L'acceptabilité sociale est un enjeu important. Les projets ferroviaires sont des projets politiques et de territoires.

# Présentation du cadre de la prochaine séquence

Luc ROUSSEL explique aux participants que de la documentation va leur être remise à la fin de la réunion :

- Le document de synthèse de la concertation,
- La Charte de la concertation,
- La version papier de la présentation diffusée en atelier.

A partir du 12 octobre, les participants recevront par mail :

- Une note sur les mobilités, qui présente les logiques de déplacements depuis et vers le territoire du projet,
- Une note sur les spécificités du transport ferroviaire.

Chacun pourra également consulter le site Internet et participer sur celui-ci à partir du 12 octobre : [www.lnobpl.fr](http://www.lnobpl.fr)

Luc ROUSSEL présente ensuite l'ordre du jour de la prochaine séance, prévue le 23 novembre.

Les participants vont travailler à l'expression des besoins de déplacements (vitesse, capacité, cadencement) et à la traduction de ces besoins en fonctionnalités concrètes pour le projet LNOBPL. Le simulateur de scénarios ne sera pas utilisé, mais il sera présenté à tous.

Il conclut en invitant les participants à se questionner d'ici le prochain atelier :

- 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, liens avec Paris et le territoire national, liens entre les différents pôles urbains régionaux ?

## Conclusion de la séance

Luc ROUSSEL donne rendez-vous aux participants à Brest le 23 novembre pour le prochain atelier.

Alain RADUREAU remercie chacun pour sa participation et rappelle que celle-ci est essentielle pour permettre de faire avancer la concertation et donc enrichir le projet.