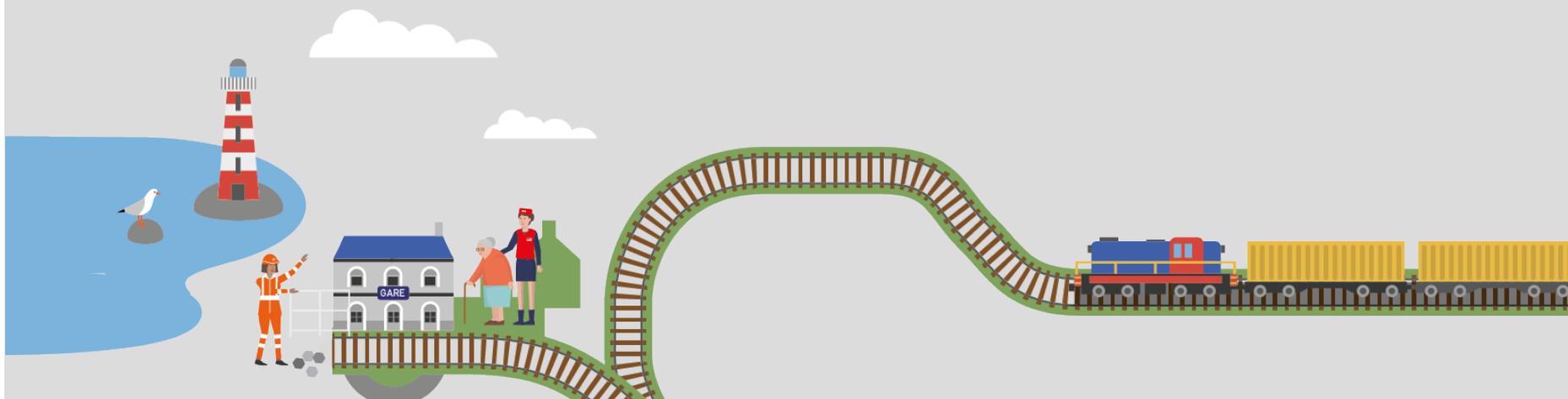


# ATELIER CITOYENS

Etape complémentaire au Débat public



# CADRE ET OBJECTIFS DES ATELIERS CITOYENS



# Cadre et objectifs des ateliers citoyens

QUELQUES MOTS SUR LE PROJET LNOBPL

LE DÉBAT PUBLIC DE 2014-2015

LA CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE AU DÉBAT PUBLIC

LES ATELIERS CITOYENS

# LE PROJET LNOBPL, QU'EST-CE QUE C'EST ?

- + Le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL) vise à proposer **des réponses au nouveaux besoins de mobilités à l'horizon 2030** et au-delà
- + Il s'inscrit dans la continuité de la LGV Bretagne – Pays de la Loire (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 PROJET LNOBPL, QU'EST-CE QUE C'EST ?



# LES PARTENAIRES DU PROJET

- **Le maître d'ouvrage :**
  - + SNCF Réseau, en charge de la définition du projet.
- **Les 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.

# LES OBJECTIFS DU PROJET

- Afin de répondre à ces enjeux et contraintes multiples, SNCF Réseau et ses partenaires travaillent sur le projet LNOBPL
- Celui-ci poursuit 5 grands objectifs :



**Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne.** Brest et Quimper à 3 heures de Paris



**Renforcer le réseau 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).

# LE DÉBAT PUBLIC DE 2014-2015

- **Le projet LNOBPL a fait l'objet d'une phase de débat public**
  - + Un débat public du **4 septembre 2014 au 3 janvier 2015**
  - + Organisé par la **Commission nationale du débat public (CNDP)**
  - + **16 réunions publiques, 1 atelier et 4 rencontres auprès des usagers**
  - + Plus de **2000 participants** aux réunions publiques, **16 000 visiteurs** sur le site Internet
  - + **43 cahiers d'acteurs et 30 contributions**
  - + **155 questions** posées sur le site internet
  - + **3 scénarios d'aménagement différents présentés** en débat public

# RETOUR SUR LE PROJET PRÉSENTÉ EN DÉBAT PUBLIC 2014-2015



**De 3 à 5,5 Milliards d'euros suivants les scénarios**

**165 à 270 km de lignes nouvelles ou lignes aménagées**

**Améliorations significatives de la performance des lignes :**

- Gains de temps
- Augmentation du nombre de trains

# LES CONCLUSIONS DU DÉBAT PUBLIC

- **Le débat public a permis :**
  - + de **confirmer l'opportunité du projet** et ses grands objectifs
  - + de **faire naître des demandes de scénarios alternatifs** ou partiels
  - + d'exprimer le besoin de développer **des solutions d'augmentation de la capacité du réseau**, sans nécessairement proposer des gains de temps
  - + d'intégrer dans le périmètre d'analyse **l'axe Brest – Quimper**
  - + d'écartier les solutions d'aménagement ne proposant pas **la desserte de Lamballe et Redon**

# LES CONCLUSIONS DU DÉBAT PUBLIC

- **Les recommandations de la CNDP pour la concertation post-débat public :**
  - + l'élargissement du champ de la discussion, d'un projet d'infrastructure à un projet de service ferroviaire et à **un projet de territoires** ;
  - + l'implication de l'ensemble des acteurs des politiques de transport et d'aménagement pour permettre **une réflexion collective, notamment sur les thèmes de la mobilité et de l'aménagement du territoire**, avec pour priorité **l'amélioration des trains du quotidien** ;
  - + la **justification des choix techniques et des hypothèses retenues** ou abandonnées, notamment pour la liaison Nantes-Rennes;
  - + une attention particulière portée à la question des **emprises foncières** et des **impacts environnementaux**.

# LA CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE AU DÉBAT PUBLIC

- Pourquoi une nouvelle étape de concertation ?
  - + Car le débat public a confirmé l'opportunité du projet mais **pas de scénario préférentiel, le projet reste donc à affiner**
  - + Car il a été difficile lors du débat public de **mobiliser le public sur un territoire aussi vaste**
  - + Car SNCF Réseau et ses partenaires se sont engagés à **dialoguer avec les acteurs** du territoire et à **informer le public** tout au long de la vie du projet

# LA CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE AU DÉBAT PUBLIC

- **Les objectifs de la concertation**

- + **Faire connaître le projet LNOBPL** sur l'ensemble du territoire
- + A 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

# LA CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE AU DÉBAT PUBLIC

octobre 2016 à février 2017

## LA CONCERTATION

LIAISONS NOUVELLES  
OUEST BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE  
GRAND PROJET FERROVIAIRE



### UN DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION EN LIGNE

- Un site internet [www.lnobpl.fr](http://www.lnobpl.fr)
- Un simulateur « serious game » pour imaginer le projet
- Un forum participatif
- Un panel de citoyens interrogés par internet



### DES ATELIERS PARTICIPATIFS

- Citoyens
- Associations environnementales et d'usagers des transports en commun
- Acteurs économiques
- Élus du territoire
- Des actions spécifiques vers les jeunes

## BILAN DE LA CONCERTATION

LIAISONS NOUVELLES  
OUEST BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE  
GRAND PROJET FERROVIAIRE



# LES ATELIERS CITOYENS

- **Le cadre des ateliers citoyens**

- + **15 participants qui se réunissent 3 fois** pour approfondir les questions de la mobilité sur leur territoire et les traduire en fonctionnalités pour le projet LNOBPL
- + Des ateliers sur le territoire concerné par le projet LNOBPL : **Nantes/Rennes; Brest; Vannes; Saint-Brieuc**
- + **Réfléchir sur un projet global** à l'échelle des 5 départements de l'aire d'étude

# LES ATELIERS CITOYENS

## • Les objectifs des ateliers citoyens

- + Partager **les caractéristiques du territoire** et son évolution pour **se projeter en 2030 et au-delà**
- + Exprimer vos **besoins et priorités en matière de déplacements**
- + Traduire ces priorités en **fonctionnalités pour le projet LNOBPL**
- + Intégrer **ces contributions au bilan global** de cette phase de concertation
- + **Eclairer SNCF Réseau et ses partenaires sur la décision à prendre** quant au scénario préférentiel

# LES ATELIERS CITOYENS

- **Le déroulé des ateliers citoyens**

- + **Séance 1 : Présentation du projet, du contexte et des enjeux de territoire - partage de la démarche**
- + **Séance 2 : Echanges sur les besoins de déplacements et les fonctionnalités du projet**
- + **Séance 3 : Illustration par la construction de scénarios**

# LE GARANT DE LA CONCERTATION



# LE RÔLE DU GARANT DE LA CONCERTATION

- Une concertation placée sous le contrôle d'un garant :  
**Alain Radureau**
  - + A la demande de SNCF Réseau **la CNDP a nommé un garant** pour cette nouvelle étape de la concertation
  - + Les missions du garant :
    - *Il constitue l'**intermédiaire neutre** entre le public et le maître d'ouvrage*
    - *Il veille à ce que la concertation permette réellement aux populations concernées de **s'informer et de s'exprimer***
    - *Il assure le respect des principes fixés par la Commission nationale du débat public : **Transparence, Equivalence, Argumentation***

[alain.radureau@orange.fr](mailto:alain.radureau@orange.fr)

# PARTAGE D'UNE CONNAISSANCE COMMUNE



# PARTAGE D'UNE CONNAISSANCE COMMUNE

LE TERRITOIRE DU PROJET

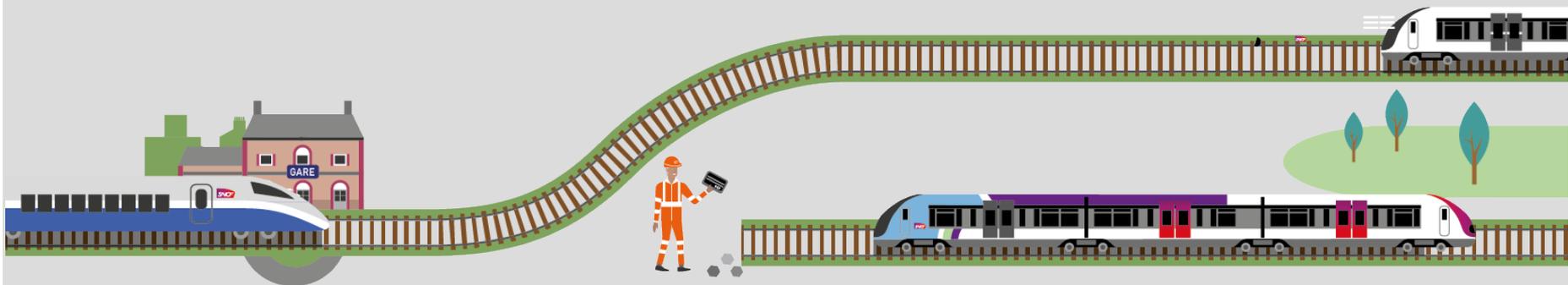
LES DÉPLACEMENTS ET MOBILITÉS

LES SPÉCIFICITÉS DU TRANSPORT FERROVIAIRE

PRÉSENTATION DU SERVICE FERROVIAIRE 2017-2018

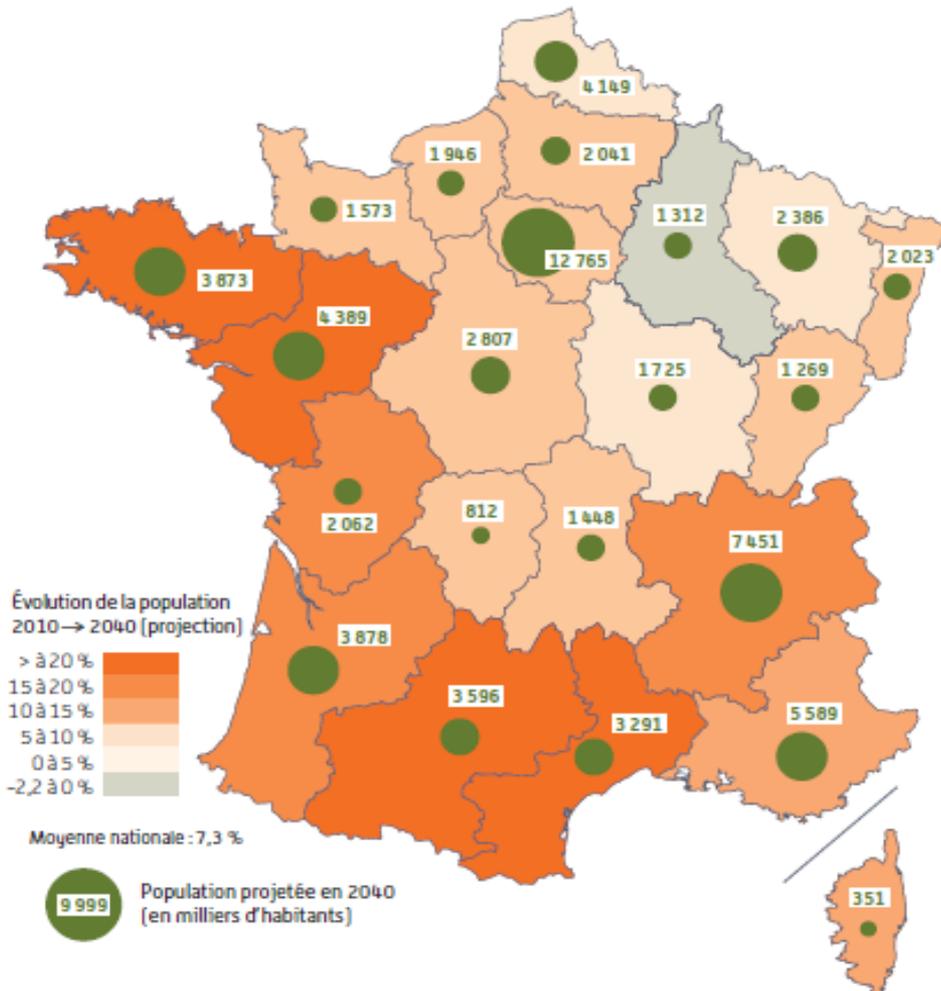
LE PROJET LNOBPL

# LE TERRITOIRE DU PROJET



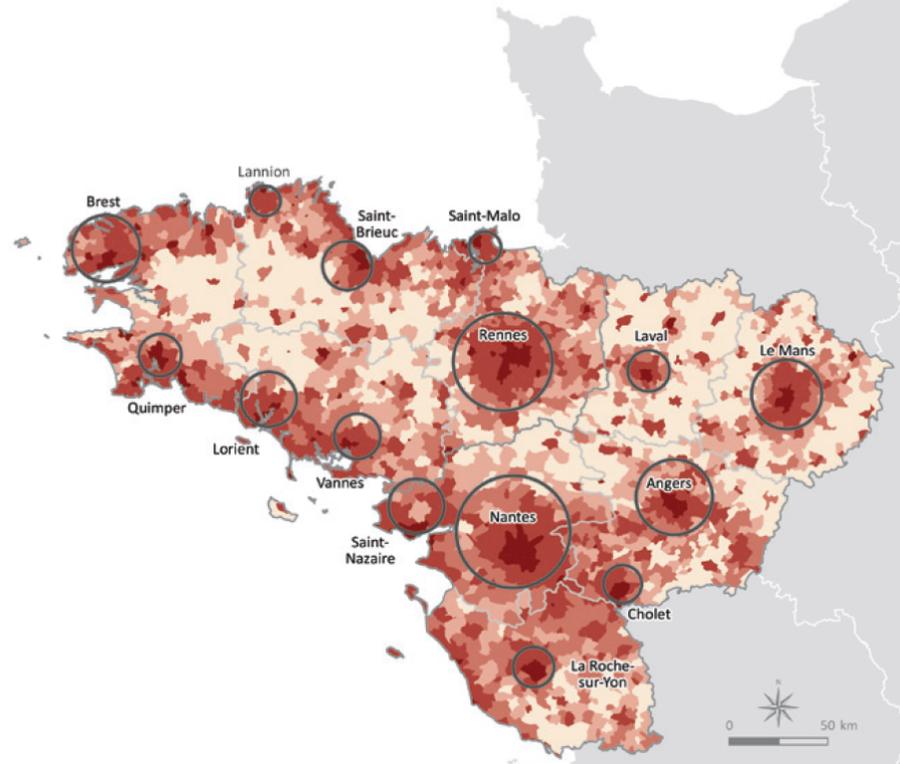
# LE TERRITOIRE DU PROJET ET SES ENJEUX

- Une forte croissance démographique
  - + Plus de 6,9 millions d'habitants sur les 2 régions
  - + Une **augmentation de 20%** de la population du territoire d'ici **2040** → **8,2 millions**
  - + Des métropoles dynamiques et en développement : Nantes et Rennes parmi les 25 métropoles les plus dynamiques démographiquement en Europe

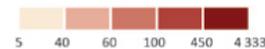


# LE TERRITOIRE DU PROJET ET SES ENJEUX

Densité de population dans les communes des régions Bretagne et Pays de la Loire en 2010



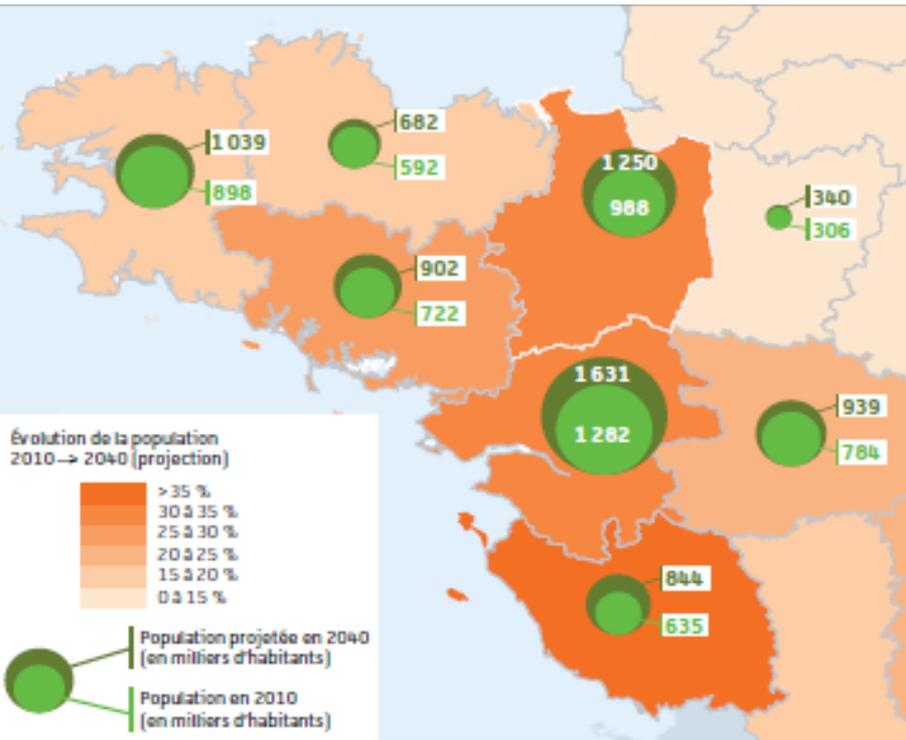
Densité de population par commune en 2010 (en habitants / km<sup>2</sup>) :



— Limite régionale  
 — Limite départementale

Sources : Insee, 2012 ; IGN GEOFLA, 2011  
 Réalisation : UMR ESO, 2013

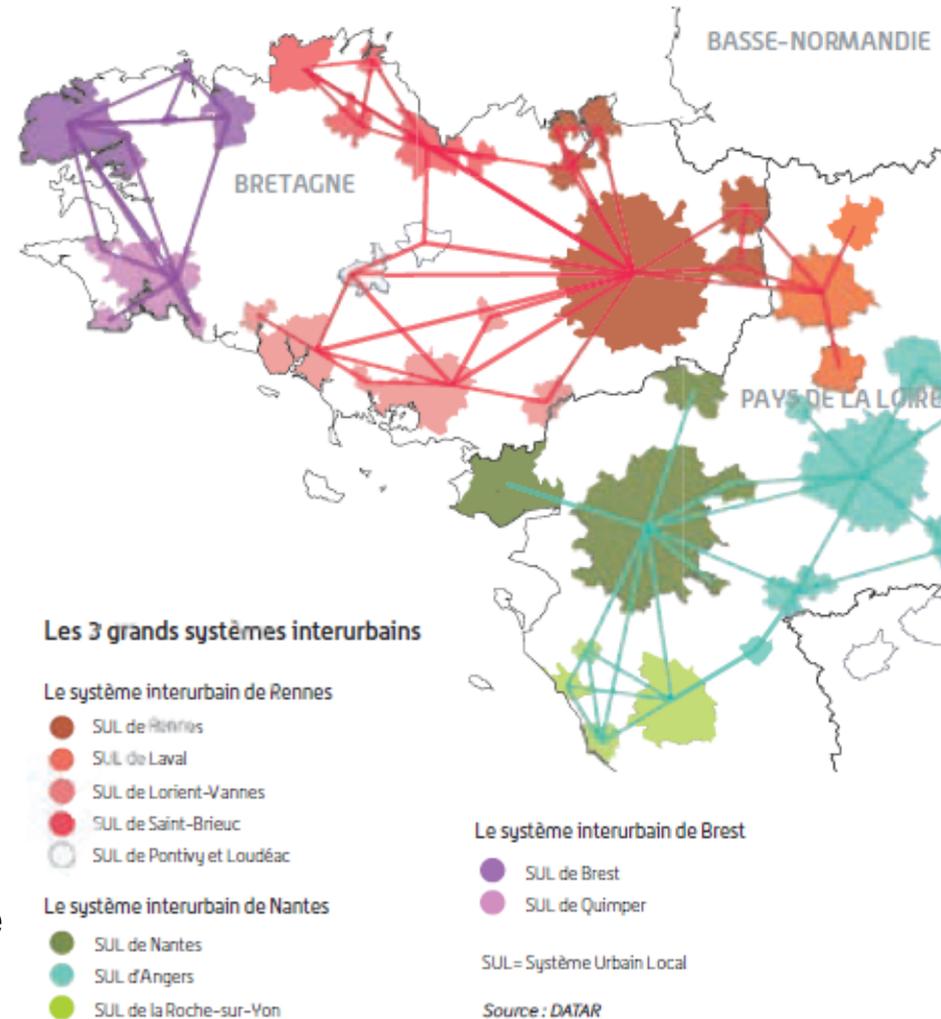
Population des aires urbaines de plus de 50 000 habitants en 2010 :



# LE TERRITOIRE DU PROJET ET SES ENJEUX

- **Un dynamisme économique important**

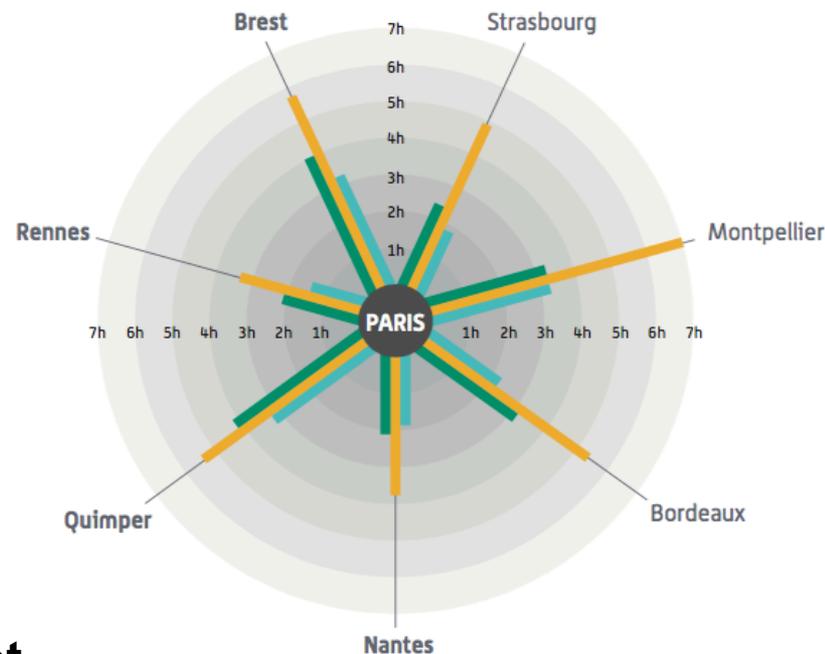
- + **Trois pôles métropolitains** majeurs  
Rennes, Nantes, Brest
- + **Un réseau de villes moyennes** qui maillent le territoire
- + Une richesse produite qui augmente plus vite dans ces deux régions que pour le reste du territoire national
- + **L'apport du tourisme** pour les 2 régions
- + Une compétitivité liée aux activités de la mer et du littoral



# LE TERRITOIRE DU PROJET ET SES ENJEUX

## • Des déséquilibres à anticiper

- + Un **éloignement relatif de Paris** et de la mégalopole européenne
- + Un risque de **déséquilibre entre les métropoles** les plus dynamiques, à l'est, et **les autres territoires** à l'ouest
- + À l'échelle locale, un **enjeu de consommation foncière et de congestion routière** dû à la périurbanisation autour des principales agglomérations

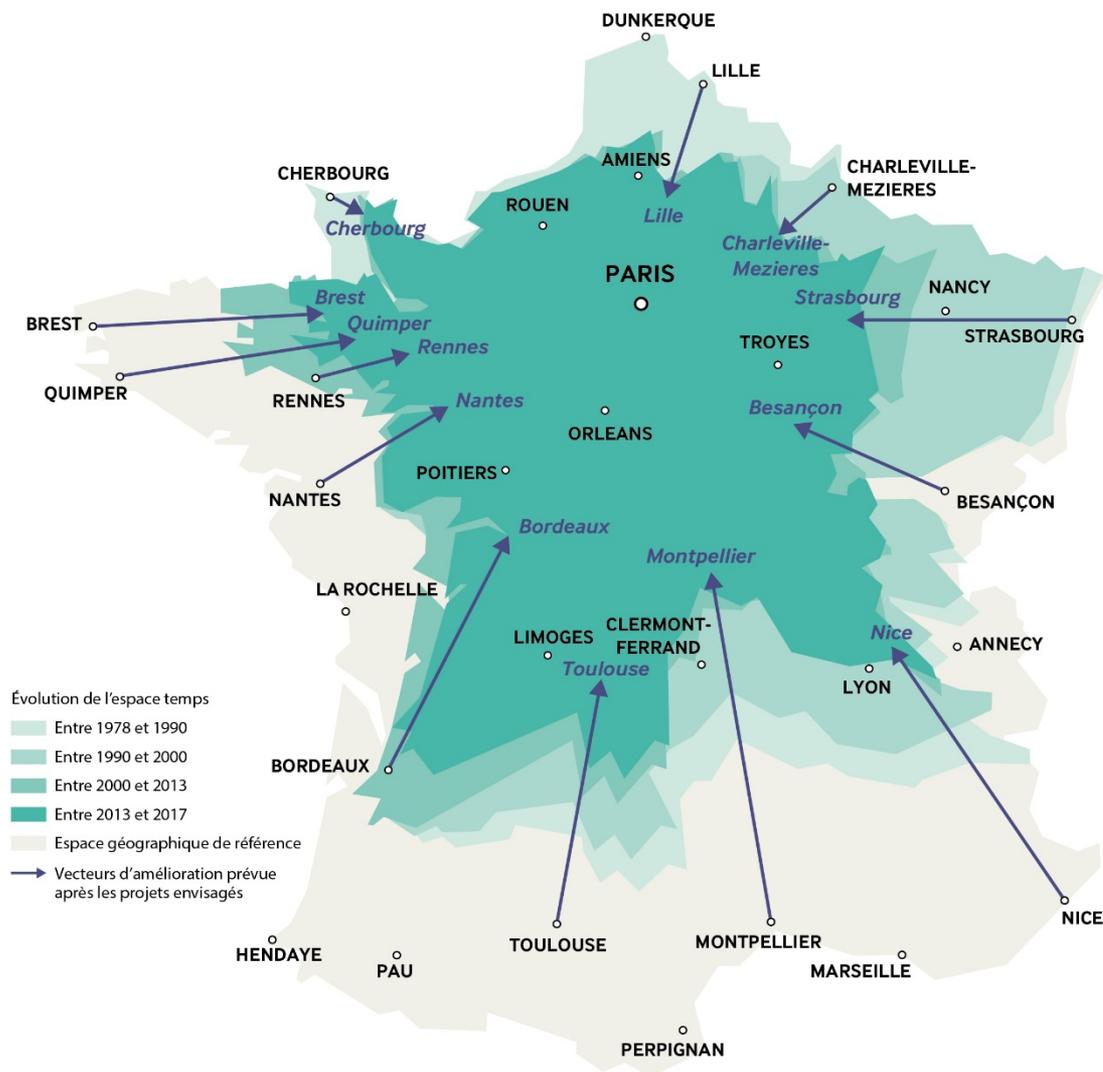


### ÉVOLUTION DES MEILLEURS TEMPS DE PARCOURS ROUTIERS ET FERROVIAIRES VERS PARIS ENTRE 2014 ET 2030

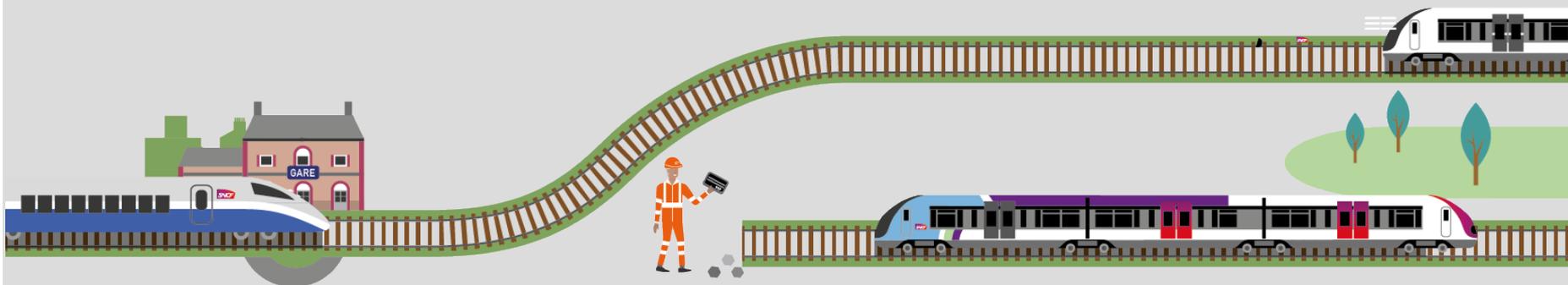
- Temps routier actuel
- Temps ferroviaire actuel
- Temps ferroviaire en 2017/2030 sans le projet LNOBPL

# LE TERRITOIRE DU PROJET ET SES ENJEUX

- Evolution du temps ferroviaire entre 1978 et 2017



# LES MOBILITÉS SUR LE TERRITOIRE

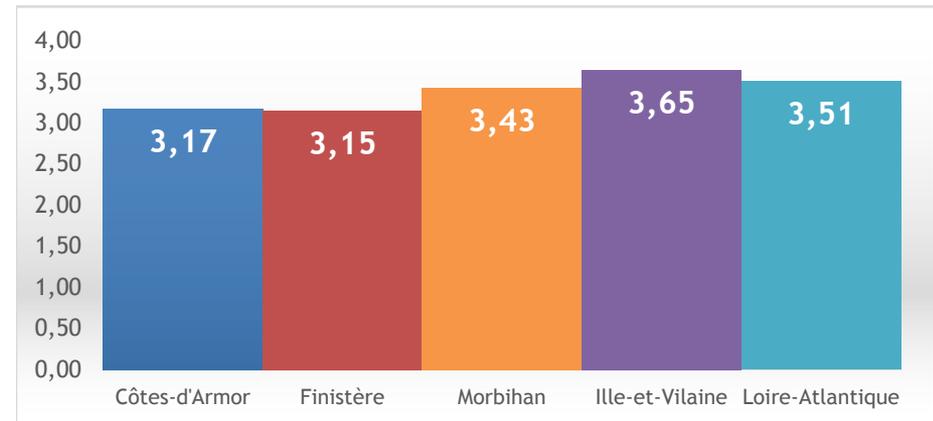
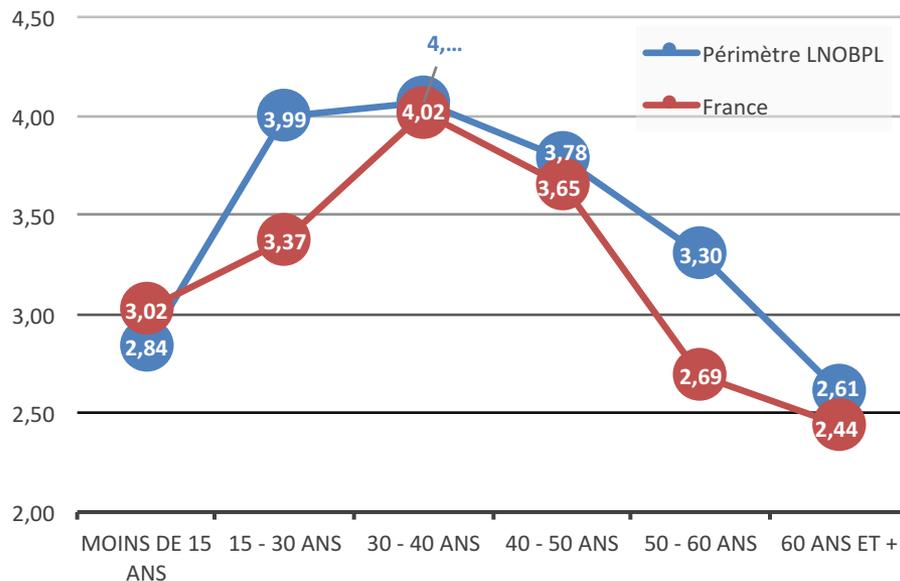


# LES MOBILITÉS LOCALES (<80 KM)

- Un territoire à la population mobile

+ Près de **14 millions de déplacements quotidiens** au sein du territoire soit **3,4 déplacements par personne et par jour**

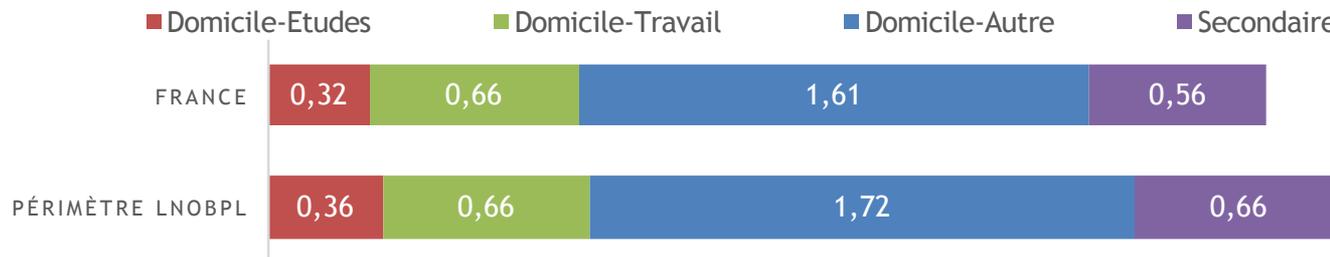
## Déplacements locaux



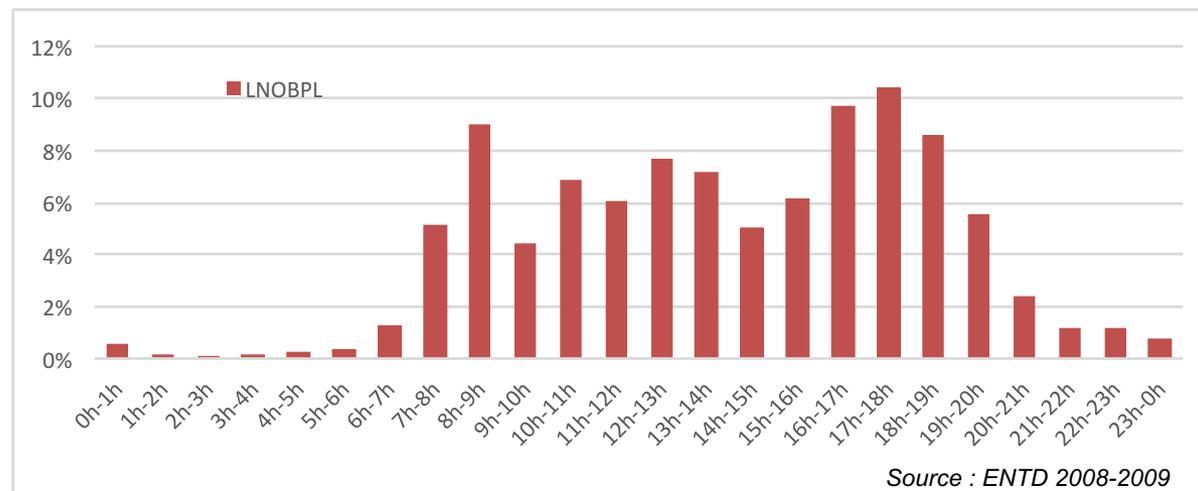
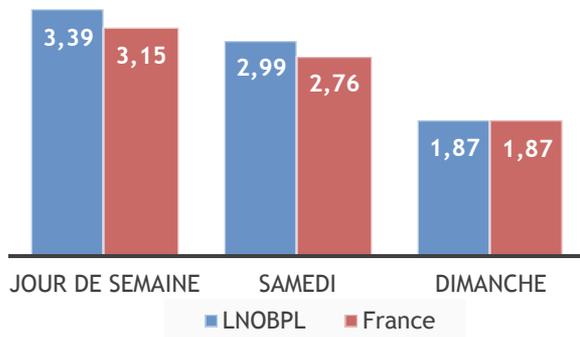
Source : ENT D 2008-2009

# LES MOBILITÉS LOCALES (<80 KM)

+ Seulement 30% des déplacements locaux sont entre le domicile et le lieu de travail ou études



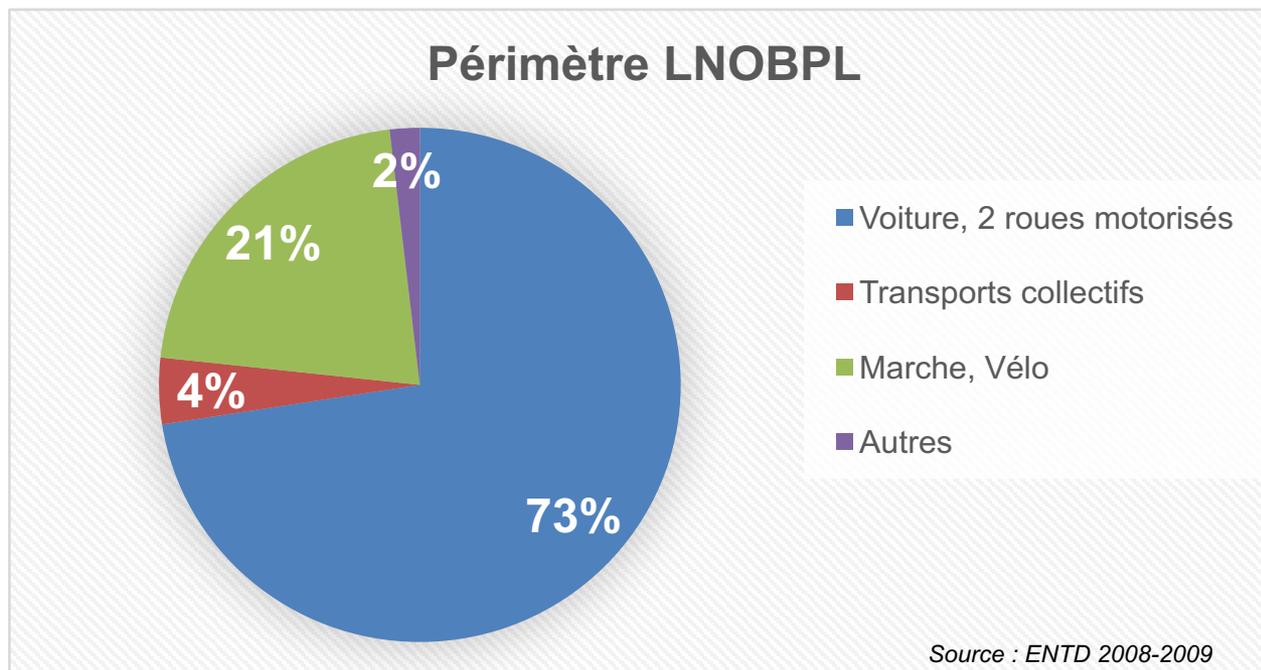
+ Des déplacements majoritairement en semaine avec des pointes le matin et le soir



Source : ENTD 2008-2009

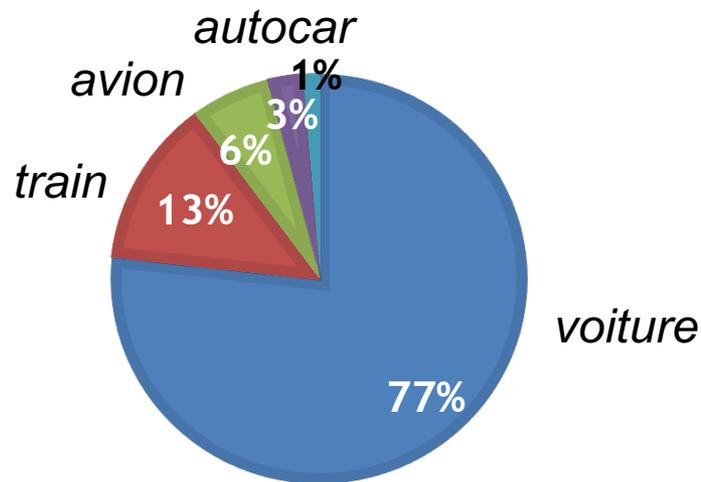
# LES MOBILITÉS LOCALES (<80 KM)

- La voiture comme mode de déplacement privilégié au sein du territoire (73%)
- Les transports en commun sont peu utilisés (train + transports urbains) (4%)

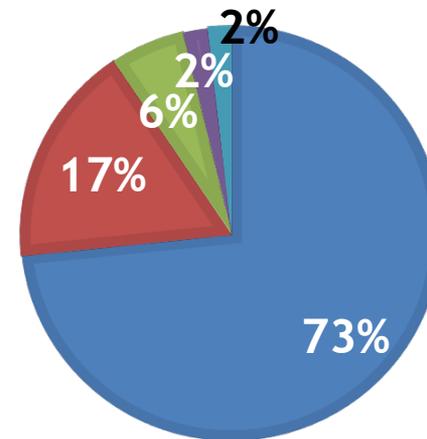


# LES MOBILITÉS LONGUE DISTANCE (>80 KM)

- **Des échanges longues distances plus restreints**
  - + Une moyenne de **6,2 voyages par an et par habitant**
  - +  $\frac{3}{4}$  pour des déplacements personnels et  $\frac{1}{4}$  pour des déplacements professionnels
  - + L'utilisation majoritaire de la voiture pour ces déplacements (77%)
  - + Une utilisation plus importante du train (13%)



Périmètre LNOBPL

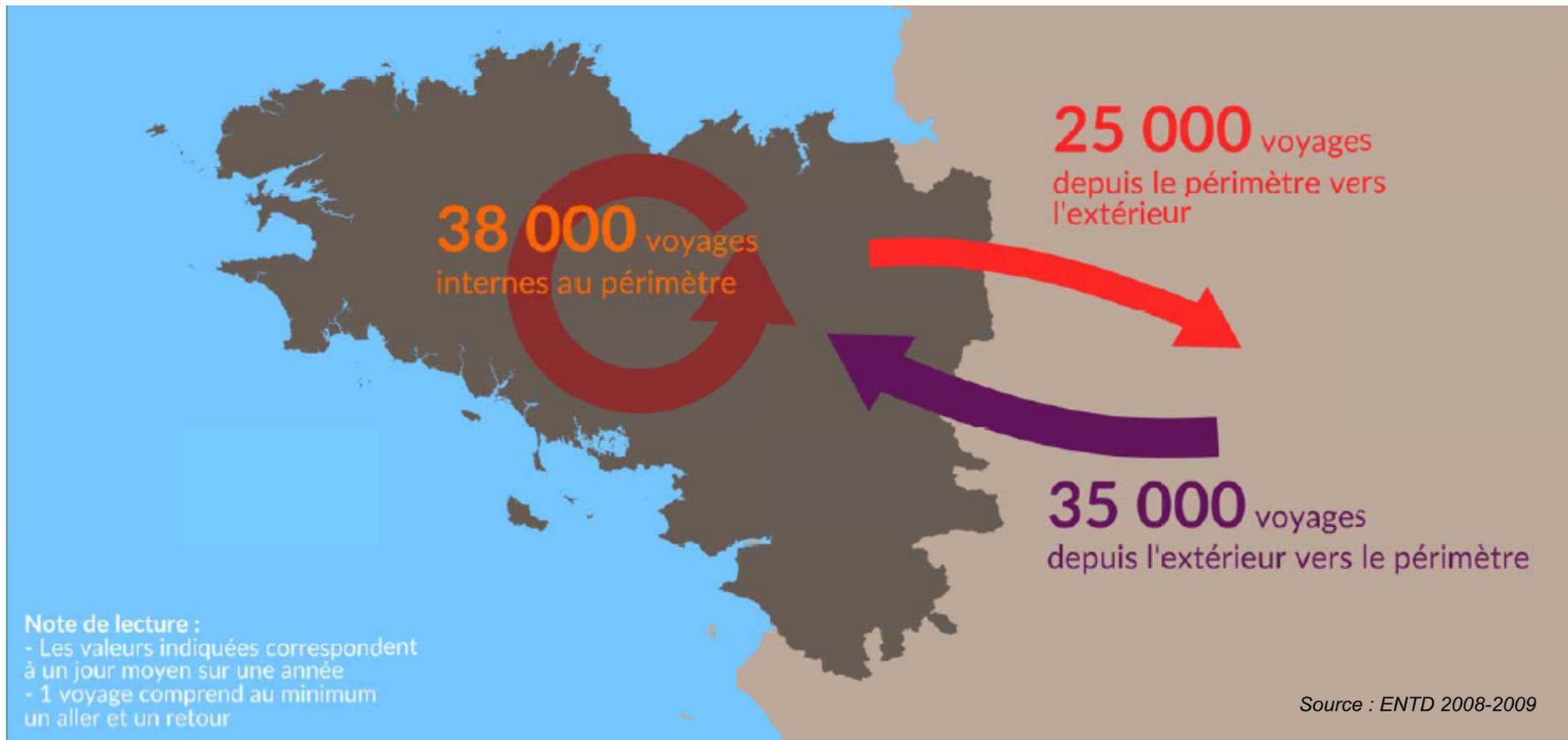


France hors IDF

Source : ENTD 2008-2009

# LES MOBILITÉS LONGUE DISTANCE (>80 KM)

Voyages longue distance par jour (un voyage = 1 aller-retour)



# LES MOBILITÉS SUR LE TERRITOIRE

- L'utilisation de la voiture sur le réseau routier principal



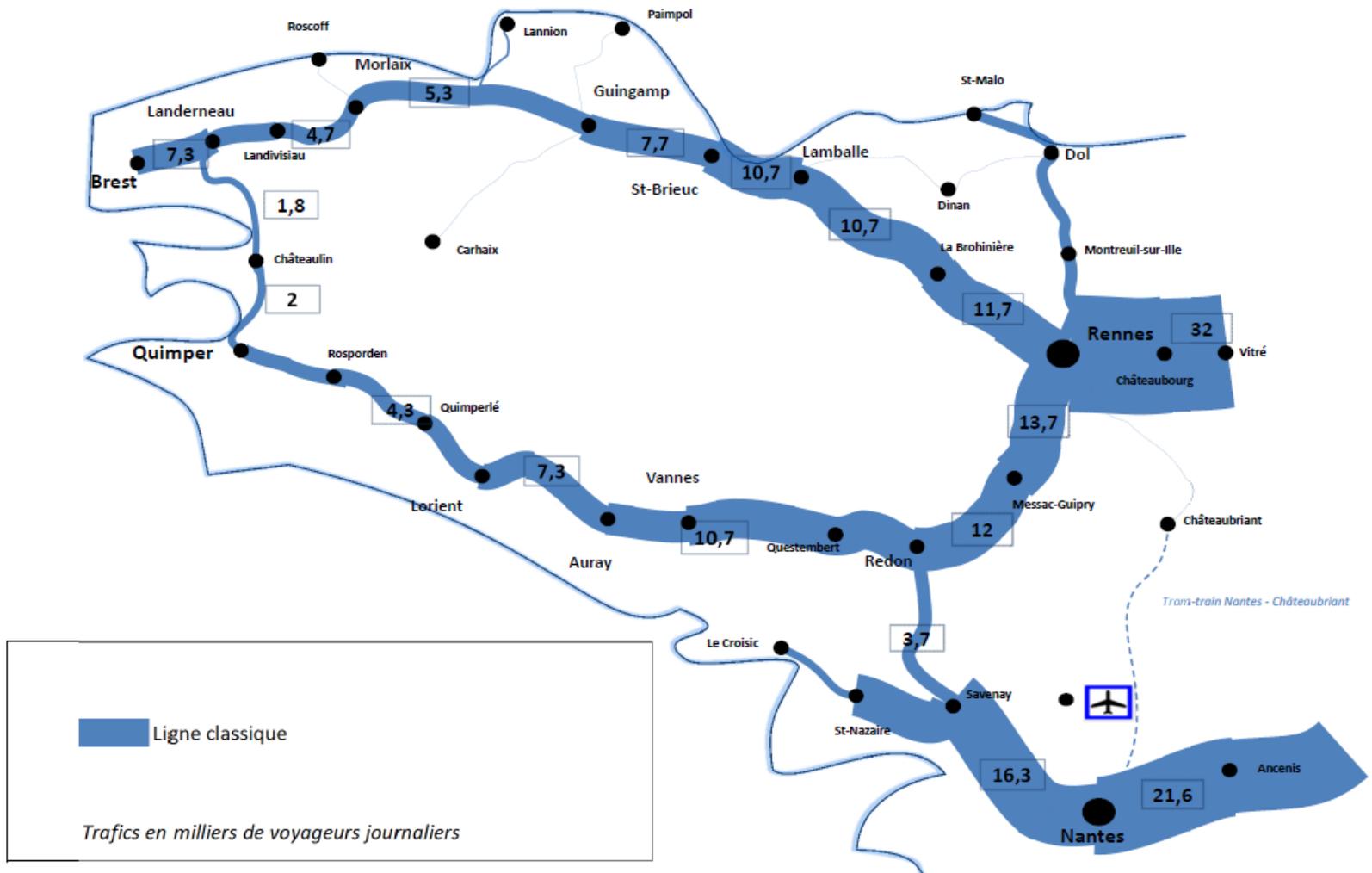
# LES MOBILITÉS SUR LE TERRITOIRE

## • L'utilisation du train sur le territoire

- + A l'intérieur du territoire, les **flux principaux sont organisés en étoile autour de Rennes**, depuis et vers Saint-Brieuc, Nantes, Vannes et Brest
- + La fréquentation est supérieure pour l'axe littoral nord, par rapport à l'axe littoral sud.
- + Pour les déplacements longue distance, les agglomérations de Rennes et Nantes émettent / reçoivent le plus de déplacements ferroviaires, principalement depuis et vers l'Ile-de-France

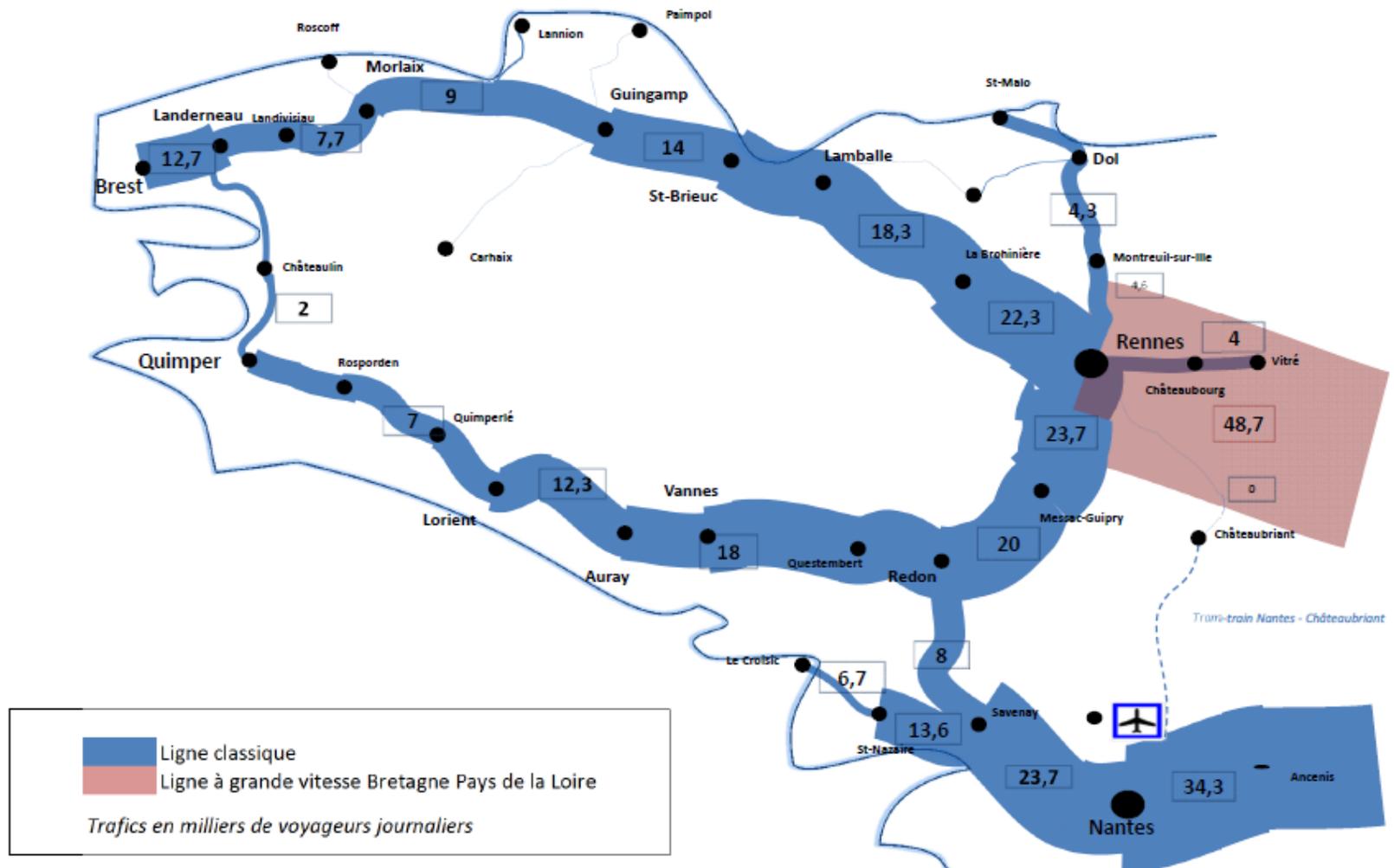
# LES MOBILITÉS SUR LE TERRITOIRE

- Fréquentation ferroviaire par jour en 2009 (milliers de voyageurs)

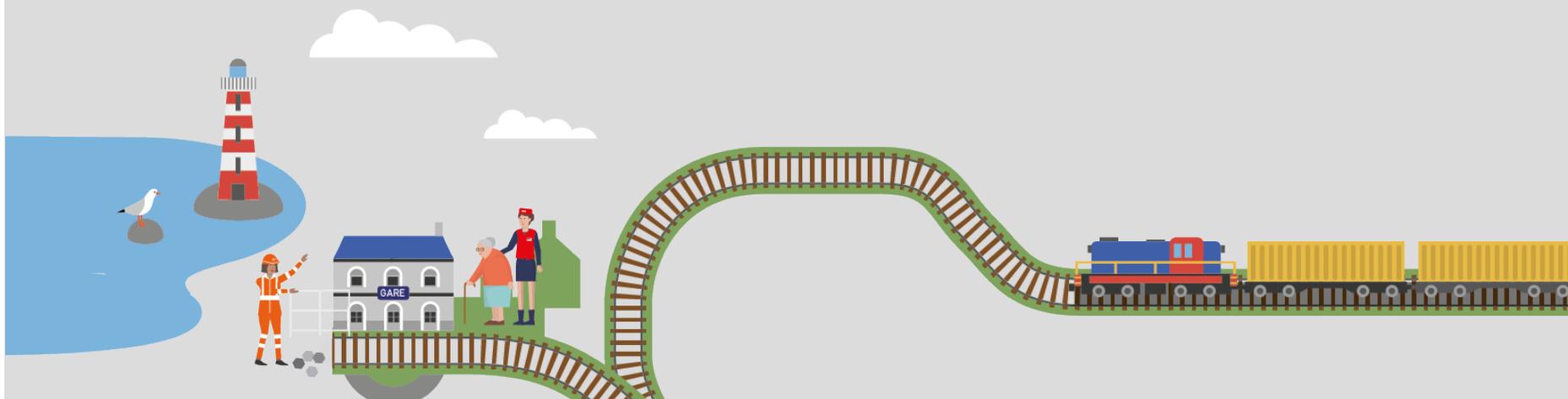


# LES MOBILITÉS SUR LE TERRITOIRE

Fréquentation ferroviaire par jour estimée en 2030 (milliers de voyageurs)



# LES SPÉCIFICITÉS DU TRANSPORT FERROVIAIRE



# LES SPÉCIFICITÉS DU TRANSPORT FERROVIAIRE

- Des zones de pertinence différentes suivant les modes de transports collectifs

Mode de transport	Capacité d'emport en voyageurs	Vitesse maximale
Avion (intérieur)	≈ 40 à 220 places	500 à 850 km/h
Fer - TGV	≈ 380 à 1200 places	300 à 320 km/h
Fer - TER	≈ 80 à 800 places	100 à 200 km/h
Autocar	≈ 20 à 80 places	80 à 90 km/h

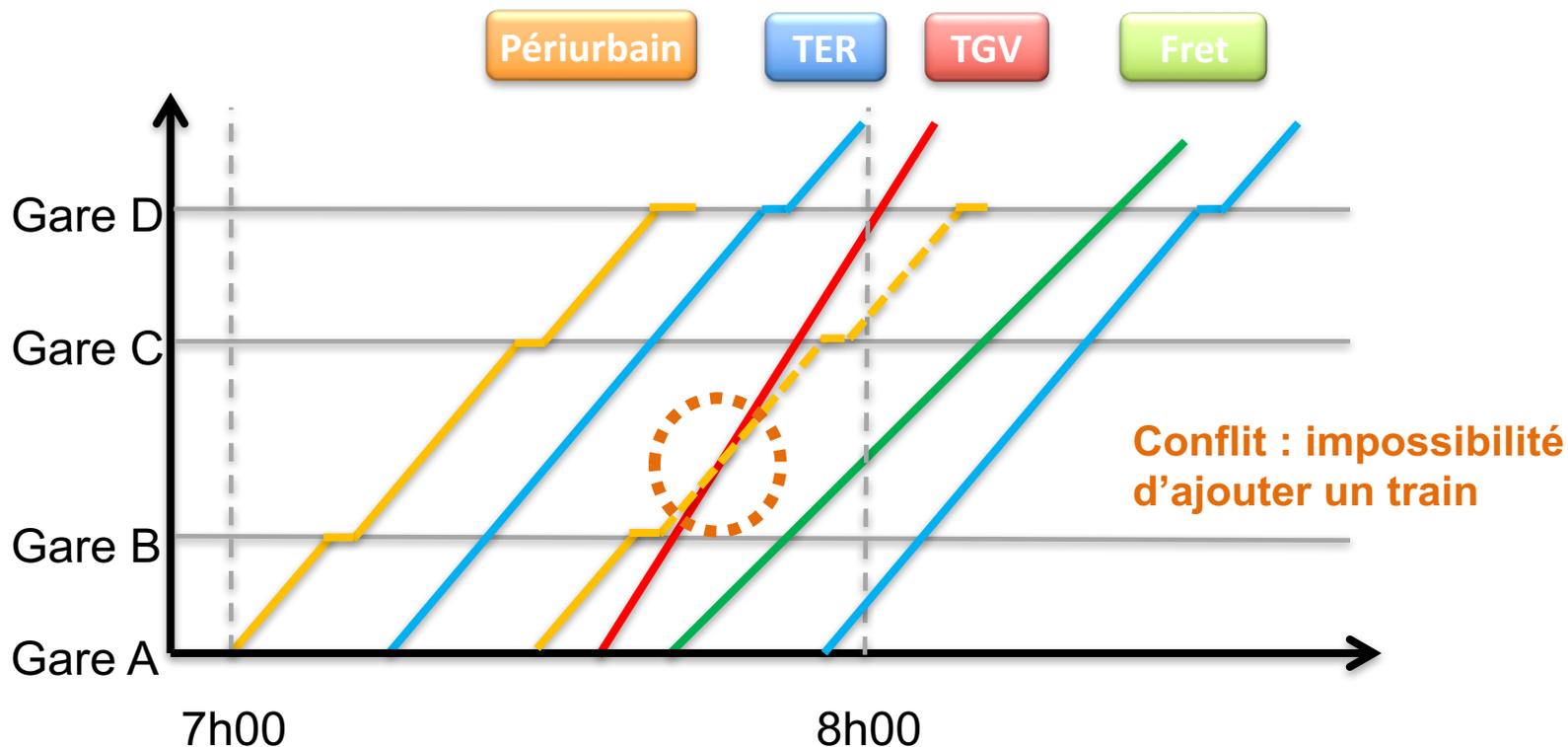
# LES SPÉCIFICITÉS DU TRANSPORT FERROVIAIRE

- **Quelques chiffres sur le secteur ferroviaire à l'échelle nationale**
  - + En France métropolitaine : plus de **30 000 km de lignes** et **3 000 gares** et points d'arrêt
  - + SNCF transporte **3,78 Mds de voyageurs** par an (chiffre 2013)
  - + **108 330 000 tonnes de marchandises par an** sont transportées par le rail
- **Les acteurs du transport ferroviaire**
  - + L'Etat
  - + Les Régions
  - + SNCF Réseau
  - + SNCF Mobilités
  - + Les autres transporteurs du ferroviaire
  - + Les autorités de contrôle et de régulation (EPSF, ARAFER)

# LES SPÉCIFICITÉS DU TRANSPORT FERROVIAIRE

- + Un mode de **transport de masse**, privilégié pour les axes accueillants des flux importants
- + Des **coûts** de production, de maintenance et d'exploitation **élevés**
- + Un **temps de réalisation important** pour les projets de création de lignes (15 à 20 ans)
- + Un **cadre réglementaire contraint** pour la création de nouveaux projets
- + Des **contraintes techniques liées au mode d'exploitation** – horaires, capacité...
- + **Un accès direct au centre-ville**

# LES SPÉCIFICITÉS DU TRANSPORT FERROVIAIRE -



Vitesses différentes  
+  
Dessertes différentes



Capacité de  
développement  
limitée / saturation

# LES SPÉCIFICITÉS DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Transport de voyageurs (€2013/1 000 voy.km)

Externalités	Mode			
				
Sécurité	29,9	1,59	1,34	0,76
Bruit	6,17	3,03	1,81	2,91
Pollution atmosphérique	14,1	1,12	8,97	3,36
Changement climatique	5,56	0,4	3,84	7,38
Effet amont aval hors CO <sub>2</sub>	5,55	2,15	1,36	6,9
Effet amont aval CO <sub>2</sub>	0,91	0,2	0,63	1,29
Total	56,01	8,3	17,32	21,32
Différence avec le rail	47,71	/	9,02	13,02
Rapport au rail	6,75	/	2,09	2,57

Autres externalités des modes voyageurs

Externalités	Mode			
				
Congestion (moyenne)	39,7	0*	/	/
Paysage	0,6	0,2	0,3	0,6
Biodiversité	0,2	0	0,1	0,1

\* Ces chiffres sont actuellement discutés entre SNCF et le CGDD

# LES SPÉCIFICITÉS DU TRANSPORT FERROVIAIRE

## Transport de marchandises (€2013/1 000 tonnes.km)

Externalités	Mode		
			
Sécurité	14,89	0,76	
Bruit	3,75	5,27	
Pollution atmosphérique	19,91	0,06	10,51
Changement climatique	5,33	0,22	1,68
Effet amont aval	3,54	0,96	0,82
dont CO <sub>2</sub>	1,05	0,13	0,33
Total	36,35	7,28	13
<i>Différence avec le rail</i>	<i>29,07</i>	<i>/</i>	<i>5,73</i>
<i>Rapport au rail</i>	<i>5,00</i>	<i>/</i>	<i>1,79</i>

## Autres externalités des modes marchandises

Externalités	Externalités		
			
Congestion	17	0*	0
Paysage	0,7	0	0,4
Biodiversité	0,5	0	0,5

\* Ces chiffres sont actuellement discutés entre SNCF et le CGDD

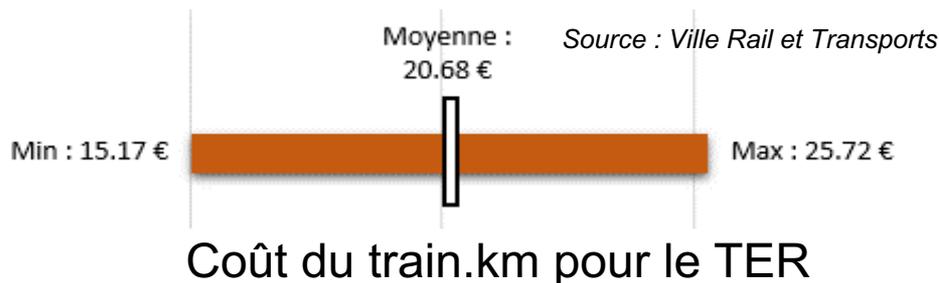
# LES SPÉCIFICITÉS DU TRANSPORT FERROVIAIRE

- **Un cadre économique spécifique**

- + **Un équilibre économique** très dépendant de la fréquentation (équilibre économique atteint en moyenne pour un remplissage de 70%)
- + **L'importance des subventions publiques** : l'Etat et les Régions subventionnent les activités de service public de la SNCF
- + **Un cadre de plus en plus concurrentiel** :
  - Le développement des vols *low cost*
  - L'arrivée des « Bus Macron »
  - L'ouverture progressive du ferroviaire à la concurrence

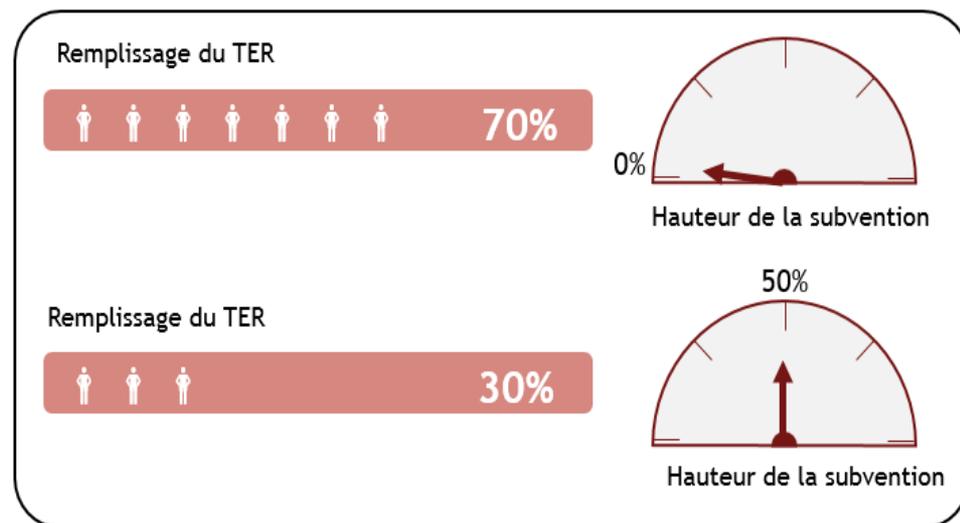
# LES SPÉCIFICITÉS DU TRANSPORT FERROVIAIRE

## • Un cadre économique spécifique



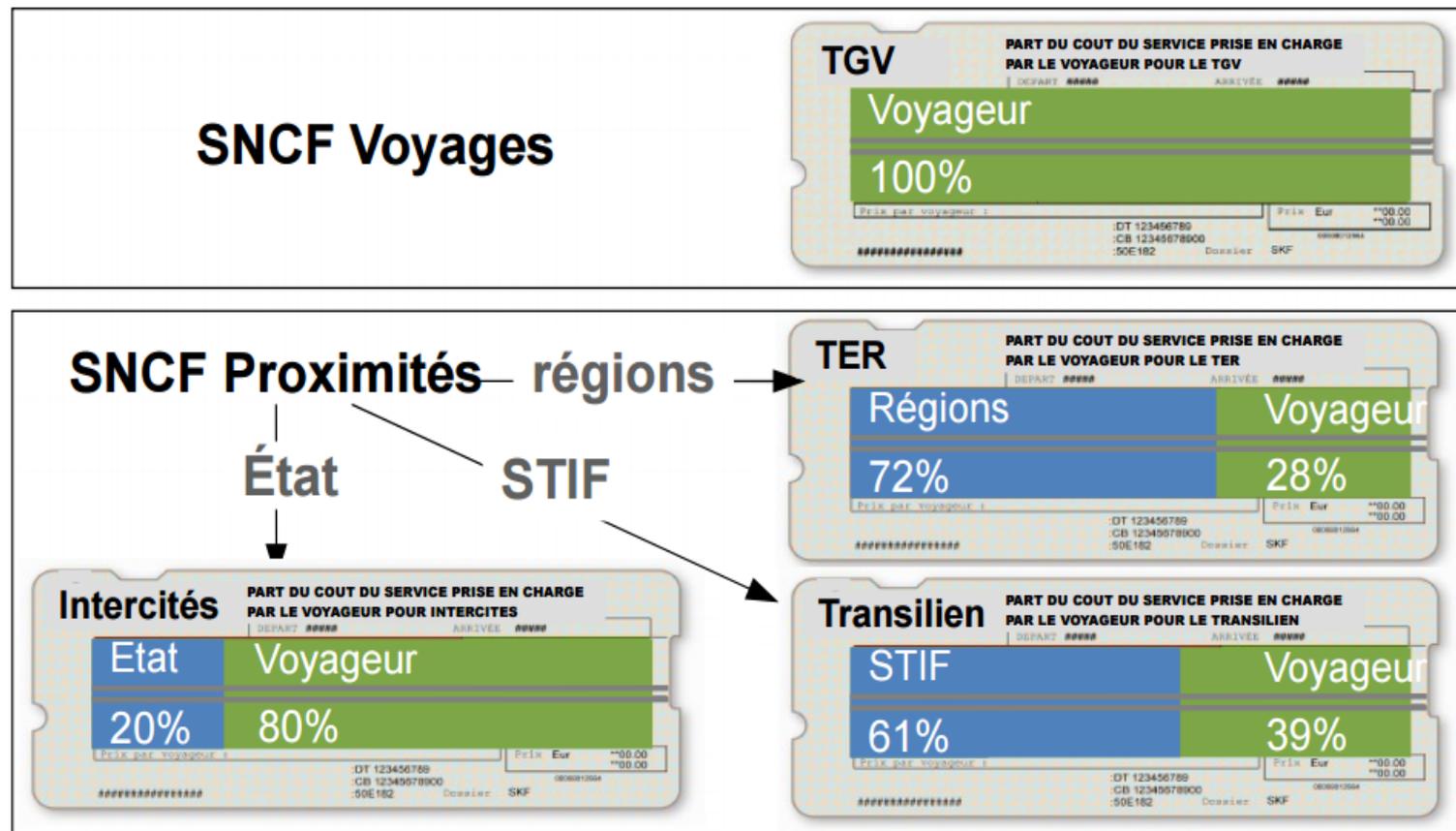
*Faire circuler un train TER sur 100 km coûte en moyenne 2068 €*

*Ce qui revient par voyageur en moyenne à 28 €*



# LES SPÉCIFICITÉS DU TRANSPORT FERROVIAIRE

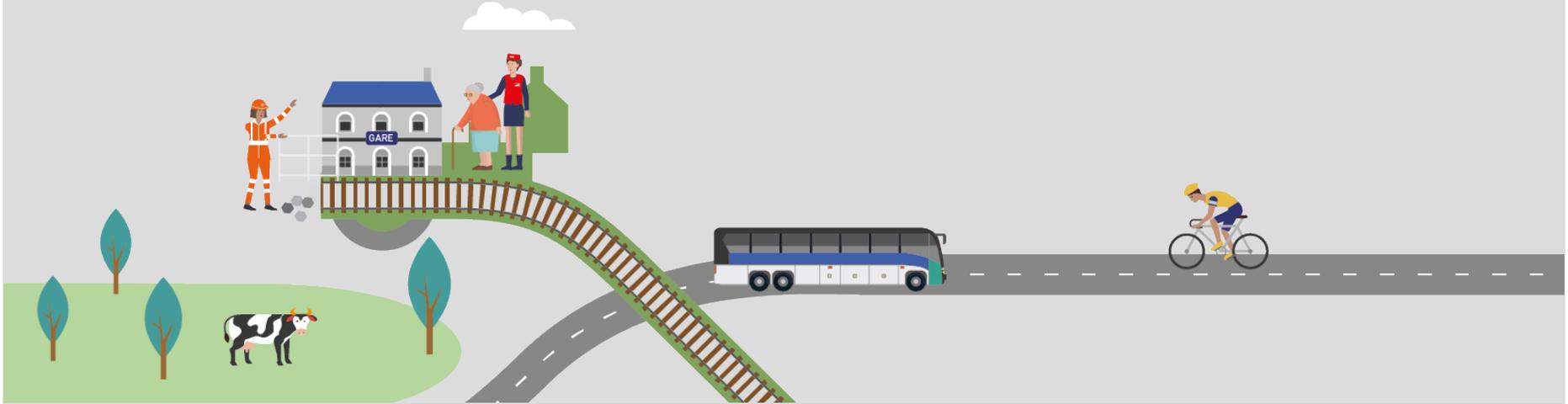
- Un cadre économique spécifique



# LES SPÉCIFICITÉS DU TRANSPORT FERROVIAIRE

- **Des impacts environnementaux maîtrisés**
  - + **Des émissions de CO<sub>2</sub> limitées** par rapport aux autres modes de transports.
  - + Le FRET constitue **une alternative aux émissions des poids lourds** sur les routes
  - + **93%** des émissions de CO<sub>2</sub> émises par la voiture vs. **1,3% par le train**

# Présentation du service ferroviaire 2017 / 2018



# LE SERVICE FERROVIAIRE 2017 / 2018

## Atlantique 2017



3 branches liées par  
**le tronc commun LGV Atlantique**

**1/3 du réseau connecté**  
à l'ensemble du territoire

**4 « hubs » principaux**  
(Rennes, Nantes, Bordeaux, Toulouse)

**Une diffusion de la LGV sur**  
l'ensemble du territoire Atlantique

**Des services en interrelations**  
TGV – TET – TER – FRET

**Des spécificités à prendre en compte**  
(TER, fret, gares...)

# LE SERVICE FERROVIAIRE 2017 / 2018

- **Les apports du cadencement**
  - + Permet de mieux « ranger » les sillons
  - + Lisibilité des horaires
  - + Optimise la capacité
  - + Améliore les correspondances
- **En lien avec le cadencement amélioration de l'accessibilité multimodale par un programme de pôles d'échanges multimodaux**

# Le projet LNOBPL

Liaisons nouvelles

Ouest Bretagne - Pays de la Loire



# AIRE D'ÉTUDE DU PROJET



# LES OBJECTIFS DU PROJET

- Afin de répondre à ces enjeux et contraintes multiples, SNCF Réseau et ses partenaires travaillent sur le projet LNOBPL
- Celui-ci poursuit 5 grands objectifs :



**Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne.** Brest et Quimper à 3 heures de Paris



**Renforcer le réseau 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

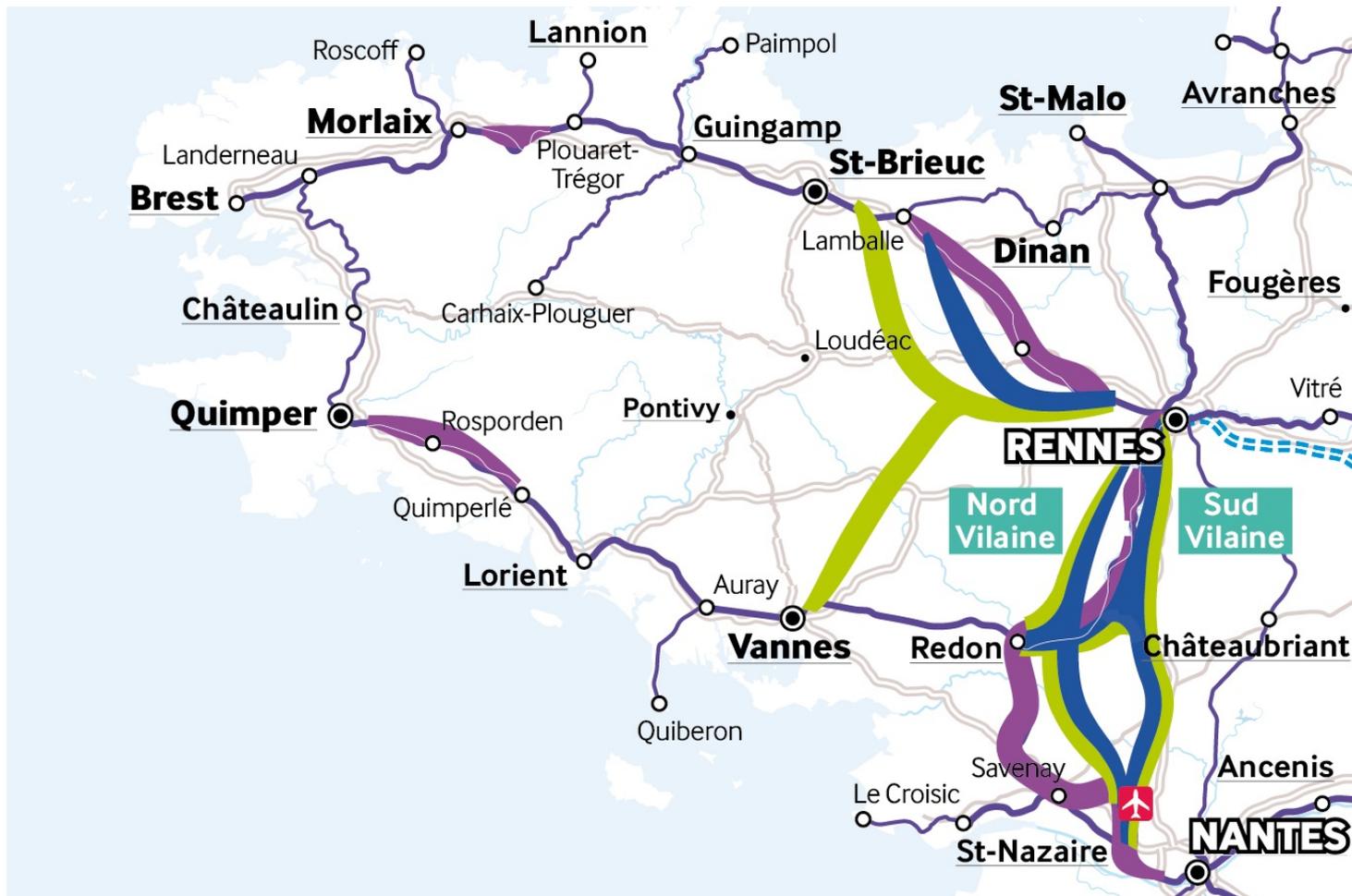


**Desservir l'aéroport du Grand Ouest** pour toute son aire de chalandise



**Dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau** en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret).

# SCENARIOS PRÉSENTÉS AU DÉBAT PUBLIC



# SOLUTIONS TECHNIQUES

## • Quatre grandes familles de solutions techniques



**AMÉNAGEMENT AU PLUS PROCHE DES VOIES FERRÉES EXISTANTES**  
avec une vitesse maximale de 220 km/h



- Gares TER
- Gares TGV
- Voies projetées
- Voies existantes



**Electrifier et moderniser la signalisation**



**CRÉATION DE LIGNES NOUVELLES**  
permettant de circuler jusqu'à 320 km/h



**Augmenter le nombre de voies**

# LE PROJET POUR L'ÉTAPE COMPLÉMENTAIRE AU DÉBAT PUBLIC

