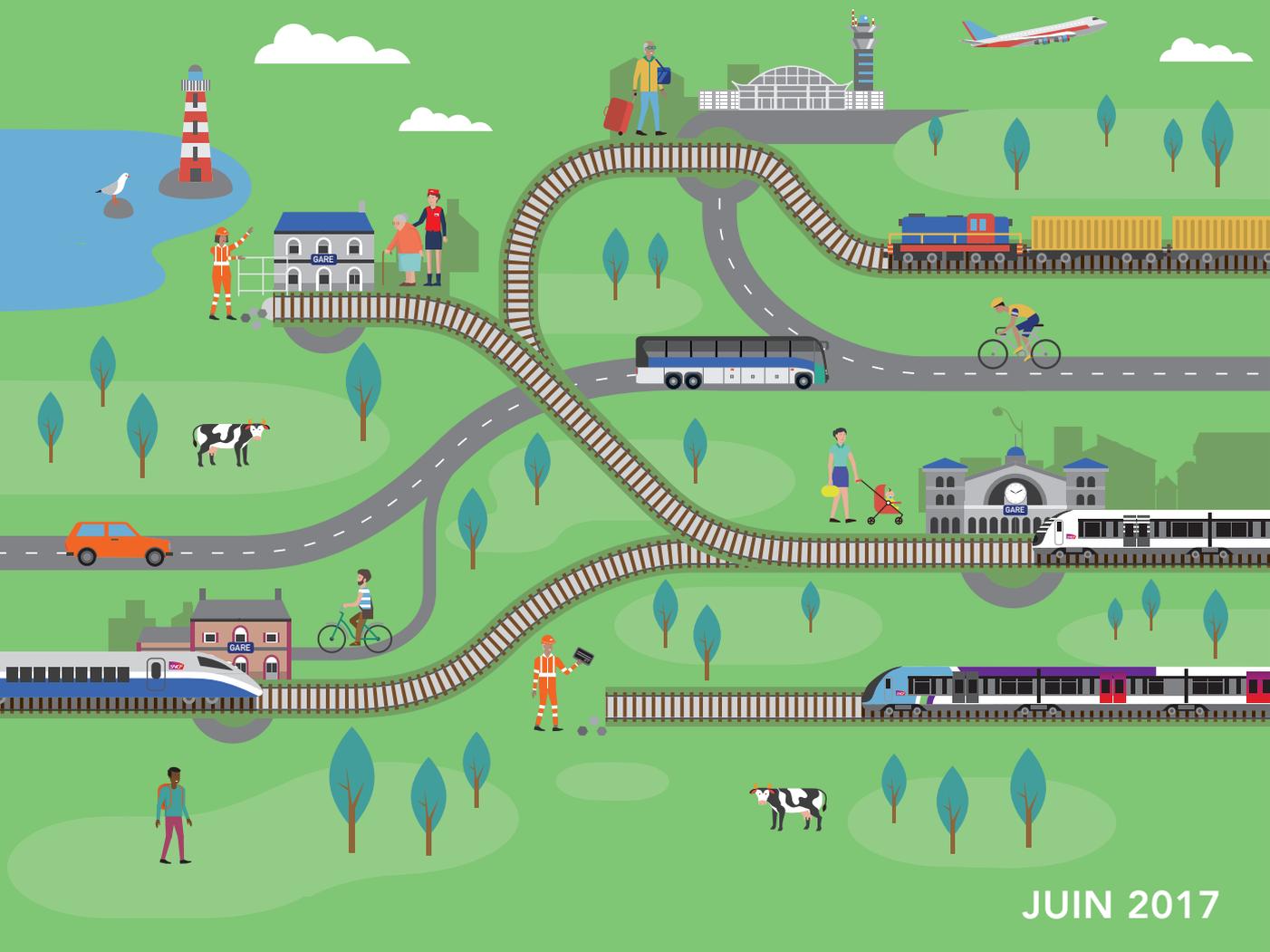


# BILAN DE LA CONCERTATION

ÉTAPE COMPLÉMENTAIRE AU DÉBAT PUBLIC



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





# Préambule

Le présent document constitue le bilan de la concertation de l'étape complémentaire au débat public du projet ferroviaire de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL). Cette concertation volontaire s'est tenue d'octobre 2016 à mars 2017 sous l'égide d'un garant indépendant, nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP). Il a rendu, en parallèle de ce bilan, un rapport de la concertation présenté à la Commission nationale du débat public le 5 juillet 2017.

Ce bilan, réalisé par SNCF Réseau, rappelle d'abord les grandes lignes et l'historique du projet. Puis, il rend compte des modalités de concertation mises en place, de la participation de l'ensemble des acteurs et synthétise également les avis recueillis. Enfin, ce document expose les enseignements que le maître d'ouvrage du projet retient à la fin de cette étape et présente les étapes à venir pour le projet.

Le présent bilan est rendu public.

# Sommaire

<b>Préambule</b>	<b>1</b>
<b>Partie 1 / Le projet ferroviaire de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire</b>	<b>4</b>
1. Le projet en quelques mots	6
1.1 Une réponse aux enjeux pour l’avenir du territoire	6
1.2 Une solution aux besoins de mobilité de demain	6
1.3 Une cohérence avec l’amélioration actuelle du réseau	7
1.4 La gouvernance du projet	8
1.5 Les cinq objectifs du projet	8
2. L’historique du projet : les principales étapes passées	9
2.1 Les études préalables au débat public	10
2.2 Le débat public de 2014-2015	12
2.3 Les acquis du débat public	14
3. L’étape complémentaire au débat public	16
3.1 Le projet soumis à concertation	16
3.2 Le volet d’études	19
3.3 Le volet d’information et de concertation	20
<b>Partie 2 / Les modalités de la concertation</b>	<b>24</b>
1. Le dispositif d’information	26
1.1 Le site internet dédié du projet	26
1.2 Les documents d’information	29
1.3 Les autres sources d’information	31
2. Le dispositif de participation	35
2.1 Les ateliers de travail	36
2.2 Le dispositif de participation en ligne	42
<i>Les chiffres clés</i>	<b>48</b>
<b>Partie 3 / Les contributions recueillies</b>	<b>50</b>
1. Des réflexions transversales	52
1.1 Le coût du projet	52
1.2 L’insertion du projet	52
<i>L’usage du simulateur en ligne</i>	<b>53</b>

<b>2. Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne</b>	<b>56</b>
2.1 La liaison à Paris	56
2.2 La liaison aux métropoles de Nantes et Rennes	58
2.3 La liaison entre Brest et Quimper	59
<b>3. Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation des territoires</b>	<b>61</b>
3.1 L'amélioration des relations inter-villes	61
3.2 Le maillage fin avec les lignes situées en antenne	62
<b>4. Rapprocher les deux capitales régionales Nantes et Rennes</b>	<b>64</b>
4.1 Les fonctionnalités de cette liaison	64
4.2 Des points particuliers	65
<b>5. Desservir le futur aéroport du Grand Ouest</b>	<b>66</b>
5.1 Les caractéristiques de la connexion à l'aéroport	66
5.2 Le débat sur l'aéroport du Grand Ouest	67
<b>6. Dégager des possibilités d'évolution à long terme pour le réseau</b>	<b>68</b>
6.1 L'amélioration du périurbain	68
6.2 L'anticipation de la saturation du réseau	69
<i>L'usage du simulateur lors des ateliers citoyens</i>	<b>70</b>
<b>7. Mesures d'accompagnement du projet</b>	<b>73</b>
7.1 Le service ferroviaire	73
7.2 Les connexions avec les autres modes de transport	75
7.3 L'accessibilité du Grand Ouest	76
<b>Partie 4 / Les enseignements</b>	<b>78</b>
<b>1. Les enseignements pour le projet</b>	<b>80</b>
1.1 La notoriété croissante du projet	80
1.2 Les éclairages notables sur le projet et ses fonctionnalités	80
1.3 Des questions transversales structurantes pour le projet	84
1.4 Des mesures d'accompagnement jugées nécessaires	85
<b>2. Les enseignements pour la concertation</b>	<b>86</b>
2.1 L'efficacité de l'information ciblée et de la diversité des canaux	86
2.2 La difficulté de mobiliser certains acteurs	87
2.3 Les apports importants du simulateur	88
2.4 L'intérêt indéniable de la démarche en ateliers	89
<i>Les suites de la concertation</i>	<b>91</b>
<b>Annexes</b>	<b>92</b>

# **PARTIE 1**

## **LE PROJET FERROVIAIRE DE LIAISONS NOUVELLES OUEST BRETAGNE – PAYS DE LA LOIRE**

Le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL) consiste à aménager, à long terme (2030 et au-delà), le réseau structurant des régions Bretagne et Pays de la Loire, plus précisément à l'ouest de Nantes et Rennes ainsi qu'entre ces deux capitales régionales. L'aire d'étude du projet couvre, par conséquent, les quatre départements bretons ainsi que la Loire-Atlantique.

Cette première partie du bilan s'attache à décrire succinctement les éléments clés de compréhension du projet, à rappeler les étapes antérieures du projet (les études préalables au débat public et le débat public de 2014-2015) et à détailler l'étape actuelle venant en complément au débat public.



# Le projet en quelques mots

---

Le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL) vise à répondre, par le mode ferroviaire, aux besoins de mobilité à l’ouest de Nantes et de Rennes ainsi qu’entre ces deux capitales régionales à l’horizon 2030 et au-delà.

## 1.1 Une réponse aux enjeux pour l’avenir du territoire

---

Dans les prochaines années, les régions Bretagne et Pays de la Loire seront confrontées à trois enjeux territoriaux majeurs :

➤ Le premier enjeu sera la **croissance démographique**. Elle est estimée à 20% d’ici 2040 en Bretagne et Pays de la Loire, selon les prévisions de l’INSEE. Elle concernera particulièrement les zones les plus denses des deux régions : les métropoles, les villes et les littoraux.

➤ Le deuxième enjeu sera le maintien de **l’attractivité économique** du territoire grâce à l’amélioration du réseau.

Cela concourra à conforter la compétitivité des deux régions à l’échelle nationale et internationale et à dynamiser les liens économiques régionaux.

➤ Enfin, le troisième enjeu sera celui du renforcement de la **cohésion territoriale** par l’amélioration des relations inter-métropolitaines mais aussi à travers le maillage territorial entre les villes intermédiaires et les métropoles.

Le projet LNOBPL entend répondre à ces trois enjeux territoriaux en rendant plus performant le réseau structurant en Bretagne et en Loire-Atlantique.

## 1.2 Une solution aux besoins de mobilité de demain

---

La croissance démographique sur le territoire va entraîner une augmentation des besoins de mobilité à toutes les échelles de déplacement.

De même, une amélioration et une adaptation de l’offre de services seront nécessaires pour répondre aux nouveaux besoins de mobilité liés au dynamisme économique et à la demande de cohésion territoriale.

Le projet LNOBPL entend apporter des solutions adaptées à ces nouveaux besoins de mobilité pour toutes les échelles de déplacement :

➤ **De longue distance**, en favorisant une meilleure connexion aux métropoles européennes.

➤ **De moyenne distance**, en renforçant la connexion à la région capitale.

➤ **De courte distance**, en renforçant les liaisons internes au territoire mais également les liaisons avec les régions limitrophes.

➤ **De proximité**, en développant les transports collectifs périurbains.

### 1.3 Une cohérence avec l'amélioration actuelle du réseau

---

Le projet LNOBPL s'inscrit dans la continuité de la modernisation et du développement du réseau ferroviaire menés sur le territoire. Ainsi, la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire (entre Le Mans et Rennes) mise en service à l'été 2017 et le déploiement du cadencement des horaires en

2017-2018 permettent de répondre aux besoins de mobilité d'aujourd'hui et en partie à ceux de demain. Au-delà de ces aménagements, le projet LNOBPL permettra d'améliorer significativement les performances du réseau ferroviaire principal entre Nantes, Rennes, Brest et Quimper.



## 1.4 La gouvernance du projet

---

Le projet LNOBPL s'inscrit dans une démarche partenariale avec les acteurs clés du territoire. Ils sont réunis au sein du Comité de pilotage du projet. SNCF Réseau est le maître d'ouvrage, en charge de la définition du projet. L'État,

les régions Bretagne et Pays de la Loire, les départements des Côtes-d'Armor, du Finistère, d'Ille-et-Vilaine, du Morbihan ainsi que celui de Loire-Atlantique, et les métropoles de Brest, Nantes et Rennes sont les partenaires du projet.



## 1.5 Les cinq objectifs du projet

---

Pour répondre aux enjeux du territoire comme aux nouveaux besoins de mobilité et poursuivre la modernisation du réseau,

cinq grands objectifs ont été fixés pour le projet LNOBPL, dès son émergence, par SNCF Réseau et ses partenaires.



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



**Renforcer le réseau entre les villes et l'irrigation des territoires** par des dessertes rapides et performantes ;



**Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes** par une desserte rapide et cadencée ;



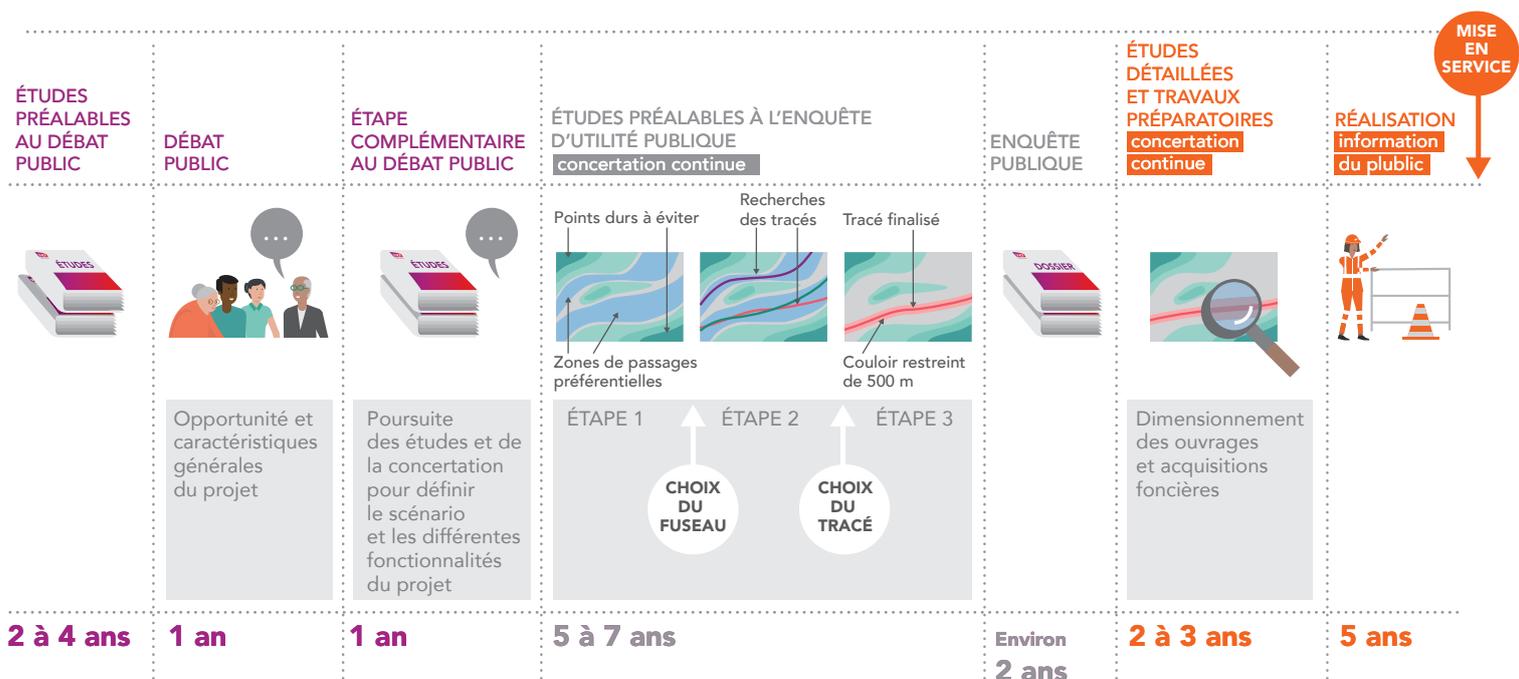
**Desservir le futur aéroport du Grand Ouest** pour toute son aire de chalandise ;



**Dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau** en augmentant la capacité, notamment aux abords des principales agglomérations pour les voyageurs et les marchandises.

# 2 L'historique du projet : les principales étapes passées

Un projet ferroviaire est mené sur une durée d'environ 20 à 25 ans, depuis les premières études d'émergence jusqu'à sa mise en service. Plusieurs étapes se succèdent avant de pouvoir réaliser les travaux d'un grand projet ferroviaire. Elles sont constituées de phases d'études qui affinent au fur et à mesure le projet, mais aussi de phases de concertation conduites sur les territoires concernés auprès des élus, des acteurs organisés de la société civile et du public (citoyens, habitants, riverains...), qu'il s'agisse de procédures réglementaires comme le débat public et l'enquête d'utilité publique ou de concertations dites volontaires comme celle menée pendant l'étape complémentaire au débat public.



## 2.1 Les études préalables au débat public

---

Les premières études exploratoires sur le projet ont débuté en 2009-2010. Elles ont été poursuivies par des études préalables au débat public en 2012-2013 qui ont permis d'étudier de manière approfondie plusieurs scénarios d'aménagement répondant aux cinq objectifs précédemment présentés.

Au terme de ces études, Réseau ferré de France (aujourd'hui SNCF Réseau) a saisi la Commission nationale du débat public, le 13 décembre 2013, pour organiser un débat public sur la base de trois scénarios contrastés :

➤ **Le scénario Mauve, évalué à 4 200 M€<sub>CE01/2012</sub>** et composé de nombreuses améliorations au plus proche du réseau existant. Il conjugait rectifications (ripages et suppressions de passage à niveau sur 105 km) et courtes sections de ligne nouvelle (au total 145 km) avec une vitesse cible maximale de 220 km/h.

➤ **Le scénario Bleu, évalué entre 3 100 et 3 650 M€<sub>CE01/2012</sub>** et composé de 165 à 185 km de lignes nouvelles permettant des vitesses comprises entre 220 et 320 km/h. Il mutualisait les axes Rennes – Nantes et Rennes – Quimper par une section commune entre Rennes et Redon.

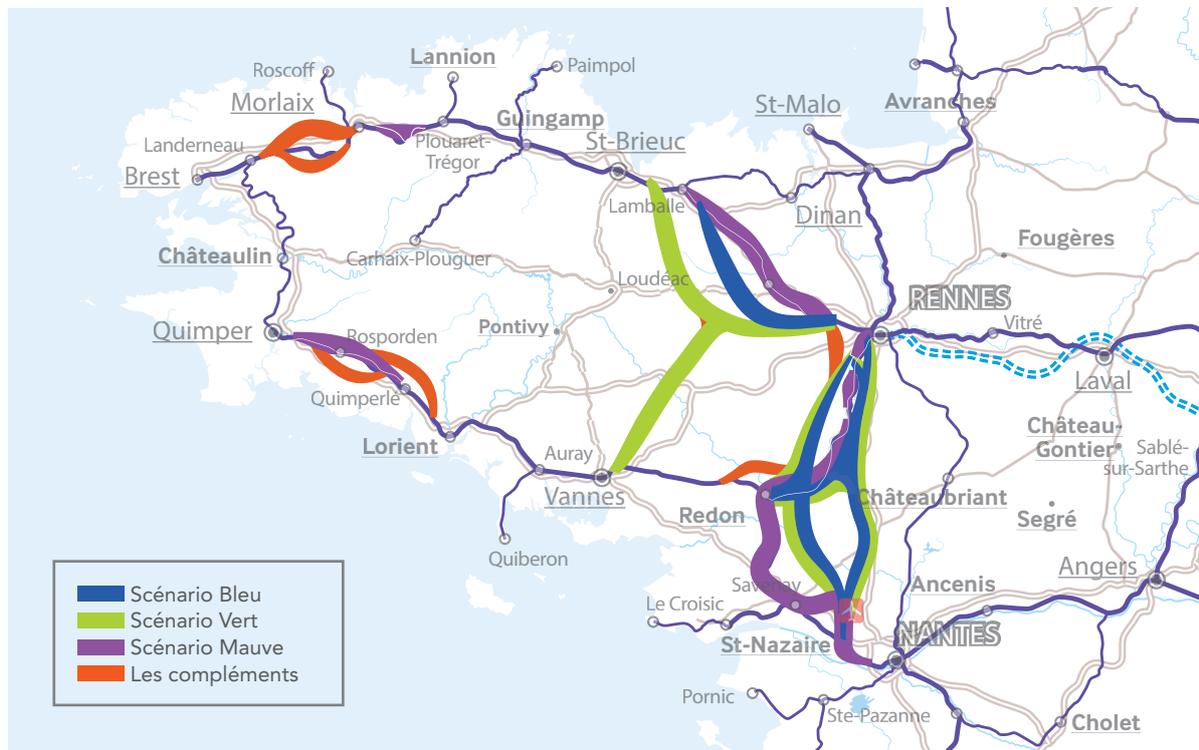
➤ **Le scénario Vert, d'un coût total compris de 5 000 à 5 500 M€<sub>CE01/2012</sub>** et d'une longueur de 250 à 270 km de lignes nouvelles permettant des vitesses de 220 à 320 km/h. Il consistait à créer, d'une part, un tronç commun aux axes Rennes – Brest et Rennes – Quimper à l'ouest de Rennes qui se divisait ensuite pour se raccorder au réseau existant à Saint-Brieuc et Vannes, et, d'autre part, une section de ligne nouvelle entre Rennes et Nantes.

En outre, chacun de ces scénarios permettait d'augmenter la capacité du réseau et notamment de doubler les fréquences entre Nantes et Rennes en heure de pointe.

De plus, pour les scénarios de lignes nouvelles (Bleu et Vert), en raison de la sensibilité environnementale de la vallée de la Vilaine, deux options de passage ont été proposées entre Rennes et Redon de part et d'autre de la Vilaine.

Par ailleurs, des compléments aux trois scénarios ont également été présentés. Il s'agissait de sections de lignes nouvelles d'un coût de l'ordre de 500 M€<sub>CE01/2012</sub> qui permettaient des gains de temps complémentaires de l'ordre de 5 minutes sur les axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper.

### Les scénarios et compléments du débat public



#### Gains de temps

	Scénario mauve	Scénario bleu		Scénario vert	
		Nord Vilaine	Sud Vilaine	Nord Vilaine	Sud Vilaine
<b>Gain Rennes - Brest</b>	10 min	11 min	11 min	15 min	15 min
<b>Gain Rennes - Quimper</b>	10 min	11 min	11 min	23 min	23 min
<b>Gain Nantes - Rennes</b>	06 min	25 min	27 min	25 min	27 min
<b>Gain Nantes - Quimper</b>	06 min	07 min	07 min	07 min	07 min

#### Coûts et linéaires

	Scénario mauve	Scénario bleu		Scénario vert	
		Nord Vilaine	Sud Vilaine	Nord Vilaine	Sud Vilaine
<b>Coûts (CE 01/2012)</b>	4 200 M€	3 100 M€	3 650 M€	5 000 M€	5 550 M€
<b>Linéaires</b>	<b>Longues sections de ligne nouvelle</b>	165 km	185km	250 km	270km
	<b>Courtes sections de ligne nouvelle</b>	145 km			
	<b>Rectifications</b>	105 km			
<b>TOTAL</b>	250 km	165 km	185 km	250 km	270 km

## 2.2 Le débat public de 2014-2015

### Déroulement du débat public

Le débat public sur le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire s'est déroulé du 4 septembre 2014 au 3 janvier 2015. Ce débat a été conduit par une Commission particulière du débat public (CPDP) nommée par la Commission nationale du débat public (CNDP). La CPDP a mis en place un dispositif de seize réunions publiques et un atelier. Il était accompagné d'un site internet dédié ([www.lnobpl.debatpublic.fr](http://www.lnobpl.debatpublic.fr)) regroupant l'information sur le projet et permettant l'expression de tous, sous forme de points de vue ou de questions. Ces modalités ont été complétées par deux dispositifs spécifiques. Le premier a ciblé des étudiants des trois métropoles du territoire avec des interventions différentes sous forme d'ateliers ou d'analyses du projet et du débat en fonction des cursus de chacun. Le second a été organisé sous forme de « rencontres voyageurs » permettant d'échanger avec les citoyens dans des lieux publics et des gares. De nombreux moyens de communication ont permis de compléter et faire connaître ce débat : journaux du

débat, lettres électroniques, campagnes d'affichage, comptes sur les réseaux sociaux, etc.

Il a permis aux acteurs du territoire et aux citoyens de découvrir le projet LNOBPL et ses objectifs, mais également les enjeux à long terme pour le territoire et le réseau ferroviaire. Le maître d'ouvrage a ainsi recueilli les expressions des participants sur l'opportunité du projet, sur les trois scénarios (mauve, bleu et vert) proposés au débat et sur des enrichissements possibles.

Lors de ce débat, la CNDP a décidé de faire procéder à deux expertises complémentaires. La première portait sur les prévisions de trafic et l'évaluation socio-économique du projet et a été réalisée par le Conseil général de l'environnement et du développement durable. La seconde étudiait la liaison directe Nantes-Rennes sans desserte de l'aéroport du Grand Ouest et a été réalisée par un collège de quatre personnalités qualifiées. Ces expertises complémentaires ont permis d'enrichir le débat et de répondre aux interrogations du grand public sur ces deux thématiques.



## Les réunions publiques

Septembre		
Date	Lieu	Thème de la réunion
10/09/2014	Rennes	Réunion publique d'ouverture
17/09/2014	Brest	Réunion publique «Développement économique et mobilité»
18/09/2014	Quimper	Réunion publique «Aménagement du territoire»
24/09/2014	Vannes	Réunion publique «Tourisme»
25/09/2014	Guingamp	Réunion publique «Service ferroviaire»

Octobre		
Date	Lieu	Thème de la réunion
01/10/2014	Rennes	Réunion publique
14/10/2014	Brest	Réunion publique «Service ferroviaire»
15/10/2014	Quimper	Réunion publique «Agriculture et emprises foncières»

Novembre		
Date	Lieu	Thème de la réunion
05/11/2014	Morlaix	Réunion publique «Fret ferroviaire»
12/11/2014	Pontivy	Réunion publique
18/11/2014	Redon	Réunion publique «Environnement»
19/11/2014	Saint-Nazaire	Réunion publique «Fret ferroviaire»
26/11/2014	Carhaix	Réunion publique
27/11/2014	Nantes	Réunion publique «Nantes - Rennes»

Décembre		
Date	Lieu	Thème de la réunion
02/12/2014	Rennes	Réunion publique «Rennes - Nantes, Rentabilité socio-économique et financement»
09/12/2014	Nantes	Atelier «Les liaisons nouvelles et les Pays de la Loire»
16/12/2014	Rennes	Réunion publique de clôture

## Bilan et compte-rendu du débat

La CPDP a rédigé un compte-rendu restituant le dispositif mis en place, les principaux échanges et les thématiques importantes développées au cours du débat public. Sur le plan de la participation, ce débat a mobilisé **2 200 participants** sur les **16 réunions publiques** et l'atelier organisés, le site internet a reçu **16 000 visiteurs** uniques et ce sont **174 avis et points de vue** qui ont été

émis (dont 43 cahiers d'acteurs). La CNDP a rendu son bilan le 26 février 2015, en même temps que le compte-rendu de la CPDP, dans lequel elle formulait quatre recommandations destinées au maître d'ouvrage pour la suite du projet :

➤ Élargir le champ de la discussion d'un projet d'infrastructure à un projet de service ferroviaire et à un projet de territoires.

➤ Impliquer 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.

➤ Justifier des choix techniques et des hypothèses retenues ou abandonnées, notamment pour la liaison Nantes-Rennes.

➤ Porter une attention à la question des emprises foncières et des impacts environnementaux.

### Les suites du débat : la décision de SNCF Réseau

À la suite de la publication du compte-rendu et du bilan du débat public, le Conseil d'Administration de SNCF Réseau a rendu le 21 mai 2015 sa décision au terme de la procédure (elle figure en

annexe de ce bilan). Celle-ci précisait à la fois les enseignements que SNCF Réseau tirait du débat public et les suites qu'il donnait au projet.

Ainsi, l'opportunité générale des Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire au travers de ses cinq grands objectifs a été confirmée. Cependant, il est apparu qu'à ce stade, aucun scénario ne s'est dégagé comme la réponse évidente et partagée à l'ensemble des enjeux. De même, les performances attendues en matière de temps de parcours et de fréquence devaient encore être précisées pour chacun des axes étudiés afin de dégager le meilleur parti d'aménagement.

Dès lors, SNCF Réseau a décidé de poursuivre les études du projet ferroviaire LNOBPL sous la forme d'une étape complémentaire au débat public.

## 2.3 Les acquis du débat public

.....

Au cours de l'élaboration de l'étape complémentaire, le maître d'ouvrage et les partenaires du projet ont mûri leurs réflexions sur le projet et dégagé quelques enseignements forts au terme du débat public.

Tout d'abord, les objectifs du projet, confirmés au cours du débat, ont fait l'objet de nombreuses interventions. Il convient donc de noter que deux d'entre eux ont fait l'objet de débats soutenus :

➤ L'atteinte des 3 heures sur les relations Paris – Brest et Paris – Quimper a été fortement soutenue par les collectivités et les acteurs économiques finistériens mais remise en question par le milieu associatif environnemental au regard de son rapport coût-efficacité. Par ailleurs, pour de nombreux participants, l'accessibilité de la pointe bretonne ne se limitait pas à la seule connexion à Paris en 3 heures, mais revêtait plusieurs facettes :

- la connexion aux capitales régionales Rennes et Nantes,
- les relations intra-finistériennes notamment la relation Brest-Quimper.

**PARTIE 1** / Le projet ferroviaire de Liaisons nouvelles  
Ouest Bretagne – Pays de la Loire

➤ La question de la desserte de l'aéroport du Grand Ouest a été dépassée par l'opposition vive de certains participants, principalement issus du milieu associatif, à la réalisation même de l'infrastructure aéroportuaire. L'expertise complémentaire mandatée par la CNDP a permis d'éclairer les participants sur les possibilités d'amélioration de l'axe Nantes – Rennes en l'absence de réalisation de l'aéroport.

Le débat public a également fait ressortir un certain consensus sur la nécessité d'améliorer les fréquences, particulièrement sur les relations quotidiennes (périurbain et moyenne distance).

Par ailleurs, en matière d'insertion territoriale, le débat public a mis en exergue :

➤ l'impact important des aménagements proposés (lignes nouvelles notamment) sur le foncier agricole déjà soumis à une forte pression liée à la croissance démographique de l'aire d'étude ;

➤ la forte opposition des territoires de Redon et de Lamballe aux solutions techniques contournant leur gare.

Enfin, la question de la desserte des territoires éloignés du réseau principal est également apparue. L'articulation efficace avec le réseau secondaire et l'intermodalité au sein d'une politique générale d'aménagement du territoire semblaient nécessaires.



# 3

## L'étape complémentaire au débat public

---

L'étape complémentaire au débat public conduite par SNCF Réseau avait pour but de dégager un scénario d'aménagement préférentiel.

Pour cela, l'étape complémentaire s'est composée :

➤ **D'un volet d'études complémentaires.**

Il a permis de préciser les niveaux de performance attendus sur chaque axe situé dans l'aire d'étude du projet, notamment sur l'axe Brest – Quimper, et détailler de façon plus pédagogique les enjeux et caractéristiques du projet.

➤ **D'un volet d'information et de concertation.**

Il a associé les différents acteurs et le public des territoires concernés à la mise au point du projet et a été encadré par une charte et un garant indépendant nommé par la CNDP, conformément aux pratiques de SNCF Réseau.

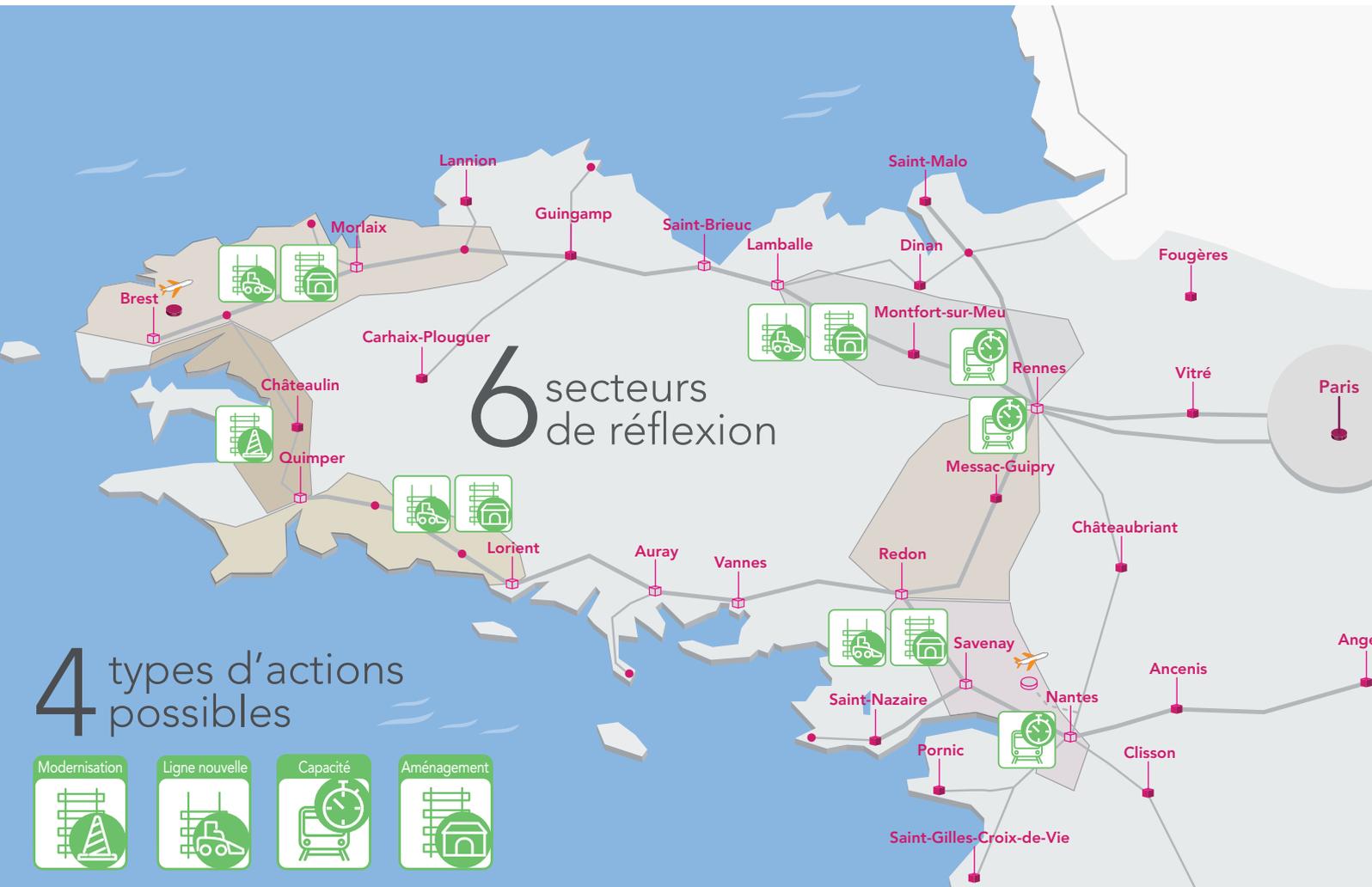
### 3.1 Le projet soumis à concertation

---

Les enseignements du débat public ont conduit à ne pas proposer des scénarios d'aménagement « clé-en-main » pendant l'étape complémentaire mais plutôt à présenter toutes les solutions étudiées sur le projet de manière individuelle. Ainsi, les solutions agglomérées dans les scénarios du débat public ont été décomposées et proposées de manière unitaire. Celles entre Brest et Quimper, étudiées lors de cette nouvelle étape, ont été ajoutées tandis que les solutions techniques contournant Lamballe comme Redon ont été écartées.

Les solutions techniques proposées sont de quatre types sur le projet LNOBPL : la modernisation du réseau, l'aménagement au plus proche de l'existant (déjà présenté lors de débat public), l'aménagement capacitaire et la ligne nouvelle (déjà présenté lors de débat public).

DES SOLUTIONS TECHNIQUES VARIÉES POUR UN PROJET GLOBAL



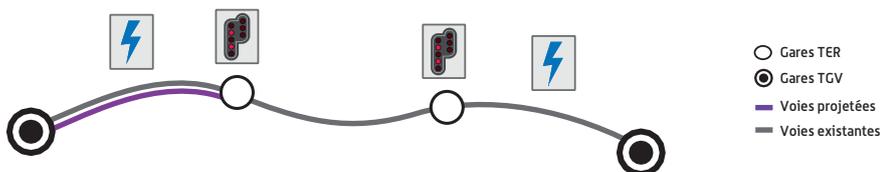
## Les types de solutions techniques proposées



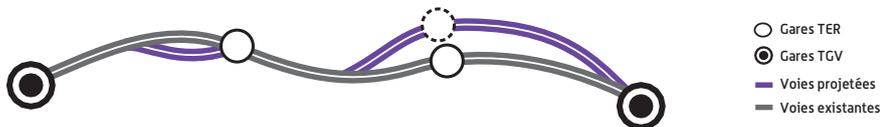
La modernisation d'une ligne est l'amélioration de ses caractéristiques par :

- l'électrification ;
- le changement de système de signalisation ;
- la suppression de certains passages à niveau.

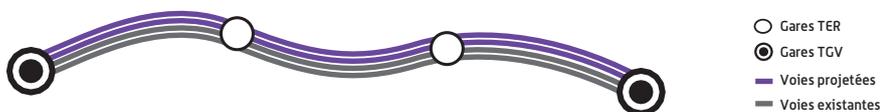
Ces aménagements ont un effet sur la vitesse et sur la capacité du réseau. En complément, on trouve souvent des sections courtes de lignes nouvelles qui améliorent vitesse et capacité. Ce type de solution est proposé uniquement sur le secteur Brest – Quimper.



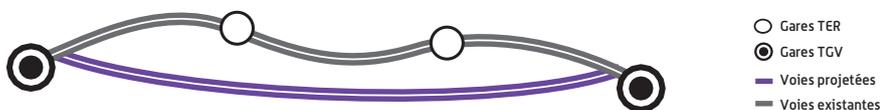
L'aménagement au plus proche de l'existant consiste à rectifier le réseau existant ou créer des sections très courtes de ligne nouvelle permettant de gérer à la fois des problèmes de capacité et des « puits de vitesse » (endroit où une courbe ralentit le train). Cela améliore les vitesses d'une ligne jusqu'à 220 km/h (réseau classique) tout en recherchant des portions longues afin de limiter le nombre d'accélération / décélération. Cela vient dans la plupart des cas en complément de l'opération de relèvement Rennes – Brest / Rennes – Quimper phase 1, sur des secteurs plus complexes impliquant de nouvelles emprises.



L'aménagement capacitaire peut être vu comme un aménagement au plus proche de l'existant, cependant, il ne sera situé que sur des tronçons où l'ajout d'une ou deux voies est nécessaire afin d'augmenter la capacité. Cet aménagement, envisageable essentiellement à l'ouest et au sud de Rennes, ainsi qu'à l'ouest de Nantes, épousera le tracé existant ; sa vitesse sera donc celle du réseau existant et ne la modifiera pas.



Cette solution consiste à imaginer des sections de ligne nouvelle, de longueur significative, distinctes du tracé existant. Ces tronçons peuvent être imaginés à des vitesses oscillant, en fonction de leur longueur, entre 220 et 320 km/h. Ces sections de ligne nouvelle peuvent accueillir des circulations TER rapides et TGV. Elles contournent parfois des gares intermédiaires existantes afin de maintenir un haut niveau de performance. Les différentes solutions imaginées pour le projet se raccordent au réseau actuel à proximité des villes.



## 3.2 Le volet d'études

Les études menées durant l'étape complémentaire au débat public ont précisé voire développé des problématiques mises en exergue durant le débat public. Elles sont détaillées ci-après et sont disponibles sur le site internet du projet ([www.lnobpl.fr](http://www.lnobpl.fr)).

➤ **Une note portant sur les mobilités sur le territoire du projet LNOBPL.** Elle analyse les principaux déterminants de la mobilité et détaille l'organisation spatiale des déplacements. Elle permet de comprendre les besoins de déplacement auxquels doit répondre l'offre de transport actuelle et à venir.

➤ **Une note traitant des spécificités du transport ferroviaire.** Elle présente les spécificités du mode ferroviaire, ses atouts et limites, par comparaison avec les autres moyens de transport sous l'angle économique principalement. Elle permet de cerner le domaine de pertinence de chacun des modes de transport et de mettre en exergue le besoin de complémentarité des différentes offres pour garantir la mobilité de tous.

➤ **Une analyse du territoire du projet LNOBPL déclinée en 29 fiches territoire.** Ces fiches reprennent les chiffres et éléments clés pour chaque pays au sein de l'aire d'étude du projet LNOBPL. En détail, ces photographies du territoire abordent quatre thématiques clés : la démographie et l'emploi, les infrastructures et services de transport, les mobilités de courte et longue distances et les perspectives d'évolution des déplacements.

➤ **Une note d'analyse des résultats de l'expertise complémentaire traitant de l'amélioration de la liaison ferroviaire Nantes-Rennes par l'axe Rennes-Châteaubriant-Nantes.** Elle synthétise les éléments ayant conduit SNCF Réseau à ne pas retenir, dans le cadre des études LNOBPL, le réaménagement de l'axe Rennes-Châteaubriant-Nantes pour répondre à l'objectif d'amélioration de la liaison Nantes-Rennes par une desserte rapide et cadencée.

➤ **Une enquête qualitative.** Elle a pour objet de mieux connaître les points de vue de personnes mobiles et diverses,



de manière illustrative et non représentative, et de recueillir leur avis sur les enjeux auxquels un projet comme LNOBPL doit répondre. Les résultats de cette enquête ont été exposés lors des ateliers de travail.

➤ **Une enquête auprès d'un panel de citoyens.** Elle a dégagé des tendances sur les déplacements quotidiens et sur les besoins en déplacements des habitants du territoire. Des questionnaires ont été réalisés et administrés auprès de 1 000 panelistes, recrutés par un institut de sondage spécialisé. Les résultats de ce panel ont été présentés lors des ateliers

de travail et ont permis de nourrir les réflexions des participants.

➤ **Des études sur les améliorations de l'axe Brest-Quimper.** Ces études éclairent les solutions techniques disponibles sur le réseau entre Brest et Quimper. Les quatre solutions proposées consistent toutes en une modernisation de la ligne (ripages de courbes, shunts, mises en double voie, électrification) à des degrés différents. Les solutions étudiées permettent d'améliorer les temps de parcours et d'augmenter les fréquences selon un intervalle de coûts compris entre 650 et 1 200 M€.

### 3.3 Le volet d'information et de concertation

.....

#### Les objectifs de ce volet d'information et de concertation

Une phase d'information et de concertation a été conduite d'octobre 2016 à février 2017 à l'attention des acteurs du territoire et du public.

La phase d'information a poursuivi deux objectifs :

➤ **Enrichir les thématiques abordées** lors du débat public et les présenter de manière plus pédagogique notamment les notions ferroviaires complexes comme le cadencement ou la capacité ferroviaire.

➤ **Poursuivre les efforts en matière de diffusion** à un public large des éléments sur le projet : de nombreux canaux ont été utilisés pour faire connaître le projet, encore méconnu sur son territoire, notamment via les réseaux sociaux.

Cette phase informative s'est accompagnée d'une concertation volontaire ayant pour vocation :

➤ **D'associer à la fois les acteurs qui s'étaient déjà exprimés lors du débat public** : élus, associations, acteurs économiques et profession agricole, usagers des transports et public.

Et **d'élargir l'éventail des participants** en allant à la rencontre spécifiquement des jeunes du territoire – les premiers concernés par ce projet en 2030 –, en appelant des citoyens volontaires à participer à des ateliers ou encore en sensibilisant les voyageurs dans les gares du territoire.

➤ **D'approfondir les réflexions menées jusqu'à présent** afin d'éclairer le Comité de pilotage du projet dans le choix d'un scénario d'aménagement préférentiel partagé avec le territoire pour le projet LNOBPL.

Afin de préciser les performances souhaitées pour le projet et partager des éléments sur un scénario d'aménagement préférentiel, la méthode utilisée pour chaque modalité de concertation a été de :

➤ **Réinterroger les besoins de mobilité sur le territoire**, c'est-à-dire identifier les déplacements ferroviaires prioritaires dans l'aire d'étude LNOBPL et définir si les services associés (fréquence de passage des trains, temps de parcours, desserte, correspondances, etc.) sont performants (satisfaisants, adaptés au besoin).

➤ **Traduire les besoins exprimés en fonctionnalités du projet**, c'est-à-dire argumenter pour chaque besoin le niveau de performance attendu (temps de parcours cible, fréquence cible, schéma de desserte, etc.) et déterminer ainsi les fonctionnalités précises du projet (gains de temps à réaliser, capacité du réseau à augmenter, etc.).

➤ **Parfois, confronter ces fonctionnalités aux possibilités techniques pour les affiner**, c'est-à-dire comparer les solutions techniques étudiées par SNCF Réseau (aménagement, modernisation ou lignes nouvelles) afin de trouver les solutions techniques les mieux adaptées à leur demandes et, si besoin, d'ajuster les fonctionnalités souhaitées aux vues de certains critères (coûts, environnement, voyageurs gagnés, etc.).

## Charte et garant

Conformément à ses pratiques et à sa décision du 21 mai 2015, SNCF Réseau a demandé la nomination d'un garant auprès de la CNDP afin de veiller au bon déroulement de la concertation et a rédigé une charte de la concertation pour affirmer les principes encadrant la concertation de l'étape complémentaire au débat public.



## Garant de la concertation

Suite à la demande de SNCF Réseau, M. Alain RADUREAU a été désigné par la CNDP lors de sa séance du 3 février 2016 en tant que garant de la concertation. Neutre et indépendant, il a constitué un intermédiaire entre le maître d'ouvrage et les participants. Son rôle a été de veiller à ce que la concertation permette aux populations concernées de s'informer et de s'exprimer selon les principes de transparence, d'équivalence et d'argumentation. Il a été un recours pour celles et ceux estimant que leurs arguments ne pouvaient pas être suffisamment entendus ou n'étaient pas pleinement satisfaits du déroulement de la concertation. Il a veillé également à la mise en œuvre effective des recommandations proposées par la CNDP à l'issue du débat public. Au terme de la concertation complémentaire au débat public, il a établi un rapport adressé à la CNDP et mis en ligne sur le site internet du projet LNOBPL.

## Charte de la concertation

Une charte de la concertation a été élaborée par le maître d'ouvrage avec l'appui du garant : elle présentait le dispositif de concertation et les principes que SNCF Réseau s'engageait à respecter tout au long du processus de concertation. Cette charte a constitué un socle commun et partagé par l'ensemble des acteurs et parties prenantes. Elle a été distribuée lors des différents ateliers et est disponible sur le site internet du projet.

### Les principes retenus pour la concertation

Cette démarche de concertation s'est traduite par deux types de modalité tout au long de la concertation

➤ Un dispositif en ligne de participation et d'information a été structuré autour d'un site internet regroupant toute l'information disponible sur le projet,

complété par un forum participatif et un simulateur simplifié de scénarios d'aménagement. Chacun pouvait ainsi publier une contribution sur le projet via le forum et l'illustrer avec un scénario réalisé sur le simulateur.

➤ La démarche d'ateliers participatifs a été conduite en parallèle.

## LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Accompagnée par un garant CNDP et la charte de la concertation



UN DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION EN LIGNE



DES ATELIERS PARTICIPATIFS

**BILAN DE LA CONCERTATION**

Elle a été organisée en fonction de chaque grand type d'acteurs : élus, acteurs économiques, associations, profession agricole, citoyens. Les participants ont d'abord été sensibilisés aux problématiques du transport ferroviaire et aux enjeux du projet avant de travailler à l'identification des besoins de mobilité ferroviaire et leur traduction en fonctionnalités pour le projet LNOBPL, avec parfois un travail sur le simulateur pour illustrer et affiner les fonctionnalités retenues.

## **L'éclairage de la décision du Comité de pilotage**

La concertation complémentaire a permis à SNCF Réseau de recueillir des contributions en ligne comme en ateliers. Une synthèse de ces contributions a été effectuée selon les thématiques liées au projet c'est-à-dire en fonction des cinq objectifs du projet, des thématiques transversales et des mesures d'accompagnement. De plus, une synthèse des contributions pour chaque dispositif mis en place a été réalisée, elle est disponible en annexe.

De ces synthèses, SNCF Réseau en a tiré des enseignements sur le projet et sur la concertation. Ils représentent les points importants retenus par le maître d'ouvrage et ainsi l'éclairage qui sera apporté au Comité de pilotage du projet afin de déterminer la feuille de route pour la poursuite du projet.

**Les modalités précises de concertation mises en œuvre durant l'étape complémentaire au débat public ainsi que les chiffres de la participation, dispositif par dispositif, figurent en deuxième partie de ce bilan.**

**La synthèse thématique des contributions est présentée dans la troisième partie de ce document. Les enseignements tirés par le maître d'ouvrage après la concertation de l'étape complémentaire au débat public et les suites pour le projet sont disponibles en quatrième partie de ce bilan.**

# PARTIE 2

## LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Durant la concertation de l'étape complémentaire au débat public du projet LNOBPL, ont été développés deux dispositifs : l'un d'information et l'autre de participation.

Le **dispositif d'information** a permis à chacun de comprendre les enjeux du territoire, de la mobilité et du projet afin de pouvoir s'exprimer au cours de cette étape complémentaire. Il s'est appuyé sur un site internet, une documentation destinée à expliciter les problématiques complexes du projet et divers modes de communication : presse, infolettre, réseaux sociaux, etc.

Le **dispositif de participation**, imaginé et mis en place par SNCF Réseau et ses partenaires, a reposé sur des ateliers et rencontres participatifs et des outils en ligne. Les ateliers participatifs et rencontres sur le terrain ont visé à approfondir les échanges avec les acteurs du territoire (élus, acteurs économiques, associatifs et de la profession agricole, citoyens et jeunes du territoire). Les outils en ligne ont permis la participation du plus grand nombre via un simulateur de scénarios et un forum thématique.

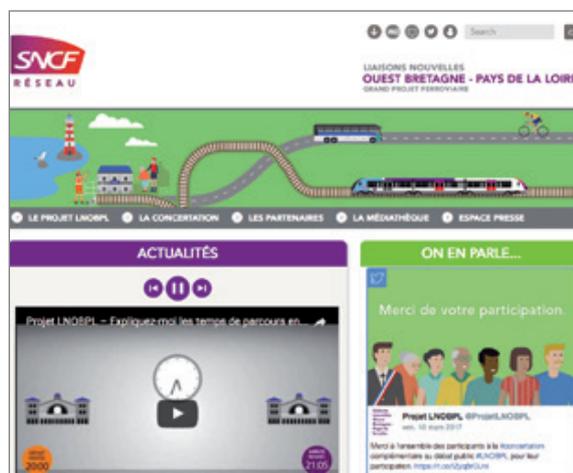
Outre le détail des modalités de cette concertation, sont présentées les données quantitatives de cette phase. Pour l'essentiel, le **dispositif de participation en atelier a mobilisé plus de 450 acteurs** dont 90 d'entre eux ont répondu à l'invitation de SNCF Réseau à l'occasion de la réunion de synthèse. Le dispositif de participation en ligne et par courrier a mobilisé plus d'une soixantaine d'acteurs. Le **dispositif d'information élargi** (prenant en compte également les contributeurs en ateliers et en ligne) a **touché directement plus de 23 300 personnes** sur le territoire du projet ainsi que sur le reste de la région Pays de la Loire, en Normandie et en Île-de-France.

# 1 Le dispositif d'information

Différents outils d'information ont été mis à la disposition du public tout au long de la concertation. Il s'est agi de permettre à chacun de saisir les enjeux du territoire, de mobilité mais également du projet en tant que tel afin de pouvoir s'exprimer au cours de cette étape complémentaire.

## 1.1 Le site internet dédié du projet

### La principale source d'information sur le projet



Mis en ligne au lancement de cette nouvelle phase de concertation, le site internet [www.lnobpl.fr](http://www.lnobpl.fr) a présenté très largement le projet. Il a été conçu comme une plateforme pour diffuser un maximum d'informations pédagogiques et faciliter ainsi la compréhension de ce projet complexe.

Le site regroupait notamment :

- la présentation détaillée du projet, de ses objectifs et des enjeux du territoire ;
- la présentation de la concertation, du dispositif déployé ainsi que le rôle du garant ;
- la présentation des partenaires du projet ;
- une médiathèque compilant l'ensemble de la documentation disponible sur le projet (études, documents et vidéos) ;
- un espace presse.

De plus, c'est un média de participation du public puisqu'il a permis d'accéder au forum et au simulateur de scénarios, ouverts à tous et dédiés à cette phase de concertation.

## Les vidéos de présentation du projet et de ses enjeux

Pour faciliter la compréhension de certaines thématiques, SNCF Réseau a réalisé des vidéos explicatives, toutes disponibles sur le site internet LNOBPL.

➤ Une vidéo générale de présentation du projet, de ses objectifs et enjeux, vue plus de 150 fois.

➤ Trois vidéos thématiques pour expliquer, de façon pédagogique, des notions complexes du monde ferroviaire, importantes pour comprendre les enjeux du projet LNOBPL : l'offre ferroviaire et le cadencement, la capacité du réseau et les possibilités d'amélioration des temps de parcours entre Nantes et Rennes. Ces vidéos ont totalisé plus de 670 vues.

➤ Parallèlement, des interviews avec les acteurs du territoire :

- Une vidéo, vue 140 fois, réalisée avec la Région Bretagne, représentée par M. Gérard Lahellec, Vice-président en charge des transports, permettant de mieux comprendre les enjeux du projet pour ce territoire et son développement futur.
- Deux vidéos, visionnées une soixantaine de fois, avec M. Guy Baudelle, professeur d'aménagement de l'espace et d'urbanisme à l'Université de Rennes 2, explicitant les défis et les évolutions de la mobilité en 2030.

➤ Enfin, une vidéo de présentation du simulateur de scénarios, vue à 340 reprises.



## Un fonds d'études exhaustif

Sur le site internet [www.lnobpl.fr](http://www.lnobpl.fr), toute personne a pu accéder au fonds d'études du projet, notamment aux études préalables au débat public et aux études spécifiques de cette phase complémentaire.

Toute personne a pu y retrouver, entre autres :

➤ Les études et documents réalisés lors du débat public : le compte-rendu de la CPDP, le bilan de la CNDP, le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse, les deux expertises complémentaires réalisées lors du débat public portant sur l'évaluation socio-économique du projet et sur l'axe Nantes-Rennes ainsi que l'ensemble des études apportées au débat public par le

maître d'ouvrage classées par domaine : technique et environnement, capacité et exploitation, socio-économie, trafic et aménagement du territoire ;

➤ **Les documents réalisés pendant l'étape complémentaire** : les deux notes d'enjeux, les fiches territoire, une note d'analyse des résultats de l'expertise complémentaire traitant de l'amélioration de la liaison ferroviaire Nantes-Rennes par l'axe Rennes-Châteaubriant-Nantes, l'enquête qualitative et une synthèse du panel de citoyens.

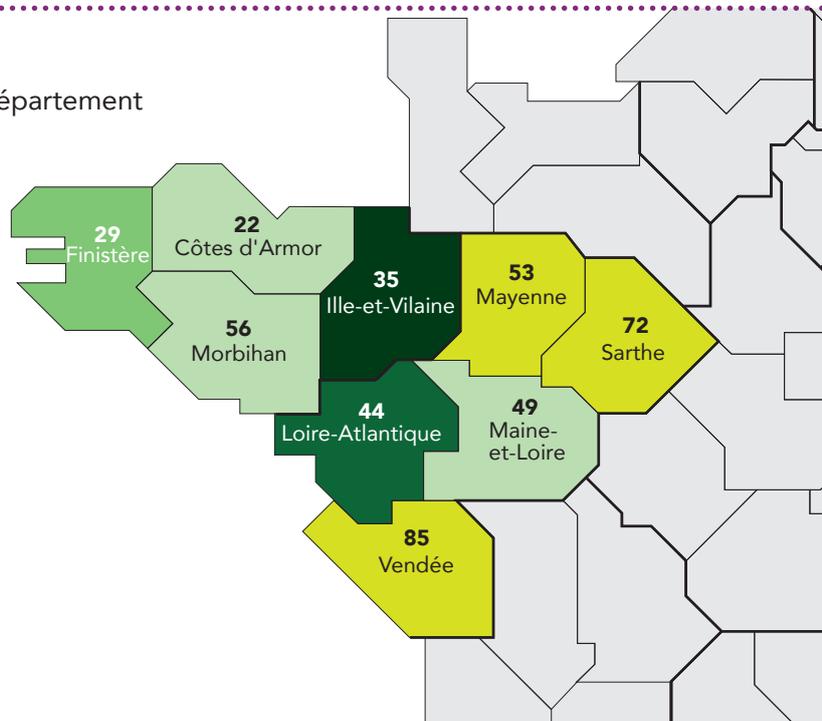
### La fréquentation du site internet

Au terme de la période de concertation, **15 625 visiteurs uniques** se sont rendus sur le site du projet et **79 625 pages** ont été consultées sur l'ensemble de la période.

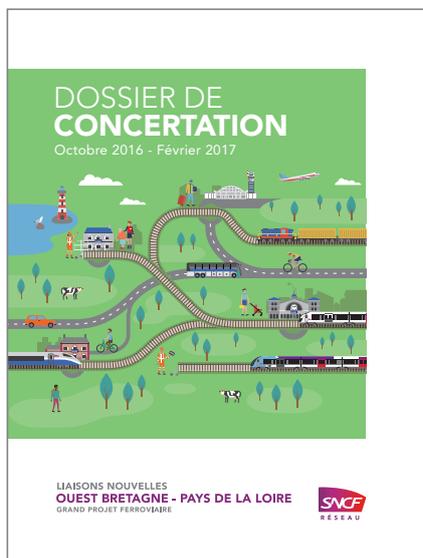
### Un site internet durable dans le temps

Le site internet a vocation à rester actif notamment pour conserver la mémoire du projet. Tout au long du projet, il exposera les différentes étapes (études comme concertation) et il gardera une trace visible des décisions prises tout au long du projet. Dans cet esprit, les deux autres sources d'actualités proposées par SNCF Réseau sur le projet, que sont le fil twitter @ProjetLNOBPL et l'infolettre du projet, resteront actives à la suite de la concertation complémentaire pour continuer à informer sur le projet LNOBPL et ses suites.

Nombre d'utilisateurs par département



## 1.2 Les documents d'information



Ces documents sont accessibles sur le site Internet du projet : [www.lnobpl.fr](http://www.lnobpl.fr).

### Le dossier de concertation

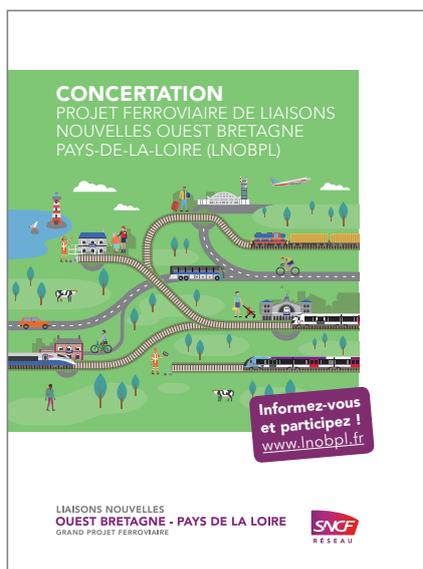
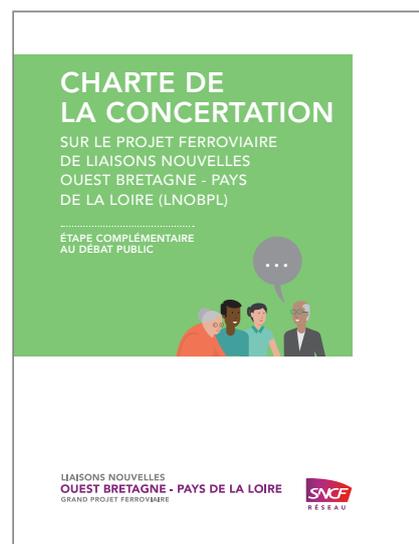
Un dossier de concertation de 32 pages a été réalisé pour présenter le projet et ses enjeux. Des clés de compréhension sur le territoire et son développement à l'horizon 2030 complétaient l'information.

Ce document a été imprimé en 500 exemplaires et diffusé lors des réunions et ateliers organisés.

### La charte de la concertation

Cette charte présentait les grandes lignes du dispositif de concertation mis en place ainsi que les principes que SNCF Réseau s'engageait à respecter durant toute la concertation.

Elle a été distribuée dans tous les ateliers avec le dossier de concertation et imprimée à 500 exemplaires.



### La plaquette de présentation

Document composé de 3 volets, soit 6 pages, la plaquette de présentation du projet a été largement diffusée durant toute la période de concertation complémentaire : lors de chaque atelier mais également en gare lors des rencontres avec les voyageurs. Cette plaquette présentait aussi bien le projet que la démarche de concertation mise en place par SNCF Réseau, afin d'inciter le public à s'y intéresser et à participer, notamment via le dispositif en ligne.

Environ 6 000 exemplaires ont été diffusés.



## Les diaporamas des ateliers et des réunions

Des diaporamas de présentation adaptés à chaque atelier ou réunion ont été réalisés. Ceux-ci ont permis d'illustrer les propos des différents intervenants et ont été remis à chaque participant en accompagnement de la charte et du dossier de concertation.

LIAISONS NOUVELLES  
**QUEST BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE**  
 GRAND PROJET FERROVIAIRE

**SNCF**  
 RÉSEAU

### UN PROJET AMBITIEUX AU SERVICE DU TERRITOIRE

**Le projet en bref**

Le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL) vise à répondre à l'horizon 2030 aux besoins de mobilité à l'ouest de Nantes et de Rennes, et entre ces deux capitales régionales. Le projet consiste, en cohérence avec les politiques actuelles d'amélioration du réseau existant, à améliorer les performances du réseau pour répondre aux besoins de demain en proposant diverses solutions techniques d'aménagement.

**Une réponse à 3 enjeux majeurs pour le territoire**

- La forte croissance démographique.** Plus 20 % d'habitants d'ici 2040, principalement dans les villes et sur le littoral.
- Le maintien de l'attractivité économique.** Deux régions qui doivent conforter leur compétitivité.
- La cohésion du territoire entre les métropoles de Brest, Nantes et Rennes, et les villes intermédiaires.**

**5 objectifs clés pour le projet**

Les partenaires et SNCF Réseau ont arrêté, à l'issue du débat public de 2014-2015, 5 grands objectifs pour le projet LNOBPL.

- Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne, Brest et Quimper** à 3 heures de Paris.
- Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes** par une desserte rapide et cadencée.
- Dégager des possibilités d'évolution à long terme** du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret).
- Renforcer le réseau interville** et l'irrigation des territoires par un maillage de dessertes rapides et performantes.
- Desservir l'aéroport du Grand Ouest** pour toute son aire de chalandise.

[www.inobpl.fr](http://www.inobpl.fr)  
 @ProjetLNOBPL

LIAISONS NOUVELLES  
**QUEST BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE**  
 GRAND PROJET FERROVIAIRE

**SNCF**  
 RÉSEAU

### LA CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE AU DÉBAT PUBLIC

**Une nouvelle phase de concertation**

D'octobre 2016 à février 2017, SNCF Réseau organise une concertation sur l'ensemble du territoire afin de recueillir l'avis du plus grand nombre. Cette concertation – complémentaire au débat public de 2014-2015 – doit permettre de valider les fonctionnalités précises du projet LNOBPL en termes de performance du service ferroviaire et de dégager ainsi un scénario préférentiel d'aménagement du réseau.

**Un dispositif de concertation innovant**

**Des ateliers participatifs** organisés sur l'ensemble du territoire du projet permettent aux différents publics de s'exprimer sur le projet : citoyens, associations d'usagers, associations environnementales, acteurs économiques, profession agricole, usagers des transports, élus et jeunes.

**Un dispositif d'information et de participation en ligne sur [www.inobpl.fr](http://www.inobpl.fr) propose notamment :**

- Un **simulateur de scénarios**, outil innovant au service de la concertation. Ce "serious game" offre à chacun la possibilité de jouer le rôle du chef de projet LNOBPL en concevant lui-même son scénario et en mesurant ses conséquences.
- Un **forum participatif** qui permet de partager son avis, de réagir aux différentes propositions faites, de partager ses scénarios et de contribuer ainsi à enrichir le projet.
- Un **panel de citoyens** interrogeant des citoyens représentatifs du territoire sur différents enjeux liés au projet.

[www.inobpl.fr](http://www.inobpl.fr)  
 @ProjetLNOBPL

## Les panneaux d'exposition

Deux panneaux d'exposition ont été réalisés en 3 exemplaires pour présenter le projet lors des rencontres programmées durant la concertation, notamment les rencontres avec les voyageurs et les élus. Le premier panneau présentait les grandes lignes du projet et le second, les modalités d'information et d'expression de la concertation.

## 1.3 Les autres sources d'information

Afin de renforcer la visibilité de la concertation et des outils numériques mis à la disposition du grand public, des informations régulières ont été diffusées dans la presse locale ou spécialisée.

Ces différents temps d'information du grand public ont eu un effet notable pour la concertation dans la mesure où l'on a pu noter d'importants pics de fréquentation du site internet directement liés à ces actions.

### Les relais presse

Le premier canal utilisé pour diffuser l'information sur le projet et permettre le suivi dans le temps de celui-ci a été la presse aussi bien écrite que numérique.

Un e-dossier LNOBPL sur le site [www.ouest-france.fr](http://www.ouest-france.fr) a été lancé en octobre 2016 et est resté en ligne pendant toute cette phase. Au total, c'est une vingtaine d'articles reprenant les grands thèmes et l'actualité de la concertation, ainsi que les sujets de transport ferroviaire en lien avec le projet qui ont été agrégés sur ce site.

Diverses interviews ont été menées avec la presse locale et la presse spécialisée :

- télévision et radio : France Bleu, Tébéo et Télénantes ;
- presse quotidienne régionale : Ouest France et le Télégramme ;
- presse spécialisée : Les Echos, la Lettre API, le Moniteur, Zonebourse, Ville Rail et Transports et la Vie du Rail.

À noter qu'une campagne d'information sur le site [www.ouest-france.fr](http://www.ouest-france.fr) a été menée de novembre à fin décembre 2016, à l'occasion de la mise en ligne du simulateur de scénarios.

### Les réseaux sociaux

Les réseaux sociaux ont constitué le deuxième canal de communication sur le projet. Le but, via ces nouveaux médias, était d'élargir le public pouvant s'intéresser à la concertation menée.

#### Fil twitter @ProjetLNOBPL



Dès le lancement de la concertation, un fil twitter @ProjetLNOBPL a été mis en place. Il a permis de relayer les actions de concertation menées et de partager des informations tant sur le projet que sur les différentes rencontres organisées.

Les 132 tweets publiés ont aussi incité les utilisateurs du réseau social à donner leur avis sur le projet via le forum, à jouer sur le simulateur de scénarios. Le compte officiel de SNCF Réseau, ainsi que ceux des partenaires et certains élus ont donné une meilleure visibilité au projet et à ses rencontres.

À la clôture de la concertation le 28 février 2017, on dénombrait :

- 152 abonnés ;
- 132 tweets publiés.

### Page facebook des étudiants

Au cours de la concertation, les étudiants accompagnant SNCF Réseau, lors de cette étape, ont mis en place une page facebook afin de gagner en visibilité et d'expliquer leur mission. Cette page reprenait l'ancienne page créée lors du débat public.

On dénombrait 148 « j'aime » sur cette page à fin février 2017.

### Campagne d'information facebook dédiée au simulateur de scénarios

Une campagne d'information facebook a été mise en place au mois de janvier 2017 par SNCF Réseau. Elle était déclinée en deux messages : l'un axé sur le simulateur de scénarios version « ordinateur personnel » et l'autre sur la version « tablette ».



Cette information a participé à la fréquentation sur le site internet du projet et les deux messages ont suscité de nombreux commentaires et réactions (plus de 450). SNCF Réseau a orienté les internautes vers le forum et a, parfois, répondu aux questions qui portaient sur le périmètre du projet, le fonctionnement du simulateur et le réseau ferroviaire.



## L'infolettre

Cette lettre d'information électronique élaborée par le maître d'ouvrage a été lancée lors de la concertation. Elle permettra, par la suite, de recevoir les dernières actualités.

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

**SNCF**  
RÉSEAU

**Newsletter n°1**

**Tout comprendre sur le projet**  
**Tout savoir sur la concertation**

**PARTICIPEZ À LA CONCERTATION EN COURS SUR LE PROJET LNOBPL**

**Une nouvelle étape de concertation**  
SNCF Réseau et ses partenaires organisent un nouveau temps de concertation, complémentaire au débat public, sur le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire.

Depuis octobre dernier et jusqu'à février 2017, SNCF Réseau et ses différents partenaires vont à la rencontre des différents acteurs du territoire afin d'enrichir le projet LNOBPL et de dégager, à terme, un scénario préférentiel pour le projet. Citoyens, usagers, acteurs associatifs et économiques, élus, étudiants et jeunes publics sont amenés à contribuer au projet au travers de différents temps d'échanges.

**Des premiers échanges fructueux**  
19 rencontres sous forme d'ateliers participatifs se sont déjà tenues depuis l'ouverture de la concertation. Elles ont déjà permis une expression riche sur le projet et ses enjeux. Le dispositif de concertation comprend :

- Des ateliers citoyens se tiennent sur les différents territoires du projet : Nantes, Rennes, Brest, Vannes et Saint-Brieuc. Ils regroupent une quinzaine participants à qui sont présentés les enjeux du territoire et du projet avant d'exprimer leurs besoins de déplacements prioritaires et de les traduire en fonctionnalités sur le projet.
- Des ateliers avec les associations et les acteurs économiques sont organisés à Brest, Rennes et Nantes. Là encore il s'agit d'exprimer les besoins de déplacements prioritaires et d'échanger sur les fonctionnalités préférentielles pour le projet.
- Des ateliers élus sont organisés dans chacun des départements directement concernés par le projet : les 5 départements Bretons et la Loire-Atlantique. Il s'agit de présenter en détail le projet et de permettre aux acteurs présents d'exprimer leur avis et de contribuer à la concertation.
- Des rencontres d'échanges en gare avec les usagers ont également été organisées entre le 12 et le 16 décembre à Vannes, Quimper, Saint-Brieuc et Nantes. Elles ont à la fois permis de faire connaître le projet et de recueillir l'avis des usagers. Une opération d'information complémentaire s'est aussi tenue dans le centre-ville de Rennes.
- En partenariat avec l'Institut d'Études Politiques de Rennes et l'Institut de Géoarchitecture de Brest, des actions spécifiques permettant d'aller à la rencontre du jeune public seront déployées à partir de janvier prochain.

Pour plus d'informations sur la concertation, [clicquez-ici](#).

## La rencontre des voyageurs

Quatre rencontres en gare (à Vannes, Quimper, Brest et Nantes) ont eu lieu en décembre 2016, au cours d'une semaine dédiée. Il s'agissait d'aller à la rencontre des voyageurs pour diffuser de l'information sur le projet et sa concertation. Ces rencontres ont été menées en fin de journée dans les gares, aux horaires de retour des trajets pendulaires (travail et études), en présence d'au minimum trois représentants de l'équipe projet de SNCF Réseau et deux agents d'information pour distribuer la plaquette d'information.

Pour chacune des opérations, un stand a été mis en place avec les deux panneaux d'exposition présentant le projet et la concertation, ainsi qu'une borne d'accueil SNCF mise aux couleurs du projet et deux tablettes connectées au site internet, au forum et au simulateur de scénarios. Ces rencontres de sensibilisation ont entraîné, en sus des opérations de distribution de plaquettes, des échanges plus approfondis entre l'équipe projet et une centaine de voyageurs.

Compte tenu des travaux de réaménagement en cours dans les gares de Rennes, Lorient, Saint-Brieuc et Morlaix, il n'a pas été possible de déployer ce dispositif. Toutefois, des opérations complémentaires de tractage ont été réalisées sur les parvis. Une opération spécifique a été conduite dans le centre-ville de Rennes.



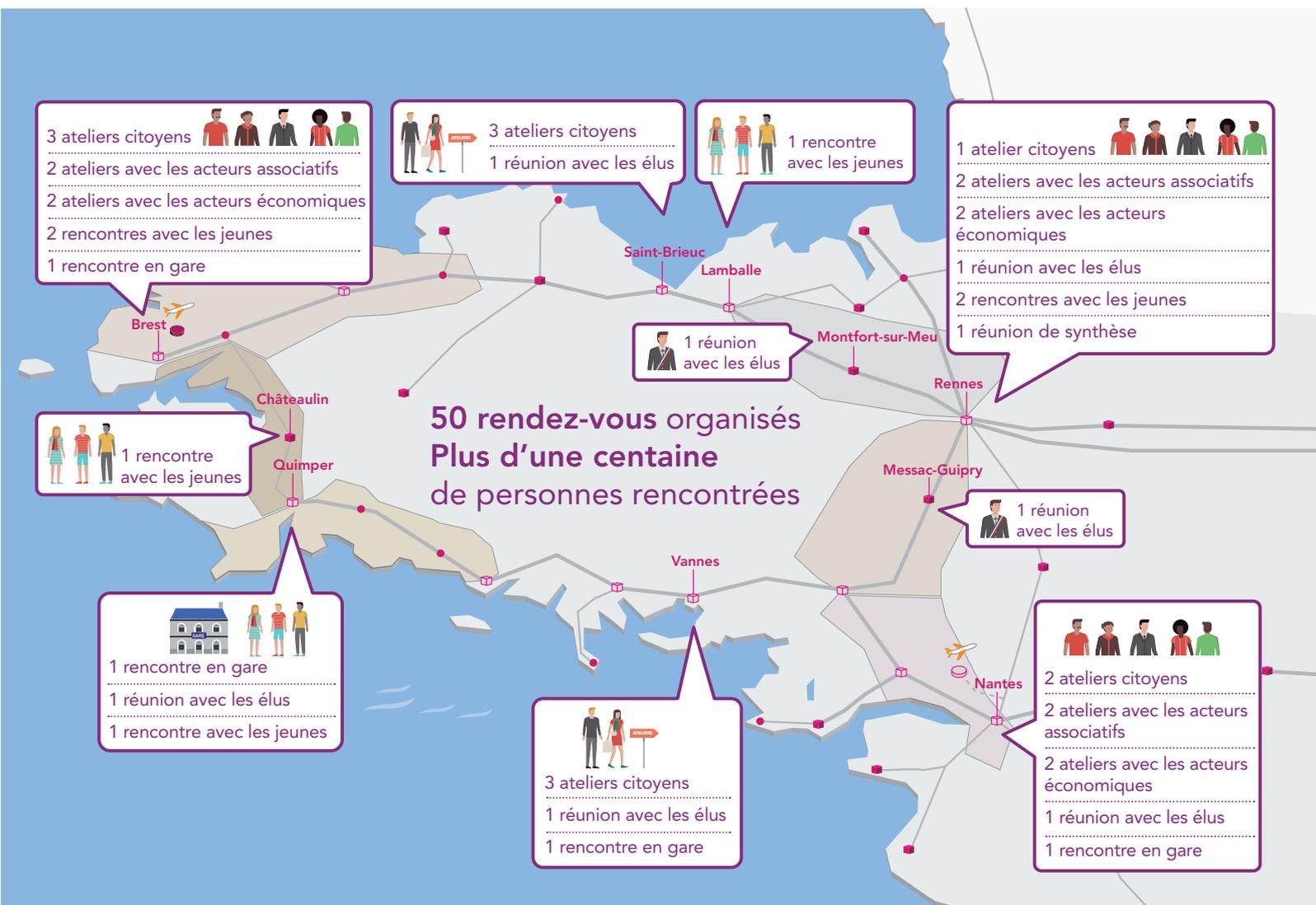
**Dates et lieux des rencontres et informations aux voyageurs (tractage)**

Rencontres avec les voyageurs		
Lieu	Dates	Plaquettes distribuées
Vannes	Lundi 12/12/16	900
Quimper	Mardi 13/12/16	800
Brest	Mercredi 14/12/16	800
Nantes	Jeudi 15/12/16	1 200
Tractage		
Lieu	Dates	Plaquettes distribuées
Rennes (centre-ville)	Samedi 17/12/16	1 000
Lorient (gare)	Vendredi 13/01/17	400
Saint-Brieuc (gare)	Vendredi 13/01/17	400
Morlaix (gare)	Vendredi 20/01/17	380

## 2 Le dispositif de participation

Un ambitieux dispositif de participation a été imaginé et mis en place par SNCF Réseau et les partenaires du projet. Il reposait sur deux axes complémentaires :

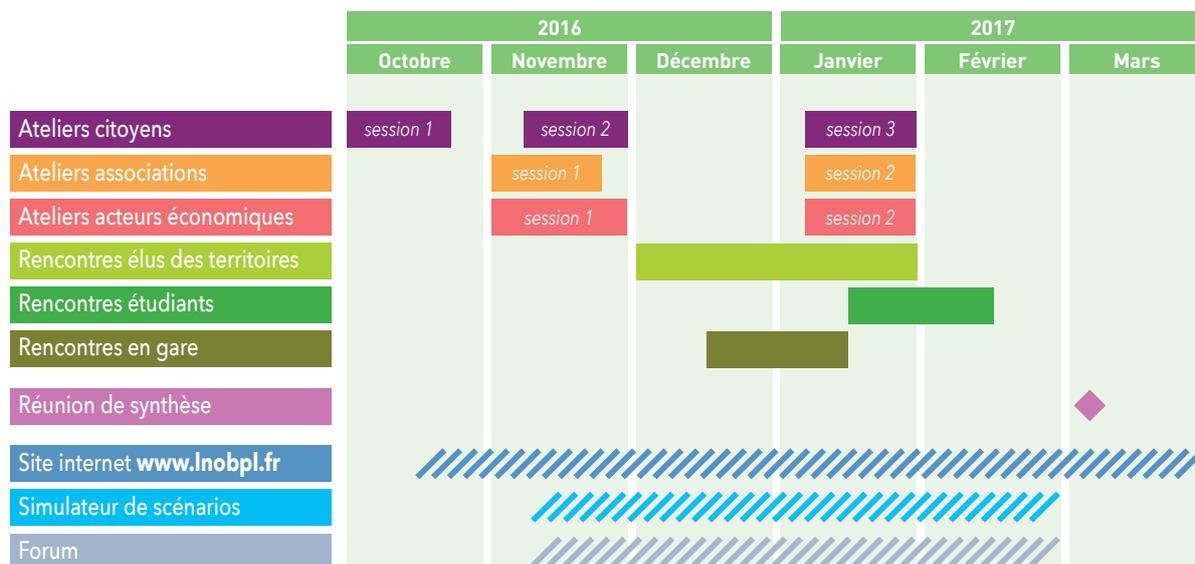
- des ateliers participatifs et rencontres sur le terrain afin d’approfondir les échanges avec les acteurs du territoire ;
- un dispositif en ligne pour faire participer le plus grand nombre sur le site internet.



## 2.1 Les ateliers de travail

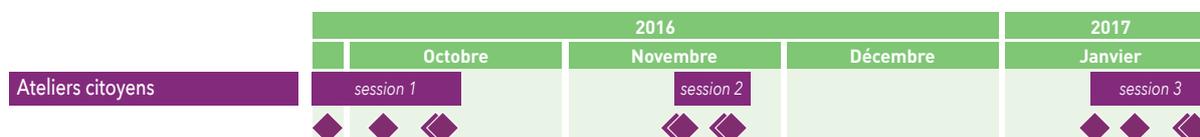
Cette étape de concertation reposait en partie sur des ateliers qui se sont tenus sur l'ensemble du territoire. Ils ont mobilisé des publics divers : élus, acteurs économiques, associations, profession agricole, citoyens et notamment de jeunes citoyens.

### Calendrier général de la concertation



La liste des invités et la synthèse des expressions de chaque dispositif sont disponibles en annexe du bilan.

### Les ateliers citoyens



Les ateliers citoyens étaient répartis sur tout le territoire du projet LNOBPL pour couvrir l'ensemble de l'aire d'étude, à savoir Nantes et Rennes (les citoyens des deux métropoles étaient rassemblés au sein d'un même groupe), Brest, Vannes et Saint-Brieuc. Ces quatre groupes se sont chacun réunis à trois reprises.

### Composition des ateliers

Chaque groupe était composé d'environ quinze personnes, toutes volontaires. Elles ont été sélectionnées aléatoirement par un institut de sondage spécialisé et retenues suivant leurs réponses à un questionnaire « filtre ». Cette méthode a

permis d'obtenir des groupes diversifiés au travers d'une mixité des vécus et des expériences en matière de transport et de déplacements. Différents critères ont été retenus et ont engendré une répartition :

- entre hommes et femmes ;
  - selon les âges ;
  - entre actifs, étudiants, en recherche d'emploi ;
  - entre personnes résidant dans les villes des réunions (Nantes/Rennes, Brest, Saint-Brieuc et Vannes) ou en périphérie parfois lointaine ;
  - entre usagers et non-usagers du train.
- Cette mixité a permis de faire naître des attentes très diverses au sein des mêmes ateliers, mais également en fonction des territoires.

### Déroulement des ateliers

Ces ateliers ont entraîné chacun des groupes de citoyens à s'exprimer sur les mobilités et plus précisément les mobilités ferroviaires, en fonction de contraintes personnelles et du vécu du territoire de chacun, et sur le projet LNOBPL.

Ils ont été conçus selon une logique progressive :

- **Session 1** - Appropriation par les citoyens du projet (sa nature et ses

caractéristiques), des particularités des territoires ligérien et breton, des spécificités du transport et des mobilités ferroviaires ainsi que du processus de concertation.

- **Session 2** - Dialogue pour parvenir à des expressions approfondies sur les besoins de déplacements des citoyens. Échanges pour définir les priorités des participants à partir de cette expression de besoins et propositions de fonctionnalités précises pour le projet.

- **Session 3** - Illustration des réflexions par l'utilisation du simulateur simplifié de scénarios. Élaboration de différents scénarios illustrant les fonctionnalités définies par les citoyens lors de la deuxième session. Débats et choix des scénarios répondant au mieux aux attentes et aux critères des citoyens.

### La participation durant ces ateliers

Les soixante citoyens volontaires ont participé activement et avec assiduité au dispositif de concertation. Très peu de désistements ont eu lieu, la composition des groupes est donc restée homogène tout au long de la concertation, cela a permis de rentrer dans le fond du projet et de préciser les attentes de chacun.



Atelier citoyens - Nantes



Atelier citoyens - Vannes

## Les ateliers avec les acteurs associatifs et les représentants de la profession agricole



Ces ateliers ont été organisés dans les trois métropoles du périmètre du projet (Brest, Nantes et Rennes) pour couvrir l'ensemble du territoire avec deux sessions pour chaque atelier.

### Les participants aux ateliers

Ces ateliers regroupaient les représentants des usagers des transports, les associations environnementales, ainsi que les institutions représentant le monde de l'agriculture et la profession agricole. Selon les territoires, une vingtaine à une trentaine d'acteurs a été invitée.

### Déroulement des ateliers

Les deux sessions d'ateliers se sont déroulées de la manière suivante sur les trois sites :

➤ **Session 1** - Expression des acteurs associatifs et des représentants de la profession agricole sur le projet et partage d'informations sur le ferroviaire et ses spécificités. La première session a été l'occasion de revenir sur les suites du débat public, sur le projet tel que présenté dans cette nouvelle phase de concertation et sur le dispositif de concertation proposé. Les participants ont également obtenu des précisions et ont fait part de leurs contributions et priorités.

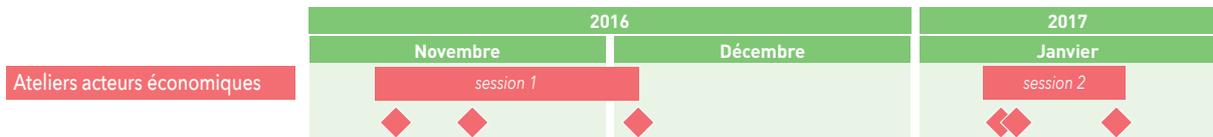
➤ **Session 2** - Échanges sur les besoins en matière de mobilité sur le territoire et travail sur les fonctionnalités nécessaires au projet. Cette seconde rencontre était consacrée à un temps de travail en groupe, il s'agissait d'exprimer les besoins de déplacements prioritaires sur le territoire à horizon 2030 et de les traduire en fonctionnalités pour le projet LNOBPL.

### Participation durant ces ateliers

Malgré une couverture assez large des invitations, SNCF Réseau a dû faire face à une participation nettement en dessous des attentes. Ainsi, les six réunions ont réuni au total une soixantaine de personnes. Le nombre de participants a été très variable en fonction des territoires, avec une forte mobilisation à Rennes, comparativement aux autres villes.

Il convient de préciser que les principales associations d'opposition au projet d'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes n'ont pas souhaité participer à cette étape complémentaire de concertation.

## Les ateliers avec les acteurs économiques



Comme les ateliers avec les acteurs associatifs, ils ont été répartis territorialement dans les trois métropoles (Brest, Rennes et Nantes) et se sont réunis deux fois chacun.

### Les participants aux ateliers

Le public invité était constitué des chambres consulaires, des comités de développement, des syndicats patronaux et de salariés, des conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux (CESER), des associations de développement économique... Une trentaine d'organismes pour chaque territoire a été invitée.

### Déroulement des ateliers

Ces ateliers se sont déroulés suivant une trame identique à celle des ateliers avec les acteurs associatifs et les représentants de la profession agricole :

➤ **Session 1** - Expression des acteurs économiques sur le projet et partage d'informations sur le ferroviaire et ses spécificités.

➤ **Session 2** - Échanges sur les besoins en matière de mobilité sur le territoire et travail sur les fonctionnalités nécessaires au projet.

Ils ont permis de créer des échanges directs entre les syndicats patronaux, les syndicats de salariés, les chambres de commerce et d'industrie ainsi qu'entre plusieurs autres acteurs du développement économique. Les participants présents ont pu exprimer leurs positions sur les mobilités au sein du territoire de projet et faire connaître les améliorations qui leur paraissaient nécessaires.

### Participation durant ces ateliers

Comme pour les ateliers acteurs associatifs et la profession agricole, une faible participation des acteurs économiques est à noter malgré la couverture assez large en termes d'invitation. Ainsi, les six réunions ont totalisé une soixantaine de participants. Le nombre de participants a été également très variable en fonction des territoires, avec toutefois une forte mobilisation des acteurs économiques à Brest, comparativement aux autres villes.

## Les rencontres avec les élus du territoire



Cinq réunions à destination des élus ont eu lieu durant cette phase de concertation complémentaire, soit une réunion par département du territoire de projet. Par ailleurs, le Conseil départemental d’Ille-et-Vilaine a invité SNCF Réseau à présenter son projet lors de deux réunions d’information complémentaires.

### Les rencontres départementales

Étaient conviés aux rencontres départementales avec les élus :

- les députés et sénateurs des territoires concernés ;
- les conseillers régionaux originaires du département concerné ;
- les conseillers départementaux ;
- les présidents des établissements publics de coopération intercommunale (pays, communautés de communes et d’agglomération) du département concerné.

Au total, plus d’une centaine d’élus a été invitée à chaque réunion.

### Les rencontres complémentaires en Ille-et-Vilaine

Elles ont été organisées dans deux communes situées sur le réseau ferroviaire structurant et en périphérie urbaine de Rennes : Montfort-sur-Meu sur la branche nord-ouest et Guipry-Messac sur la branche sud. De l’ordre de 130 maires de communes situées dans l’aire d’étude du projet étaient invités à s’informer et à s’exprimer sur le projet LNOBPL.

### Déroulement des rencontres

Toutes ces rencontres avaient une vocation informative : elles ont été l’occasion de présenter le projet, la démarche de concertation et d’échanger sur les objectifs et attentes en matière de déplacement sur le territoire. De plus, certains élus y ont exprimé des priorités pour le projet ou ont échangé sur des sujets connexes.

### Participation durant les rencontres

Les rencontres organisées à l’échelle des départements ont réuni une quinzaine voire une vingtaine de participants chacune. Concernant les deux rencontres situées dans le périurbain de Rennes, une vingtaine de participants a assisté à celle de Guipry-Messac et une trentaine de participants était présente à celle de Montfort-sur-Meu.

## Les rencontres organisées par les étudiants



Un dispositif spécifique a été mis en place par le maître d'ouvrage afin de mobiliser et faire participer un public jeune (de 16 à 25 ans) lors de cette concertation. Trois établissements ont répondu positivement à la démarche de SNCF Réseau : l'Institut de Géoarchitecture de Brest, l'École de Design de Nantes et l'Institut d'Études Politiques de Rennes. Ce dispositif répondait au besoin du maître d'ouvrage de s'adresser de manière appropriée à un public souvent peu présent lors de ses concertations. Il a été mis en place en accord avec les programmes pédagogiques des établissements.

Les trois formations ont d'abord participé à un temps de travail de deux jours. Ce travail préparatoire, animé par les étudiants en design de Nantes, permettait de donner aux étudiants des deux autres formations, les bases du dispositif qu'ils allaient devoir animer par la suite. *In fine*, il a engendré l'élaboration, la conception et la réalisation d'un processus complet de concertation. Et il a abouti à définir une méthodologie semblable à celle menée lors des ateliers citoyens en y intégrant des éléments ludiques pour mobiliser et faire participer un public jeune comme l'utilisation d'un jeu de société.

Au total, sept ateliers ont été organisés et animés par les étudiants.

### Ces rencontres et leur public

Les étudiants de Brest ont choisi de mettre en place un stand pour aller directement à la rencontre des jeunes de leur territoire dans leurs lieux de vie. Leur travail a consisté en des séries d'entretiens d'une dizaine voire une vingtaine de minutes avec des participants seuls ou en groupe lors de moments conviviaux centrés autour du jeu de société.

Quant aux étudiants de Rennes, ils ont opté pour des ateliers proches de leurs contributeurs. Après avoir disposé leurs interlocuteurs par table pour former de petits groupes restreints autour du jeu de société, ils ont interrogé les jeunes citoyens rencontrés sur les différents objectifs du projet.

Les deux groupes se sont attachés à rencontrer des jeunes aux profils diversifiés : ils ont dialogué avec des lycéens, des étudiants mais aussi des jeunes actifs.

### Participation durant les rencontres avec les étudiants

Les sept ateliers menés par les groupes d'étudiants mobilisés sur le projet ont conduit à interroger 137 jeunes sur l'ensemble du territoire. En détail, les étudiants de l'Institut de Géoarchitecture de Brest ont rencontré 84 jeunes et ceux de l'Institut d'Études Politiques de Rennes ont échangé avec 53 participants.

## La réunion de synthèse

Organisée le mardi 7 mars 2017 à Rennes, cette réunion a été l'occasion de :

- présenter à tous les participants les enjeux clés du projet LNOBPL et de la concertation selon les différents partenaires du projet ;
- rappeler en détail le processus de concertation et partager un premier retour d'expérience des citoyens et des étudiants ;
- présenter les premiers éléments saillants retenus par le maître d'ouvrage ;
- présenter la synthèse du garant de la concertation ;

➤ annoncer les étapes à venir pour la poursuite du projet LNOBPL.

90 personnes ont participé à cette réunion, dont des représentants des différents ateliers citoyens et des étudiants qui ont pu apporter leurs témoignages et leurs expériences de participation innovante.



## 2.2 Le dispositif de participation en ligne

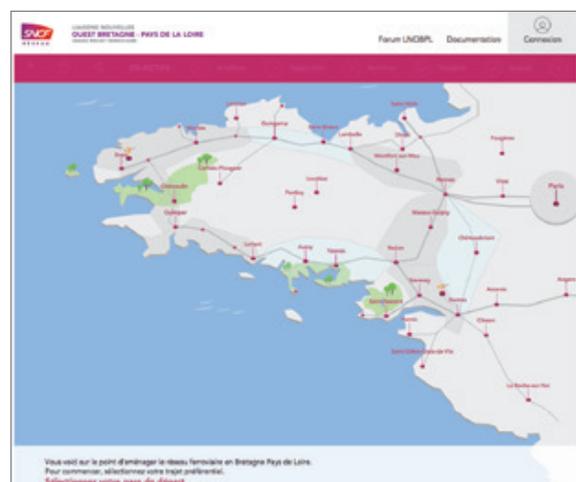
.....

### Le simulateur de scénarios

SNCF Réseau et ses partenaires ont souhaité développer un simulateur de scénarios, innovation digitale forte dans la démarche de concertation.

Mis en ligne en novembre 2016, et développé sous la forme d'un « serious game », ce simulateur de scénarios offrait l'opportunité à tous les participants de devenir, le temps de quelques minutes, « le chef de projet LNOBPL ». Chacun pouvait alors concevoir son propre projet LNOBPL, au regard des besoins de déplacements ferroviaires jugés prioritaires à l'horizon 2030. Par la confrontation des expressions de besoins aux solutions techniques possibles et leurs conséquences, l'utilisateur a pu conforter ses préférences.

Ce simulateur de scénarios constituait ainsi un véritable outil de pédagogie par l'expérimentation. En effet, les internautes pouvaient consulter les détails de chaque solution technique et, par conséquent, les résultats de l'ensemble des études disponibles sur le projet LNOBPL de façon simplifiée.



## La pédagogie sur les solutions techniques

La mise en place du simulateur représentait pour SNCF Réseau une évolution significative dans la manière d'aborder la présentation et l'information sur les solutions techniques proposées pour le projet par rapport à celles faites lors du débat public. Cela s'est traduit par :

- Un passage à une échelle plus fine : plutôt que de présenter des assemblages prédéfinis (trois scénarios avec des compléments), différents aménagements plus précis ont été proposés sur une carte de l'aire d'étude « découpée » en 6 secteurs.
- Une construction pas à pas : les utilisateurs du simulateur pouvaient constituer leurs propres assemblages de solutions (plus de 18 000 combinaisons étaient possibles) et construire ainsi leurs scénarios d'aménagement du projet.
- Une explicitation des solutions techniques par types d'aménagements : création de ligne nouvelle, modernisation, aménagement au plus proche de l'existant et aménagement capacitaire.
- Une pédagogie renforcée sur les apports de chaque aménagement en matière de gains de temps et de capacité sur le réseau mais aussi en termes

d'enjeux financiers et environnementaux.

- Une vision de l'atteinte ou non des objectifs du projet pour chaque scénario réalisé.
- Un éclairage sur l'intérêt socio-économique du scénario mais aussi sur le trafic attendu ou les émissions de CO<sub>2</sub> évitées par le report modal.

## L'usage du simulateur

Le simulateur était destiné à renforcer le dispositif digital en ligne afin d'illustrer, par des scénarios construits, les contributions adressées sur le forum. L'export était possible vers le forum en format imprimable et vers les réseaux sociaux facebook et twitter.

Outre son emploi dans le cadre du dispositif de participation en ligne, il a été utilisé lors des rencontres dans les gares pour le présenter et le tester avec les voyageurs. De même, le maître d'ouvrage y a recouru pour illustrer les besoins exprimés lors des dernières sessions d'ateliers citoyens et les aider à concevoir un ou plusieurs scénarios en fonction de leurs priorités.

Les éléments sur les usages du simulateur de scénarios sont développés dans la partie 3.



Le simulateur a été largement utilisé puisque 5 191 parties ont été jouées par les internautes. Certains d'entre eux ont fait la démarche de créer un compte. Ce faisant, ils pouvaient enregistrer leurs scénarios et ce sont 488 scénarios qui ont été enregistrés sur le simulateur. Quatorze d'entre eux ont été publiés, ils sont analysés plus précisément dans la suite de ce bilan conformément à ce qui été indiqué dans les règles d'utilisation de l'outil.

### Le forum participatif

Le forum participatif, accessible depuis le site du projet, permettait à chacun de s'exprimer selon les thématiques suivantes :

- le réseau entre les villes du territoire ;
- les liaisons entre Nantes et Rennes ;

- la desserte de l'aéroport du Grand Ouest ;
- l'accessibilité de la pointe bretonne ;
- les améliorations pour le futur ;
- les possibilités d'évolution à long terme du réseau ;
- le développement durable ;
- le dispositif de concertation ;
- autres thématiques.

Sur ce média, les internautes ont apporté leurs contributions en choisissant une ou plusieurs de ces thématiques et les ont territorialisées. Ils les ont parfois accompagnées d'un scénario ou d'un document complémentaire. Le forum leur fournissait également la possibilité de réagir aux contributions des autres contributeurs et de créer un dialogue avec le maître d'ouvrage qui a pu répondre aux questions.

Contributions : Thématiques Territoires Plus récentes Plus commentées Plus partagées

Rapprocher Brest de Quimper gain 16 minutes, Brest de Rennes gain 19 minutes, Nantes de Rennes gain 25 minutes, Quimper le 14/01/2017 0  7	Contribution de la FRSEA Bretagne à la concertation LNO-BPL deuxième partie le 27/02/2017 0  5	Contribution de la Chambre régionale d'agriculture de Bretagne le 28/02/2017 0  2
contribution conseil de développement Métropole et Pays de Brest le 21/02/2017 0  2	LNOBPL le 05/02/2017 0  2	Liaisons nord sud en Bretagne le 16/01/2017 0  1

## La participation sur le forum

Ouvert à partir d'octobre 2016, il a recueilli 88 contributions. Les contributeurs sur ce forum étaient principalement des citoyens mais des acteurs économiques et associatifs ainsi que des collectivités du territoire se sont également exprimés.

**88** contributions



↗ **57** provenant de 30 particuliers

↗ **31** provenant des acteurs ci-dessous

↗ Des acteurs de la société civile : Conseil de Développement de Brest, Confédération Générale des Travailleurs (CGT), Fédération Régionale des Syndicats des Exploitants Agricoles de Bretagne (FRSEA), Investir

en Finistère, Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Nantes Saint-Nazaire, Chambre d'Agriculture de Bretagne ;

↗ Une antenne locale d'un parti politique : Europe Écologie Les Verts (EELV) Bretagne et Pays de la Loire ;

↗ Des acteurs institutionnels : Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) de Bretagne et CESER Pays de la Loire, Brest Métropole, Groupe des élus du Rassemblement pour Brest, Montfort Communauté, un groupe d'acteurs finistériens comprenant le Département du Finistère, la Métropole de Brest et la CCI Métropolitaine Ouest Bretagne ;

↗ Des acteurs associatifs : Consommation Logement Cadre de Vie (CLCV) du Finistère, Nexus, Association des Usagers des Transports d'Ille-et-Vilaine (AUTIV), Association des Expropriés d'Ille-et-Vilaine (ADE 35), Association Logistique Transport Ouest (ALTRO).

## Documents complémentaires aux contributions de ces acteurs

Contributeur	Date de publication
CESER Bretagne	16/02/2017
EELV Bretagne et Pays de la Loire	21/02/2017
Conseil de Développement de Brest	21/02/2017
Association Nexus	21/02/2017
Association Nexus	22/02/2017
Montfort Communauté	23/02/2017
Investir en Finistère	23/02/2017
Association Nexus	27/02/2017
Association Nexus	27/02/2017
FRSEA Bretagne	27/02/2017
CCI Nantes Saint-Nazaire	27/02/2017

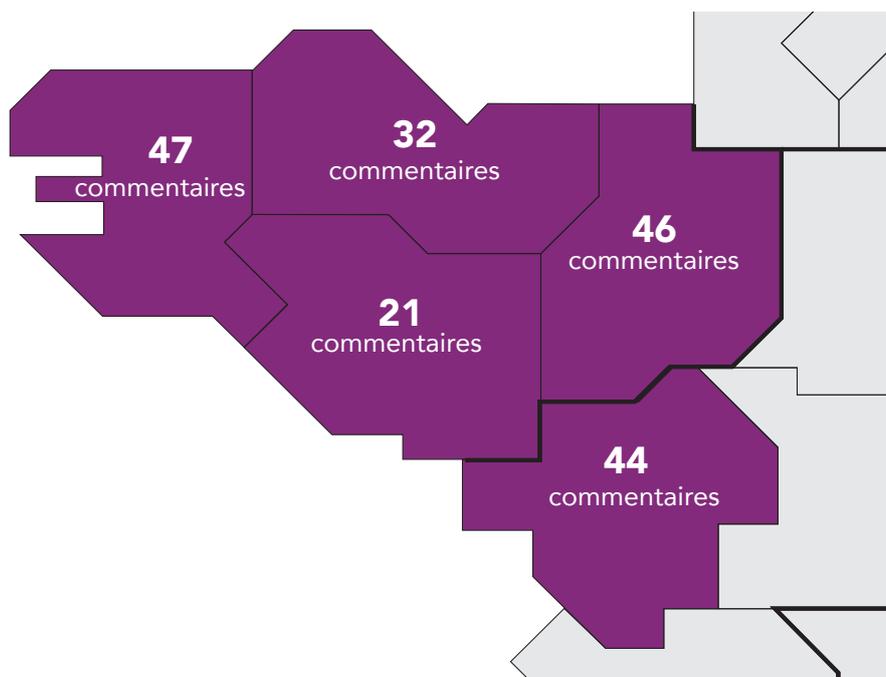
Contributeur	Date de publication
CESER Pays de la Loire	27/02/2017
Association des Expropriés d'Ille-et-Vilaine	27/02/2017
Association Nexus	28/02/2017
ALTRO	28/02/2017
Chambre d'Agriculture Bretagne	28/02/2017
Brest Métropole	28/02/2017
Département du Finistère – Brest Métropole – Quimper Cornouaille Ouest – Morlaix Communauté – CCI Métropolitaine Ouest Bretagne	28/02/2017

## Répartition des contributions selon les thématiques et les territoires

Les contributions et commentaires reçus ont été classés selon les neuf thématiques proposées sur le forum (par ordre décroissant) :



Un classement analogue a été réalisé selon les territoires :



## Les courriers et les mails

Forme de communication classique pour toutes les concertations, l'expression par mail ou courrier était possible, directement envoyé au maître d'ouvrage

ou au garant de la concertation. Des particuliers comme les participants aux ateliers pouvaient utiliser ces modes de communication pour s'exprimer. Au total, 25 contributions ont été reçues.

# 5

 par courrier


- 1 courrier de particulier ;
- 1 courrier d'association : association Nexus ;
- 3 courriers de collectivités ou de groupement de collectivités : Brest Métropole, un groupement composé de la Communauté d'agglomération Cap Atlantique et de la Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire (CARENE), et un groupe d'acteurs finistériens comprenant le Département du Finistère, la Métropole de Brest, la CCI Métropolitaine Ouest Bretagne, la Communauté d'agglomération Quimper Bretagne Occidentale, Morlaix Communauté et Lannion-Trégor Communauté.

# 20

 par mail


- 12 mails de particuliers ;
- 5 mails d'associations ou de collectifs d'associations : Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) Pays de la Loire, l'Association des Usagers des Transports d'Ille-et-Vilaine (AUTIV), association Nexus (2 mails) et un collectif d'associations membres de France nature environnement (FNE) composé d'Ille-et-Vilaine Nature Environnement (IVINE) et FNE Pays de la Loire ;
- 2 mails de chambres consulaires : la CCI Nantes Saint-Nazaire et la CCI Bretagne Ouest ;
- 1 mail du groupe d'élus « Rassemblement pour Brest ».

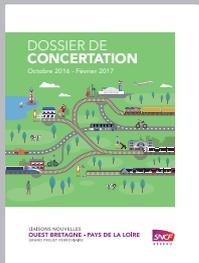
# Les chiffres clés

## L'information

Plus de **23 000**  
personnes informées  
sur le projet



**6 000**  
plaquettes de  
présentation



**500**  
dossiers de  
concertation



**1** site  
internet



**1** compte  
twitter



**8** vidéos  
thématiques

## La participation

Plus de **450** participants  
aux ateliers



**5** réunions  
avec les élus  
du territoire



**2** réunions  
d'information territoriales



**4** opérations de tractage  
et  
**4** rencontres en gare



**12** ateliers  
avec les **citoyens**



**6** ateliers  
avec les **acteurs  
associatifs**



**6** ateliers  
avec les **acteurs  
économiques**



**7** rencontres  
avec les **jeunes**



**1** réunion de **synthèse**

## L'expression



**5 191**  
parties sur le simulateur



**88**  
contributions sur  
le forum

# PARTIE 3

## LES CONTRIBUTIONS RECUEILLIES

Toutes les contributions recueillies ont été analysées et synthétisées dans ce bilan en fonction de sept catégories : les cinq objectifs du projet, les réflexions globales sur le coût et l'insertion du projet et les mesures d'accompagnement. Pour chaque objectif, sont présentées les fonctionnalités ou, à défaut, les niveaux d'offre ou de service souhaités, ainsi que les questions et thématiques qui ont parfois fait débat.

Dans le cadre de la définition des besoins et fonctionnalités précis pour le projet, des débats de fonds ont eu lieu concernant :

➤ **Les améliorations de vitesse et de fréquence** – Un débat s'est fait jour pour déterminer quel critère était prépondérant entre la vitesse (qui implique des gains de temps) et la fréquence (impliquant des gains de capacité).

Il est notamment né de l'implication de certains acteurs pour un modèle de transports du quotidien et pas seulement un modèle de rapidité. Cependant, le débat n'a pas été tranché et les acteurs ont, pour la plupart, souhaité un équilibre entre les améliorations de vitesse et de fréquence dans l'optique de parvenir à desservir les territoires intermédiaires tout en réduisant le temps de parcours entre les extrémités des lignes.

➤ **Les divergences géographiques** – Les différences ont été plus marquées entre les territoires qu'entre les différents types d'acteurs rencontrés, particulièrement lors des ateliers. Ainsi, le Finistère a axé ses demandes sur les gains de temps à réaliser pour renforcer l'attractivité du territoire tandis que pour les acteurs de l'est de l'aire d'étude, les demandes étaient plus contrastées et parfois moins enclines à la vitesse au détriment des fréquences et de la desserte fine.

➤ **Les évolutions à horizon 2030** – Qu'il s'agisse de l'aménagement du territoire ou des évolutions technologiques (développement des voitures électriques/hybrides, nouveaux modes de transport), des interrogations sur leurs conséquences sur le projet sont apparues compte tenu de l'horizon lointain de réalisation de ce dernier.



# 1

## Des réflexions transversales

---

### 1.1 Le coût du projet

---

Quelques contributeurs, essentiellement sur le forum, par courrier et par mail, se sont interrogés sur la viabilité financière du projet LNOBPL. Une sensibilité à la bonne utilisation de l'argent public a ainsi été largement exprimée.

Un premier débat a concerné le coût de la minute gagnée, de l'ordre de 100 millions d'euros sur ce type de projet ferroviaire. Ce coût, jugé très élevé, a été souligné sur les tronçons les plus à l'ouest du territoire où circulent moins de voyageurs. Plusieurs participants ont ainsi jugé que sur les relations à Paris, faisant l'objet d'améliorations importantes dans le cadre de la mise en service de la

LGV BPL, le gain de temps pouvait être plus limité dans un souci d'économie. Dans cette logique, l'objectif de 3 heures entre la pointe bretonne et Paris n'était pas à atteindre à tout prix. Ces contributeurs préconisaient de retenir les aménagements les moins ambitieux parmi toutes les solutions techniques proposées.

Faisant écho aux politiques d'arrêts des grandes lignes, un second débat a porté sur l'exigence de performance et de rentabilité du TGV pour concurrencer le covoiturage ou les transports aériens. La viabilité du modèle TGV demeurait une préoccupation régulière des contributeurs, le plus souvent chez les particuliers.

### 1.2 L'insertion du projet

---

Des inquiétudes ont été exprimées quant aux impacts territoriaux du projet avant tout par la voix des représentants des agriculteurs, notamment via la FRSEA Bretagne ou la Chambre d'agriculture de Bretagne. Ces organismes n'ont pas remis en cause le projet et ses objectifs mais ils souhaitent que, dans la recherche des solutions d'amélioration du réseau ferroviaire, soient au maximum préservés le foncier et les sièges d'exploitation agricoles. Ainsi, la profession agricole a affiché sa préférence pour la

modernisation des lignes existantes, lorsque cela était possible, pour éviter de créer de nouvelles lignes dont les impacts sur l'économie agricole ont été jugés plus importants (consommation de foncier notamment). Ces questions ont été également relayées via les courriers et mails reçus. De même, plusieurs élus locaux ont souligné leur vigilance actuelle et future sur les impacts fonciers et environnementaux que pourraient avoir les aménagements prévus dans le cadre du projet LNOBPL.



## L'usage du simulateur en ligne

La simulation en ligne a permis à chacun de s'approprier les solutions techniques disponibles pour le projet et d'élaborer son scénario. Ces différentes expériences de test et de jeu avec l'outil en ligne apportent deux éclairages à cette concertation :

- sur les trajets préférentiels les plus choisis, pour l'ensemble des simulations effectuées ;
- sur les données (notamment les fonctionnalités), pour les 14 scénarios publiés.

### Les trajets préférentiels

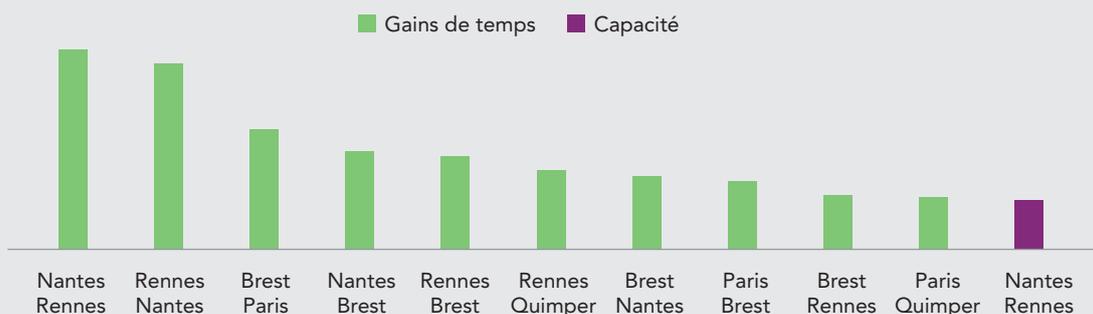
Pour chaque nouvel utilisateur, le simulateur proposait une phase de didacticiel pour se familiariser avec l'outil et de commencer par son trajet préféré. Lors de cette phase, les utilisateurs pouvaient choisir de retenir le critère « temps », le critère « capacité du réseau » ou les deux critères réunis afin de s'assigner un objectif d'amélioration.

L'histogramme, ci-dessous, présente les dix trajets préférentiels les plus

sélectionnés par les utilisateurs et le critère d'amélioration associé à ce choix.

En premier lieu, se dégage la relation Nantes-Rennes dans les deux sens et, en second lieu, la connexion de Brest aux principaux pôles : Paris, Nantes et Rennes. Ces relations sont considérées sous l'angle de la vitesse, celui de la capacité n'intervenant que très minoritairement sur la liaison Nantes-Rennes.

### Les 10 trajets préférentiels



## Les scénarios partagés

À la fin de la simulation, la possibilité était offerte à l'utilisateur d'accéder à un tableau de bord récapitulant les solutions choisies pour construire son scénario et permettant de visualiser, à travers divers indicateurs, leurs effets. Les scénarios produits pouvaient être publiés et ainsi être pris en compte dans ce bilan.

Ce sont 14 scénarios qui ont été publiés. Le tableau ci-après présente leurs caractéristiques : coûts d'investissement, fonctionnalités des solutions techniques proposées (temps gagné et capacité supplémentaire) sur chacun des secteurs et rentabilité socio-économique.

Les points saillants de l'analyse de ces scénarios sont les suivants :

➤ les scénarios proposés ont affiché un coût moyen de 4 600 M€<sub>CE01/2015</sub> (de 1 200 à 7 200 M€<sub>CE01/2015</sub>) s'inscrivant

dans la fourchette des scénarios présentés au débat public en 2014 (entre 3 100 et 5 500 M€<sub>CE01/2012</sub>) ;

➤ ils couvraient, dans leur grande majorité, les cinq objectifs du projet LNOBPL avec des niveaux de performance variables mais recherchant globalement des gains de temps et de capacité sur les différents axes concernés par le projet LNOBPL ;

➤ le secteur Brest – Quimper, secteur intégré dans les réflexions depuis le débat public, a recueilli des aménagements dans tous les scénarios ;

➤ seuls 20 % des scénarios proposés étaient dans la catégorie « à l'équilibre », à savoir une VAN (Valeur actualisée nette, par euro investi), reflétant l'intérêt socio-économique du scénario construit, comprise entre -0,2 et + 0,1, les autres étant négatifs.



## Tableau récapitulatif des 14 scénarios publiés à partir du simulateur de scénarios

Données fonctionnelles, de coût et de rentabilité socio-économique

Scénarios	Secteur de Brest-Plouaret			Secteur de Rennes-Lamballe			Secteur de Rennes-Redon			Secteur de Nantes-Redon			Secteur de Lorient-Quimper			Secteur de Brest-Quimper			Coût total M€ <sub>2015</sub>	Rentabilité VAN par € investi
	coût	capacité	temps	coût	capacité	temps	coût	capacité	temps	coût	capacité	temps	coût	capacité	temps	coût	capacité	temps		
1	600	++	-7	950	++	-10	2 200	++	-11	x	+	-9	-	-	1 200	++	-16	4 950	-0,2   +0,1	
2	900	++	-9	950	++	-10	2 200	++	-11	x	+	-9	-	-	1 200	++	-16	5 250	-0,2   +0,1	
3	600	++	-7	-	-	-	1 250	+	-11	-	-	-	-	-	850	++	-10	2 700	< -0,5	
4	1 200	++	-9	550	++	-3	750	+	-	1 100	+	-9	1 150	-	850	++	-10	5 600	< -0,5	
5	1 550	++	-11	950	++	-10	-	-	-	500	-	-8	1 150	-	1 050	++	-16	5 200	< -0,5	
6	600	++	-7	950	++	-10	1 250	+	-11	600	-	-8	-	-	1 200	++	-16	4 600	-0,5   -0,2	
7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 200	++	-16	1 200	< -0,5	
8	-	-	-	950	++	-10	-	-	-	-	-	-	-	-	650	++	-1	1 600	-0,5   -0,2	
9	900	++	-9	950	++	-10	2 200	++	-11	1 150	++	-	1 150	-	850	++	-10	7 200	-0,5   -0,2	
10	1 550	++	-11	950	++	-10	2 200	++	-11	x	+	-9	1 150	-	650	++	-1	6 500	-0,5   -0,2	
11	-	-	-	950	++	-10	2 200	++	-11	x	+	-9	-	-	850	++	-10	4 000	-0,2   +0,1	
12	600	++	-7	950	++	-10	1 250	+	-11	600	-	-8	-	-	1 200	++	-16	4 600	-0,5   -0,2	
13	1 550	++	-11	950	++	-10	-	-	-	500	-	-8	1 150	-	1 050	++	-16	5 200	< -0,5	
14	900	++	-9	950	++	-10	2 200	++	-11	1 150	++	-	-	-	850	++	-10	6 050	-0,5   -0,2	

Temps exprimé en minutes gagnées

Capacité simplifiée graduée de la manière suivante : (-) pas d'amélioration (+) amélioration faible ou modérée (++) amélioration importante



## 2

# Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne

---

Le rapprochement de la pointe bretonne de Rennes, Nantes et Paris a été un objectif partagé de façon transversale par les participants avec des ambitions contrastées. Tous ont noté l'éloignement des territoires de la pointe bretonne des métropoles de Nantes et de Rennes et a fortiori de Paris, bien que certains aient souligné la nette amélioration apportée par la mise en service de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire (LGV BPL) entre Le Mans et Rennes. Lors des ateliers comme sur les outils en ligne, cet objectif d'accessibilité s'est traduit par des besoins d'amélioration de la liaison à Paris, aux métropoles de Nantes et Rennes mais aussi des besoins intra-finistériens entre Brest et Quimper.

## 2.1 La liaison à Paris

---

Le renforcement de la liaison avec Paris a représenté un premier besoin d'accessibilité pour tous les acteurs. Le niveau d'ambition a cependant varié en fonction des acteurs concernés et de leur origine géographique notamment sur les gains de temps espérés à l'issue du projet.

### Temps de parcours

#### Des partisans d'un temps de parcours en 3 heures entre Paris et Brest/Quimper.

Ce sont, avant tout, les acteurs finistériens du monde économique (Investir en Finistère, Conseil de développement de Brest Métropole, CCI métropolitaine

Bretagne Ouest) et des grandes collectivités (Département du Finistère, Brest Métropole, Quimper Bretagne Occidentale, Morlaix Communauté, Lannion-Trégor Communauté) ainsi que les contributeurs sur le forum qui se sont exprimés sur le respect d'un objectif ambitieux de 3 heures, voire moins, pour les liaisons entre Paris et la pointe bretonne (Brest et Quimper). Cet objectif de temps de parcours a d'ailleurs souvent été présenté comme prioritaire par rapport aux autres par ces acteurs, souvent ancrés dans l'ouest de la Bretagne.

En atelier, les acteurs économiques finistériens ont identifié cet objectif de temps de parcours comme une priorité et ont mis en avant leur volonté de soutenir des aménagements « en Finistère » tendant vers cet objectif de vitesse.

Dans leurs contributions sur le forum, l'association CLCV (Consommation, logement et cadre de vie) du Finistère, le Rassemblement pour Brest et quelques particuliers ont également repris cet objectif des 3 heures tout comme les grandes collectivités et chambres consulaires de la pointe bretonne dans leurs envois postaux ou électroniques. À titre d'exemple, le Rassemblement pour Brest a souscrit à un gain de temps de trajet, grâce à la grande vitesse, qui permettrait de « répondre aux enjeux économiques et aux impératifs d'aménagement du territoire » et de relier Brest/Quimper à Paris en moins de 3 heures.

Enfin, une expression plus forte de l'atteinte des 3 heures est ressortie pour Brest, notamment en ateliers, même si de nombreuses contributions reçues ont insisté sur l'équité de traitement pour Quimper.

**Des partisans d'un temps compris entre 3h et 3h15.** D'autres participants à la concertation ont considéré que l'objectif de temps de 3 heures était symbolique et se sont satisfaits d'un temps de parcours compris entre 3h et 3h15.

Tous les ateliers avec les citoyens se sont prononcés pour un temps de parcours cible compris entre 3h et 3h15 entre Brest/Quimper et Paris à travers les scénarios élaborés, en notant que plus les citoyens étaient éloignés de Paris,

plus la demande de gain de temps était forte. Grâce à l'usage du simulateur, les citoyens ont, pour l'essentiel, retenu des aménagements améliorant significativement les temps de parcours entre Paris et le Finistère et côtoyant l'objectif des 3 heures. En conséquence, les solutions testées offraient des temps de parcours – pour les meilleurs temps journaliers – entre Paris et Brest de l'ordre de 3h05 à 3h10, et entre Paris et Quimper de 3h13 à 3h20. On notera, dans cette hypothèse, que les TGV sans arrêt à Rennes – circulant uniquement le vendredi entre Paris et la pointe finistérienne – tomberaient sous la barre des 3 heures.

Les acteurs économiques hors Finistère, ont également proposé des temps de parcours compris entre 3h et 3h15, jugeant à nouveau la pointe bretonne trop enclavée par rapport à la capitale nationale. De même, des échanges contradictoires entre les acteurs associatifs ont remis en question l'objectif quantitatif d'un temps de parcours de 3 heures. Certains acteurs du milieu associatif environnemental (Ille-et-Vilaine nature environnement, Côtes-d'Armor nature environnement et FNE Pays de la Loire) ont considéré que la desserte de la pointe finistérienne ne pouvait se résumer au seul enjeu de la vitesse mais qu'il fallait envisager la question de l'accessibilité ferroviaire dans son ensemble en incluant la fréquence ou le service.

**Un accord sur la possibilité d'un aller-retour possible dans la journée.** La possibilité de faire un aller-retour dans la journée dans de bonnes conditions a été citée comme importante à poursuivre par de nombreux contributeurs (citoyens, particuliers et associations dans les

courriers et mails et certains acteurs économiques). À terme, le besoin exprimé était de pouvoir réaliser facilement un aller-retour vers ou depuis la capitale en une journée – arrivée le matin à 9h, départ le soir autour de 18h –, quitte à supprimer la desserte de Rennes pour le premier et le dernier train, selon des acteurs économiques finistériens.

## Fréquence et desserte

**Un débat sur la desserte TGV entre Brest/Quimper et Paris.** Les avis ont divergé quant au nombre d'arrêts intermédiaires des TGV les plus rapides sur ces deux liaisons. Ces considérations sur la desserte TGV étaient avant tout motivées par la recherche d'une maximisation des gains de temps de parcours. À titre d'exemple, Investir

en Finistère préconisait trois arrêts sur le Paris-Brest tandis que les grandes collectivités finistériennes n'en retenaient que deux.

**Une demande d'augmentation des fréquences.** Le désenclavement de la pointe bretonne a aussi été exprimé par les contributeurs au travers de la question de la fréquence. Ainsi, dans la plupart des ateliers citoyens, une fréquence à la demi-heure en heure de pointe a été évoquée.

## Des propositions d'amélioration de l'offre ferroviaire

Lors des ateliers citoyens, les échanges ont permis de dégager un besoin d'une plus grande amplitude horaire, notamment pour pouvoir rentrer plus tard depuis Paris vers la Bretagne, favorisant ainsi l'aller-retour sur une journée.

## 2.2 La liaison aux métropoles de Nantes et Rennes

---

Quels qu'aient été le territoire d'origine et les acteurs concernés, la question de l'amélioration de la liaison entre la pointe bretonne et les capitales régionales a représenté plus qu'un sujet, un besoin, qui a fait l'objet de nombreuses contributions.

### Temps de parcours

Ils ont été définis notamment lors des ateliers menés avec les acteurs économiques, avec les jeunes interrogés par les étudiants et avec les citoyens. En détail, les temps de parcours exprimés pour les liaisons entre Brest/Quimper et Nantes et Rennes ont été les suivants :

➤ Brest – Rennes : entre 1h30 et 2h (avec une expression plus ambitieuse dans le Finistère).

➤ Brest – Nantes : entre 2h et 3h, avec une expression divergente entre acteurs économiques notamment Finistériens prônant un temps-cible compris entre 2h-2h15 et les citoyens en ateliers proposant un temps compris entre 2h30 et 3h.

➤ Quimper – Rennes/Nantes : entre 1h30 et 2h.

A noter que lors du travail avec le simulateur, les citoyens ont sélectionné les aménagements susceptibles de faire

gagner du temps pour les liaisons Nantes/Rennes – Pointe bretonne ramenant Rennes à moins d'1h40 de Brest – par les meilleurs TGV – et Nantes entre 2h50 et 3h10 de Brest en TER via Quimper. En effet, pour les citoyens de tous les groupes, la liaison naturelle entre Nantes et Brest passait par la Bretagne sud et non par Rennes.

### Fréquence et desserte

Peu d'expressions ont pu être recueillies sur les fréquences souhaitées. Ce sont les membres des ateliers citoyens qui se sont le plus exprimés à ce sujet en confirmant, lors de l'usage du simulateur, leur intérêt d'augmenter ces fréquences, en choisissant les solutions permettant à la fois des gains de temps et une augmentation de la capacité du réseau.

➤ Pour les liaisons Brest/Quimper à Rennes : une demande de fréquences sensiblement supérieures à leur niveau dans le service annuel 2017/2018 a été

formulée. En moyenne, ce sont 15 allers-retours quotidiens qui sont envisagés voire parfois 20 allers-retours.

➤ Pour les liaisons Pointe bretonne à Nantes : un besoin de davantage de fréquences a été émis sans précisions sur Nantes-Quimper et, pour Nantes-Brest, la fréquence souhaitée restait la même que celle envisagée en 2017/2018.

### Des propositions d'amélioration de l'offre ferroviaire

Deux besoins supplémentaires ont émergé sur l'ensemble de ces liaisons notamment de la part des acteurs économiques et des citoyens :

- une meilleure répartition des fréquences selon une plus grande amplitude horaire, le matin comme le soir, et des heures de pointe renforcées ;
- un plus grand nombre de trajets directs (sans correspondances), donc rapides.

## 2.3 La liaison entre Brest et Quimper

En 2014-2015, le débat public a mis en lumière le fait que l'accessibilité de la pointe bretonne se jouait aussi sur des améliorations intra-finistériennes. SNCF Réseau a donc intégré cet axe dans l'aire d'étude du projet et dans ses réflexions. Par conséquent, des solutions d'aménagement ont été étudiées et ont été intégrées dans le simulateur de scénarios. Les expressions ont été moins nombreuses sur cette liaison que sur celles évoquées précédemment et sont venues d'une partie seulement des participants.

Cependant, l'amélioration de cet axe a fait consensus parmi l'ensemble des acteurs interrogés notamment au titre de l'équité territoriale.

### Temps de parcours

Les finistériens, costarmoricens et morbihannais se sont positionnés en faveur des améliorations avec un plus haut niveau de performance. Le temps de parcours cible a été peu souvent précisé par les acteurs interrogés. Les

citoyens, lors de l'usage du simulateur, ont fréquemment retenu un temps de 50 minutes pour les trains sans arrêts, soit un gain de temps de 11 minutes. Tandis que l'association CLCV du Finistère souhaitait un temps de parcours de 45 minutes. C'était également le souhait du CESER Bretagne et de la CGT. Il convient de noter que les jeunes interrogés en Finistère se sont exprimés massivement pour obtenir des gains de temps sur cette ligne : plus du tiers des demandes de réduction de temps de parcours enregistrées par les étudiants de l'Institut de Géoarchitecture. Les citoyens, surtout ceux de l'Ouest, ont également souhaité ces améliorations.

### Fréquence et desserte

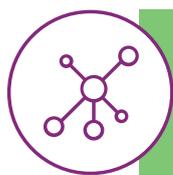
Le renforcement des fréquences sur l'axe Brest – Landerneau – Quimper a été souhaité, souvent par les mêmes acteurs que pour les temps de parcours. Un doublement de la fréquence en heure de pointe (1 train toutes les demi-heures permettant d'offrir 15 à 20 allers-retours par jour) a été proposé.

### Une liaison de maillage fin du territoire

**Améliorer la connexion avec l'aéroport de Brest-Bretagne.** Les acteurs économiques finistériens ont abordé l'objectif d'accessibilité de l'Ouest breton en évoquant la meilleure connexion aux transports collectifs et ferroviaires avec l'aéroport de Brest-Bretagne. Une proposition de la création d'une gare nouvelle, plus proche de l'aéroport, a été formulée.

**Améliorer la liaison vers le Sud Bretagne et Nantes.** Pour les contributeurs s'exprimant sur Brest – Quimper, cette ligne permettait la desserte fine du territoire, répondant par conséquent aussi à l'amélioration du réseau inter-villes. Cette question n'a pas été tranchée au cours des débats. Au-delà du lien entre les deux principales villes du Finistère, les aménagements permettraient aussi d'améliorer les performances des liaisons vers le Sud Bretagne voire Nantes.





## 3

## Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation des territoires

La desserte inter-villes, cadencée et rapide, représente un besoin exprimé sur l'ensemble des territoires interrogés. Sans systématiquement exprimer de fonctionnalités arrêtées, les participants ont mis en avant l'importance de renforcer les échanges sur le réseau principal.

### 3.1 L'amélioration des relations inter-villes

#### Les différentes liaisons inter-villes

##### Première dimension : le quadrilatère Rennes – Brest – Quimper – Nantes.

Toutes les relations entre ces quatre villes majeures du territoire ont été citées lors de la concertation. Les participants ont souligné l'importance d'améliorer les liaisons entre ces villes notamment au travers de l'objectif d'amélioration de l'accessibilité de la pointe bretonne et celui du rapprochement des deux capitales régionales.

Il convient de noter que la liaison Brest – Nantes a fait l'objet de débats quant à l'itinéraire le plus adapté, les participants des ateliers citoyens ou des rencontres organisées par les étudiants ont souvent opté par un passage par le sud du territoire via Quimper. Malgré les avantages d'un passage par Rennes (meilleur temps de parcours notamment, même si un changement de train est à

opérer) explicités par le maître d'ouvrage, les participants ont considéré que cette solution était « peu naturelle » et complémentaire à une liaison via le sud.

**Seconde dimension : la desserte des villes intermédiaires.** Pour les participants, les villes intermédiaires devaient bénéficier des améliorations permises sur les liaisons de ce quadrilatère Rennes – Brest – Quimper – Nantes. Les participants, en particulier les citoyens et les jeunes, appelaient de leurs vœux un développement plus important des trains régionaux et une meilleure desserte des gares du territoire. Différentes gares ont été citées telles que Morlaix et Saint-Brieuc sur la branche nord (Brest – Rennes), Vannes et Lorient sur la branche sud (Quimper – Rennes/Nantes), Châteaulin sur la verticale est (Brest – Quimper) ou encore Redon sur la verticale ouest (Nantes – Rennes). Ils souhaitaient à la fois une meilleure liaison entre villes

intermédiaires, capitales régionales et pointe bretonne mais également des liaisons plus fines entre les villes intermédiaires elles-mêmes.

### **Liaisons rapides et desserte fine**

#### **La politique d'arrêt des grandes lignes.**

Ce thème a généré une opposition, surtout sur le forum, entre ceux qui souhaitaient desservir la pointe bretonne depuis Paris le plus rapidement possible, et ceux qui désiraient que le parcours compte plus d'arrêts dans des villes plus petites pour assurer le maillage du territoire. Plusieurs particuliers ont affirmé que la prise en compte de villes petites ou moyennes (comme Redon ou Morlaix), sur les longs trajets, permettrait de mieux relier les villes bretonnes entre elles et aux

grandes métropoles. Tandis que d'autres n'ont pas souhaité prendre en compte ces villes estimant que cela ferait perdre tout l'intérêt et la rentabilité du TGV qui devait rester rapide et ne pas s'arrêter trop souvent.

#### **Le mixte des liaisons rapides et de la desserte fine.**

Pour les différentes liaisons évoquées, la distinction entre des trains directs et rapides aux horaires de travail (départ le matin à 8h ou 9h et départ le soir à 18h ou 19h) et des trains moins rapides mais desservant efficacement les territoires a été faite notamment par les acteurs économiques. Par exemple, entre Rennes et Brest ont été évoquées cinq dessertes intermédiaires en journée pour un temps de parcours plus long mais un équilibre des territoires pris en compte.

## **3.2 Le maillage fin avec les lignes situées en antenne**

---

Pour les participants, l'irrigation des territoires s'est inscrite non seulement dans la logique de renforcement des dessertes des villes et grandes gares du territoire mais aussi dans le maillage plus fin avec les lignes dites « en antenne » par rapport au réseau structurant. Outre les inquiétudes exprimées quant aux fréquences et à la desserte attendues sur ces lignes à l'horizon du projet LNOBPL, les contributeurs ont voulu souligner leur importance dans le maillage territorial et la nécessaire prise en compte de leur bonne connexion avec le réseau principal.

**Vers le Centre Bretagne.** La desserte ferroviaire du Centre Bretagne a été citée comme un axe d'amélioration par

certain contributeurs. Ils souhaitaient trouver des solutions alternatives aux axes Brest – Quimper et Rennes – Nantes qui permettraient aussi de desservir le Centre Bretagne. Ils pointaient l'existence de lignes ferroviaires vers Carhaix, Loudéac ou Pontivy, et questionnaient leur utilisation (les deux lignes Saint-Brieuc – Loudéac et Auray – Pontivy ne permettant que des circulations fret). Lors des débats au sujet de cette desserte lors des ateliers, la solution ferroviaire n'est pas apparue comme l'unique solution satisfaisante.

**Vers Saint-Nazaire.** L'importance des connexions avec Saint-Nazaire et son port a été plusieurs fois mise en avant par

différents contributeurs pour le transport de voyageurs comme de fret. Diverses solutions ont été introduites dans le débat :

- L'aménagement d'une « virgule de Savenay », proposée lors des ateliers avec les acteurs économiques, pour se diriger depuis Rennes vers Saint-Nazaire et la presqu'île guérandaise sans passer par Nantes.
- Le rétablissement d'un service sans rupture de charge étendu à Saint-Nazaire depuis Rennes via Nantes, évoqué par une association, la FNAUT Pays de la Loire.
- La meilleure articulation entre le réseau principal et la ligne Savenay

– Saint Nazaire avec une amélioration des fréquences et des temps de correspondance, retenue par différents particuliers.

**Vers les destinations touristiques.** Les acteurs économiques ont particulièrement été attentifs aux destinations touristiques argumentant sur l'intérêt de la prolongation de Nantes – Rennes vers Saint-Malo ou encore vers le Mont-Saint-Michel et proposant également de s'intéresser aux liens avec Lamballe ou Saint-Brieuc pour accéder ensuite aux côtes bretonnes.





## Rapprocher les deux capitales régionales **Nantes et Rennes**

---

Tout comme pour l'accessibilité de la pointe bretonne, le rapprochement des capitales régionales Nantes et Rennes a été un objectif partagé transversalement par les participants avec des ambitions souvent contrastées. De nombreux acteurs se sont accordés sur la nécessité de procéder à un véritable saut de performance sur cette liaison allant bien au-delà du service attendu après l'arrivée du cadencement dans le Grand Ouest en 2017/2018.

### 4.1 Les fonctionnalités de cette liaison

---

#### **Temps de parcours**

Le temps de parcours cible repris par l'ensemble des acteurs (associations, acteurs économiques, citoyens, contributeurs en ligne et acteurs institutionnels) s'est situé entre 45 minutes et 1 heure – il est d'1h15 en situation de référence. Le temps d'1 heure a été présenté comme un maximum au-delà duquel le projet ne serait pas pertinent. En effet, l'ambition d'effectuer le trajet entre 45 et 50 minutes est particulièrement ressortie des échanges.

Les acteurs associatifs et représentants de la profession agricole ont débattu de différentes approches pour relier les deux métropoles, certains jugeaient que la fréquence faisait la qualité du service tandis que d'autres se focalisaient sur une amélioration nette des temps de parcours.

De même, lors des tests avec le simulateur pendant les ateliers citoyens de Nantes/Rennes, Saint-Brieuc et Vannes, les aménagements permettant le saut de performance le plus important ont été systématiquement retenus, soit 25 minutes de gain de temps. En revanche, à Brest, la question de l'aménagement de l'axe Nantes-Rennes a été traitée sous l'angle de l'accessibilité du Finistère à la métropole nantaise et au futur aéroport du Grand Ouest : la solution retenue a été la ligne nouvelle de Nantes à Redon avec 9 minutes gagnées.

#### **Fréquence**

Concernant les fréquences offertes, il s'est dégagé un très net consensus pour concevoir un projet permettant d'offrir davantage de trains que l'offre de référence (1 aller-retour par heure pour

11 allers-retours par jour). La fréquence cible la plus reprise par de nombreux participants a été celle de trains à la demi-heure en heure de pointe.

Certains acteurs, notamment des citoyens et des acteurs économiques, ont esquissé des demandes de fréquences encore plus ambitieuses au quart d'heure en heure de pointe. Cette ambition a été partagée par des particuliers, des acteurs associatifs et économiques.

Pour les ateliers citoyens, le travail sur le simulateur de scénarios, a permis de mettre en exergue que les solutions retenues, ambitieuses en matière de gains de temps, permettaient de doubler les fréquences avec un train toutes les demi-heures en heure de pointe, sauf celles retenues à Brest.

## 4.2 Des points particuliers

### L'avenir des nœuds ferroviaires de Nantes et Rennes

Différents acteurs ont souligné l'importance de désaturer les nœuds ferroviaires rennais et nantais pour que ceux-ci ne deviennent pas des « points noirs » à terme. Ils représentaient, selon ces acteurs, un frein au développement d'une desserte structurante entre les deux métropoles. Des remarques ont donc été émises visant à mieux insérer la liaison au sein des deux agglomérations pour éviter la saturation à l'entrée des deux villes, pour améliorer la régularité et pour favoriser le report modal.

A titre d'exemple, des courriers et mails d'acteurs ont proposé la réalisation de quatre quais additionnels au sein de la gare de Nantes pour réduire les temps de parcours ou encore de créer une gare à Nantes-Malakoff afin de permettre des correspondances avec le tramway et le busway.

### La question du passage par Châteaubriant

Différents acteurs, principalement issus des ateliers associatifs ou élus (EELV Bretagne et Pays de la Loire, l'association Nexus, la CGT Bretagne et Pays de la Loire, etc.), se sont exprimés sur le passage éventuel de solutions techniques par Châteaubriant et non par Redon pour effectuer la liaison entre Nantes et Rennes. Une demande a été formulée pour que l'hypothèse d'un tel tracé soit à nouveau étudiée par des experts du transport ferroviaire, et ce, malgré l'analyse de l'expertise complémentaire déjà réalisée lors du débat public et la note de SNCF Réseau produite pour cette concertation.

Un acteur, la FNAUT, a appelé de ses vœux le développement des deux solutions car la ligne via Châteaubriant avait un rôle de desserte fine du territoire tandis qu'une ligne nouvelle via Redon répondait à des besoins de déplacements rapides entre les métropoles.



# 5

## Desservir le futur aéroport du Grand Ouest

La desserte ferroviaire performante du futur aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes est apparue pour beaucoup d'acteurs comme une condition essentielle de la réussite de l'infrastructure aéroportuaire. En effet, ils ont relevé la pertinence du mode ferroviaire par rapport à la route pour la connexion à l'aéroport notamment en matière de fiabilité. Cependant, quelques acteurs (particuliers et acteurs associatifs) n'ont pas souhaité s'exprimer sur cette desserte de par leur opposition ferme au projet d'aéroport en lui-même.

Il convient de noter que les besoins et fonctionnalités de cet objectif font fortement écho aux améliorations proposées sur Nantes – Rennes puisque la future gare se trouverait sur cet axe.

### 5.1 Les caractéristiques de la connexion à l'aéroport

**Une connexion rapide.** Les quelques expressions sur les temps de parcours, formulées au cours des échanges pendant les ateliers avec les acteurs économiques et les citoyens, ont été les suivantes :

- Nantes – aéroport du Grand Ouest : entre 15 et 30 minutes ;
- Rennes – aéroport du Grand Ouest : environ 30 minutes.

On notera que l'efficacité de la connexion a fait l'objet de davantage de contributions de la part des participants que la rapidité des temps de parcours. Ainsi, l'expression globale a été que l'ensemble de l'aire de chalandise de l'aéroport puisse être au maximum à plus ou moins 2 heures de celui-ci.

**Une connexion régulière.** Quant à la fréquence, des trains à la demi-heure voire au quart d'heure en heure de pointe venant de Rennes et Nantes ont été évoqués par quelques participants.

**Une connexion de qualité.** Il a été considéré, notamment durant les ateliers avec les citoyens, que la desserte devait être adaptée à l'offre aérienne future. Il s'agissait donc de permettre des correspondances pour Nantes mais aussi vers la Bretagne avec les horaires des vols tout au long de la journée en lien avec le fonctionnement de l'aéroport (amplitude horaire large et limitation des « trous » dans le service ferroviaire). Les caractéristiques de la desserte ont

également été précisées lors des ateliers citoyens de Vannes et Saint-Brieuc avec le souhait d'une connexion simple, « fluide » et, dans la mesure du possible, avec un minimum de rupture de charge. Dans le même temps, la définition de cette desserte, si elle est moins prégnante en Finistère, a fait l'objet de contributions au cours de l'atelier citoyen de Brest : les participants ont mis en avant la possibilité

d'accéder à une offre touristique plus large et complémentaire de celle aujourd'hui proposée par l'aéroport de Brest à Guipavas. Certains acteurs, comme la FNAUT, ont émis le souhait que la gare nouvelle puisse devenir également une véritable gare de territoire qui polariserait les voyageurs du nord de la métropole nantaise.

## 5.2 Le débat sur l'aéroport du Grand Ouest

Les doutes, voire parfois l'opposition quant à la réalisation de l'aéroport, n'ont pas permis d'engager un dialogue avec toutes les parties prenantes (en ligne comme en atelier) sur les fonctionnalités attendues de cette desserte. En effet, quelques acteurs comme FNE ont remis en question le projet même d'AGO, d'autres, notamment en Finistère, se jugeaient trop éloignés pour se prononcer.

Cette opposition a engendré des contributions proposant des solutions alternatives à l'objectif de desserte de l'AGO. Certaines ont désigné la desserte ferroviaire de l'aéroport actuel (Nantes Atlantique) comme plus prioritaire. D'autres, comme c'est le cas pour l'association Nexus, se sont portées sur des solutions Nantes – Rennes via Châteaubriant et non via Redon rendant complexe la desserte de l'aéroport.





## Dégager des possibilités d'évolution à long terme pour le réseau

---

Plusieurs participants ont insisté sur l'importance d'imaginer une réponse à l'augmentation forte de la population sur les territoires breton et ligérien, à l'horizon 2030 et au-delà, qui aggravera la congestion sur certaines portions du réseau et surtout sur les nœuds ferroviaires principaux de Nantes et de Rennes (gares et lignes en sortie de gare).

### 6.1 L'amélioration du périurbain

---

Question clé pour les habitants et acteurs des métropoles présents lors de la concertation, la desserte du périurbain de Nantes, de Rennes et, dans une moindre mesure, de Brest a été présentée comme un point important à intégrer aux réflexions sur le projet. L'amélioration de la fréquence a été perçue comme le point central pouvant concourir à une meilleure desserte des territoires périurbains. Une fréquence au quart d'heure en heure de pointe a été présentée comme un niveau de performance à atteindre à long terme.

Quelques acteurs associatifs ont nuancé et complété ces réflexions. En majorité, ils tenaient à souligner leur vigilance sur

l'engagement des acteurs publics sur cette question passant par la robustesse du réseau existant selon eux. Deux associations ont également rappelé le rôle que pourrait jouer l'infrastructure ferroviaire existante entre Nantes et Rennes via Châteaubriant pour répondre spécifiquement à des enjeux de desserte des territoires périurbains et intermédiaires.

Certains acteurs économiques sont parfois allés plus loin dans leurs expressions et se sont prononcés pour la naissance, à long terme, de navettes urbaines au cœur des métropoles avec un nombre de 30 allers-retours quotidiens.

## 6.2 L'anticipation de la saturation du réseau

La volonté d'amélioration des fréquences a également soulevé la question de la saturation des étoiles ferroviaires de Nantes et Rennes, observée en heure de pointe. Cette question a fait l'objet de réactions nombreuses de la part des élus des territoires notamment ceux rencontrés en Ile-et-Vilaine qui s'interrogent sur la lourdeur des travaux à engager pour parvenir à désengorger ces nœuds. Quelques contributeurs souhaitaient des réponses technologiques avec un coût

estimé moindre (informatique, rames plus capacitaires) pour pouvoir répondre à ces problématiques et ne pas nécessairement avoir recours à la création de lignes nouvelles.

Les interrogations sur la saturation concernaient également le fret : quelques acteurs ont ainsi pointé la nécessité de prévoir des sillons pour le fret ferroviaire, notamment entre le port de Brest et les principales plateformes logistiques.





## L'usage du simulateur lors des ateliers citoyens

En atelier, l'utilisation de cet outil a permis de confronter les besoins et fonctionnalités exprimées et les solutions techniques disponibles. Cela a conduit de nombreux participants à reconsidérer certaines solutions et à modifier ou conforter les fonctionnalités désirées.

### Le rappel de la démarche

Les ateliers citoyens se sont tous déroulés en trois sessions. Lors de la première session, les citoyens sont montés en compétence sur les sujets ferroviaires et sur les enjeux du territoire. Ils ont, durant la deuxième session, exprimé leurs besoins de mobilité sur le territoire et des fonctionnalités précises pour le projet. La troisième session a été consacrée à l'illustration des besoins et fonctionnalités exprimés lors de la deuxième séance via le simulateur de scénarios.

Dans ce cadre, les citoyens ont d'abord construit un scénario 1 qui correspondait le plus à leur expression de besoin, sans prendre en compte d'autres indicateurs. Par la suite, au fil des discussions et avec les indicateurs en main (coût, impact environnemental, indicateurs socio-économiques), ils ont ajusté ce premier scénario. Ils ont alors testé d'autres scénarios répondant mieux aux nouveaux objectifs qu'ils s'étaient fixés pour le projet, par exemple, de coûts ou d'équité territoriale.

### Les scénarios préférés

À la fin de la troisième session de chacun des quatre ateliers, un tour de table a été réalisé en demandant à chaque participant quel scénario il souhaitait retenir en priorité. Certains groupes ont montré clairement leur intérêt pour un scénario préféré, d'autres en ont retenu deux. Il convient de noter que ces scénarios ne représentaient pas une position définitive de la part des groupes mais bien l'illustration par les solutions techniques des principaux besoins et des

fonctionnalités exprimés et ajustés après discussion en séance.

Le tableau ci-après reprend l'ensemble des scénarios produits en atelier, les scénarios préférés étant surlignés. Ainsi, pour chaque scénario, on retrouve les fonctionnalités retenues sur les six secteurs aménageables (gain de temps et de capacité) et leur coût. À titre de comparaison, sont proposés leur coût global et leur rentabilité socio-économique.

## Tableau récapitulatif des scénarios réalisés en ateliers citoyens à partir du simulateur de scénarios

Données fonctionnelles, de coût et de rentabilité socio-économique et scénarios préférentiels

Scénarios Ateliers citoyens	Secteur de Brest- Plouaret			Secteur de Rennes- Lamballe			Secteur de Rennes- Redon			Secteur de Nantes- Redon			Secteur de Lorient- Quimper			Secteur de Brest- Quimper		Coût total M€ <sub>2015</sub>	Rentabilité VAN par € investi	
	coût	capacité	temps	coût	capacité	temps	coût	capacité	temps	coût	capacité	temps	coût	capacité	temps	coût	capacité			temps
NR1	900	++	-9	950	++	-10	2 200	++	-11	x	+	-9	-	-	850	++	-10	4 900	-0,2   +0,1	
NR2	900	++	-9	950	++	-10	1 150	+	-	x	+	-	-	-7	850	++	-10	5 000	< -0,5	
NR3	900	++	-9	950	++	-10	1 150	+	-	x	+	-	-	-	850	++	-10	3 850	< -0,5	
NR4	900	++	-9	950	++	-10	750	+	-	1 100	+	-9	-	-7	850	++	-10	5 700	-0,5   -0,2	
B1	1 550	++	-11	950	++	-10	2 200	++	-11	x	+	-9	-	-7	1 050	++	-16	6 900	-0,5   -0,2	
B2	900	++	-9	950	++	-10	-	-	-	1 100	+	-9	-	-	850	++	-10	3 800	-0,5   -0,2	
B3	600	++	-7	950	++	-10	-	-	-	1 100	+	-9	-	-	-	-	-	2 650	-0,2   +0,1	
SB1	600	++	-7	950	++	-10	2 200	++	-11	x	+	-9	-	-7	850	++	-10	5 750	-0,5   -0,2	
SB2	600	++	-7	950	++	-10	2 200	++	-11	x	+	-9	-	-	-	-	-	3 750	-0,2   +0,1	
SB3	1 200	++	-9	950	++	-10	1 250	+	-11	600	-	-8	-	-	850	++	-10	4 850	-0,5   -0,2	
V1	1 200	++	-9	950	++	-10	2 200	++	-11	x	+	-9	-	-	850	++	-10	5 200	-0,5   -0,2	
V2	600	++	-7	950	++	-10	2 200	++	-11	x	+	-9	-	-	650	++	-1	4 400	-0,2   +0,1	

NR = Nantes/Rennes – B = Brest – SB = Saint-Brieuc – V = Vannes

Temps exprimé en minutes gagnées

Capacité simplifiée graduée de la manière suivante : (-) pas d'amélioration (+) amélioration faible ou modérée (++) amélioration importante

## Un ajustement des besoins exprimés

Lors de l'usage du simulateur, ce sont les indicateurs de gain de temps et de coûts qui ont été les plus prépondérants, l'amélioration de la capacité du réseau n'était souvent retenue qu'en second pour déterminer un choix entre deux solutions techniques. Il est important de noter que le critère environnemental a fait l'objet d'un traitement spécifique dans le sens où, pour chaque groupe, quelques participants y restaient attentifs et mettaient ce critère en tension, dès qu'il s'avérait trop élevé, dans le choix d'une solution technique.

De plus, deux réflexions ont dominé dans l'aménagement des scénarios sur :

➤ Le coût – La question du coût de la minute gagnée a été relevée plusieurs fois afin de justifier l'abandon ou le choix d'une solution. Différents scénarios ont

été réalisés par les groupes notamment en souhaitant obtenir des scénarios correspondant à une situation rentable selon le critère socio-économique ou s'en approchant le plus possible. Cela a conduit à des scénarios dont la VAN par euro investi (reflétant l'intérêt socio-économique) était comprise pour les meilleurs d'entre eux entre -0,2 et +0,1, une zone de rentabilité peu négative voire positive.

➤ L'équité territoriale – Elle est apparue comme un critère prépondérant, motivant parfois des choix d'aménagement et des arbitrages, qui ont fait débat, au sein des différents ateliers. Cela a généralement conduit à des scénarios moins rentables selon le critère socio-économique.

En conclusion, ce travail, apprécié pour sa dimension pédagogique forte, a permis aux citoyens d'évaluer la faisabilité des demandes faites lors des sessions précédentes. Grâce aux différents indicateurs fournis, les citoyens ont constitué des scénarios qui réinterrogeaient les besoins et fonctionnalités qu'ils avaient exprimés auparavant (« Quelles solutions sommes-nous prêts à retenir pour répondre à nos besoins ? », « Devons-nous adapter nos besoins en conséquence ? »). Les scénarios préférentiels sélectionnés par les citoyens répondaient à l'ensemble des objectifs du projet démontrant la vision globale du projet LNOBPL qu'ont adoptée les citoyens au sein de chaque groupe d'où l'importance du coût et de l'équité territoriale. Le résultat précis de cette maturation dans l'expression des besoins est disponible dans la synthèse annexée à ce bilan.



## 7

## Mesures d'accompagnement du projet

De nombreuses contributions n'ont pas porté directement sur les cinq objectifs du projet LNOBPL. Cependant, les participants jugeaient ces éléments nécessaires à sa réussite à long terme. Ces mesures dites d'accompagnement contribueraient au report modal en faveur du transport ferroviaire, afin de désengorger le réseau routier déjà saturé dans certains secteurs.

### 7.1 Le service ferroviaire

#### Les horaires

La mise en cohérence des horaires avec les besoins des voyageurs a été une première mesure identifiée. Ainsi, il a été souligné que les horaires des trains devaient être mieux adaptés aux horaires de travail ou d'étude et que l'amplitude des horaires proposées devait être accentuée. En effet, l'amplitude horaire est vue comme un critère d'une meilleure adaptabilité et flexibilité du train aux contraintes de ses utilisateurs. De plus, des débats ont eu lieu sur la répartition quotidienne des trains : certains favorisant les trains en heures de pointe et d'autres souhaitant une plus grande répartition sur la journée, sans pour autant trancher cette question, les avis dépendant souvent du vécu en tant que voyageur.

#### Le prix

La majorité des participants – avant tout les associations, les acteurs de la profession agricole, les citoyens et les jeunes – s'est exprimée pour une politique de prix ferroviaire plus compétitive et lisible. Ces deux logiques ont été très régulièrement présentées concomitamment par les participants : ils expliquaient que si le train était souvent peu abordable pour eux, ils auraient souhaité parallèlement comprendre la logique de définition des tarifs. On peut toutefois noter que si les prix des billets de train ont été globalement perçus comme trop élevés, peu de réponses ont été apportées sur le niveau d'un « prix juste » pour un trajet en train. La question de la comparaison avec d'autres modes de transports aux caractéristiques différentes a été le point de repère principal (voiture essentiellement), sans que le coût global de ces autres modes n'ait été précisément connu.

## L'expérience voyageur, les services et le confort

Les services et le confort lors des trajets en train sont très clairement apparus comme prépondérants pour l'ensemble des participants. Ils ont mis en avant le fait que seule une qualité optimale du service dans son ensemble pourrait favoriser le report modal depuis la route vers le mode ferroviaire.

Ce confort se retrouvait à travers les services à bord des trains : l'accès au wifi et à des prises électriques à bord, mais aussi à travers le temps passé dans le train devenant plus « utile », les conditions de travail étant simplifiées. Certains citoyens ont d'ailleurs suggéré que ce confort à bord permettrait d'accepter des performances parfois moins ambitieuses en matière de temps de parcours.

Certaines associations ont nuancé cette « utilité » du trajet en train en soulignant que pour beaucoup d'emplois, le temps de trajet quotidien ne pouvait être transformé en temps de travail (emploi dans le commerce par exemple), ce qui devra être pris en compte. Les acteurs économiques, quant à eux, ont fait appel à la notion de « bouquets de services » afin de désigner les différents éléments pouvant améliorer l'expérience du voyageur et conduire à un report modal substantiel vers le train.

Les jeunes ont évoqué également leur expérience voyageur en dehors des trains notamment leurs expériences dans les gares en insistant sur le fait que la signalétique et les temps d'attente en gare devaient être mieux gérés particulièrement en période de crise.



## 7.2 Les connexions avec les autres modes de transport

### Une réflexion sur la multimodalité

Plusieurs acteurs ont insisté sur la nécessité de penser de façon multimodale. Il s'agissait, pour certains acteurs, de prendre en compte les différents aéroports du territoire et leur desserte dans le projet. Par exemple, Investir en Finistère a appelé à la création d'un pôle multimodal autour de l'aéroport de Brest – Bretagne pour favoriser la dimension métropolitaine de Brest, au profit également des territoires voisins. Pour d'autres, il s'est agi de prendre en compte dans les réflexions, les nouveaux modes de transport tels que le covoiturage, les bus dits « Macron » et l'auto-partage pour pouvoir proposer une offre ferroviaire compétitive. Par ailleurs, certains élus du territoire ont insisté sur les actions nécessaires à mener en matière de transport, en parallèle du projet LNOBPL, sur d'autres modes et à échéances plus proches que 2030.

### Des besoins d'intermodalité et de trajets porte-à-porte

L'expression de « temps global » de trajet a souvent été reprise par les acteurs pour manifester leur souhait que le temps porte-à-porte soit pris en compte. Elle incluait, de ce fait, le temps complet ferroviaire (y compris les temps de précaution et les temps de correspondances) mais aussi les temps d'approche. Cette notion supposait, pour les participants, de

penser au mieux les lieux d'intermodalité ferroviaire que sont les gares. Quelques participants ont évoqué le terme de PEM (Pôles d'échanges multimodaux) pour désigner ce besoin d'une meilleure intermodalité. Pour eux, il s'agissait de simplifier l'accès aux gares, tant en transports en commun que par la route ou via les modes doux pour pouvoir réduire les temps d'approche, mais aussi de minimiser les temps d'attente en recherchant les correspondances les plus efficaces possibles entre les différents modes. Les participants ont demandé, pour ce faire, de mettre en cohérence les horaires des différents modes de transports (TGV, TER, autocar) et d'assurer la lisibilité de ces horaires – l'arrivée du cadencement en 2017/2018 sur le territoire du projet répondra en partie à ces demandes –. Les correspondances étaient effectivement vécues comme un moment clé d'un voyage pour de nombreux participants rencontrés. Les difficultés lors d'un changement de gare notamment en région parisienne ou le temps de la correspondance (ni trop long, ni trop court) ont fait l'objet d'un consensus quant à leur amélioration pour le voyageur. Par ailleurs, des propositions ont été faites : repérage dans la gare, emport des bagages, accessibilité, etc. Une mesure d'accompagnement souvent reprise a été la mise en place d'une politique tarifaire « porte-à-porte » avec des billets uniques quand cela est possible.

## La mise en cohérence avec les futurs SRADDET

Il a été mis en avant à plusieurs reprises dans les échanges que la réflexion sur le projet LNOBPL était de nature à s'intégrer aux démarches des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Plusieurs acteurs associatifs et les élus ont insisté sur la nécessaire concertation à mettre en œuvre sur les territoires pour approfondir les réflexions sur les mobilités régionales ligériennes et bretonnes et pour mettre en cohérence le projet LNOBPL avec celles-ci.

À titre d'exemple, le CESER Pays de la Loire a jugé qu'un tel outil permettrait de « phaser » les étapes du projet, en fonction des besoins et du financement. Par ailleurs, les associations membres de FNE (France nature environnement) ont insisté, dans une contribution commune, sur le fait que le SRADDET, notamment breton, est susceptible de modifier le projet LNOBPL via ses cinq grands objectifs et qu'elles souhaitaient que les orientations prises à l'occasion des réflexions sur ces SRADDET soient effectivement intégrées au projet LNOBPL.

## 7.3 L'accessibilité du Grand Ouest

### Une dimension interrégionale

Les liens ferroviaires avec les autres régions ont fait réagir les participants. Certains comme les citoyens, jugeaient les correspondances à Paris rédhibitoires. D'autres souhaitaient que les améliorations permises par LNOBPL puissent bénéficier à d'autres liaisons que celle à Paris. Ce sont les liaisons entre l'aire d'étude du projet et le reste du territoire ligérien (Laval ou Angers) ainsi que le sud-ouest de la France (Bordeaux ou Toulouse) qui ont été le plus abordées. Pour le CESER des Pays de la Loire, par exemple, l'ouverture du Grand Ouest aux réseaux d'infrastructures de transports des régions limitrophes a été un enjeu très souligné. Il souhaitait ainsi une amélioration de la liaison Nantes-Bordeaux.

### Une dimension européenne

Certains acteurs ont insisté sur la dimension européenne d'une meilleure accessibilité du Grand Ouest. Entre autres, le CESER des Pays de la Loire a identifié l'ouverture aux réseaux nationaux/internationaux comme prépondérante. Brest Métropole a indiqué, pour sa part, que la desserte de l'Ouest Bretagne à grande vitesse était un enjeu stratégique. En effet, au-delà de la liaison à Paris, étaient visées les différentes interconnexions européennes.



# PARTIE 4

## LES ENSEIGNEMENTS

La concertation de l'étape complémentaire au débat public des Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire a constitué une étape charnière dans la vie du projet. Outre l'information des acteurs, du grand public et des voyageurs, cette concertation et le programme d'études qui l'a accompagnée avaient pour ambition de travailler plus en profondeur sur la définition du projet.

La concertation proposée par SNCF Réseau a été reçue positivement par les participants comme une nouvelle opportunité d'expression. Le passage, proposé par le maître d'ouvrage et ses partenaires, d'une comparaison de trois scénarios présentés au débat public à un travail sur une offre d'aménagements par secteurs, avec des solutions à assembler pour composer des scénarios, a été bien accueillie, notamment par le milieu associatif. De même, la présence des partenaires du projet à la majorité des ateliers a été appréciée par les participants.

Ainsi, le bilan de la concertation et le rapport du garant éclaireront le comité de pilotage sur le choix des fonctionnalités (par exemple sur les performances en matière de temps de parcours ou de fréquence) à retenir sur chacun des axes ferroviaires de l'aire d'étude. Cet éclairage contribuera à déterminer la feuille de route du projet et à dégager un ou des scénarios préférentiels pour la suite des études.

Cette partie détaille les enseignements que tire SNCF Réseau à la suite à cette concertation. Les enseignements sur le projet sont abordés en premier lieu et ceux sur la concertation en second lieu.

# 1

## Les enseignements pour le projet

---

### 1.1 La notoriété croissante du projet

---

Au total, la concertation a permis de toucher plus de 23 000 personnes, en direct ou par le site internet grâce aux campagnes d'information ciblées (site internet [www.ouest-france.fr](http://www.ouest-france.fr), campagne facebook...). L'information a pu être relayée auprès d'acteurs très divers tels que les jeunes, les voyageurs et les élus des territoires concernés.

Au terme de cette étape de concertation, le projet demeure encore peu connu du grand public sur un territoire vaste. Mais la mise en place d'un site internet dédié et pérenne constitue un socle permettant de disposer de toute l'information sur le projet. Les concertations à venir

permettront d'élargir l'audience sur le projet. Cela passera par des campagnes d'information en appui mais également par le relais dans les territoires des partenaires et des collectivités concernées.

En complément, les efforts sont à poursuivre quant à la mobilisation des acteurs économiques et associatifs. La concertation qui s'est achevée a révélé la difficulté d'impliquer ces acteurs sur le projet, sauf les acteurs économiques finistériens, dans une certaine mesure. L'horizon de réalisation encore lointain du projet constitue sans doute un frein.

### 1.2 Les éclairages notables sur le projet et ses fonctionnalités

---

L'opportunité du projet, exprimée au travers des cinq objectifs validés lors du débat public de 2014-2015, n'a pas fait l'objet de remise en cause au cours de la concertation. Les objectifs du projet ont été confortés par la très grande majorité des participants, même si on peut noter des divergences exprimées par quelques associations environnementales par rapport à deux objectifs :

- L'amélioration de l'accessibilité de la pointe bretonne qui, selon elles, ne peut se résumer aux seuls gains de temps (Paris – Brest/Quimper en 3h).
- La desserte de l'aéroport du Grand Ouest, qui traduit davantage une opposition au projet de plate-forme aéroportuaire en lui-même.

Aussi, les participants ont analysé le projet LNOBPL comme un projet global pour le territoire. Si une hiérarchisation des objectifs peut ponctuellement apparaître dans les échanges tout au long de la concertation, celle-ci ne correspond pas à une remise en cause d'un ou plusieurs de ces objectifs mais bien à des sujets jugés, à ce stade, prioritaires par rapport à d'autres.

### Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne

Cet objectif a largement été débattu en ateliers mais également dans le cadre des contributions adressées par courrier, par mail ou sur le forum. Un consensus s'est dégagé sur la nécessité d'améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne. Bien entendu, les attentes ne sont pas les mêmes suivant les territoires.

Par ailleurs, la concertation a corroboré le fait que l'amélioration de l'accessibilité de la pointe bretonne est plus large et diverse que la simple relation à Paris en 3 heures depuis ou vers Brest comme Quimper. Plus précisément, la concertation a fait apparaître les éléments suivants :

➤ **Liaison à Paris** : le besoin prioritaire est apparu comme la possibilité de faire dans de bonnes conditions un aller-retour depuis ou vers Paris sur la journée avec une arrivée à 9h et un départ à 18h environ. Pour l'essentiel des participants, un temps de parcours en semaine compris entre 3h et 3h15 pour un TGV avec 2 ou 3 arrêts permettrait d'y répondre – les acteurs économiques et collectivités finistériennes affichant leur volonté d'un service en 3h.

➤ **Liaison avec Nantes et Rennes** : son amélioration a fait l'objet d'un large consensus auprès de tous les publics concertés quels que soient les territoires. Toutefois, les expressions ont demeuré contrastées dans les ambitions tant en temps de parcours qu'en niveau de fréquence. Les éléments suivants ont, néanmoins, fait consensus :

- Brest – Rennes, de 1h30 à 2h et 15 à 20 allers-retours par jour ;
- Brest – Nantes, de 2h30 à 3h, sans expression du niveau de fréquence ;
- Quimper – Rennes, de 1h30 à 2h et 15 à 20 allers-retours par jour ;
- Avec des services étendus et plus de trains rapides.

➤ **Liaison Brest-Quimper** : son amélioration au-delà du programme de travaux prévu en 2017 a fait l'objet d'une large expression, principalement en Finistère, mais a aussi été citée par les autres participants au motif de l'équité territoriale. Il s'est dégagé, en synthèse, l'expression suivante en termes de service : un temps de parcours cible de 50 minutes et une fréquence à la demi-heure en pointe. Cette liaison représente un enjeu tant en matière de maillage fin du territoire pour les transports du quotidien, que pour ce qui est de l'amélioration des liaisons intervilles Brest – Quimper (domicile-travail / professionnel) et, plus largement, Brest – Bretagne Sud – Nantes.

Enfin, en lien avec les problématiques de la desserte fine du Finistère, la question de l'accessibilité ferroviaire de l'aéroport de Brest Bretagne pour son aire de chalandise a été soulevée par les acteurs économiques finistériens.

## Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation des territoires

Cet objectif a été débattu de manière transversale pendant la concertation, le maillage des grandes villes de l'aire d'étude étant souhaité. Mais à ce stade, aucune fonctionnalité précise ne s'est dégagée en dehors de celles exprimées pour les objectifs d'amélioration de l'accessibilité de la pointe bretonne et de rapprochement des capitales régionales Nantes et Rennes.

Les débats ont surtout mis en évidence la difficulté d'assurer des dessertes rapides pour les territoires éloignés et la nécessité de desservir les territoires intermédiaires. Au-delà des liaisons entre métropoles, et de ces métropoles avec Paris, il ne faut pas oublier les connexions des villes moyennes aux métropoles et à Paris.

On notera l'expression assez forte en Bretagne de la nécessaire amélioration des liaisons nord – sud. À ce titre, les axes Brest – Landerneau – Quimper et Nantes – Redon – Rennes jouent un rôle prépondérant sur le réseau ferroviaire principal.

## Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes

L'amélioration de l'axe Nantes – Rennes a fait l'objet d'un large consensus pendant la concertation. Elle a été abordée dans une moindre mesure dans le Finistère, bien que chacun reconnaisse le faible niveau actuel de performance de l'axe. Les expressions sur le niveau de performance attendu sont contrastées même si un socle se dégage.

Ainsi, il apparaît nécessaire d'offrir un temps de parcours ferroviaire entre Nantes et Rennes inférieur à 1 heure pour être compétitif vis-à-vis de la route et garantir la pertinence du projet. L'essentiel des expressions se révèle même plus ambitieux avec un temps de parcours souhaité entre les deux métropoles de 45 à 50 minutes.

En ce qui concerne le nombre de dessertes, une augmentation sensible de la fréquence (maximum d'1 train par heure permis par le réseau en 2018) a été exprimée de manière très consensuelle. Il résulte de la concertation la volonté affichée d'une fréquence au minimum à la demi-heure en heure de pointe, celle-ci apparaissant comme le critère prépondérant pour les associations environnementales et d'usagers.

La concertation et les éclairages fournis par SNCF Réseau ont, en outre, pu montrer que les niveaux de performance attendus pour cette liaison régionale structurante n'étaient pas atteignables par un scénario d'aménagement de l'axe Rennes – Châteaubriant – Nantes. Il n'en demeure pas moins que cet axe permet d'assurer la desserte fine du territoire vers les deux capitales régionales, et, qu'à ce titre, il s'inscrit en complément du réseau principal. SNCF Réseau a pu indiquer que la ligne Rennes – Châteaubriant fera l'objet, à très court terme, d'études techniques pour garantir sa pérennité.

## Desservir le futur aéroport du Grand Ouest

Cet objectif étant intimement lié à la réalisation de la plateforme aéroportuaire, la question de sa desserte ferroviaire a soulevé quelques débats, mais il s'agissait le plus souvent de l'expression d'une opposition au projet d'aéroport du Grand Ouest (AGO). Même si, pour beaucoup de participants (citoyens et jeunes notamment), des doutes subsistent sur la réalisation effective de l'AGO, un consensus apparaît en cas de réalisation de l'aéroport, sur la nécessité d'assurer sa desserte ferroviaire pour toute son aire de chalandise. Peu d'expressions ont été recueillies quant au niveau de performance attendu. On soulignera, toutefois, la mention des temps de parcours suivants :

- Nantes – AGO de 15 à 30 minutes.
- Rennes – AGO en 30 minutes.
- L'ensemble de l'aire de chalandise accessible en 2 heures.

Par ailleurs, au cours des ateliers notamment avec les citoyens, la qualité de la connexion avec l'AGO a été soulignée : amplitude horaire importante, liaisons sans correspondance.

## Dégager des possibilités d'évolution du réseau à long terme

Plusieurs participants ont souligné l'importance de cet objectif compte tenu de la forte augmentation démographique à venir sur le territoire d'étude, principalement dans les métropoles et les villes côtières.

Beaucoup s'accordent sur la nécessité d'anticiper les solutions à mettre en place sur les futures zones de congestion du réseau, à savoir les branches périurbaines des étoiles de Nantes et de Rennes dans le cadre du projet. Néanmoins, les expressions sur le développement de l'offre ferroviaire périurbaine ont été assez peu nombreuses en dehors de quelques citoyens métropolitains (Nantes, Rennes et Brest) et acteurs associatifs et économiques. La majorité d'entre eux a souligné que davantage de trains, donc de fréquences en heures de pointe, était l'objectif principal à poursuivre, certains allant jusqu'à proposer un service de navettes périurbaines de 30 AR/j.

La piste des améliorations techniques et technologiques a été jugée moins onéreuse par quelques associations par rapport aux solutions lourdes proposées (mise à quatre voies ou sections de lignes nouvelles). SNCF Réseau a pu expliciter, dans ses présentations que, du fait de la variété des régimes de circulation des trains (rapides, omnibus, semi-directs) et du quasi-achèvement de la modernisation du réseau principal, il n'y avait aucune possibilité de développement des circulations de trains à long terme dans les zones les plus denses, sans passer par des solutions infrastructurelles lourdes telles que présentées.

La saturation du réseau peut également concerner, le cas échéant, le fret ferroviaire. Quelques acteurs économiques et associatifs ont exprimé le souhait que le développement de l'offre voyageurs ne se fasse pas au détriment des trains de marchandises.

## 1.3 Des questions transversales structurantes pour le projet

---

Au-delà des cinq objectifs du projet qui ont été au centre des échanges, trois points généraux et structurants pour le projet ont également été abordés au cours de la concertation.

### Le coût du projet

Le coût du projet a été jugé important par quelques acteurs, mais surtout par les citoyens qui découvriraient le ferroviaire. Le coût de la minute gagnée, de l'ordre de 100 millions d'euros en moyenne, a permis d'ouvrir le débat sur le rapport coût/efficacité. Ainsi, les critères d'évaluation proposés dans le simulateur de scénarios (financiers, socio-économiques, environnementaux) ont permis d'objectiver les propositions d'aménagement et *in fine* les besoins.

Pour beaucoup, compte tenu de la rareté de l'argent public, le critère de rentabilité socio-économique s'est révélé prépondérant dans la hiérarchisation des besoins ou la limitation de certaines ambitions. Mais la notion d'équité territoriale a également été partagée, davantage dans le Finistère, tempérant ainsi la seule recherche d'optimisation de la rentabilité socio-économique.

### Le prix du trajet

En complément des améliorations sur le réseau permettant de réduire les temps de parcours et d'augmenter le nombre de trains sur les secteurs les plus chargés, la majorité des participants a souligné l'impérieuse nécessité d'offrir des prix lisibles et compétitifs. Bien que

ceux-ci ne relèvent pas de SNCF Réseau, les contributeurs y voient un facteur prépondérant d'attractivité du mode ferroviaire par rapport aux autres modes. Si la concertation n'a pas pu définir plus en détail des principes de tarification, il apparaît nécessaire de garder une grande vigilance sur ce point tout au long de la conception du projet, même si la tarification finale du billet relève des transporteurs et des autorités organisatrices de transport.

### L'insertion territoriale et les impacts fonciers

La question de l'insertion territoriale est apparue sous l'angle des impacts fonciers, notamment agricoles. La profession agricole, bien représentée au sein des ateliers mais aussi par le biais de contributions écrites, a souligné la nécessité de préserver au maximum le foncier dans le cadre de l'élaboration du projet LNOBPL. Au cours de la concertation, SNCF Réseau a pu étayer les avantages et inconvénients des différentes solutions techniques : l'amélioration du réseau existant (relèvements de vitesses, rectifications de courbes, ajouts de voies) s'avère également consommatrice de foncier avec souvent moins de marges de manœuvres en matière d'évitement que dans le cas d'une section de ligne nouvelle.

Le projet étant encore en stade très amont, il s'agira dans les étapes d'études ultérieures d'évaluer plus finement et de manière concertée les impacts environnementaux et agricoles des différentes solutions techniques suivant les secteurs.

## 1.4 Des mesures d'accompagnement jugées nécessaires

### La nécessaire vision multimodale

Différents acteurs se sont exprimés au cours de la concertation sur la vision globale d'aménagement du territoire dans laquelle s'intègre le projet LNOBPL. Ils s'interrogent sur sa mise en cohérence avec d'autres projets structurants du territoire, surtout en Bretagne, et *in fine* avec les futurs schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Certains acteurs associatifs ont d'ailleurs rappelé leur vigilance quant à l'intégration des orientations des deux SRADDET breton et ligérien dans la mise au point du projet LNOBPL.

De même, l'intermodalité a été un sujet particulièrement repris, partagé et débattu lors des ateliers. Certains participants, notamment des membres des ateliers citoyens, ont rappelé qu'une intermodalité efficace concourrait autant à la réussite du projet que les gains de temps ou de fréquence sur le maillon ferroviaire. À l'occasion de la concertation, SNCF Réseau a pu exposer l'actuelle politique de mise en place de Pôles d'Echanges Multimodaux sur le territoire breton. Les participants ont également demandé que les différents modes de transport soient mieux connectés (correspondances efficaces et services intégrés comme la politique tarifaire ou la gestion des bagages), certains insistant sur la nécessité d'avoir une réflexion porte-à-porte.

En outre, l'articulation du projet LNOBPL, qui se concentre sur le réseau principal, avec le réseau ferré secondaire est apparue comme un point d'attention pour les acteurs associatifs et les particuliers. Ils souhaitent que les gains de fréquence et de temps puissent être répercutés sur le réseau secondaire avec notamment des « correspondances fluides ».

### L'amélioration de l'expérience voyageur

Outre la prise en compte du trajet global réalisé par les voyageurs, c'est l'expérience du déplacement ferroviaire de chacun qui a été valorisée lors des ateliers et par les contributions écrites. Pour la plupart des expressions relevées, cette expérience voyageur passe surtout par une amélioration du confort en gare et à bord des trains (prises électriques, wifi à bord, etc.). Ces éléments ont été évoqués comme permettant de faire accepter des performances un peu moins ambitieuses notamment en matière de temps de parcours.

# 2

## Les enseignements pour la concertation

Dans les dispositifs d'information et de participation mis en place au cours de la concertation, certains outils ou modalités employés représentaient des innovations ou des nouveautés pour SNCF Réseau ou pour le projet. Les présents développements s'attachent à présenter les principaux enseignements à retenir pour la poursuite de la concertation sur le projet.

### 2.1 L'efficacité de l'information ciblée et de la diversité des canaux

En complément de l'information par des médias traditionnels (télévision, radio et presse écrite), SNCF Réseau a pris le parti de cibler le dispositif sur :

- le principal site d'information généraliste couvrant l'aire d'étude, à savoir [www.ouest-france.fr](http://www.ouest-france.fr) ;
- l'utilisation des réseaux sociaux (Twitter et Facebook) ;
- la rencontre des voyageurs dans les principales gares de l'aire d'étude.

Sur le site [www.ouest-france.fr](http://www.ouest-france.fr), tous les articles écrits par la rédaction web sur le projet tout au long de la concertation ont été réunis au sein d'un e-dossier. Ce format, accompagné de bannières renvoyant vers le site internet du projet, apparaît très intéressant dans une logique de capitalisation de l'information média, en miroir de la concertation qui se déroule sur des temps longs. Il est à noter

également que la mise à la une de certains articles ont eu un impact sensible sur la fréquentation du site internet du projet [www.lnobpl.fr](http://www.lnobpl.fr).

L'utilisation des réseaux sociaux a permis de continuer à faire connaître le projet avec des retours contrastés suivant le support. Le compte Twitter du projet recueille encore peu d'abonnés, malgré la diffusion régulière d'actualités pendant toute la concertation. En revanche, la campagne d'information sur Facebook, renvoyant sur le simulateur de scénarios, s'est avérée particulièrement efficace au regard des centaines de commentaires reçus et de l'augmentation importante de la fréquentation du site internet du projet. Ces campagnes d'information ciblées sur les réseaux sociaux ont démontré leur intérêt dans l'accompagnement de la concertation pour diffuser l'information. Pour la suite, la création d'une page

Facebook dédiée au projet semble nécessaire pour accroître la visibilité.

Enfin, les rencontres dans les principales gares et le tractage (remise de plaquettes) ont permis de toucher directement les voyageurs concernés par le projet. Cependant, le temps disponible des voyageurs demeure assez court. En effet, la gare est un lieu de passage

et ne permet qu'une action informative. Pour SNCF Réseau, il apparaît important de poursuivre l'implication des voyageurs dans le cadre des prochaines concertations, en diversifiant notamment les actions possibles à leur rencontre.

## PICS DE FRÉQUENTATION SUR LE SITE INTERNET GRÂCE À L'INFORMATION DIGITALE



## 2.2 La difficulté de mobiliser certains acteurs

Pour pallier la faible mobilisation de certains acteurs, évoquée en première partie des enseignements pour le projet, il est nécessaire d'envisager des pistes d'amélioration.

Pour les élus, l'implication des partenaires dans la mise en place des réunions d'information territoriale à destination des maires en Ille-et-Vilaine a permis d'avoir une mobilisation plus importante.

Pour les acteurs économiques et les associations, des modalités complémentaires sont à prévoir pour

entretenir et développer leur mobilisation, peut-être également en dehors des phases de concertation. On notera, toutefois, que la participation en Finistère des acteurs économiques et celle des représentants de la profession agricole sur l'ensemble des ateliers a été constante et forte tout au long de la concertation.

De même, des efforts devront être poursuivis sur les dispositifs en ligne notamment le forum thématique qui n'a pas atteint les niveaux espérés.

## 2.3 Les apports importants du simulateur

La mise en ligne du simulateur simplifié de scénarios a été saluée par de nombreux utilisateurs. Cet outil a constitué la principale innovation de SNCF Réseau dans le cadre de la concertation. Il a ainsi permis de :

➤ **Faciliter la compréhension du projet avec des éléments graphiques simples** : visualisation schématique des solutions techniques et du réseau concerné, approche par indicateurs lisibles, etc.

➤ **Expliciter les solutions techniques étudiées** : plutôt que de consulter l'important fonds d'études techniques, il est proposé aux utilisateurs de voir en quelques minutes les enjeux et solutions techniques sur chaque secteur d'aménagement et de disposer des principaux critères d'évaluation synthétisés.

➤ **Questionner les expressions de besoins en matière de temps de parcours et de fréquence** au regard des indicateurs fournis pour les solutions disponibles (coût, environnement, capacité, socio-économie).

➤ **Objectiver la comparaison des scénarios élaborés** au regard des indicateurs proposés.

Cependant, la prise en main de l'outil demandait une certaine implication : une première partie pouvait durer 15 à 20 minutes et une phase de test était nécessaire afin de pouvoir utiliser pleinement l'outil. Un cheminement plus précis pour accompagner l'internaute dans l'élaboration d'un scénario serait nécessaire pour que l'outil puisse être encore plus utilisé en ligne.



En ateliers, ces problèmes ont pu aisément être palliés puisque le maître d'ouvrage pouvait répondre directement aux participants et faciliter l'utilisation de l'outil. Le simulateur y a démontré toute son efficacité pédagogique et d'aide à la maturation de la réflexion. Les citoyens, au cours des troisièmes séances d'atelier, ont pu formuler des fonctionnalités très précises et argumentées sur le projet grâce au simulateur, grâce à un travail

itératif de co-construction de plusieurs scénarios différenciés qui ont servi de support à la discussion.

Cet outil devra être adapté pour les prochaines étapes de concertation. Son usage est envisagé par le maître d'ouvrage pour poursuivre ses efforts en matière de pédagogie sur le projet et d'interactivité avec les participants à la concertation.

## 2.4 L'intérêt indéniable de la démarche en ateliers

La démarche en ateliers conduite lors de cette concertation avait pour but de compléter le format en réunions publiques adopté lors du débat public. Elle a favorisé les échanges en profondeur avec le maître d'ouvrage sur le projet et la concertation, la réinterrogation des besoins de mobilité des acteurs sur le territoire, la précision des fonctionnalités attendues pour le projet. C'est le dispositif d'ateliers citoyens qui a été, de loin, générateur des contributions les plus abouties et les plus argumentées.

La première session d'ateliers a proposé à tous les citoyens de monter en compétence sur le projet, c'est-à-dire de comprendre les enjeux du territoire et d'appréhender les principaux leviers du fonctionnement du ferroviaire pour pouvoir développer un argumentaire pendant la concertation. Les citoyens ont été invités, pendant la deuxième session, à s'exprimer sur leurs besoins de déplacement et de mobilité sur l'aire d'étude du projet. Les demandes qui en ont émergé ont permis de cibler des fonctionnalités attendues.

Et au cours de la dernière session, avec l'usage du simulateur et l'accompagnement du maître d'ouvrage, les citoyens ont ajusté les fonctionnalités exprimées lors de la session précédente en fonction des résultats obtenus. Deux critères ont prévalu : l'atteinte de meilleurs niveaux de rentabilité socio-économique ou d'équité territoriale.

Par ailleurs, cette modalité de concertation a été plébiscitée par les participants. Interrogés oralement ou via des questionnaires d'évaluation remis à la fin de la démarche, les citoyens se sont dits satisfaits d'avoir « *appris beaucoup de choses* » sur le projet et les enjeux du ferroviaire, « *vu le nombre d'éléments à prendre en compte* » dans ce type de projet avant de se prononcer et « *d'avoir pu contribuer en tant que citoyen* ». Il est donc important de souligner les vertus pédagogique et citoyenne de la démarche engagée, qui va au-delà du projet LNOBPL.



## Les suites de la concertation

La gouvernance du projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire est assurée par un Comité de pilotage associant l'État, les régions Bretagne et Pays de la Loire, les cinq départements concernés (Côtes-d'Armor, Finistère, Ille-et-Vilaine, Morbihan et Loire-Atlantique), les trois métropoles (Nantes, Rennes et Brest) et SNCF Réseau.

Le présent bilan de la concertation et le rapport du garant constitueront avec le débat public de 2014, la décision de SNCF Réseau du 21 mai 2015, les études préalables au débat public, les études complémentaires au débat public, un outil d'aide à la décision pour le Comité de pilotage au terme de l'étape complémentaire au débat public. Celui-ci arrêtera les fonctionnalités et le ou les scénarios préférentiels d'aménagement retenus pour la poursuite du projet LNOBPL.

Puis, sur la base de ces différents éléments, l'État rendra une décision ministérielle sur la suite qu'il souhaite donner au projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire.

# ANNEXES

- Glossaire
- La décision de SNCF Réseau du 21 mai 2015
- Le courrier de demande de nomination d'un garant par SNCF Réseau à la CNDP et la décision de nomination de M. Alain Radureau par la CNDP
- La charte de la concertation
- Le tableau reprenant l'ensemble des ateliers et rencontres
- La liste des invités aux ateliers
- La liste des articles publiés sur le projet
- La synthèse des expressions en fonction de chaque modalité de concertation

Les autres documents cités dans ce bilan et susceptibles de concourir à la bonne compréhension du présent bilan sont accessibles sur le site internet du projet LNOBPL ([www.lnobpl.fr](http://www.lnobpl.fr)) ou sur demande auprès de SNCF Réseau.

## Glossaire

**Aire de chalandise :** Pour un équipement comme un aéroport, il s'agit de la zone d'attraction de ses passagers. L'aire de chalandise est souvent exprimée en temps de parcours pour accéder à l'équipement (territoire situé à moins de 2h par exemple).

**Axe :** Espace structuré par une ou plusieurs infrastructures de transport reliant une ou plusieurs agglomérations. Exemple : l'axe existant Rennes – Brest qui dessert des agglomérations comme Saint-Brieuc et Morlaix.

**Cadencement :** Organisation des circulations de trains à intervalles réguliers et répétitifs, pour une destination et des arrêts intermédiaires donnés. Par exemple, la ligne étant cadencée, les départs se font à 16h30, 17h30, etc. et les arrivées dans chacune des gares ont lieu également toutes les heures à la même minute : 18h12, 19h12, etc.

**Capacité d'une ligne :** Nombre de trains qu'il est possible de faire circuler sur une ligne sur une période donnée.

**CE 01/2012 :** Conditions économiques de 2012.

**CE 01/2015 :** Conditions économiques de 2015.

**Desserte :** Nombre et nature des arrêts dont bénéficie une gare ou une ligne.

**Fonctionnalité ;** Service qu'un projet de ligne ferroviaire permet de rendre (fréquence de passage des trains, temps de parcours, vitesse, desserte, correspondances à assurer, etc.).

**Intérêt socio-économique :** L'intérêt socio-économique du scénario est synthétisé ici dans la valeur actuelle nette (VAN) par euro investi. Il représente la somme des avantages et des inconvénients qui ont pu être monétarisés, c'est-à-dire convertis en euro (tels que les

gains de temps et de service pour les usagers du train, les émissions de CO2 et le report modal de la voiture vers le train, le coût d'exploitation et de maintenance du réseau ferroviaire), et la rapporte au coût du scénario.

**Intermodalité :** Utilisation successive de plusieurs modes de transport lors d'un même trajet. Par exemple, pour rejoindre son lieu de travail depuis son domicile, on peut utiliser d'abord la marche à pied, puis un bus pour rejoindre la gare, puis le train, puis un tramway et enfin la marche à pied.

**Ligne à Grande Vitesse (LGV) :** Ligne ferroviaire dont les caractéristiques techniques permettent la circulation de trains à grande vitesse (jusqu'à 320 km/h actuellement). Elle se distingue des lignes classiques qui ne permettent pas d'atteindre des vitesses supérieures à 220 km/h.

**Maillage :** Action de relier entre eux des éléments d'un ou plusieurs réseaux (réseau ferroviaire, réseau de transports collectifs, par exemple) de manière à constituer un réseau organisé et connecté pour faciliter les déplacements d'un point à un autre du territoire. Plus un réseau est maillé, plus il est performant.

**Maître d'ouvrage :** Personne morale pour laquelle un ouvrage est construit. SNCF Réseau est maître d'ouvrage du projet présenté dans ce bilan de la concertation. Le maître d'ouvrage remplit une mission d'intérêt général et détermine les objectifs de l'opération et les besoins que celle-ci doit satisfaire. Il s'assure de la faisabilité et de l'opportunité du projet, et définit le processus de réalisation.

**Pays :** Un pays est une entité administrative présentant une cohésion géographique, économique, culturelle ou sociale, à l'échelle d'un bassin de vie ou d'emploi. Dans le cadre de la concertation complémentaire, une analyse du territoire du projet LNOBPL

a été réalisée. Elle se décline en 29 fiches territoires : une par « pays ».

**Pôle d'échange multimodal (PEM) :** C'est un lieu d'articulation des différents modes de transport : la marche, les deux-roues, les transports en commun, le train, les taxis, etc. Le pôle d'échanges multimodal est pensé comme une plate-forme vers laquelle tous les moyens de transports convergent.

**Report modal :** Il s'agit du transfert d'une partie du trafic voyageurs ou de marchandises d'un mode de transport, généralement la route, vers un mode de transport plus respectueux de l'environnement.

**Ripage de courbes :** C'est un mode d'intervention sur le réseau existant visant à améliorer la vitesse de la ligne en redressant les courbes pour permettre un passage plus rapide des trains. Les ripages de courbes peuvent être effectués dans les emprises ferroviaires quand ils sont minimes et en dehors si ils sont plus conséquents.

**Service sans rupture de charge :** C'est une relation en transport en commun (bus, tramway, métro, train...) entre deux arrêts sans correspondance au cours du trajet.

**Shunts :** C'est un mode d'intervention sur le réseau existant visant à améliorer la vitesse de la ligne en construisant des barreaux de ligne doublant une section de ligne existante peu performante pour permettre un passage plus

rapide des trains. Par nature, les shunts sont réalisés en dehors des emprises ferroviaires existantes.

**Sillon :** Capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné, c'est-à-dire la période durant laquelle une infrastructure donnée est affectée à la circulation d'un train. Le sillon est équivalent au créneau dans le transport aérien.

**Situation de projet :** Situation future dans laquelle le projet est considéré comme mis en service.

**Situation de référence :** Situation future dans laquelle aucune modification n'a été apportée par rapport à la situation actuelle. La différence entre la situation de projet et la situation de référence permet de mesurer les effets supposés du projet. La situation de référence diffère de la situation actuelle par la prise en compte des évolutions prévisibles du contexte à l'horizon étudié (par exemple réalisation d'autres projets, augmentation de la population).

**SNCF Réseau :** Etablissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) gestionnaire et propriétaire du réseau ferré national. Il est issu de la fusion de Réseau ferré de France, de la Direction des circulations ferroviaires et de SNCF Infra au 1er janvier 2015.

## La décision de SNCF Réseau du 21 mai 2015

6 juin 2015

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Texte 91 sur 106

# Avis et communications

## AVIS DIVERS

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

### **Avis relatif à la conclusion du débat public et décision du maître d'ouvrage du 21 mai 2015 sur le projet ferroviaire de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL)**

NOR : DEVT1512719V

Le conseil d'administration de SNCF Réseau,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-13, L. 121-13-1, R. 121-11 et R. 121-12 ;

Vu la décision n° 2014/02/LNOB-PL/1 de la Commission nationale du débat public sur l'organisation d'un débat public sur le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire publiée au *Journal officiel* du 19 janvier 2014 ;

Vu le compte rendu présenté par le président de la commission particulière du débat public et le bilan établi par le président de la Commission nationale du débat public en date du 26 février 2015 ;

Vu le plan « Investir pour la France » du 9 juillet 2013 et le rapport de la commission « Mobilité 21 » du 27 juin 2013 faisant figurer le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire dans la liste des grandes infrastructures à étudier ;

Vu le Pacte d'avenir pour la Bretagne du 13 décembre 2013 ;

Vu le contrat de plan Etat-région 2015-2020 des Pays de la Loire du 23 février 2015 ;

Vu le contrat de plan Etat-région 2015-2020 de Bretagne du 11 mai 2015 ;

Considérant sur l'axe Nantes-Rennes que :

- au-delà des travaux de modernisation de l'infrastructure existante qui vont être entrepris dès le second semestre de 2015, l'amélioration de la liaison Nantes-Rennes apparaît être une nécessité pour un grand nombre de participants ;
- l'objectif de desserte de l'aéroport du Grand Ouest a été peu abordé compte tenu du débat concernant le projet de plate-forme aéroportuaire ;
- l'expertise complémentaire diligentée par la Commission nationale du débat public sur la liaison Nantes-Rennes sans desserte de l'aéroport du Grand Ouest a :
  - mis en évidence qu'une option par Châteaubriant d'un coût équivalent aux scénarios débattus ne dispense pas des améliorations nécessaires par Redon pour les liaisons entre Rennes et Quimper notamment ;
  - proposé des options alternatives s'appuyant sur les solutions techniques des scénarios soumis au débat, qui présentent un intérêt socio-économique ;

Considérant sur les améliorations du réseau principal de Bretagne que :

- les apports de la ligne à grande vitesse Bretagne Pays de la Loire sur le service ferroviaire prévu en 2017 étant encore mal connus du grand public, il a été difficile de faire émerger les besoins à l'horizon 2030 ;
- le débat public a mis en exergue, au-delà des différentes actions de modernisation de l'infrastructure existante menées au cours des dernières années, la nécessité de mieux définir l'objectif d'amélioration de l'accessibilité de la pointe bretonne en termes de service ferroviaire (gains de temps, fréquence, nature de relations) et les conditions pour atteindre trois heures de temps de parcours sur les relations entre Paris et Brest-Quimper, les solutions pour y parvenir n'ayant pas fait consensus ;
- l'objectif de renforcement du réseau inter-villes et de maillage des territoires par des dessertes rapides et performantes, bien que reçu favorablement, n'a pu être défini avec précision ;

Considérant de façon plus générale que :

- la Bretagne et les Pays de la Loire se caractérisent par une forte attractivité liée au dynamisme démographique de leurs pôles urbains et de leurs littoraux ;
- le débat public a mis en évidence la nécessité de dégager et de préserver des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant sa capacité au sein des principales agglomérations (voyageurs et fret) ;
- le débat public a mis en lumière la priorité à accorder à court terme à la modernisation du réseau et la nécessité d'inscrire le projet dans une vision plus globale ;

Considérant sur les scénarios et les fonctionnalités du projet que :

- aucun des trois scénarios, tels qu'ils ont été présentés au débat, ne s'est dégagé comme la réponse évidente et partagée à l'ensemble des enjeux identifiés :
  - le scénario mauve répond à l'attente de modernisation du réseau existant, mais a reçu peu d'adhésion en raison de son faible rapport coût-efficacité ;
  - le scénario bleu a été soutenu par une majorité de participants, mais certains redoutent des effets sur l'équilibre est-ouest du territoire ;
  - le scénario vert est revendiqué essentiellement par les territoires du Centre-Bretagne, mais il est rejeté par les territoires contournés et jugé trop cher par beaucoup ;
- le débat public a introduit la question de la vitesse de conception (de 200 à 320 km/h), et les problématiques de fonctionnement des nœuds de Nantes et de Rennes ;
- le débat public a permis de partager les enjeux environnementaux et que les acteurs se sont prononcés pour la recherche d'un scénario de moindre impact environnemental ;
- la question de l'impact sur le foncier, notamment agricole, a été prégnante ;
- le conseil général de l'environnement et du développement durable a constaté la faible résilience du projet aux incertitudes (croissance économique, coûts d'investissement...) :
  - seul le scénario bleu est susceptible de présenter des solutions rentables pour la collectivité ;
  - le débat public a montré la sensibilité des acteurs à l'importance de l'enjeu du financement dans un contexte contraint de ressources financières publiques ;
- les participants au débat se sont largement exprimés en faveur d'un développement du fret ferroviaire,

Décide de la poursuite des études du projet ferroviaire de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire par une étape complémentaire au débat public sur la base des orientations suivantes :

1. Améliorer les performances de l'axe Nantes-Rennes par :
    - l'atteinte d'un temps de parcours et d'une fréquence performants pour permettre un report modal significatif :
      - en recherchant les synergies avec l'amélioration vers la Bretagne Sud depuis Rennes et Nantes ;
      - en intégrant la thématique de la desserte de l'aéroport du Grand Ouest ;
    - en étudiant différents paramètres, notamment des vitesses de circulation de 200 à 249 km/h pour optimiser le fonctionnement du service ferroviaire entre les deux nœuds ;
    - l'accroissement de la capacité et de la qualité de service des nœuds de Nantes et de Rennes pour favoriser le développement des trains du quotidien vers l'Ouest ;
  2. Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne :
    - en approfondissant cet enjeu, au-delà du seul objectif des trois heures avec Paris, à travers :
      - une évaluation plus précise des besoins de déplacements sur les relations intra et inter-régionales entre les principales villes et avec les autres régions ;
      - la prise en compte la grille horaire 2017 comme socle pour imaginer les services possibles à l'horizon 2030 (nombre d'arrêts intermédiaires, positionnement horaire, fréquences offertes...);
    - en recherchant le meilleur rapport coût-efficacité des solutions possibles sur le réseau ;
  3. Mettre en perspective le projet LNOBPL au sein des politiques de transport et de mobilité en Bretagne et Pays de la Loire :
    - en inscrivant le projet LNOBPL dans une vision globale et intégrée de l'évolution du réseau ferroviaire articulée avec les autres modes de transport ;
    - en contribuant avec l'Etat et les collectivités locales à une réflexion intermodale sur l'aire d'étude, en cohérence avec les futurs schémas régionaux d'aménagement et de développement durable des territoires ;
  4. Approfondir lors de cette étape complémentaire les sujets suivants :
    - l'analyse détaillée de la capacité sur la base de la grille horaire 2017 pour déterminer les perspectives de saturation (infrastructure et matériel roulant) des axes Rennes-Brest, Rennes-Quimper, Nantes-Rennes-Quimper et de développement possible des transports du quotidien ;
    - les besoins de mobilités et de services associés intégrant la logique de porte-à-porte et la recherche de solutions innovantes au sein de l'aire d'étude ;
    - les aménagements sur les axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper répondant aux conditions d'amélioration de l'accessibilité de la pointe bretonne retenues ;
    - les leviers d'action pour dégager une rentabilité économique du projet pour la collectivité ;
    - les conditions de l'équilibre économique du projet et de son exploitation future (en identifiant les conditions de son financement par les acteurs publics et de sa soutenabilité financière par le Groupe public ferroviaire) ;
- En étudiant notamment :
- des aménagements de type lignes nouvelles et améliorations au plus proche du réseau existant dans la continuité des opérations de modernisation effectuées en recherchant les vitesses les plus adaptées à l'optimisation du service ferroviaire ;

- l'évaluation du risque environnemental et les conséquences en termes de coûts dans les zones à enjeux (vallée de la Vilaine notamment) ;
- les conditions d'insertion du projet aux abords des zones urbaines pour anticiper avec les collectivités concernées, les mesures conservatoires envisageables ;
- les impacts du projet sur l'agriculture et l'économie agricole ;
- les trafics et bilans socio-économiques selon les nouvelles méthodologies, les hypothèses de cadrage en vigueur et la prise en compte des évolutions de la mobilité à long terme, en prenant en compte les nouvelles offres susceptibles de concurrencer le mode ferroviaire ;
- l'impact et les enjeux d'une vision programmatique du projet LNOBPL dans le cadre des actions prévues dans les contrats de plan Etat-régions et le grand plan de modernisation du réseau ;
- les effets induits sur le fret ferroviaire ;

5. Mener les études de l'étape complémentaire au débat public sous l'égide d'un comité de pilotage associant l'Etat, les autorités organisatrices des transports régionaux et les principales collectivités territoriales participant au financement des études, et déployer un dispositif d'information et de concertation permettant d'associer les différents acteurs et le public à la mise au point du projet ; le fonctionnement de ce dispositif sera encadré par une charte et un garant dont la désignation sera demandée à la Commission nationale du débat public.

## Le courrier de demande de nomination d'un garant par SNCF Réseau à la CNDP

92, avenue de France  
75648 Paris CEDEX 13  
TÉL : +33 (0)1 53 94 30 00 - FAX : +33 (0)1 53 94 38 00



Paris, le **22 JAN. 2016**

Le Président

Monsieur Christian LEYRIT  
Président de la Commission Nationale  
du Débat Public  
244 boulevard Saint-Germain  
75007 PARIS

Monsieur le Président,

Le débat public qui s'est déroulé du 4 septembre 2014 au 3 janvier 2015 a permis à toutes les sensibilités de s'exprimer sur les objectifs du projet ferroviaire de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL). Celui-ci a confirmé l'opportunité d'améliorer à long terme les performances du système ferroviaire à l'ouest de Nantes et de Rennes, tout en faisant apparaître la nécessité de préciser les fonctionnalités du projet ainsi que les choix techniques et les hypothèses qui permettent de construire des scénarios.

Dans sa décision du 21 mai 2015, publiée le 6 juin 2015 au Journal officiel de la République française, le Conseil d'administration de SNCF Réseau a décidé la poursuite des études du projet LNOBPL par une étape complémentaire au débat public. Cette décision a été actée lors du comité de pilotage qui s'est tenu le 10 juin 2015. SNCF Réseau souhaite conduire cette étape en faisant en sorte que concertation et compléments d'étude s'alimentent mutuellement.

Les études exploratoires et les études préalables au débat public ont éclairé le champ des possibles afin de moderniser le réseau ferroviaire ouest et ainsi retenir les solutions les plus pertinentes pour la mise en place des scénarios proposés au débat public. S'y sont adjointes des expertises complémentaires réalisées à la demande de la CPDP. L'étape complémentaire décidée par SNCF Réseau doit permettre l'actualisation de ces études ainsi que la réalisation des compléments nécessaires pour répondre de manière plus précise aux questions posées pendant le débat.

Par ailleurs, la décision du 21 mai dernier a acté le déploiement d'un dispositif d'information et de concertation permettant d'associer les différents acteurs et le public à la mise au point du projet, encadré par une charte ainsi qu'un garant désigné par la CNDP. Le dialogue à engager lors de cette étape complémentaire au débat public doit permettre de préciser les fonctionnalités du projet et de parvenir au choix du scénario le plus partagé avec les acteurs socio-économiques et le public.

\*SNCF Réseau exploite les coordonnées de ses correspondants dans une base de données ayant pour unique finalité la gestion et le suivi des courriers. Vous disposez auprès de SNCF Réseau d'un droit d'accès et de rectification aux informations vous concernant\*.

SNCF RÉSEAU - 92, Avenue de France 75648 Paris CEDEX 13 - RCS Paris B 412 280 737

Aussi, sollicitons-nous la Commission nationale du débat public pour désigner un garant afin d'accompagner la préparation et la réalisation de cette nouvelle phase de concertation.

Ce garant pourrait notamment :

- participer à l'établissement de la charte de la concertation, validée par le comité de pilotage ;
- formuler un avis sur le dispositif de concertation envisagé ;
- accompagner le déroulement de cette concertation post-débat public en veillant notamment au respect des conditions d'un dialogue constructif ;
- rédiger un rapport à l'attention de la CNDP, joint au bilan de la concertation établi par SNCF Réseau.

C'est pourquoi nous souhaiterions que cette nomination intervienne suffisamment en amont de la période de concertation de l'étape complémentaire, soit de préférence avant la tenue du comité de pilotage prévu en février 2016.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Jacques RAPOPORT

## La décision de nomination de M. Alain Radureau par la CNDP



LE PRÉSIDENT

Paris, le 3 février 2016

### COMMUNIQUE DES DECISIONS DE LA CNDP DU 3 FEVRIER 2016

Lors de sa réunion du 3 février 2016, la Commission nationale du débat public a examiné les dossiers suivants :

#### I – Débat public

##### - Projets de Center Parcs sur les communes du Rousset (Saône et Loire) et de Poligny (Jura)

La Commission a pris connaissance des décisions du Groupe Pierre & Vacances Center Parcs, maître d'ouvrage de ces deux projets, sur les suites données aux débats publics qui se sont déroulés d'avril à septembre 2015. Le maître d'ouvrage, tirant les enseignements des débats a décidé, avant de se prononcer sur la poursuite des projets, de procéder à des études complémentaires. Ces études concerneront la voirie et l'accès aux Center Parcs, les eaux naturelles, les réseaux et les retombées du projet sur le tourisme local. Pierre & Vacances Center Parcs doit par ailleurs obtenir du nouvel exécutif de la région Bourgogne Franche-Comté, confirmation du soutien de la nouvelle assemblée régionale aux projets et aux modalités de montage économique.

Enfin, le maître d'ouvrage confirme, en cas de décision de poursuite des projets à l'issue de ces étapes complémentaires, les engagements pris envers le public au cours du débat. Il s'engage à mettre en place un processus de participation ad hoc afin de poursuivre les échanges avec les citoyens.

#### II – Concertation post-débat public

##### - Projet ferroviaire de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire (LNOBPL)

Ce projet, qui est né de la fusion des projets Rennes-Brest, Rennes-Quimper et Nantes-Rennes, vise à améliorer les relations sur le territoire du Grand Ouest, à rapprocher les deux capitales régionales et à placer Brest et Quimper à 3 heures de Paris. Il s'inscrit dans la continuité de la ligne à grande vitesse Le Mans-Rennes, en cours de construction, ainsi que dans la politique mise en place par le Gouvernement, au travers du pacte d'avenir pour la Bretagne signé le 13 décembre 2013 pour améliorer l'accessibilité des territoires bretons. Un débat public a été organisé du 4 septembre 2014 au 3 janvier 2015.

Le 21 mai 2015, tirant les nombreux enseignements de ce débat, le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, a décidé de poursuivre les études du projet dans le cadre d'une phase complémentaire au débat public sous l'égide d'un comité de pilotage associant l'Etat, les autorités organisatrices des transports régionaux et les principales collectivités territoriales participant au financement des études, et de déployer un dispositif d'information et de concertation permettant d'associer les différents acteurs et le public à la mise au point du projet. Le fonctionnement de ce dispositif sera encadré par une charte et un garant.

Sollicitée par un courrier du président de SNCF Réseau du 22 janvier 2016, la Commission a décidé de désigner Monsieur Alain RADUREAU comme garant de ce processus de participation du public.

### III– Questions diverses

#### - Accueil d'engagés du service civique.

Considérant que :

- la Commission a pour mission de favoriser et de développer la participation du public,
- les méthodes mises en œuvre doivent permettre la participation de tous les publics,
- le débat public est une procédure de démocratie participative qui doit favoriser l'éducation et l'engagement citoyens,

la Commission a donné mandat à son Président pour effectuer, auprès de l'Agence du Service Civique, les démarches en vue de l'accueil d'engagés du service civique.

#### - Point sur l'ordonnance « démocratisation du dialogue environnemental ».

Le projet d'ordonnance, qui doit être présenté au Conseil national de la transition écologique (CNTE) du 16 février 2016, a fait l'objet d'un échange approfondi.

#### - Exécution du budget 2015 et perspectives budgétaires pour 2016.

L'exécution du budget 2015 et les perspectives budgétaires pour 2016 de la CNDP ont été présentées à la Commission.



Christian LEYRIT

La charte de la concertation

# CHARTRE DE LA CONCERTATION

SUR LE PROJET FERROVIAIRE  
DE LIAISONS NOUVELLES  
OUEST BRETAGNE - PAYS  
DE LA LOIRE (LNOBPL)

.....  
ÉTAPE COMPLÉMENTAIRE  
AU DÉBAT PUBLIC



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





## PRÉAMBULE

### Le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire

Le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL) consiste dans l'aménagement à long terme du réseau ferroviaire à l'ouest de Nantes et de Rennes. Il vise à rendre plus performants les déplacements en train, de courte, moyenne et longue distances, sur ce territoire.

Le projet conduira donc à créer des sections de lignes nouvelles et/ou des aménagements sur le réseau existant comme des doubléments de voies et des modifications des équipements ferroviaires pour augmenter la vitesse et le nombre de trains par heure pouvant y circuler.

### Une étape de concertation complémentaire au débat public

Un débat public sur ce projet s'est tenu sous l'autorité de la Commission nationale du débat public (CNDP) de septembre 2014 à janvier 2015. Il a permis de conforter l'opportunité du projet, au travers de ses grands objectifs. Il n'a cependant pas permis de valider les fonctionnalités précises en termes de performance du service ferroviaire et donc de dégager un scénario préférentiel d'aménagement du réseau.

C'est pourquoi SNCF Réseau a décidé la poursuite du projet ferroviaire de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire par une étape complémentaire qui s'inscrit dans le prolongement du débat public et qui vise à approfondir les réflexions issues de celui-ci.

Cette phase d'études et de concertation se tiendra de septembre 2016 à février 2017 afin de recueillir l'avis des élus, des associations, des acteurs économiques, des usagers des transports et du grand public sur les fonctionnalités préférentielles du projet. Elle associera largement les partenaires du projet : L'État, les régions Bretagne et Pays de la Loire, les quatre départements bretons et la Loire-Atlantique, et les métropoles de Brest, Rennes et Nantes.

### Pourquoi une charte de la concertation ?

La charte de la concertation relative au projet LNOBPL entend afficher les règles de la concertation et ses modalités de mise en œuvre au cours de cette étape complémentaire au débat public. Elle comporte les engagements pris par SNCF Réseau pour cette phase de concertation et constitue un socle commun et partagé par l'ensemble des acteurs et parties prenantes.

Chaque participant s'engage à la respecter lors de cette phase de concertation.

La charte de la concertation a été validée par le garant de la concertation qui s'y référera tout au long de l'étape complémentaire au débat public.

LIAISONS NOUVELLES  
**QUEST BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE**  
GRAND PROJET FERROVIAIRE

# LES LIAISONS NOUVELLES QUEST BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE : UN ENGAGEMENT PARTICIPATIF

---

## Un projet en construction

Le projet LNOBPL s'inscrit dans la continuité de la modernisation du réseau engagée depuis plusieurs années : suppression de passages à niveau ; construction de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne - Pays de la Loire, entre Le Mans et Rennes (mise en service en 2017) ; aménagement de pôles d'échanges multimodaux dans les principales gares ; réorganisation des horaires et déploiement du cadencement en 2017.

L'objectif du projet est, d'une part, le renforcement des mobilités régionales en rapprochant Nantes et Rennes et en améliorant le maillage régional et, d'autre part, le développement des mobilités nationales et internationales, notamment par l'accès aux réseaux ferroviaires national et européen à grande vitesse et au futur aéroport du Grand Ouest. Par ailleurs, il permettra aussi de dégager sur le réseau des possibilités de circulations supplémentaires pour favoriser les liaisons entre les villes du territoire.

Cet ambitieux projet d'amélioration de l'infrastructure ferroviaire est prévu pour répondre aux enjeux du territoire à l'horizon 2030 et au-delà. L'horizon de mise en service du projet découlera, entre autres, du scénario d'aménagement qui sera retenu à l'issue de cette concertation.

## Un débat public en 2014-2015

SNCF Réseau a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) qui a décidé en janvier 2014 d'organiser un débat public sous l'égide d'une Commission particulière du débat public. Celui-ci a porté sur l'opportunité du projet et sur les conditions de sa réalisation. Il s'est déroulé du 4 septembre 2014 au 3 janvier 2015.

Dans ce cadre, 16 réunions publiques et 6 rencontres voyageurs ont été organisées rassemblant plus de 2 000 participants, 16 000 visiteurs se sont rendus sur le site du débat, 155 questions ont été posées et 101 avis ont été émis, 43 cahiers d'acteurs et 30 contributions ont été rédigés.

Le compte rendu et le bilan du débat public sont téléchargeables sur :  
[www.debatpublic.fr/projet-liaisons-ferroviaires-bretagne-loire-lnobpl](http://www.debatpublic.fr/projet-liaisons-ferroviaires-bretagne-loire-lnobpl)

## S'appuyer sur les enseignements du débat public

À l'issue de ce débat, la CNDP a émis plusieurs recommandations dans le cadre de la poursuite du projet :

- une demande forte d'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 se poursuit

Durant le débat public, plusieurs scénarios d'aménagement ont été présentés aux participants. Le débat a permis de valider les objectifs poursuivis par SNCF Réseau sur le projet, mais n'a pas permis de dégager un scénario d'aménagement préférentiel.

SNCF Réseau a décidé le 21 mai 2015 de poursuivre les études du projet ferroviaire de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire sur la base des 5 grands objectifs suivants<sup>1</sup> :



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



**Renforcer le réseau intervilles 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).

La concertation se poursuit donc pour déterminer les fonctionnalités du projet (temps de parcours, fréquences, services attendus, liens avec les autres modes de transport sur les différents axes).

Cette étape complémentaire au débat public s'accompagne d'une nouvelle démarche de concertation sous l'égide d'un garant dont la nomination a été demandée à la CNDP.

<sup>1</sup> <http://www.sncf-reseau.fr/fr/projet-de-liaisons-nouvelles-ouest-bretagne-pays-de-la-loire>

## Une concertation sincère et constructive

Pour assurer la qualité du dialogue et la confiance entre le public et SNCF Réseau, la concertation respecte un objectif de neutralité et d'impartialité. C'est notamment pour cela que SNCF Réseau a demandé la nomination d'un garant par la CNDP.

Chaque étape du processus donnera lieu à un compte rendu, actant les consensus et les dissensus des participants. Ces comptes rendus seront diffusés sur le site internet dédié au projet [www.lnobpl.fr](http://www.lnobpl.fr).

SNCF Réseau s'engage également à expliciter la manière dont auront été prises en compte les contributions du public dans le choix final qui sera fait sur la consistance du projet.

Cette concertation est conçue dans un état d'esprit constructif, qui devra être respecté par l'ensemble des parties prenantes et des participants :

- chaque participant se doit d'adopter une posture d'écoute, de respect, d'ouverture, de sincérité et de loyauté ;
- les divergences de points de vue qui peuvent apparaître au cours de la concertation doivent être respectées comme des éléments susceptibles d'améliorer le projet ;
- la qualité du débat suppose que les participants s'approprient le sujet, argumentent leurs positions, prennent en compte l'intérêt collectif du projet. SNCF Réseau s'engage à fournir tous les éléments d'information utiles à l'appropriation par tous du projet LNOBPL et à mettre en œuvre des outils permettant au mieux le recueil de l'expression du public et sa prise en compte.



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

CHARTRE DE LA CONCERTATION

# LE CADRE DE LA CONCERTATION

Cette nouvelle phase de concertation va permettre de finaliser les caractéristiques du projet avec les habitants et les acteurs du territoire. Elle se déroulera à partir de septembre 2016 et durera jusqu'en février 2017.

La concertation engagée s'appuie sur différents axes :

## Poursuivre les études sur le projet

Les études se poursuivent pour définir le projet le plus adapté aux objectifs définis, aux contraintes liées au territoire, aux attentes des acteurs locaux et aux contraintes budgétaires inhérentes à la réalisation d'un projet de ce type.

## Placer la concertation sous le contrôle d'un garant

La concertation est placée sous le contrôle d'un garant, Alain Radureau, désigné par la Commission nationale du débat public. Il est neutre et indépendant vis-à-vis du projet et de SNCF Réseau.

## Débattre des questions prioritaires

Cette nouvelle étape vise à dégager un cahier des charges fonctionnel du projet et le scénario d'aménagement à retenir pour poursuivre les études de réalisation.

Parmi les questions mises en débat, certains axes seront tout particulièrement traités :

- **une vision globale des déplacements** en liant le transport ferroviaire aux autres modes de transport et en particulier aux transports sur l'ensemble des zones urbaines du territoire ;
- **une évaluation des besoins des déplacements** dans et entre les régions à l'horizon 2030 en intégrant les évolutions possibles de la population ;
- **les temps de parcours et les fréquences optimums** pour desservir l'ensemble du territoire concerné compris entre les pôles urbains de Nantes, Rennes, Brest et Quimper ;
- **l'accroissement de la capacité et de la qualité de service** du réseau notamment aux abords des principaux « nœuds ferroviaires » ;
- **une recherche du meilleur rapport coût-efficacité** des solutions possibles en évaluant leurs impacts sur la dépense publique ;
- **les scénarios d'aménagement** : il s'agit de préciser les investissements de développement à engager (sur le réseau existant et concernant les tronçons de lignes nouvelles).

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

# LE DISPOSITIF DE CONCERTATION DÉPLOYÉ

---

SNCF Réseau et les partenaires du projet ont souhaité déployer un dispositif d'information et de concertation qui permette d'associer un large public. Ce dispositif – complémentaire aux réunions publiques organisées lors du débat public – permettra d'engager un dialogue approfondi avec les différents acteurs du territoire sur les priorités en matière de mobilité.

## Les principes de la concertation engagée

Pour assurer l'information et la participation de tous, la concertation mise en place repose sur :

- un dispositif d'information et de participation en ligne complet et facilement accessible à tous ;
- des ateliers participatifs avec différents publics particulièrement intéressés et mobilisés par le projet : citoyens, associations, acteurs économiques, élus, étudiants.

## Le dispositif d'information et de participation en ligne : [www.lnobpl.fr](http://www.lnobpl.fr)

Un site internet dédié inclura toutes les informations sur le projet (études, synthèses), des infographies pédagogiques, une présentation de la concertation et des divers dispositifs. Il permettra également une mise en ligne régulière des documents sortant de la concertation comme le bilan, les comptes rendus des rencontres, etc. Il sera ainsi le lieu où toute l'information relative à la concertation post-débat public sera capitalisée et rendue accessible à tous.

Le site intégrera également un module participatif qui permettra à chacun de s'exprimer sur toutes les thématiques du projet et un simulateur de type « serious game » qui permettra de construire des scénarios de projet sur la base de l'ensemble des solutions techniques étudiées jusqu'à présent par SNCF Réseau et d'évaluer leurs impacts en matière environnementale, socio-économique et financière.

## Les ateliers participatifs

Un dispositif de concertation sous forme d'ateliers participatifs à Nantes, Rennes, Brest, Saint-Brieuc, Quimper et Vannes sera déployé auprès de publics ciblés : groupes de citoyens regroupés par entités géographiques, associations environnementales et d'usagers, acteurs économiques, élus des territoires.

L'objectif de ces ateliers sera de travailler, longuement par petits groupes de volontaires, sur l'analyse de l'évolution probable des mobilités et d'en tirer des éléments pour suggérer des scénarios de projets aux conséquences maîtrisées (tant en matière environnementale qu'en matière d'aménagement du territoire). Pour éclairer les réflexions dans ces ateliers, une étude portant sur les habitudes et priorités en matière de déplacements sera menée auprès des habitants (panel citoyens) recrutés en fonction de critères géographiques et sociologiques.

### RÉSUMÉ DU DISPOSITIF



#### 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 SUITES DONNÉES À LA CONCERTATION

---

## Un bilan de la concertation

À l'issue de la concertation, deux documents seront élaborés. Le garant rédigera un rapport d'évaluation de la concertation. Ce rapport, rendu public, est destiné à la CNDP qui l'a missionné et sera annexé au bilan de la concertation.

SNCF Réseau produira un bilan de la concertation décrivant le déroulement, les modalités d'information et de participation mises en œuvre. Il synthétisera les différents avis et les propositions ainsi que les réponses apportées sur le projet. Il sera réalisé sur la base des comptes rendus des réunions validés par les parties prenantes et de l'ensemble des contributions émises dans le cadre de la concertation. Le rapport soulignera l'apport du public et des acteurs au projet. Dans la dernière partie du rapport, SNCF Réseau indiquera ce qu'il retient de la concertation et les suites qu'il lui donne.

Les documents seront mis à disposition du public et publiés sur le site internet du projet.

## Une décision partagée

Le bilan de la concertation constituera avec les études préalables au débat public, les études complémentaires au débat public, les études socio-économiques, un outil d'aide à la décision pour le Comité de pilotage du projet LNOBPL. Ce Comité de pilotage (COPIL) proposera une solution d'aménagement pour la poursuite du projet LNOBPL.

Le COPIL associe l'État, les deux régions (Bretagne et Pays de la Loire), les 5 départements concernés (Côtes-d'Armor, Finistère, Ille-et-Vilaine, Morbihan et Loire-Atlantique), les trois métropoles (Nantes, Rennes et Brest) et SNCF Réseau.

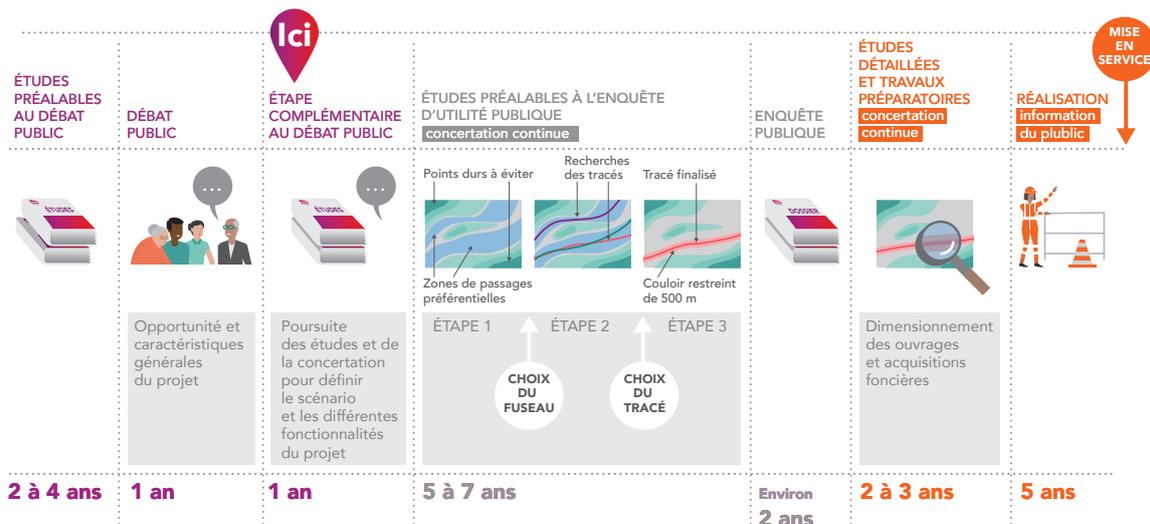
Sur la base de ces différents éléments, l'État rendra une décision ministérielle sur la suite qu'il souhaite donner au projet.

## Une concertation continue à chaque étape du projet

Dans la logique de son engagement, en cas de poursuite du projet, SNCF Réseau mènera une concertation continue en accompagnement de l'avancement des études, conformément à sa pratique sur les grands projets d'aménagement ferroviaire :

- le débat public a permis de débattre de l'opportunité du projet ;
- la phase de concertation actuelle va être l'occasion de dialoguer sur les fonctionnalités et les conditions de réalisation du projet avec l'accompagnement du garant ;
- la concertation se poursuivra pendant la phase de préparation de l'enquête préalable à l'utilité publique, pendant l'enquête publique sous la conduite du commissaire enquêteur, et après l'enquête publique en phase d'études et de travaux.

### RÉSUMÉ DU DISPOSITIF



## LE MOT DU GARANT UN GARANT AU SERVICE DE LA CONCERTATION

Pour manifester sa volonté d'une concertation ouverte et intégrée aux processus de décision, SNCF Réseau a demandé à la Commission nationale du débat public de nommer un garant. J'ai dans ce cadre été désigné par la CNDP le 3 février 2016.

Dans une concertation de ce type, le garant constitue l'intermédiaire neutre entre le public et le maître d'ouvrage. Le garant s'engage d'ailleurs par écrit, dès sa nomination, à respecter une stricte neutralité vis-à-vis du projet.

Concrètement, en tant que garant de cette concertation, les missions qui me reviennent peuvent s'illustrer autour de trois pôles :

- 1** **Ma première fonction est de veiller à ce que la concertation permette réellement aux populations concernées de s'informer et de s'exprimer sur le projet proposé par SNCF Réseau, dans le respect des principes fixés par la Commission nationale du débat public :**
  - **La transparence** : l'information sur le projet mise à la disposition du public doit être complète, sincère et accessible à tous.
  - **L'équivalence** : chaque citoyen, quel que soit son statut, doit pouvoir s'exprimer et sa parole doit être recueillie et écoutée.
  - **L'argumentation** : une concertation ce n'est ni un sondage ni une enquête d'opinion, mais cela doit être une opportunité d'expression de l'intelligence collective des populations concernées par le projet. Dans ce contexte, il est donc normal d'encourager le développement des arguments des participants.
- 2** **Tout au long de la concertation, je serai un recours pour toutes celles et ceux qui estiment que leurs arguments ne peuvent pas être suffisamment entendus ou qui ne sont pas pleinement satisfaits du déroulement de la concertation. Je veillerai donc à être accessible à l'ensemble des parties prenantes.**

Chacun pourra donc me joindre :  
Par courriel : [alain.radureau@orange.fr](mailto:alain.radureau@orange.fr).  
Ou par courrier postal : Alain Radureau, 8 rue Roger Marvaise, 35 000 Rennes.
- 3** **Enfin, je veillerai à la mise en œuvre effective des recommandations proposées par la CNDP à l'issue du débat public.**

Dans le cas présent, les quatre recommandations formulées par la CNDP et qui ont été rappelées dans la première partie de la charte de la concertation, prolongent bien certains thèmes récurrents du débat. Ces recommandations constitueront donc le guide de mon action en termes de contenu de la concertation.

**Alain RADUREAU**  
Garant de la concertation de l'étape complémentaire  
au débat public du projet LNOBPL

## Le tableau reprenant l'ensemble des ateliers et rencontres

## Le tableau reprenant l'ensemble des ateliers et rencontres

Ateliers citoyens	Rencontres étudiants
Ateliers associations	Rencontres en gare
Ateliers acteurs économiques	Réunion de synthèse
Rencontres élus des territoires	

	Nom de l'action	Lieu	Adresse	Date	Horaires
	Nantes-Rennes	574 de Nantes Voyages-sncf.com	7 Avenue Carnot 44 000 Nantes	jeudi 29 septembre 2016	19h-22h
	Finistère	Salon Colbert Hôtel de Ville	2 rue Frezier 29 200 Brest	mercredi 5 octobre 2016	19h-22h
	Côtes d'Armor	Salle E Renan - Bâtiment Dourven Campus du CD Côtes d'Armor	9 place du Général de Gaulle 22 000 Saint-Brieuc	mercredi 12 octobre 2016	19h-22h
	Morbihan	Salle Corvette Palais des Arts	Place de Bretagne 56 000 Vannes	mercredi 12 octobre 2016	19h-22h
	Workshop	574 de Nantes	7 Avenue Carnot 44 000 Nantes	mardi 25 octobre 2016	9h-17h
	Workshop	Ecole de Design de Nantes	6 rue Arthur III 44 000 Nantes	mercredi 26 octobre 2016	9h-17h
	Nantes	Salon VIP CCO - Tour de Bretagne	Place de Bretagne 44 000 Nantes	jeudi 3 novembre 2016	14h30-17h30
	Brest	Salle B10 Hôtel de Ville de Brest	2 rue Frezier 29 200 Brest	mardi 8 novembre 2016	14h30-17h30
	Brest	Salle des Assemblées Chambre de Commerce et d'Industrie	1 place du 19 <sup>e</sup> Régiment d'Infanterie 29 200 Brest	mercredi 9 novembre 2016	9h30-12h30
	Rennes	Salle Gwez Hôtel de Rennes Métropole	4 avenue Henri Fréville 35 000 Rennes	mercredi 16 novembre 2016	14h30-17h30
	Rennes	Salle Gwez Hôtel de Rennes Métropole	4 avenue Henri Fréville 35 000 Rennes	jeudi 17 novembre 2016	9h30-12h30
	Côtes d'Armor	Hémicycle (3 <sup>e</sup> étage) - Bâtiment Dourven Campus du CD Côtes d'Armor	9 place du Général de Gaulle 22 000 Saint-Brieuc	jeudi 17 novembre 2016	19h-22h
	Nantes-Rennes	Salle Gwez Hôtel de Rennes Métropole	4 avenue Henri Fréville 35 000 Rennes	jeudi 17 novembre 2016	19h-22h
	Finistère	Salle Plymouth Mairie de quartier de l'Europe	31 rue Saint-Jacques 29 200 Brest	mercredi 23 novembre 2016	19h-22h
	Morbihan	Salle Corvette Palais des Arts	Place de Bretagne 56 000 Vannes	mercredi 23 novembre 2016	19h-22h
	Nantes	Salon VIP CCO - Tour de Bretagne	Place de Bretagne 44 000 Nantes	vendredi 2 décembre 2016	9h30-12h30

	Nom de l'action	Lieu	Adresse	Date	Horaires
	Finistère	Salle Multimédia Conseil Départemental	32 Boulevard Duplex 29 000 Quimper	mercredi 7 décembre 2016	9h30 - 12h
	Vannes	Gare de Vannes	56 000 Vannes	lundi 12 décembre 2016	16h30-19h
	Quimper	Gare de Quimper	29 000 Quimper	mardi 13 décembre 2016	16h30-19h
	Brest	Gare de Brest	29 200 Brest	mercredi 14 décembre 2016	16h30-19h
	Nantes	Gare de Nantes	44 000 Nantes	jeudi 15 décembre 2016	16h30-19h
	Rennes	Tractage en centre-ville	35 000 Rennes	vendredi 16 décembre 2016	-
	Côtes d'Armor	Salle Ernest Renan Conseil Départemental	9 place du Général de Gaulle 22 000 Saint Brieuc	vendredi 6 janvier 2017	10h - 12h
	Rennes	Salle Le Polotec Rennes Métropole	4 avenue Henri Fréville 35 000 Rennes	lundi 9 janvier 2017	14h30-17h30
	Rennes	Salle Le Polotec Rennes Métropole	4 avenue Henri Fréville 35 000 Rennes	mardi 10 janvier 2017	9h30-12h30
	Ille-et- Vilaine	Salle des Assemblées Conseil Départemental	1 avenue de la Préfecture 35 000 Rennes	mardi 10 janvier 2017	14h - 16h30
	Loire- Atlantique	Forum CCO - Tour de Bretagne	Place de Bretagne 44 000 Nantes	mercredi 11 janvier 2017	14h - 16h30
	Stand Brest 1	Bureau d'information jeunesse (BIJ) de Brest	4 rue Augustin Morvan 29 200 Brest	mercredi 11 janvier 2017	14h-17h
	Nantes	Salle de conférence Maison des Compagnons du Devoir	48 Quai Malakoff 44 000 Nantes	jeudi 12 janvier 2017	9h30-12h30
	Nantes- Rennes	Salle de conférence Maison des Compagnons du Devoir	48 Quai Malakoff 44 000 Nantes	jeudi 12 janvier 2017	19h-22h
	Stand Brest 2	Hall de la Fac des Sciences de Brest	6 Avenue Victor Le Gorgeu 29 200 Brest	jeudi 12 janvier 2017	12h-17h
	Nantes	Salle de conférence Maison des Compagnons du Devoir	48 Quai Malakoff 44 000 Nantes	vendredi 13 janvier 2017	14h30-17h30
	Lorient	Tractage sur le parvis de la gare	56 100 Lorient	vendredi 13 janvier 2017	-
	Saint Brieuc	Tractage sur le parvis de la gare	22 000 Saint-Brieuc	vendredi 13 janvier 2017	-
	Atelier 1	Lycée Victor et Hélène Basch	35 000 Rennes	lundi 16 janvier 2017	14h-16h

## Le tableau reprenant l'ensemble des ateliers et rencontres

	Nom de l'action	Lieu	Adresse	Date	Horaires
	Finistère	Salon Colbert Hôtel de ville de Brest	2 rue Frezier 29 200 Brest	mercredi 18 janvier 2017	19h-22h
	Brest	Salle Plymouth Mairie de quartier de l'Europe	31 rue Saint-Jacques 29 200 Brest	jeudi 19 janvier 2017	14h30-17h30
	Morlaix	Tractage sur le parvis de la gare	29 600 Morlaix	vendredi 20 janvier 2017	De 16h30 à 19h30
	Brest	Salle des Assemblées Chambre de Commerce et d'Industrie	1 place du 19 <sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie 29 200 Brest	vendredi 20 janvier 2017	9h30-12h30
	Guipry- Messac	Mairie Commune de Guipry-Messac	2 Rue Saint-Abon 35 480 Messac	mardi 24 janvier 2017	18h-20h
	Côtes d'Armor	Salle E Renan - Bâtiment Dourven Campus du CD Côtes d'Armor	9 place du Général de Gaulle 22 000 Saint-Brieuc	mercredi 25 janvier 2017	19h-22h
	Morbihan	Salle Corvette Palais des Arts	Place de Bretagne 56 000 Vannes	mercredi 25 janvier 2017	19h-22h
	Atelier 2	Résidence Habitat Jeunes Motte Baril	3 avenue Monseigneur Mouëzy 35 000 Rennes	mercredi 25 janvier 2017	19h-21h
	Morbihan	Salle Cotre Palais des Arts	Place de Bretagne 56 000 Vannes	jeudi 26 janvier 2017	9h30-12h (accueil à 9h)
	Monfort- Sur-Meu	Bâtiment de la Communauté de Communes Montfort Communauté	4 Place du tribunal 35162 Montfort-sur-Meu	mardi 31 janvier 2017	18h30-20h30
	Stand Chateaulin	Lycée de l'Aulne	31 rocade du Parc Bihan 29 150 Chateaulin	mardi 31 janvier 2017	9h-12h
	Stand Quimper	Lycée Brizeux	6 Rue Bourg les Bourgs 29 000 Quimper	jeudi 2 février 2017	12h30-13h30 & 13h30-14h30
	Atelier 3	Bar Le Sherlock	31 Boulevard Jobert 22 400 Lamballe	jeudi 2 février 2017	18h30-20h30
	Rennes	Roazhon Park	111 Route de Lorient 35 000 Rennes	mardi 7 mars 2017	17h-19h30

## La liste des invités aux ateliers

### Acteurs économiques

#### Associations de dirigeants d'entreprise

CGPME Bretagne  
CGPME Finistère  
CGPME Pays de la Loire  
CJD Brest  
CJD Bretagne  
CJD Nantes Atlantique  
CJD Pays de La Loire  
CJD Quimper  
Dirigeants responsables de l'Ouest (DRO)  
MEDEF Bretagne  
MEDEF Finistère  
MEDEF Loire-Atlantique  
MEDEF Pays de la Loire

#### Associations de professionnels

Association des propriétaires et exploitants des zones industrielles, commerciales et artisanales de Saint-Malo (ASPREZICA)  
Club immobilier Nantes Atlantique (CINA)  
Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV)  
Fédération nationale des transports routiers (FNTR) des Pays de la Loire  
Institut français des administrateurs (IFA) du Grand Ouest  
Les SCOP (sociétés coopératives et participatives) de l'Ouest  
Réseau entreprendre Atlantique  
Union des entreprises transport et logistique de France (Union TLF)  
Union des industries et métiers de la métallurgie (UIMM) de Loire-Atlantique

#### Autres acteurs économiques et entreprises

Cooperl Arc Atlantique  
Groupe Chatal

Groupe Le Duff  
Groupe Roullier  
Laboratoires de biologie végétale Yves Rocher  
Port de Brest  
Triskalia

#### Chambres consulaires

CCI des Côtes-d'Armor  
CCI d'Ille-et-Vilaine (Rennes/Saint-Malo Fougères)  
CCI de Nantes Saint-Nazaire  
CCI du Morbihan  
CCI métropolitaine de Bretagne Ouest (Brest/Morlaix/Quimper)  
CMA de Bretagne  
CMA des Pays de la Loire  
CRCI de Bretagne  
CRCI des Pays de La Loire  
Jeune chambre économique de Nantes

#### Conseils, agences et associations de développement

Agence Ouest-Cornouaille développement  
Agence régionale Pays de la Loire  
Association du développement économique de Saint-Brieuc  
Atlantic 2.0  
Bretagne développement innovation (BDI)  
Chambre régionale de l'économie sociale et solidaire (CRESS) des Pays de la Loire  
Comité régional du tourisme de Bretagne  
Comité régional du tourisme des Pays de la Loire  
Conseil de développement de Loire-Atlantique (CDLA)  
Conseil de développement du pays d'Auray  
Conseil de développement du pays de Brest  
Conseil de développement du pays de Châteaubriant  
Conseil de développement du pays de Guingamp

Conseil de développement du pays de Lorient  
 Conseil de développement du pays de Morlaix  
 Conseil de développement du pays de Redon  
 Conseil de développement du pays de Saint-Brieuc  
 Conseil de développement du pays de Vannes  
 Côtes-d'Armor développement (CAD)  
 Fédération régionale des offices de tourisme de Bretagne  
 Fédération régionale des offices de tourisme des Pays de la Loire  
 Ille-et-Vilaine développement (IDEA)  
 Interconnexion Sud-TGV  
 Investir en Finistère  
 Loire-Atlantique développement  
 Nantes Saint-Nazaire développement  
 Quimper Cornouaille développement  
 Réseau de développement de l'innovation Pays de la Loire (RDI)  
 SEM (société d'économie mixte) régionale des Pays de la Loire

### **Conseils économique, social et environnemental régionaux**

Conseil économique, social et environnemental régional de Bretagne  
 Conseil économique, social et environnemental régional des Pays de la Loire

### **Syndicats de salariés**

CFDT de Bretagne  
 CFDT des Pays de la Loire  
 CGT de Bretagne  
 CGT des Pays de la Loire

*CCI : Chambre de commerce et d'industrie*  
*CFDT : Confédération française démocratique du travail*  
*CGPME : Confédération générale des petites et moyennes entreprises*  
*CGT : Confédération générale des travailleurs*  
*CJD : Centre des jeunes dirigeants d'entreprise*  
*CMA : Chambre des métiers et de l'artisanat*  
*CRCI : Chambre régionale de commerce et d'industrie*  
*MEDEF : Mouvement des entreprises de France*

## **Usagers, environnement et agriculture**

### **Acteurs institutionnels**

ADEME de Bretagne  
 ADEME des Pays de la Loire  
 Comité 21 Bretagne et Pays de la Loire

### **Associations de consommateurs et pour la qualité de vie**

Association pour la qualité de vie à Pléneuf-Val-André (AVA)  
 CLCV Côtes-d'Armor  
 CLCV Finistère  
 CLCV Ille-et-Vilaine  
 CLCV Loire-Atlantique  
 CLCV Morbihan

### **Associations de défense de l'environnement et des paysages**

Association pour la protection des sites d'Erquy et des environs (APSEE)  
 Bretagne vivante  
 Côtes-d'Armor nature environnement (CANE)  
 FNE Pays de la Loire  
 Ille-et-Vilaine nature environnement (IVINE)  
 LPO Côtes-d'Armor  
 LPO Finistère  
 LPO Ille-et-Vilaine  
 LPO Loire-Atlantique  
 LPO Morbihan  
 Union pour la mise en valeur esthétique du Morbihan (UMIVEM)  
 Union régionale des CPIE (Centres permanents d'initiatives pour l'environnement) des Pays de La Loire

### **Associations d'usagers des transports**

Association des usagers des transports en Ille-et-Vilaine (AUTIV)  
 Association ferroviaire Bretagne Nord (AFBN)  
 Association nantaise déplacements

environnement (ANDE)  
Association pour la promotion de la ligne  
ferroviaire de Morlaix / Saint-Pol-de-Léon /  
Roscoff  
Association TER Brest-Quimper  
Collectif transport Fougères Rennes en train  
(Collectif FRET)  
Comité de défense et de promotion de la  
desserte ferroviaire de Redon (CODEF)  
FNAUT Bretagne  
FNAUT Pays de la Loire

### Autres associations

Association citoyenne intercommunale  
des populations concernées par le projet  
d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (ACIPA)  
Association des ailes pour l'Ouest  
Association logistique transport Ouest (ALTRO)  
Association NEXUS  
Cercle Pierre Landais  
Collectif d'élus doutant de la pertinence  
de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes  
(CEDPA)

### Profession agricole

Association agricole départementale des  
expropriés d'Ille-et-Vilaine (ADE 35)  
CA Côtes-d'Armor  
CA Finistère  
CA Ille-et-Vilaine  
CA Loire-Atlantique  
CA Morbihan  
CA régionale Bretagne  
CA régionale Pays de la Loire  
FDSEA Côtes-d'Armor  
FDSEA Finistère  
FDSEA Ille-et-Vilaine  
FDSEA Morbihan  
FNSEA de Loire-Atlantique  
JA Côtes-d'Armor  
JA Finistère  
JA Ille-et-Vilaine  
JA Loire-Atlantique  
JA Morbihan

ADEME : Agence de l'environnement et  
de la maîtrise de l'énergie  
CA : Chambre d'agriculture  
CLCV : Consommation logement et cadre de vie  
FDSEA/FNSEA : Fédération départementale/  
nationale des syndicats d'exploitants agricoles  
FNAUT : Fédération nationale des associations  
d'usagers des transports  
FNE : France nature environnement  
JA : Jeunes agriculteurs  
LPO : Ligue de protection des oiseaux

## Élus

### Collectivités invitées hors aire d'étude

Angers Loire Métropole  
Communauté d'Agglomération du Choletais  
Conseil départemental du Maine-et-Loire  
Conseil départemental de la Vendée  
La Roche-sur-Yon Agglomération

### Communes conviées à la réunion de Guipry-Messac

Bain-de-Bretagne  
Bains-sur-Oust  
Baulon  
Bourgbarré  
Bourg-des-Comptes  
Bovel  
Bruc-sur-Aff  
Bruz  
Chanteloup  
Chartres de Bretagne  
Chavagne  
Comblessac  
Crevin  
Ercé-en-Lamée  
Goven  
Grand-Fougeray  
Guichen Pont-Réan  
Guignen  
Guipry-Messac  
La Bosse-de-Bretagne  
La Chapelle-Bouëxic  
La Chapelle-de-Brain

## La liste des invités aux ateliers

La Couyère	Bléruais
La Dominelais	Boisgervilly
La Noë-Blanche	Bréal-sous-Montfort
Laillé	Breteil
Lalleu	Cardroc
Langon	Cintré
Lassy	Clayes
Le Petit-Fougeray	Gaël
Le Sel-de-Bretagne	Gévezé
Les Brulais	Iffendic
Lieuron	Irodouër
Lohéac	La Chapelle-Chaussée
Loutehel	La Chapelle-du-Lou-du-Lac
Mernel	La Chapelle-Thouarault
Noyal-Châtillon-sur-Seiche	La Nouaye
Orgères	Landujan
Pancé	Langan
Pipriac	Le Crouais
Pléchâtel	Le Rheu
Poligné	Le Verger
Pont-Péan	Les Iffs
Redon	L'Hermitage
Renac	Maxent
Saint-Anne-sur-Vilaine	Médréac
Saint-Erblon	Miniac-sous-Bécherel
Saint-Ganton	Montauban-de-Bretagne
Saint-Jacques-de-la-Lande	Monterfil
Saint-Just	Montfort-sur-Meu
Saint-Malo-de-Phily	Mordelles
Saint-Séglin	Muël
Saint-Senoux	Pacé
Saint-Sulpice des Landes	Paimpont
Sainte-Marie	Parthenay-de-Bretagne
Saulnières	Plélan-le-Grand
Sixt-sur-Aff	Pleumeleuc
Teillay	Quédillac
Tresboeuf	Romillé
Val-d'Anast	Saint-Brieuc-des-Iffs
	Saint-Gilles
	Saint-Gonlay
	Saint-Malon-sur-Mel
	Saint-Maugan
<b>Communes conviées à la réunion de Monfort-sur-Meu</b>	
Bécherel	
Bédée	

Saint-Méen-le-Grand  
Saint-M'Hervon  
Saint-Onen-la-Chapelle  
Saint-Péran  
Saint-Pern  
Saint-Thurial  
Saint-Uniac  
Talensac  
Treffendel  
Vezin-le-Coquet

### Conseils départementaux

Les 54 conseillers départementaux des Côtes-d'Armor  
Les 54 conseillers départementaux du Finistère  
Les 54 conseillers départementaux d'Ille-et-Vilaine  
Les 62 conseillers départementaux de la Loire-Atlantique  
Les 42 conseillers départementaux du Morbihan

### Conseils régionaux

Les 83 conseillers régionaux de Bretagne  
Les 93 conseillers régionaux des Pays de la Loire

### Intercommunalités des Côtes-d'Armor

Communauté de communes du Kreiz-Breizh  
Dinan Agglomération  
Guingamp Paimpol Armor Argoat Agglomération  
Lamballe Terre & Mer  
Lannion-Trégor Communauté  
Leff Armor Communauté  
Loudéac Communauté - Bretagne Centre  
Saint-Brieuc Armor Agglomération

### Intercommunalités du Finistère

Brest Métropole  
Communauté de communes de Haute Cornouaille  
Communauté de communes de la Presqu'île

de Crozon-Aulne maritime  
Communauté de communes de Pleyben-Châteaulin-Porzay  
Communauté de communes du Cap Sizun-Pointe du Raz  
Communauté de communes du Haut Pays Bigouden  
Communauté de communes du Pays Bigouden Sud  
Communauté de communes du Pays de Landerneau-Daoulas  
Communauté de communes du Pays de Landivisiau  
Communauté de communes du Pays de Lesneven et de la Côte des Légendes  
Communauté de communes du Pays des Abers  
Communauté de communes du Pays d'Iroise  
Communauté de communes du Pays Fouesnantais  
Concarneau Cornouaille Agglomération  
Douarnenez Communauté  
Haut-Léon Communauté  
Monts d'Arrée Communauté  
Morlaix Communauté  
Poher Communauté  
Quimper Bretagne occidentale  
Quimperlé Communauté

### Intercommunalités d'Ille-et-Vilaine

Bretagne Porte de Loire Communauté  
Communauté de communes Au Pays de la Roche aux Fées  
Communauté de communes Bretagne Romantique  
Communauté de communes de Brocéliande  
Communauté de communes de la Côte d'Emeraude  
Communauté de communes de Saint-Méen Montauban  
Communauté de communes du Pays de Châteaugiron  
Communauté de communes du Pays de Redon  
Communauté de communes du Val d'Ille-Aubigné

Communauté de communes Pays de Dol et de la Baie du Mont-St-Michel  
 Couesnon Marches de Bretagne  
 Fougères Agglomération  
 Liffré-Cormier Communauté  
 Montfort Communauté  
 Rennes Métropole  
 Saint-Malo Agglomération  
 Vallons de Haute-Bretagne Communauté  
 Vitré communauté

### Intercommunalités de Loire-Atlantique

Clisson Sèvre et Maine Agglo  
 Communauté d'Agglomération de la Presqu'île de Guérande - Atlantique (Cap Atlantique)  
 Communauté d'Agglomération de La Région Nazairienne et de L'Estuaire (CARENE)  
 Communauté de Communes Châteaubriant-Derval  
 Communauté de Communes de Grand Lieu  
 Communauté de Communes de la Région de Blain  
 Communauté de Communes de la Région de Nozay  
 Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres  
 Communauté de Communes du Pays d'Ancenis  
 Communauté de Communes du Pays de Pont-Château Saint-Gildas-des-Bois  
 Communauté de Communes du Sud Estuaire  
 Communauté de Communes Estuaire et Sillon  
 Communauté de Communes Sèvre et Loire  
 Communauté de Communes Sud Retz Atlantique  
 Nantes Métropole  
 Pornic agglo Pays de Retz  
 Intercommunalités du Morbihan  
 Auray Quiberon Terre Atlantique (AQTA)  
 Centre Morbihan Communauté  
 Communauté de communes Arc Sud Bretagne  
 Communauté de communes de Belle-Île-en-Mer  
 Communauté de communes de Blavet  
 Bellevue Océan  
 De l'Oust à Brocéliande Communauté

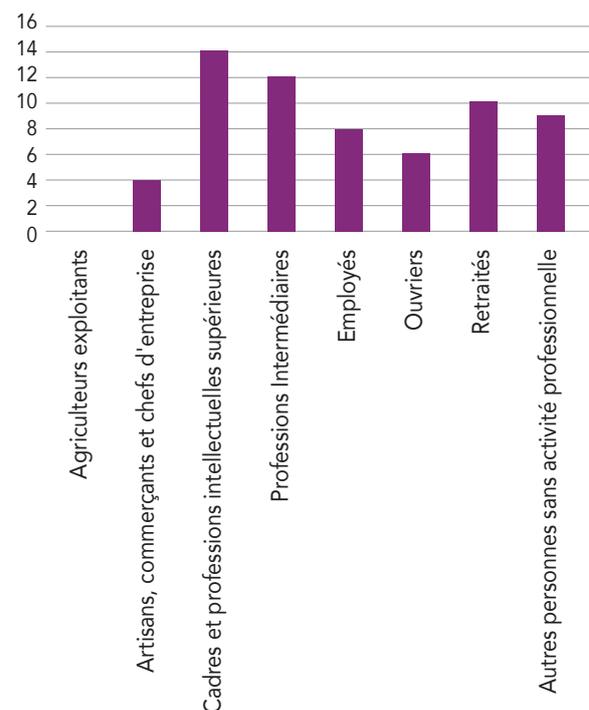
Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération  
 Lorient Agglomération  
 Ploërmel Communauté  
 Pontivy Communauté  
 Questembert Communauté  
 Roi Morvan Communauté

### Parlementaires

Les 5 députés et 3 sénateurs des Côtes-d'Armor  
 Les 8 députés et 4 sénateurs du Finistère  
 Les 8 députés et 4 sénateurs d'Ille-et-Vilaine  
 Les 10 députés et 5 sénateurs de la Loire-Atlantique  
 Les 6 députés et 3 sénateurs du Morbihan

### Citoyens

Total	
Nb participants	63
Hommes	30
Femmes	33
Moyenne d'âge	43,5



## La liste des articles publiés sur le projet

### Du 17 septembre au 23 septembre 2016

Coopération Nantes-Rennes : Des projets qui se concrétisent, *nantes-infos.fr*, 19 septembre 2016

Collectivités – Nouvelle étape dans la coopération Nantes-Rennes, *La Lettre API*, 20 septembre 2016

Ligne ferrée Rennes-Nantes. Un sujet « majeur » pour les deux maires, *letelegramme.fr*, 20 septembre 2016

Projet ferroviaire Ouest-Bretagne. La CLCV 29 écrit à la SNCF, *Le Télégramme*, 22 septembre 2016

### Du 24 septembre au 30 septembre 2016

Communiqué de presse sans titre de la CLCV pour informer de l'envoi d'un courrier à la SNCF, *clcv-ille-et-vilaine.over-blog.com*, 28 septembre 2016

### Du 1<sup>er</sup> octobre au 7 octobre 2016

Un Finistère connecté et ouvert, *finistere.fr*, 6 octobre 2016

Elections à la CCI de Nantes-Saint Nazaire. Jean-François Gendron répond à Jean-Marie Ravier, *Le Journal des entreprises Pays de la Loire*, 7 octobre 2016

### Du 8 octobre au 14 octobre 2016

SNCF. Nouvelle concertation pour la liaison entre Nantes et Rennes, *letelegramme.fr*, 12 octobre 2016

La liaison avec Brest et Quimper, enjeu majeur du ferroviaire breton, *ouest-france.fr*, 12 octobre 2016

La SNCF lance une réflexion sur le futur du réseau dans l'Ouest, *ouest-france.fr*, 12 octobre 2016

Rennes / Nantes, objectif 45 minutes en train, *ouest-france.fr*, 12 octobre 2016

Encore un débat sur liaison ferroviaire entre Rennes et Nantes, *20minutes.fr/rennes*, 12 octobre 2016

Communiqué de presse des associations France Nature Environnement, FNE Pays de la Loire, Bretagne Vivante, Ille-et-Vilaine Nature Environnement, Côtes d'Armor Nature Environnement «Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire : nouvelle concertation pour... arrêter le projet ? », relayé par *fne-pays-de-la-loire.fr*, *bretagne-vivante.org* et *7seizh.info*, 12 octobre 2016

SNCF. Nouvelle concertation pour la liaison Nantes-Rennes, *Le Télégramme*, 13 octobre 2016

La liaison entre Rennes et Nantes se fait attendre, *20 Minutes Rennes*, 13 octobre 2016

Rennes à 45 minutes de Nantes en TGV ?, *entreprise-nantes.fr*, 13 octobre 2016

Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire : le débat est relancé, *transport.bretagne.bzh*, 13 octobre 2016

### Du 15 octobre au 21 octobre 2016

Rail : nouvelle concertation sur la LNOBPL, *Presse Océan*, 16 octobre 2016

La Bretagne s'interroge sur son avenir ferroviaire, *Journal de l'environnement*, 17 octobre 2016

Train Nantes-rennes : le débat reprend, *Ouest-France* et *ouest-france.fr*, 18 octobre 2016

SNCF. Nouvelle concertation pour la liaison entre Nantes et Rennes, *Le Télégramme* et *letelegramme.fr*, 18 octobre 2016

Rennes / Nantes. Objectif 45 minutes en train , *lamecanique.com*, 19 octobre 2016

Le débat public : « un outil anti-Sivens ou Notre-Dame-des-Landes », *ouest-france.fr*, 21 octobre 2016

### Du 22 octobre au 28 octobre 2016

Rail. Quels trains voulez-vous en 2030 ?, *Le Télégramme*, 25 octobre 2016

### Du 29 octobre au 4 novembre 2016

Réseau SNCF : des liaisons nouvelles à l'étude, *Ouest-France*, 29 octobre 2016

Le projet LNOBPL à la recherche d'un consensus , *decideursenregion.fr*, 31 octobre 2016, et *agence-api.fr*, 2 novembre 2016

Communiqué de presse du Cédpa « Pourquoi le Cédpa ne participera pas à la suite de la « concertation » sur le projet LNOBPL – Liaisons nouvelles Bretagne Pays de la Loire », relayé par *7seizh.info* et *acipa-ndl.fr*, 3 novembre 2016

Grande vitesse : un nouveau train de concertation, *Ouest-France*, 4 novembre 2016

Les bretons accros à la voiture pour leurs déplacements régionaux, *ouest-france.fr*, 4 novembre 2016

### Du 5 novembre au 11 novembre

SNCF Réseau relance le projet Nantes-Rennes, *Les Echos et lesechos.fr*, 8 novembre 2016

Grande vitesse : un nouveau train de concertation, *ouest-france.fr*, 10 novembre 2016

### Du 12 novembre au 18 novembre

Liaisons nouvelles ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL) – concertation complémentaire au débat public, *pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr*, 14 novembre 2016

Le train demain ? Un atelier participatif à Vannes, *Ouest-France*, 15 novembre 2016

Trains : quel service à l'horizon 2030 ?, *Ouest-France*, 15 novembre 2016

Projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL) : lancement d'une étape de concertation complémentaire au débat public d'octobre 2016 à février 2017, *prefectures-regions.gouv.fr/pays-de-la-loire*, 17 novembre 2016

Train en Bretagne : le réseau bientôt à son maximum, *ouest-france.fr*, 18 novembre 2016

### Du 19 novembre au 25 novembre

L'instant T, *Tebeo TV*, 23 novembre 2016

Transport. La concertation autour des transports en 2030 se poursuit, *Le Télégramme*, 25 novembre 2016

### Du 26 novembre au 2 décembre

Encore un débat sur la liaison ferroviaire entre Rennes et Nantes, *20minutes.fr/rennes*, 28 novembre 2016

Territoire, grande vitesse et ressources, *transportrail.canalblog.com*, 30 novembre 2016

## Du 3 décembre au 9 décembre

Nantes Ligne Nantes-Rennes : La Fnaut s'interroge sur les projets de la SNCF, *presseocean.fr*, 5 décembre 2016

Nantes Rennes : Un projet lointain, après l'abandon de la liaison par Châteaubriant ?, *fnaut-paysdelaloire.org*, 5 décembre 2016

« Je dois garantir l'accès à l'information à chacun » sur LNOBPL, *ouest-france.fr*, 6 décembre 2016

Brest et Quimper à 3 heures de Paris, restons mobilisés, *francois-marc.blogspot.com*, 9 décembre 2016

## Du 10 décembre au 16 décembre

Un jeu pour imaginer le futur du train en Bretagne, *ouest-france.fr*, 12 décembre 2016

Loire-Atlantique Pour le Cédpa, « des débats pour faire joli », *presseocean.fr*, 13 décembre 2016

Trains : les voyageurs concertés en gare de Nantes, *Ouest-France*, 14 décembre 2016

TGV, *Ouest-France*, 14 décembre 2016

Trains : les voyageurs concertés en gare de Nantes, *ouest-france.fr*, 14 décembre 2016

Actualité / 3 questions en plus du 16 décembre, *telenantes.com*, 16 décembre 2016

## Du 17 décembre au 23 décembre

Transports et accessibilité, *morbihan.cci.fr*, 19 décembre 2016

Liaisons nouvelles ouest Bretagne Pays de Loire : participez au débat !, *nantesstnazaire.cci.fr*, 19 décembre 2016

Tram-train. « Nantes-Rennes via Châteaubriant », *L'Éclair de Châteaubriant*, 23 décembre 2016

## Du 24 décembre au 30 décembre

/

## Du 31 décembre au 6 janvier

Nouvelle ligne LGV Bretagne-Pays de Loire : exprimez-vous !, *Terra*, 6 janvier 2017

## Du 7 janvier au 13 janvier

Les Finistériens en veulent davantage, *Le Courrier du Léon*, 13 janvier 2017

Concertation Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire, *brest.fr*, 13 janvier 2017

## Du 14 janvier au 20 janvier

Consultation : la SNCF simule, *udbjeunes.com*, 16 janvier 2017

Pour la SNCF c'est comme si c'était fait !, *nantes.indymedia.org*, 17 janvier 2017

SQLI : SNCF Réseau se la joue serious game, *zonebourse.com*, 18 janvier 2017

TER Brest-Quimper : pendant les travaux..., *assoter29.over-blog.com*, 18 janvier 2017

Des associations planchent sur l'avenir du train en Bretagne, *ouest-france.fr*, 20 janvier 2017

Un RER rennais en 2025 ?, *ouest-france.fr*, 20 janvier 2017

## Du 21 janvier au 27 janvier

SNCF. La consultation en ligne critiquée par l'UDB jeunes, *Le Télégramme*, 23 janvier 2017

La mobilité, notre défi numéro 1, *elus-rennes.eelv.fr*, 23 janvier 2017

Trains : « Redon ne sera pas shunté », *Ouest-France*, 26 janvier 2017

Bretagne-Pays de la Loire. L'avenir ferroviaire de l'Ouest s'écrit maintenant, *Le Moniteur*

*des Travaux Publics et du Bâtiment,*  
27 janvier 2017

### Du 28 janvier au 3 février

Des trains à 250 km/h en France ?,  
*transportrail.canalblog.com*, 28 janvier 2017

LGV : la CCIMBO persiste sur un Brest-  
Quimper/Paris en 3h, *bretagneeconomique.com*, 1<sup>er</sup> février 2017

2 600 participants au serious game sur le futur  
du train en Bretagne, *ouest-france.fr*,  
1<sup>er</sup> février 2017

### Du 4 février au 10 février

SNCF Réseau se la joue Serious Game,  
*itrpresse.com*, 3 février 2017

LGV. Frank Bellion : « Plus que jamais nous  
devons exiger les trois heures »,  
*Le Télégramme*, 4 février 2017

### Du 11 février au 17 février

Train en Bretagne : les utilisateurs veulent  
des trajets plus rapides, *ouest-france.fr*,  
14 février 2017

Des étudiants sensibilisent les jeunes au futur  
du train dans l'Ouest, *ouest-france.fr*,  
14 février 2017

Contribution Liaisons nouvelles Ouest  
Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL), *pdl.eelv.fr*, 15 février 2017

SNCF Réseau utilise le serious game pour  
une concertation publique, *cio-online.com*,  
16 février 2017

SNCF recourt au serious game pour un projet  
d'aménagement en Bretagne-Pays de Loire,  
*lemondeinformatique.fr*, 17 février 2017

### Du 18 février au 24 février

LGV Bretagne - Pays-de-la-Loire. La CLCV veut  
rapprocher Brest et Quimper, *Le Télégramme*,  
18 février 2017

Ferroviaire Bretagne/Pays de Loire. Pour une  
poursuite du débat public, *bretagne.eelv.fr*,  
21 février 2017

Concertation LNOBPL - Quel futur ferroviaire  
en Bretagne après 2017, *linkedin.com*  
(*Françoise Lelann*), 23 février 2017

### Du 25 février au 3 mars

/

### Du 4 mars au 10 mars

La Bretagne se prépare déjà à l'après-ligne à  
grande vitesse, *Ville Rail et Transports n°152*,  
6 mars 2017

Désenclavement de Brest ? l'équipe Cuillandre  
pas concernée !, *rassemblement-pour-brest.fr*,  
9 mars 2017

### Du 11 mars au 17 mars

Qui financera le futur du train en Bretagne  
et Loire-Atlantique ?, *ouest-france.fr*,  
14 mars 2017

### Articles postérieurs

Futur du train en Bretagne : un cap fixé avant  
l'été, *ouest-france.fr*, 5 avril 2017

# Synthèse des expressions

## en fonction de chaque modalité de concertation

- 1 - Les contributions sur le forum en ligne
- 2 - Les contributions issues des courriers ou des mails
- 3 - Les contributions issues du simulateur de scénarios
- 4 - Les points saillants des ateliers avec les élus
- 5 - Les points saillants des ateliers avec les acteurs associatifs et les représentants de la profession agricole
- 6 - Les points saillants des ateliers avec les acteurs économiques
- 7 - Les points saillants des ateliers menés par les étudiants destinés aux jeunes du territoire
- 8 - Les points saillants des ateliers citoyens

## 1 Les contributions sur le forum en ligne

Des acteurs institutionnels et associatifs, des acteurs de la société civile mais également des particuliers se sont exprimés sur le forum en ligne.

### ➤ Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne depuis l'extérieur de la Bretagne

Les contributeurs sont nombreux à vouloir améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne depuis l'extérieur, qu'il s'agisse de particuliers ou d'acteurs organisés et institutionnels.

Concernant la liaison de la pointe bretonne (Brest comme Quimper) à Paris, de nombreux acteurs s'accordent sur la nécessité de pouvoir réaliser ce parcours en 3h. Les avis divergent quant aux nombres d'arrêts intermédiaires permis sur cette liaison : Investir en Finistère en préconise trois tandis que Brest Métropole retient deux arrêts. L'association CLCV (Consommation, Logement et Cadre de Vie) du Finistère, le Rassemblement pour Brest et quelques particuliers reprennent également cet objectif des 3h dans leurs contributions. Par exemple, le Rassemblement pour Brest souscrit à un gain de temps des trajets, grâce à la grande vitesse, qui permettra de « répondre aux enjeux économiques et aux impératifs d'aménagement du territoire » et devra permettre de relier Brest/Quimper à Paris en moins de 3h.

D'autres liaisons que celle à Paris sont également évoquées. Ainsi, le lien de la pointe bretonne vers les autres métropoles de l'ouest et les autres grandes villes de Bretagne est souhaité aussi bien par des particuliers que des associations ou des acteurs économiques. De même, sont citées des liaisons en

dehors du périmètre du projet. Brest Métropole indique que la « desserte de l'Ouest Bretagne à grande vitesse est un enjeu stratégique », en effet, au-delà de la liaison à Paris, sont visées les différentes interconnexions européennes.

### ➤ Renforcer le réseau inter-villes

#### Une divergence sur la fréquence des arrêts des grandes lignes

L'objectif de renforcer le réseau inter-villes apparaît, également, comme très important. Il conduit, cependant, à des oppositions entre ceux qui souhaitent desservir la pointe bretonne, depuis Paris, le plus rapidement possible, et ceux qui souhaitent que le parcours compte plus d'arrêts, dans des villes plus petites pour assurer le maillage du territoire.

Plusieurs particuliers affirment que la prise en compte de villes petites ou moyennes, sur les longs trajets, permettrait de mieux relier les villes bretonnes entre elles et aux grandes métropoles extérieures. Globalement, les liaisons vers Redon, Morlaix, Carhaix, au départ ou à destination de Brest, Rennes ou Nantes ont été les plus régulièrement citées. Mais d'autres ne souhaitent pas la prise en compte de ces villes petites ou moyennes, estimant que cela ferait perdre tout l'intérêt et la rentabilité du TGV qui doit rester rapide et ne pas s'arrêter trop souvent.

L'exigence de performance et de rentabilité du TGV pour concurrencer le covoiturage ou les transports aériens est une préoccupation régulière des contributeurs et plus souvent chez les particuliers.

## Renforcer les liaisons nord / sud

Le renforcement des liaisons nord-sud est également évoqué à plusieurs reprises, particulièrement en relation avec la liaison Brest-Quimper. Il y a une volonté de plus de rapidité sur cette ligne, notamment pour l'association CLCV du Finistère, qui souhaite un temps de trajet de 45 minutes. C'est également le souhait du CESER Bretagne, ainsi que de la CGT.

D'autres demandes ont été exprimées : l'amélioration de l'axe Saint-Brieuc – Lorient (demande de la CGT par exemple) ou encore Auray – Saint-Brieuc, Vannes – Saint-Brieuc (demande d'un particulier), Quimper – Guingamp (exprimée notamment par un particulier). Il y a également le souhait de développer la liaison Brest – Nantes, par le sud du territoire, et les dessertes de Quimper, Lorient, Vannes ou Saint Nazaire. Cette liaison par le sud semble être la plus naturelle pour les contributeurs.

Le centre de la Bretagne, dans ces liaisons nord-sud, est également un sujet important et les contributeurs demandent que ces territoires « ne soient pas oubliés ».

## ➤ L'axe Rennes-Nantes, Châteaubriant et l'aéroport du Grand Ouest

Une insistance particulière, dans les contributions, repose sur la liaison entre Rennes et Nantes. Une volonté forte de gain de temps et d'augmentation de la fréquence sur cette liaison se fait sentir, de la part des particuliers, mais également d'acteurs économiques comme le CESER.

La question du passage par Châteaubriant, plutôt que la desserte de l'aéroport du Grand Ouest, est également évoquée par trois acteurs : EELV Bretagne et Pays de la Loire, l'association Nexus et la CGT Bretagne et Pays de la Loire. Étant plutôt favorables à un passage de la ligne Nantes-Rennes par Châteaubriant, ils

demandent que l'hypothèse d'un tel tracé soit à nouveau étudiée par des experts du transport ferroviaire, et ce malgré l'analyse de l'expertise complémentaire déjà réalisée lors du débat public. La CGT Bretagne-Pays de la Loire regrette l'impossibilité, via le « simulateur de projet », d'envisager une ligne passant par Châteaubriant alors qu'il s'agirait, selon elle, « d'une alternative atteignable rapidement ».

Si certains ont remis en cause l'intégration de l'aéroport du Grand Ouest dans le projet LNOBPL, estimant que la création de la nouvelle infrastructure aéroportuaire n'est pas garantie, de nombreux contributeurs ont aussi largement intégré la question de sa desserte dans leurs commentaires, estimant qu'une liaison ferroviaire de qualité est nécessaire vers cet équipement.

## ➤ Des réflexions sur les mesures d'accompagnement

### Améliorer l'accessibilité du très Grand Ouest

Pour le CESER des Pays de la Loire, par exemple, l'ouverture du Grand Ouest aux réseaux d'infrastructures de transports des régions limitrophes et l'ouverture aux réseaux nationaux/internationaux, sont des enjeux très importants. Il souhaite, également, une amélioration de la liaison Nantes-Bordeaux, dans le prolongement de l'axe Quimper-Bordeaux.

### Les agriculteurs inquiets de l'impact environnemental et économique du projet

Des inquiétudes, quant aux impacts environnementaux, économiques et fonciers, sont exprimées par les agriculteurs vis-à-vis du projet LNOBPL, notamment via la FRSEA Bretagne ou la Chambre d'Agriculture de Bretagne.

Ces organismes souhaitent que, dans la recherche de solutions d'amélioration du réseau ferroviaire, soient au maximum préservés l'environnement, les sièges et sites de production et le tissu économique agricole.

Les agriculteurs souhaitent également l'utilisation des lignes existantes, lorsque cela est possible, pour éviter de créer de nouvelles lignes dont les coûts et impacts sont jugés plus importants.

### **Élaborer un schéma directeur pour prioriser et penser plus globalement**

L'absence de schéma directeur est regrettée par deux acteurs. Ainsi pour le CESER Pays de la Loire, un tel outil permettrait de « phaser » les étapes du projet, en fonction des besoins et du financement.

EELV Bretagne et Pays de la Loire regrettent l'absence de schéma directeur ferroviaire à moyen terme, qui permettrait de prioriser les objectifs et de penser de façon plus intermodale.

### **L'appel à une réflexion multimodale**

Plusieurs acteurs ont insisté sur la nécessité de penser de façon multimodale, notamment en tenant compte des différents aéroports du territoire qu'il faudrait desservir grâce au projet.

Investir en Finistère appelle à la création d'un « *pôle multimodal fort de l'Ouest Bretagne autour de l'aéroport de Brest Bretagne et de la nouvelle gare et ainsi favoriser la dimension métropolitaine de Brest, au profit également de ses territoires voisins* ».

EELV Bretagne et Pays de la Loire en appelle à une « *réflexion intermodale sur l'aire d'étude en cohérence avec les futurs schémas régionaux d'aménagement et de développement durable des territoires (SRADDET)* ».

Un particulier insiste sur la nécessité de « *prévoir l'intermodalité que SNCF réseau réclame dans toutes les villes avec les fameux "PEM"* ». Il souhaite que l'usage et le transport du vélo soient considérés dans le projet et qu'il y ait un service d'omnibus permettant de relier toutes les gares et des TER « *"rapides" qui ne desservent que quelques gares "importantes", servant également de correspondance avec les omnibus* ».

### **La question des coûts et de la rentabilité du projet**

Sur ce sujet, quelques particuliers expriment leurs interrogations ou remarques sur :

➤ Les coûts importants du projet pour de faibles populations concernées, notamment sur certains tronçons du projet les plus à l'ouest du territoire.

➤ La comparaison des modes de transport et notamment l'intérêt du TGV vis-à-vis des autres modes de transport. Les avantages des uns par rapport aux autres font s'interroger sur la nécessité du projet.

### **Les évolutions technologiques et leur impact à long terme sur le projet**

Enfin, certains internautes s'interrogent sur les évolutions technologiques à venir pouvant influencer sur les réflexions concernant un projet prévu à horizon 2030.

Le développement des voitures électriques et/ou hybrides à l'horizon 2030 amène à se demander si le train sera toujours moins polluant que la voiture dans les décennies à venir.

De la même façon, un contributeur s'interroge sur les performances des TGV en soulevant la question du matériel roulant du futur et notamment des trains à sustentations magnétiques, ces derniers représentant selon lui l'avenir des trains, en permettant les gains de performances les plus importants.

## 2 Les contributions issues des courriers ou des mails

Par l'intermédiaire du garant de la concertation ou directement par courrier électronique ou courrier postal, des contributions complémentaires, principalement venues d'acteurs institutionnels, de partenaires du projet ou d'associations ont été reçues.

### ➤ Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne

Les courriers et mails analysés ont, pour un quart d'entre eux, abordé cette thématique. Ainsi, pour les grandes collectivités et les chambres consulaires de la pointe bretonne, il convient de réaliser une liaison rapide depuis Brest et Quimper en direction de Rennes (1h30) et en direction de Paris (3h), comprenant deux arrêts intermédiaires, afin de rapprocher la pointe bretonne des centres décisionnels. L'enjeu à terme est de pouvoir réaliser facilement un aller-retour vers ou depuis la capitale en une journée (arrivée le matin à 9h, départ le soir autour de 18h), quitte à supprimer la desserte de Rennes pour le premier et le dernier train. Pour certains acteurs, cet objectif apparaît même comme prioritaire par rapport aux autres présentés ci-dessous et devra être rempli en premier.

Une partie des contributeurs doute de l'utilité d'investir de manière importante en vue de réduire les temps de parcours en direction de Rennes et de Paris (de l'ordre de 20 minutes) depuis la pointe bretonne, au détriment de l'entretien et de l'amélioration des voies existantes. Enfin, d'autres considèrent que cette thématique apparaît aussi importante que les autres, et qu'elle ne doit pas être un frein à l'atteinte des quatre autres objectifs.

### ➤ Renforcer le réseau inter-villes

Cette thématique a été abordée une douzaine de fois. Parmi les principales thématiques abordées :

➤ la nécessité de renforcer la vitesse et la qualité sur l'ensemble des dessertes intra-bretonnes ;

➤ le renforcement des liaisons nord-sud, et notamment de la ligne d'Auray à Saint-Brieuc via Pontivy et Loudéac ;

➤ à noter que deux commentaires ont évoqué la nécessité de renforcer les liaisons en direction de l'ouest de la Loire-Atlantique, et principalement autour de l'agglomération nazairienne.

### ➤ Rapprocher les capitales régionales Rennes et Nantes

Cette thématique, abordée à plusieurs reprises par l'Association Nexus et la FNAUT (Pays de la Loire et Ille-et-Vilaine) ainsi que par des particuliers, s'articule autour de trois points majeurs :

➤ repenser l'axe Nantes - Châteaubriant - Rennes (Association Nexus) ;

➤ prévoir une desserte structurante sur cet axe en prenant en compte l'ensemble des besoins des habitants situés à proximité de cet axe (AUTIV et particuliers) ;

➤ bien prendre en compte la problématique de l'insertion de la liaison en entrée d'agglomération des deux capitales régionales (Association Nexus et antennes Pays de la Loire et Ille-et-Vilaine de la FNAUT).

### **Repenser l'axe Nantes - Châteaubriant - Rennes**

Concernant cet axe long de 110km environ, des particuliers ont émis des critiques concernant la récente conversion de la ligne Nantes - Châteaubriant en mode tram-train. Selon eux, l'exploitation tram-train comprend davantage de contraintes que d'atouts, parmi lesquels le surcoût lié à l'exploitation et à la maintenance du matériel roulant ou la rupture de charge imposée à Châteaubriant pour réaliser un trajet Nantes - Rennes. Il apparaît important pour les contributeurs de rétablir une liaison continue et régulière entre les deux capitales, en valorisant le réseau existant.

### **Prévoir une desserte structurante entre les deux agglomérations tout en prenant en compte les besoins des habitants présents le long de cet axe**

Afin de remplir cet objectif, deux visions se distinguent :

➤ valoriser le réseau existant et garantir un trafic régulier sur cet axe, en desservant les pôles intermédiaires situés entre les deux agglomérations (Châteaubriant, notamment) ;

➤ en complément de la proposition présentée ci-dessus, créer une desserte rapide entre les deux agglomérations.

Toutefois, ces deux propositions ne pourraient être mises en place que par la résolution des "points noirs" que sont les nœuds ferroviaires rennais et nantais, en entrée d'agglomération.

### **Bien prendre en compte l'insertion de la liaison au sein des deux agglomérations**

Des remarques ont été émises visant à mieux insérer la liaison au sein des deux agglomérations pour plus de régularité et plus de report modal. Des propositions ont par ailleurs été apportées concernant l'agglomération nantaise :

➤ permettre la réalisation de quatre quais additionnels au sein de la gare de Nantes pour réduire les temps de parcours ;

➤ permettre la création d'une gare à Nantes-Malakoff afin de permettre des correspondances avec le tramway et le busway.

Il convient également de préciser que la FNAUT Pays de la Loire propose le rétablissement d'un service sans rupture de charge étendu à Saint-Nazaire depuis Rennes via Nantes.

### **➤ Desservir le futur aéroport du Grand Ouest**

Cette thématique, abordée à cinq reprises, s'articule principalement sur la nécessité ou non de prévoir une desserte de l'aéroport du Grand Ouest au vu de l'actualité du projet. Pour ces contributeurs, il paraît plus important de desservir l'aéroport actuel (Nantes Atlantique). Enfin, une question a été posée sur les parcelles concernées par le tracé de la future ligne desservant l'aéroport du Grand Ouest.

## ➤ Dégager des possibilités d'évolution du réseau

Cinq propositions, abordant trois thématiques, ont été relevées concernant les possibilités d'évolution du réseau :

- la nécessité de compenser l'augmentation du trafic par des technologies moins coûteuses (informatique, rames plus capacitaires) sans nécessairement prévoir la création de nouvelles lignes ;
- une proposition pour réaliser un nouveau franchissement sous-fluvial de la Loire au niveau de Paimboeuf ;
- la nécessité de prévoir des sillons pour le fret ferroviaire, notamment entre le port de Brest et les principales plateformes logistiques.

## ➤ Autres thématiques

D'autres thématiques ont été abordées au sein des contributions, touchant de près ou de loin le projet. Parmi celles-ci :

- douze remarques ont concerné le dispositif de concertation en général (outils, ateliers, calendrier de la concertation) ;
- deux remarques ont concerné des questions en lien avec la biodiversité et la préservation des espaces naturels ;
- une remarque a abordé la compétitivité financière des liaisons.

### 3 Les contributions issues du simulateur de scénarios

Est présentée ci-dessous une **courte analyse quantitative issue des données produites par le simulateur de scénarios**. Il s'agit d'un éclairage supplémentaire permettant à la fois de mettre en valeur l'utilisation importante qui a été faite de ce simulateur et de donner à voir les secteurs et aménagements retenus en priorité. Cette analyse porte, d'une part, sur l'ensemble des scénarios constitués avec le simulateur mais non publiés et, d'autre part, sur les scénarios enregistrés et publiés.

#### Analyse des simulations non publiées

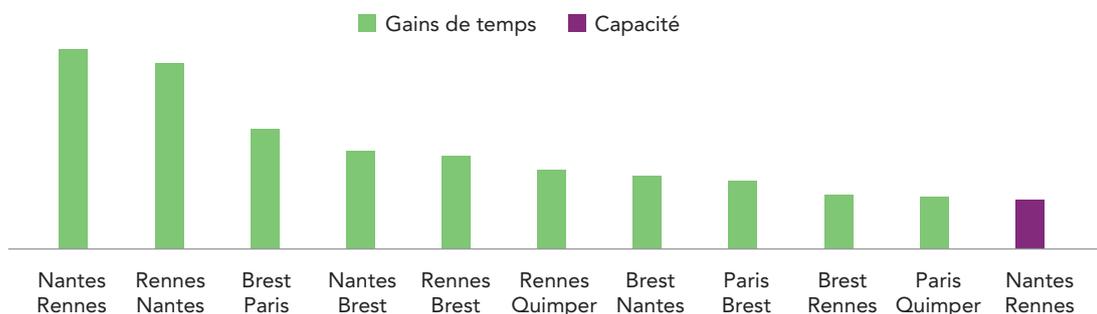
Cette synthèse de l'ensemble des simulations réalisées et non publiées permet d'avoir une vision des trajets préférés les plus plébiscités et des solutions techniques les plus retenues par l'ensemble des utilisateurs du simulateur.

#### ➤ Les trajets préférés

Pour chaque nouvel utilisateur, le simulateur proposait une phase de didacticiel permettant de se familiariser avec l'outil et de commencer par le trajet préféré de l'utilisateur. Lors de cette phase, les utilisateurs pouvaient choisir de retenir le critère temps, le critère capacité du réseau ou les deux critères réunis afin de s'assigner un objectif d'amélioration. Sont restitués dans l'histogramme ci-dessus, les dix trajets préférés les plus sélectionnés par les utilisateurs et le critère d'amélioration associé à ce choix.

À noter que ces différentes priorités, essentiellement portées sur l'amélioration des temps de parcours, couvrent les différentes cibles d'amélioration des liaisons inter-villes, intra et inter-régionales du projet LNOBPL.

#### Les 10 trajets préférés

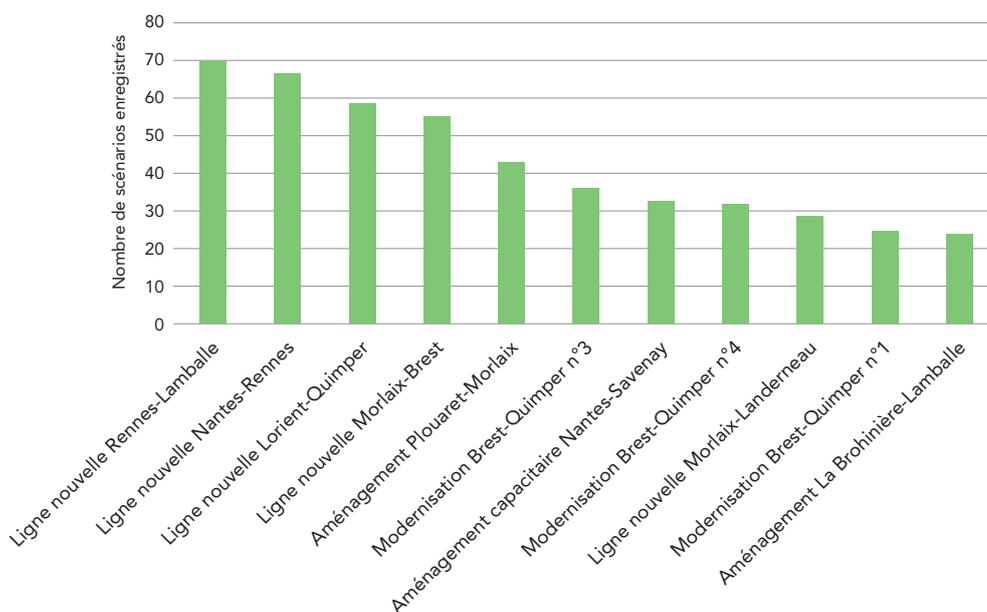


## ➤ Les solutions techniques

Chacun des six secteurs d'aménagement comportait une ou plusieurs solution(s) technique(s) à choisir selon ses besoins, leurs fonctionnalités (gain de temps et de capacité) et leur coût. Un diagramme

propose ci-dessous les solutions ayant été les plus utilisées par les internautes. À noter que **cette analyse porte uniquement sur les 146 scénarios enregistrés** (avec sélection au moins d'une brique).

### Les solutions techniques les plus choisies



## Analyse des scénarios partagés

Le nombre faible de scénarios publiés résulte vraisemblablement du fait que le parcours utilisateur conduisant à la création d'un scénario complet et son enregistrement demandaient un certain temps de prise en main. Le temps d'une première partie est, en effet, estimé à environ 15 minutes.

Le tableau en page suivante présente les caractéristiques des scénarios publiés au travers des coûts d'investissement et des fonctionnalités des solutions techniques proposées sur chacun des secteurs.

Les points saillants de l'analyse de ces scénarios sont les suivants :

➤ les scénarios proposés affichent un coût moyen de 4 600 M€<sub>CE01/2012</sub> (de 1 200 à 7 200 M€<sub>CE01/2012</sub>) s'inscrivant dans la fourchette des scénarios présentés au

débat public en 2014 (entre 3 100 et 5 500 M€<sub>CE01/2012</sub>);

➤ ils couvrent dans leur grande majorité (à deux exceptions près) les cinq objectifs du projet LNOBPL avec des niveaux de performance variables mais recherchant globalement des gains de temps et de capacité sur les différents axes concernés par le projet LNOBPL;

➤ le secteur Brest - Quimper, secteur intégré dans les réflexions depuis le débat public, recueille des aménagements dans tous les scénarios;

➤ seuls 20 % des scénarios proposés sont dans la catégorie « à l'équilibre », à savoir une VAN (Valeur actualisée nette, par euro investi), reflétant l'intérêt socio-économique du scénario construit, comprise entre -0,2 et + 0,1, les autres étant négatifs.

### Tableau récapitulatif des 14 scénarios publiés à partir du simulateur de scénarios

Données fonctionnelles, de coût et de rentabilité socio-économique

Scénarios Publiés	Secteur de Brest- Plouaret			Secteur de Rennes- Lamballe			Secteur de Rennes- Redon			Secteur de Nantes- Redon			Secteur de Lorient- Quimper			Secteur de Brest- Quimper			Coût total M€ <sub>2015</sub>	Rentabilité VAN par € investi
	coût	capacité	temps	coût	capacité	temps	coût	capacité	temps	coût	capacité	temps	coût	capacité	temps	coût	capacité	temps		
1	600	++	-7	950	++	-10	2 200	++	-11	x	+	-9	-	-	-	1 200	++	-16	4 950	-0,2   +0,1
2	900	++	-9	950	++	-10	2 200	++	-11	x	+	-9	-	-	-	1 200	++	-16	5 250	-0,2   +0,1
3	600	++	-7	-	-	-	1 250	+	-11	-	-	-	-	-	-	850	++	-10	2 700	< -0,5
4	1 200	++	-9	550	++	-3	750	+	-	1 100	+	-9	-	-7	-	850	++	-10	5 600	< -0,5
5	1 550	++	-11	950	++	-10	-	-	-	500	-	-8	-	-7	-	1 050	++	-16	5 200	< -0,5
6	600	++	-7	950	++	-10	1 250	+	-11	600	-	-8	-	-	-	1 200	++	-16	4 600	-0,5   -0,2
7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 200	++	-16	1 200	< -0,5
8	-	-	-	950	++	-10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	650	++	-1	1 600	-0,5   -0,2
9	900	++	-9	950	++	-10	2 200	++	-11	1 150	++	-	-	-7	-	850	++	-10	7 200	-0,5   -0,2
10	1 550	++	-11	950	++	-10	2 200	++	-11	x	+	-9	-	-7	-	650	++	-1	6 500	-0,5   -0,2
11	-	-	-	950	++	-10	2 200	++	-11	x	+	-9	-	-	-	850	++	-10	4 000	-0,2   +0,1
12	600	++	-7	950	++	-10	1 250	+	-11	600	-	-8	-	-	-	1 200	++	-16	4 600	-0,5   -0,2
13	1 550	++	-11	950	++	-10	-	-	-	500	-	-8	-	-7	-	1 050	++	-16	5 200	< -0,5
14	900	++	-9	950	++	-10	2 200	++	-11	1 150	++	-	-	-	-	850	++	-10	6 050	-0,5   -0,2

Temps exprimé en minutes gagnées

Capacité simplifiée graduée de la manière suivante : (-) pas d'amélioration (+) amélioration faible ou modérée (++) amélioration importante

## 4 Les points saillants des ateliers avec les élus

---

Les ateliers avec les élus ont avant tout représenté **des temps d'information sur la concertation mais également sur le projet et l'avancée des réflexions suite au débat public de 2014-2015.**

Les principales questions posées étaient en rapport direct avec des enjeux de déplacements actuels, souvent en lien avec l'arrivée de la LGV BPL et la refonte des horaires qui aura lieu en parallèle. Des préoccupations ont ainsi été exprimées portant sur la desserte fine des territoires et le maintien des dessertes TER.

Toutefois des remarques plus directement liées aux enjeux du projet LNOBPL ont pu être mises en évidence au cours de ces ateliers :

➤ de nombreuses interventions ont d'abord permis de rappeler **l'engagement nécessaire en faveur du développement des transports en commun** et notamment du ferroviaire. Plusieurs acteurs ont insisté sur les actions nécessaires à mener en parallèle du projet LNOBPL à échéances plus proches que 2030 ;

➤ plusieurs élus locaux ont précisé leur **vigilance actuelle et future sur les impacts fonciers et environnementaux** que pourraient avoir les aménagements prévus dans le cadre du projet LNOBPL.

Plusieurs questions ont porté sur la compatibilité du projet futur avec les documents d'urbanisme actuels et les projets en cours ou à venir sur leurs territoires respectifs ;

➤ plusieurs élus ont également rappelé au cours des rencontres **la nécessaire réflexion à mener sur l'aménagement global du territoire**, en citant par exemple les cas de la desserte des villes moyennes ou petites ainsi que du centre du territoire breton. L'intermodalité a, dans certains cas, été présentée comme une réflexion à développer afin de faire correspondre le mode de transport adéquat aux besoins réels de déplacement ;

➤ l'enjeu de **l'augmentation de la fréquence des liaisons avec les métropoles pour les territoires périurbains** a également été rappelé à plusieurs reprises au cours des ateliers. Les élus ont pointé du doigt le problème de la saturation de l'étoile ferroviaire rennaise, ne permettant plus d'augmentation de fréquence substantielle sans la réalisation de travaux conséquents. Ces questions ont notamment été largement reprises dans les réunions d'information territoriale à destination des maires des communes d'Ille-et-Vilaine concernées par le projet.

## 5 Les points saillants des ateliers avec les acteurs associatifs et les représentants de la profession agricole

Les ateliers menés avec les acteurs environnementaux, les associations d'usagers et le monde agricole ont permis à ces derniers de rappeler à la fois les **positions exprimées lors de la phase de débat public et d'apporter de nouvelles contributions** sur les besoins prioritaires en matière de déplacements.

### Les points partagés sur l'ensemble du territoire

#### ➤ Une nouvelle démarche de concertation saluée

Pour l'ensemble des acteurs du territoire, la concertation complémentaire a été perçue positivement comme **une nouvelle opportunité d'expression**. Le passage d'un travail sur les trois scénarios présentés au débat public à une logique ouverte d'aménagements par secteurs a été bien accueilli notamment par le milieu associatif. De même, la présence de partenaires du projet à la majorité des ateliers a été appréciée par les participants.

#### ➤ Une expression sur les besoins en matière de mobilité ferroviaire

##### L'engagement vers le report modal

Il est dans un premier temps important de noter la **position partagée par l'ensemble des acteurs présents** dans les ateliers, mettant unanimement en exergue la nécessité de favoriser le report modal vers le mode ferroviaire afin de désengorger le réseau routier déjà saturé dans certains secteurs.

Cet enjeu est présenté comme une priorité par les participants, qui proposent pour y parvenir, à la fois l'amélioration du réseau ferroviaire actuel pour répondre aux besoins grandissant à horizon 2030, et ce, dans le cadre du projet LNOBPL, mais également un travail ambitieux sur les mesures d'accompagnement incitant au report modal. Les sujets de confort à bord des trains, de services mais également les réflexions concernant l'intermodalité ont donc aussi été au cœur des échanges.

#### L'importance d'une amélioration des liaisons nord – sud

Les contributions compilées au cours des ateliers ont mis en lumière une **volonté commune d'amélioration des barreaux nord – sud** encadrant le périmètre d'étude, à savoir les liaisons Brest-Quimper à l'ouest du territoire et Rennes-Nantes à l'est.

Ces deux liaisons doivent permettre à la fois de répondre aux besoins de déplacements existant entre ces villes respectives, mais peuvent aussi améliorer les dessertes entre les branches nord et sud du réseau et notamment entre Brest et Nantes, « origine – destination » régulièrement citée.

On notera toutefois que les solutions techniques ont fait l'objet de débat, notamment sur la liaison Nantes-Rennes. Ceci est détaillé dans les « points en débat ».

### **Renforcer la desserte du périurbain et désenclaver les « nœuds ferroviaires »**

L'importance de la **desserte des zones dites périurbaines** a été exprimée au cours des ateliers menés avec les acteurs associatifs et les représentants du monde agricole.

Le travail engagé sur les besoins a permis, principalement à Nantes et Rennes, de mettre en avant l'importance de la question de la fréquence pour ces territoires accueillant une part importante de trains du quotidien. L'objectif d'une fréquence au quart d'heure pendant les heures de pointe est celui qui a été le plus souvent cité par les participants.

Deux associations ont rappelé le rôle que pourrait jouer l'infrastructure ferroviaire existante entre Nantes et Rennes via Châteaubriant, pour répondre spécifiquement à ces enjeux de desserte des territoires périurbains et intermédiaires.

La volonté d'amélioration des fréquences a également soulevé la question de la saturation des étoiles ferroviaires de Nantes et Rennes, observée en heure de pointe.

### **Un engagement fort pour les transports du quotidien et l'amélioration du réseau existant**

En lien avec la question de la desserte des territoires périurbains, les acteurs associatifs ont également souhaité majoritairement rappeler **leurs attentes vis-à-vis de l'amélioration des transports du quotidien**, qui passe par la robustesse du réseau existant.

Ils ont souligné leur vigilance sur l'engagement des acteurs publics pour cette question malgré le développement de nouveaux projets d'infrastructures.

### **➤ Des réflexions partagées sur les mesures d'accompagnement**

Les efforts demandés en faveur du report modal, rappelés plus haut, ont poussé les participants aux ateliers à identifier plusieurs mesures d'accompagnement représentant autant de leviers d'action. On notera que ces points sont largement partagés avec ceux soulevés par les citoyens.

### **L'importance des questions de service et de confort**

Faisant écho à des contributions émises dans le cadre des ateliers citoyens, les acteurs associatifs et du monde agricole insistent sur **l'importance de la qualité de service et le confort lors des trajets en train**. Ils mettent en avant le fait que seule une qualité optimale du service dans son ensemble pourra favoriser le report modal depuis la route vers le mode ferré.

Ce point est mis en avant afin de transformer le temps de trajet en temps « utile », notamment pour travailler. La mise en place d'un service wifi constitue l'amélioration prioritaire mise en avant par les acteurs associatifs. Cependant, certains participants ont souligné que pour beaucoup d'emplois, le temps de trajet quotidien ne pouvait être transformé en temps de travail (emploi dans le commerce par exemple).

### **Une nécessaire amélioration de la politique tarifaire**

La question de la **lisibilité des prix et de leur niveau** a également été citée par les associations et les acteurs du monde agricole sur les différents territoires.

Comme les citoyens et les jeunes, ils pointent la complexité, le niveau trop élevé et le manque de lisibilité des prix, en concentrant leurs remarques principalement sur le service TGV.

## Les points saillants des ateliers avec les acteurs associatifs et les représentants de la profession agricole

### De nombreuses réflexions sur l'intermodalité

La volonté de penser le trajet dans son ensemble et notamment les parcours d'approche est un point clé, mis en avant par les participants de ces ateliers. L'expression de « temps global » de trajet a souvent été reprise par les acteurs incluant ainsi le temps de parcours ferroviaire mais également tous les temps d'attente ou les temps d'approche.

Les points saillants ayant fait l'objet de contributions de la part des participants sont les suivants :

- la simplification de l'accès aux gares, tant en transports en commun que par la route ou via les modes doux ;
- la mise en place de billets uniques pour des trajets porte-à-porte quand cela est possible ;
- la cohérence des horaires des différents modes de transports (TGV, TER, autocar) et l'optimisation des correspondances ;
- la prise en compte des nouveaux modes de transports tels que le covoiturage ou l'auto-partage.

### Une vision plus large du territoire, au-delà du périmètre LNOBPL

L'analyse de LNOBPL comme un projet de territoire global a amené les acteurs associatifs et les représentants du monde agricole à se prononcer sur des liaisons plus larges, allant au-delà du périmètre du projet.

Ainsi, la desserte du centre Bretagne a été ponctuellement citée comme un axe d'amélioration, sans que le train n'apparaisse comme l'unique réponse satisfaisante. Une desserte fine du territoire est régulièrement identifiée comme un besoin global pour le territoire du projet.

Les connexions avec Saint-Nazaire et son port ont également fait l'objet de plusieurs contributions, proposant notamment un axe reliant Saint-Nazaire à Rennes, voire Saint-Malo, avec une volonté affirmée de renforcer la part du fret jugée perfectible sur cette zone.

### Les points en débat

Des points de divergence ressortent également des ateliers menés avec les acteurs associatifs et du monde agricole. On notera toutefois que les désaccords ne relèvent pas particulièrement de critères territoriaux mais plutôt de **positions globales quant aux enjeux et objectifs du projet sur l'ensemble du territoire.**

### ➤ L'intégration du projet LNOBPL dans les SRADDET Bretagne et Pays-de-la-Loire

Il a été souligné à plusieurs reprises dans les échanges que la réflexion sur le projet LNOBPL était de nature à s'intégrer aux démarches des Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Pour les acteurs associatifs, une nécessaire concertation sur l'ensemble des territoires, portant notamment sur les mobilités devrait être mise en œuvre afin de mettre en cohérence le projet LNOBPL avec ces réflexions.

### ➤ La remise en cause de certains objectifs du projet

Bien qu'elles demeurent portées par une minorité d'acteurs parmi les présents, des réserves ont été exprimées sur deux objectifs du projet :

➤ l'objectif quantitatif d'un temps de parcours de 3 heures entre Paris et Brest/Quimper a engendré des échanges contradictoires. Il fait, en effet, l'objet d'une remise en cause de la part de certains acteurs considérant que la desserte de la pointe finistérienne ne peut se résumer à un enjeu de vitesse. Les améliorations non seulement de la fréquence mais aussi de la desserte en Finistère ont donné lieu à des contributions de la part de quelques acteurs présents.

➤ la desserte de l'aéroport du Grand Ouest a également fait l'objet d'opposition de la part de plusieurs acteurs présents à ces rencontres, bien que cette remise en cause soit minoritaire parmi les participants. On notera ici que cette opposition à la desserte de l'aéroport du Grand Ouest est en lien direct avec leur opposition au projet d'aéroport en tant que tel.

### ➤ Des échanges sur les solutions techniques permettant une amélioration de la liaison Nantes-Rennes

Si l'amélioration de la liaison entre Nantes et Rennes, capitales de leurs régions respectives, est présentée comme une priorité par une large majorité des acteurs associatifs et des représentants de la profession agricole, différentes approches ont été débattues afin de relier les deux métropoles :

quelques acteurs souhaitaient une liaison en 45 à 50 minutes, nécessitant une ligne nouvelle tandis que plusieurs intervenants se sont exprimés en faveur de la réhabilitation de la ligne Rennes – Nantes via Châteaubriant. Leurs représentants appellent de leurs vœux le développement de cette ligne, notamment pour son rôle de desserte fine du territoire, sans forcément remettre en cause l'opportunité d'une ligne nouvelle, qui répondrait à des besoins de déplacements différents.

## 6 Les points saillants des ateliers avec les acteurs économiques

### Les points partagés sur l'ensemble du territoire

#### ➤ La nécessité de rapprocher la pointe bretonne des métropoles régionales et de Paris

Des contributions partagées ont également porté sur le rapprochement de la pointe bretonne avec les zones d'activités essentielles que sont Nantes, Rennes et a fortiori Paris. Le Finistère est, aujourd'hui, jugé trop enclavé par la grande majorité des acteurs ayant participé aux ateliers, par rapport aux deux capitales régionales et à la capitale nationale.

Les temps de parcours exprimés pour les liaisons entre Brest et les principales métropoles sont les suivants :

- Brest – Rennes : Compris entre 1h30 et 1h50 (avec une expression plus ambitieuse dans le Finistère) ;
- Brest – Nantes : Compris entre 2h et 2h15 (avec une expression plus ambitieuse dans le Finistère et un trajet présenté comme plus naturel par la branche sud) ;
- Brest – Paris : Compris entre 3h et 3h15 (avec une expression plus ambitieuse dans le Finistère).

#### ➤ Réaliser un saut de performance pour la liaison Rennes-Nantes

Même si cette liaison n'est pas toujours apparue comme prioritaire (peu d'expressions en Finistère), les ambitions sont assez fortes pour Rennes-Nantes.

Le temps cible évoqué est compris entre 45 min et 1h, c'est le temps le plus court qui est d'ailleurs privilégié. La fréquence cible est également importante avec une demande de trains à la demi-heure voire au quart d'heure en heure de pointe.

#### ➤ Favoriser les navettes urbaines d'ici à 2030 pour le périurbain des métropoles

Chaque atelier s'est prononcé sur la métropole la plus proche de lui, cependant, ils ont tous convergé vers une idée de desserte périurbaine efficace entre le pôle métropolitain et ses quelques gares périurbaines proches. À long terme, il a parfois été évoqué un nombre de 30 allers-retours journaliers permettant la création de véritables « navettes urbaines » au cœur des métropoles.

#### ➤ Équilibrer les liaisons rapides et la desserte fine du territoire

Pour les différentes liaisons évoquées, les acteurs économiques ont souvent fait la distinction entre des trains directs et rapides aux horaires de travail (départ le matin à 8h ou 9h et départ le soir à 18h ou 19h) et des trains moins rapides mais desservant efficacement les territoires. Par exemple, entre Rennes et Brest ont été évoquées 5 dessertes intermédiaires pour un temps de parcours plus long mais un équilibre des territoires pris en compte.

## ➤ Proposer une desserte satisfaisante de l'aéroport du Grand Ouest

L'infrastructure aéroportuaire en tant que telle n'a pas fait l'objet de réaction particulière au cours des ateliers dédiés aux acteurs économiques. Cependant, les participants ont exprimé la **nécessité d'avoir une desserte de qualité du futur aéroport** et ce pour l'ensemble de son aire de chalandise.

Les quelques expressions de temps de parcours compilées au cours des échanges sont les suivantes :

- Nantes-aéroport du Grand Ouest : entre 15 et 30 minutes ;
- Rennes-aéroport du Grand Ouest : environ 30 minutes.

De plus, plusieurs participants ont insisté sur le rôle que devrait avoir la gare de l'aéroport du Grand Ouest : à la fois gare de l'aéroport, pôle multimodal et véritable gare de territoire.

## ➤ Des réflexions partagées sur les mesures d'accompagnement

### L'importance de favoriser le report modal vers le train et l'intermodalité

Axe de consensus partagé par l'ensemble des acteurs s'étant prononcé dans le cadre des ateliers, l'importance d'une **action ambitieuse en faveur du report modal de la route vers le rail** a été rappelée par les acteurs économiques des territoires de Brest, Nantes et Rennes.

Le soutien à une vision globale des transports, prenant en compte les enjeux de l'intermodalité, a été exprimé par les participants. Plusieurs d'entre eux ont insisté sur l'importance des trajets porte à porte, ne se limitant pas au trajet principal en train.

## Favoriser le confort et les services

À l'image des citoyens ou des associations, un point d'attention reporté dans ces ateliers est **l'amélioration du confort et des services**. C'est à la fois rendre plus utile le temps passé dans le train en lui permettant d'être un véritable moment de travail avec wifi à bord et espaces de travail dédiés. C'est aussi mieux prendre en compte le voyage dans son ensemble, l'expression de « bouquets de services » a été utilisée afin de désigner les différents éléments pouvant améliorer l'expérience voyageur et conduire à un report modal substantiel vers le train.

## Rechercher des destinations au-delà du périmètre LNOBPL

Les échanges ont porté sur **des dessertes plus lointaines que le territoire d'étude** du projet. Ainsi, les destinations touristiques sur les lignes en antenne ont fait l'objet d'une attention particulière notamment de la part des acteurs dédiés au développement économique et touristique de leur territoire. La prolongation de Nantes-Rennes vers Saint-Malo ou le Mont-Saint-Michel mais également les liens avec Lamballe ou Saint-Brieuc pour accéder ensuite aux côtes bretonnes ont fait l'objet de diverses remarques et points d'attention. Le sujet de la « virgule de Savenay » pour se diriger par la suite vers Saint-Nazaire et la presqu'île guérandaise a de nouveau été soulevé.

## Les points en débat

Comme les autres ateliers, les ateliers dédiés aux acteurs économiques ont fait naître des expressions contrastées. On peut noter que les différences d'expressions sont avant tout marquées par le **caractère territorial et géographique**, contrairement à ce qui a été relevé pour les ateliers avec les acteurs associatifs et du monde agricole. On relève également la faible participation, en particulier aux ateliers organisés à Rennes et Nantes, ne pouvant être, de fait, entièrement représentatifs de l'expression de l'ensemble des acteurs économiques de ces territoires.

### ➤ Des débats sur les priorités à engager selon les territoires

Les acteurs économiques ont partagé, on l'a noté plus haut, un certain nombre de points permettant d'aménager l'ensemble du territoire du projet LNOBPL.

On remarque des divergences entre les territoires. Ainsi, les Finistériens présentent les aménagements sur leur territoire comme prioritaires, qu'il s'agisse de la liaison entre Brest et Quimper ou des solutions permettant de gagner du temps vers Rennes et Paris. La liaison entre Nantes et Rennes est présentée comme un objectif secondaire, là où elle est citée comme la première des priorités lors des ateliers de Nantes et Rennes.

On notera que sur le cas particulier de la liaison entre Nantes et Rennes, un acteur a estimé qu'il conviendrait de maintenir

et renforcer la liaison entre les deux métropoles via Châteaubriant, rappelant ainsi que les besoins de déplacement sur cette liaison sont importants.

### ➤ Une expression localement forte pour des aménagements « en Finistère »

Le rapprochement de la pointe bretonne de Rennes, Nantes et Paris a été un objectif partagé de façon transversale par les participants avec des ambitions parfois contrastées.

Toutefois, la nature des aménagements permettant d'y parvenir, a parfois pu faire naître des différences selon les territoires. Les acteurs économiques finistériens ont mis en avant leur volonté de soutenir des aménagements « en Finistère » tendant vers cet objectif de vitesse. À titre d'exemple, ils soutiennent, de fait, davantage un aménagement entre Brest et Morlaix qu'un aménagement entre Rennes et Lamballe.

Par ailleurs, les acteurs économiques finistériens ont rappelé également le problème de l'accessibilité de l'Ouest breton en évoquant la meilleure connexion aux transports collectifs et ferroviaires de l'aéroport de Brest-Bretagne (une gare nouvelle ayant notamment été évoquée).

## 7 Les points saillants des ateliers menés par les étudiants destinés aux jeunes du territoire

---

Le travail des étudiants au cours de cette concertation a permis de poursuivre la démarche d'ouverture conduite dès le débat public vers les jeunes de 16 à 25 ans. La méthode suivie, même si elle s'est traduite par deux dispositifs distincts, a été la même pour chacun des groupes. Elle suit des principes analogues à ceux retenus pour les ateliers avec les citoyens du territoire.

À la suite de leurs ateliers menés de janvier à février 2017, les deux groupes d'étudiants (Institut de Géoarchitecture de Brest et SciencesPo Rennes - Campus de Caen) ont chacun adressé à l'équipe projet leur bilan de concertation et ont précisé certains éléments lors d'oraux de restitution. Les points saillants présentés ci-dessous sont une synthèse de ces analyses proposées par les étudiants. Les deux groupes sont intervenus sur deux territoires distincts : l'un dans le Finistère (Brest, Châteaulin et Quimper) et l'autre en Ille-et-Vilaine (Lamballe et Rennes). La répartition des contributions par objectifs du projet fluctue donc en fonction du territoire sur lequel ont été émises les contributions. D'autres sujets, plus transversaux ont été partagés et regroupés dans ce bilan.

### Une expression sur les objectifs du projet

#### ➤ Améliorer le réseau ferroviaire du Finistère

Au préalable, il est nécessaire de préciser que **l'accessibilité de la pointe bretonne a été largement évoquée dans les ateliers menés par les Brestois au**

**contraire des ateliers menés dans l'est du territoire du projet.** Pour les jeunes interrogés, deux besoins sont apparus concernant l'accessibilité de la pointe bretonne : **gagner du temps sur les différents axes finistériens et continuer de mailler finement ce territoire.** Divers débats ont mis en évidence la notion d'équilibre, qui reste à trouver entre des déplacements rapides notamment entre les grandes villes sans pour autant délaisser des territoires intermédiaires. D'une part, **les demandes de gains de temps ont été émises vers et depuis le Finistère.** Les liaisons interdépartementales bretonnes ont fait l'objet de nombreuses contributions tandis que la liaison avec Paris n'a que très rarement été citée. Le lien entre Quimper/Brest et les métropoles de l'ouest était au cœur des échanges. C'est le lien rapide avec Rennes qui a été le plus repris : pour faciliter les déplacements dans le cadre d'activités universitaires pour certains jeunes interrogés et professionnelles pour d'autres. Viennent ensuite les liaisons vers les villes du Sud Bretagne, maillant le réseau ferroviaire structurant comme Vannes ou Lorient.

## Les points saillants des ateliers menés par les étudiants destinés aux jeunes du territoire

D'autre part, **cette demande de vitesse plus importante a été évoquée sur l'axe Brest-Quimper**. Pour les ateliers menés par les étudiants brestois, plus du tiers des demandes de réduction des temps de parcours ont concerné la liaison Brest-Quimper. On note que cette liaison a fait l'objet d'un traitement très important lors de l'atelier mené à Châteaulin, mais ces demandes ont également été formulées lors des ateliers de Quimper et Brest. Elles étaient formulées dans le but de mieux relier les deux principales villes du Finistère et de gagner du temps sur les liaisons avec le Sud Bretagne voire Nantes, pour laquelle il paraissait plus naturel pour les concertés de passer par Quimper.

En parallèle, il a souvent été précisé qu'il **ne fallait pas privilégier la vitesse et les gains de temps au détriment de liaisons fines dans le Finistère**. Quelques participants ont émis le souhait de « mixer » des solutions permettant des circulations de trains rapides avec des trains permettant la desserte de tous les territoires. L'amélioration du maillage entre branche nord et branche sud a été soulignée même si les solutions pour y parvenir ont fait débat. Les jeunes ont exprimé à de nombreuses reprises des demandes visant à « développer les trains régionaux » et ne pas « retirer les petites gares ». Les gares de Morlaix au nord, de Landerneau et Châteaulin sur l'axe nord-sud ont été identifiées comme des gares prépondérantes pour le Finistère. La thématique de la fréquence des trains dans le Finistère n'a pas été souvent abordée. Elle a souvent été mêlée à la notion d'amélioration du service, l'augmentation des fréquences étant perçue comme une solution pour réduire le nombre de trains surchargés. Elle a également été mise en relation avec la

thématique de desserte fine du Finistère : le renforcement des fréquences sur l'axe Brest-Landerneau-Quimper a été souligné (avec parfois des demandes se prolongeant vers le sud du territoire).

### ➤ La liaison entre Nantes et Rennes et avec l'AGO

Cette liaison a été très peu mise en évidence lors des ateliers menés en Finistère. En effet, **l'axe Nantes-Rennes n'a pas fait l'objet de fortes demandes d'amélioration**. Les participants ont mis en évidence le besoin d'un rapprochement entre les deux régions, et pas seulement entre Rennes et Nantes. C'est dans cette vision interrégionale que la liaison entre Brest et Nantes, passant par Quimper, a été évoquée. À noter que concernant les expressions directes sur l'axe Nantes-Rennes, le passage par Châteaubriant a été évoqué à deux reprises.

**La desserte de l'aéroport n'a pas non plus été un sujet souvent exprimé par les concertés**. La plupart d'entre eux ne remettent pas en cause la desserte de l'aéroport mais ils ne s'y intéressent pas, se trouvant trop éloignés de lui ou demeurant pessimistes quant à sa réalisation.

### ➤ La desserte périurbaine et inter-villes

**L'amélioration de la desserte périurbaine et celle de la desserte inter-villes** ont été des sujets qui ont mobilisé les jeunes. Plutôt que d'adopter l'angle de leurs besoins de mobilité (avec des améliorations de fréquences et/ou de gains de temps), les jeunes se sont prononcés sur des thématiques plus larges comme la gestion et l'aménagement du territoire qu'ils souhaiteraient équitables.

## Des convergences sur les mesures d'accompagnement

### ➤ L'amélioration de l'offre ferroviaire

Le besoin le plus répandu a été celui d'une **mise en cohérence des horaires avec les besoins des voyageurs**. Ainsi, il était à la fois souligné que les horaires des trains devaient être mieux adaptés aux horaires de travail ou d'étude et que les horaires proposés devaient être amplifiés, l'amplitude horaire étant vue comme un critère d'une meilleure adaptabilité du train. De plus, des débats ont eu lieu sur la répartition quotidienne des trains : certains favorisant les trains en heure de pointe et d'autres souhaitant une plus grande répartition sur la journée, sans pour autant trancher cette question, les avis dépendant souvent du vécu en tant que voyageur.

### ➤ Des changements concernant l'expérience voyageur

Les expressions les plus nombreuses ont porté sur l'expérience voyageur : les gares, la signalétique ou encore le confort dans les trains. Même si ces mesures d'accompagnement ne sont pas au cœur du projet, les concertés les

jugeaient déterminantes dans le report modal vers le train. Pour les jeunes, leur usage du transport ferroviaire déterminait les demandes qu'ils formulaient : les expériences en gare, notamment sur la signalétique ou la fiabilité, étant très variables. Le point sur lequel ils ont convergé est le confort à bord, avec par exemple l'ajout d'espaces internet et de prises électriques.

### ➤ Des voyages hors du périmètre d'étude

Diverses expressions ont porté sur des liaisons hors périmètre d'étude et sont de deux ordres : des liaisons au-delà de la Bretagne et des Pays de la Loire et celles concernant les lignes en antenne et le Centre Bretagne. D'une part, concernant les liens avec les villes en dehors du territoire de projet : Laval, Angers ou encore Lyon ont été abordés. D'autre part, plusieurs interrogations ont porté sur les aspects intermodaux et les dessertes des gares et lignes en antenne sur le réseau ferroviaire. Les lignes menant à Roscoff et Carhaix sont l'objet d'inquiétudes quant aux fréquences et à la desserte à l'horizon du projet LNOBPL. D'autres participants ont souligné des liaisons avec le Centre Bretagne et souhaiteraient des solutions plus performantes pour le desservir.

## 8 Les points saillants des ateliers citoyens

Composés de citoyens aux profils différents, ces ateliers avaient une **visée qualitative**, en permettant aux participants de monter en compétences sur les sujets du territoire et du ferroviaire, avant de pouvoir se prononcer sur les besoins de mobilité notamment ferroviaire sur le territoire et sur les fonctionnalités prioritaires à prévoir dans le cadre du projet.

Ces ateliers ont permis d'agrèger des contributions complémentaires au débat public de 2014-2015, en mobilisant des participants, qui pour l'essentiel, ont relevé le fait qu'ils ne « *participaient jamais à ce type de démarches de concertation* ».

### Les points partagés sur l'ensemble du territoire

Plusieurs sujets clés, relevés dans chacun des ateliers citoyens, n'ont pas fait débat au sein des groupes et ne comportaient pas de différences notables entre les territoires des participants.

### ➤ Des expressions sur le projet et la concertation complémentaire au débat public

#### Une satisfaction vis-à-vis de la démarche de concertation

Cette démarche de concertation et plus précisément les ateliers citoyens en tant que tels ont été plébiscités par les participants à l'issue des trois sessions.

Interrogés oralement ou via des questionnaires d'évaluation remis à la fin de la démarche, les citoyens se sont dits satisfaits à la fois d'avoir « **appris beaucoup de choses** » sur le projet et les enjeux du ferroviaire, « **vu le nombre d'éléments à prendre en compte** » dans ce type de projet avant de décider et « **d'avoir pu contribuer en tant que citoyen** ».

Il est donc important de souligner la vertu pédagogique et citoyenne de la démarche engagée, qui va au-delà du projet LNOBPL. Une dynamique de groupe positive s'est mise en place au cours des séances, chacun se sentant plus légitime à s'exprimer au cours du temps.

### Le partage par les citoyens des cinq objectifs du projet

L'opportunité du projet, exprimée au travers des cinq objectifs validés en débat public, n'a pas fait l'objet de remise en cause au cours des ateliers citoyens.

Les participants ont - dans la majorité des cas - analysé le projet LNOBPL comme un projet global pour le territoire.

Si une hiérarchisation des objectifs peut ponctuellement transparaître dans les thématiques compilées ci-dessous, il est donc essentiel de noter que celle-ci ne correspond pas à une remise en cause d'un ou de plusieurs objectifs du projet LNOBPL mais bien de sujets jugés par les citoyens, à ce stade, prioritaires par rapport à d'autres.

## ➤ Une expression approfondie sur les besoins du territoire pour la mobilité ferroviaire

### Le nécessaire désenclavement de la pointe bretonne

Le désenclavement de la pointe bretonne représente un enjeu important pour les membres des ateliers citoyens. Tous notent l'éloignement des territoires, notamment en Finistère, des métropoles de Nantes et de Rennes et *a fortiori* de Paris, bien qu'ils soulignent la nette amélioration apportée par la mise en service de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire (LGV BPL) entre Le Mans et Rennes.

#### *Relier la pointe bretonne (Brest comme Quimper) à Rennes et Nantes*

Quel que soit le territoire d'origine, la question de l'amélioration de la liaison entre Brest et Quimper et les capitales régionales représente plus qu'un sujet, un besoin. Les citoyens des branches nord (Rennes-Brest) et sud (Rennes-Quimper), finistériens, costarmoricens ou morbihannais ont exprimé **le pouvoir d'attractivité de ces deux métropoles tant au niveau professionnel que personnel.**

Les réflexions sur les fonctionnalités précises répondant à ce besoin ont ainsi fait ressortir des temps-cibles et des fréquences souhaitées :

➤ Pour les liaisons Brest/Quimper à Rennes : un temps compris entre 1h30 et 2h et des fréquences sensiblement supérieures à leur niveau dans le service annuel 2017/2018. En moyenne, ce sont 15 A/R (allers-retours) quotidiens qui sont envisagés voire parfois 20 A/R.

➤ Pour les liaisons Pointe bretonne à Nantes : le temps Nantes-Quimper serait idéalement compris entre 1h30 et 2h, une demande de davantage de fréquences

a été émise sans précisions et le temps Nantes-Brest serait de 2h30 à 3h, la fréquence souhaitée restant la même que celle envisagée en 2017/2018.

Deux besoins supplémentaires ont émergé sur l'ensemble de ces liaisons : **une meilleure répartition des fréquences selon une plus grande amplitude horaire le matin comme le soir et des heures de pointe renforcées ainsi qu'un plus grand nombre de trajets directs, donc rapides.**

Dans ce cadre, le travail d'illustration mené via le simulateur de scénarios a mis en évidence les rôles importants que représentent les barreaux Brest-Quimper à l'ouest et Rennes-Nantes à l'est du territoire dans l'amélioration de la liaison Brest-Nantes.

#### *Des liaisons renforcées vers la capitale*

**Le renforcement de la liaison avec Paris représente également un besoin important pour les citoyens.** Tous les ateliers se sont prononcés pour un temps de parcours cible compris entre 3h et 3h15 entre Brest/Quimper et Paris, en notant que plus les citoyens étaient éloignés de Paris, plus la demande de gain de temps était forte. En effet, cette thématique est plus présente en Finistère, où la possibilité de faire un aller-retour dans la journée dans de bonnes conditions a été citée comme un objectif à poursuivre.

**Le désenclavement de la pointe bretonne a aussi été largement exprimé par les citoyens** au travers de la question de la fréquence. Ainsi, dans la plupart des ateliers a été mise en avant la nécessité d'une plus forte fréquence vers Paris (à la demi-heure en heure de pointe) et une plus grande amplitude horaire, notamment pour pouvoir rentrer plus tard depuis Paris vers la Bretagne.

## Un accord pour améliorer les deux verticales nord-sud

### *La liaison Nantes-Rennes*

La liaison Nantes-Rennes, même si elle ne fait pas l'objet d'un traitement analogue suivant les ateliers, est analysée comme peu performante et devant faire l'objet d'un important travail.

Les membres des ateliers évoquent a minima un gain de temps d'un quart d'heure par rapport au service annuel 2017/2018 sur cet axe, c'est-à-dire un temps de parcours d'1h ainsi que des fréquences passées à la demi-heure en heure de pointe. De nombreuses expressions convergent vers une amélioration plus poussée allant jusqu'à 45 minutes avec des fréquences au quart d'heure en heure de pointe.

### *La liaison Brest-Quimper*

Cet axe n'a pas toujours été traité de la même manière selon le territoire où se déroulait l'atelier. Par ailleurs, les membres des ateliers ont jugé son amélioration comme une manière d'améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne ou une possibilité d'amélioration du réseau inter-villes, sans trancher.

Cependant, tous s'accordent pour améliorer cette liaison, même si les ambitions étaient très variées, au sein même de chaque groupe. L'expression générale étant celle de la nécessité d'un aménagement par soucis d'équité territoriale.

## La nécessité d'une amélioration de la desserte inter-villes

La desserte inter-villes, cadencée et rapide, représente un besoin exprimé sur l'ensemble des territoires interrogés. Sans systématiquement exprimer de fonctionnalités arrêtées, les citoyens ont

souhaité mettre en avant l'importance de renforcer les échanges sur le réseau principal constituant le quadrilatère Rennes – Brest – Quimper – Nantes.

Les échanges les plus fréquemment évoqués sont, dans ce cadre, les liaisons entre les branches nord (Rennes-Brest) et sud (Rennes-Quimper) du réseau. Il s'agit, à la fois, des barreaux Brest-Quimper et Rennes-Redon-Nantes. Pour ces liens, le mode ferroviaire est jugé peu compétitif pour répondre aux besoins exprimés. Par ailleurs, les liaisons nord-sud ont aussi été évoquées via la desserte du Centre Bretagne. L'ensemble des citoyens a aussi exprimé le besoin de pouvoir rejoindre en train, facilement et rapidement, les principales villes du territoire (Vannes, Lorient, Saint Briec, etc.).

## Renforcer les transports périurbains aux abords des métropoles (Rennes, Nantes et Brest)

Question clé pour les habitants des métropoles présents lors de la concertation, la desserte du périurbain de Nantes, de Rennes et, dans une moindre mesure, de Brest a été présentée comme un point important à intégrer aux réflexions sur le projet.

La fréquence est le point central qui doit pouvoir améliorer la desserte des territoires périurbains. La desserte au quart d'heure de ces zones en heures de pointe a été présentée comme un objectif à poursuivre. Plusieurs participants ont notamment insisté sur l'importance de se saisir de cet enjeu dès à présent afin d'anticiper l'augmentation forte de la population sur les territoires bretons et ligériens à l'horizon 2030 et au-delà, qui aggravera la congestion déjà observée aujourd'hui sur les nœuds ferroviaires.

### **La nécessité d'une connexion performante avec le futur aéroport du Grand Ouest**

Si l'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes représente – et les citoyens présents en ont tout à fait conscience – un sujet de controverse quant à son opportunité et sa réalisation, la question de sa desserte ferroviaire semble un point clé partagé dans l'ensemble des ateliers citoyens.

La desserte de qualité de l'infrastructure aéroportuaire a été présentée comme une condition essentielle de sa réussite et de son utilisation par les usagers de l'ensemble de son aire de chalandise. Plusieurs participants ont relevé la pertinence du mode ferroviaire par rapport à la route pour la connexion à l'aéroport notamment au sujet de la fiabilité du mode ferroviaire. La définition de cette desserte, si elle est moins prégnante en Finistère, a cependant fait l'objet de contributions au cours de l'atelier citoyen de Brest. Les participants ont mis en avant la possibilité d'accéder à une offre touristique plus large et complémentaire de celle aujourd'hui proposée par l'aéroport de Brest à Guipavas.

De nombreux citoyens ont ainsi mis en avant la nécessité d'une **connexion performante**, c'est-à-dire rapide, régulière et adaptée aux amplitudes horaires de l'offre aérienne future. On notera que l'efficacité de la connexion a fait l'objet de davantage de contributions de la part des participants que celle du temps de parcours. Ainsi, l'expression globale est que l'ensemble de l'aire de chalandise de l'aéroport puisse être au maximum à plus ou moins 2h de celui-ci. Quant à la fréquence, des trains à la demi-heure voire au quart d'heure en heure de pointe venant de Rennes et Nantes ont été évoqués par quelques participants avec des expressions de temps-cible de 15 à

30 minutes afin de rejoindre l'aéroport. Ce besoin a été précisé lors des ateliers de Vannes et Saint-Brieuc avec le souhait d'une connexion simple, « fluide » et dans la mesure du possible avec un minimum de rupture de charge.

### **➤ De nombreuses contributions sur les mesures d'accompagnement à mettre en place**

#### **Prendre en compte les connexions avec les autres lignes hors périmètre LNOBPL**

Deux types de liaisons ferroviaires ont été évoqués durant ces ateliers retenant l'attention des citoyens du territoire : les liens du projet avec les lignes dites « en antenne » ainsi que le ressenti des correspondances notamment au travers de la question des connexions aux autres régions françaises, sans forcément passer par l'agglomération parisienne.

La plupart des lignes en antenne ont été abordées lors des ateliers, comme les liaisons vers le Centre Bretagne. Les citoyens pointaient l'existence de lignes ferroviaires vers Carhaix, Loudéac ou Pontivy, et questionnaient leur utilisation. Des précisions ont été apportées pour clarifier la situation de ces lignes dont certaines (à destination de Loudéac ou Pontivy) ne sont pas ouvertes aux circulations de trains de voyageurs. Par ailleurs, la liaison vers Saint-Nazaire a été évoquée, les participants souhaitant une liaison plus performante au départ de Savenay, en termes de fréquence et de correspondances.

Des liaisons ne passant pas toujours par la région parisienne ont également fait l'objet de quelques expressions notamment concernant les liaisons vers le sud-ouest, jusqu'à l'évocation de temps de parcours vers Bordeaux ou Toulouse.

### **Des enjeux d'amélioration du déplacement notamment porte-à-porte**

Les citoyens ont souligné sur différentes liaisons que les horaires devaient être plus lisibles. L'arrivée du cadencement en 2017/2018 sur le territoire du projet répondra en partie à ces demandes. Ils ont souvent souligné une faiblesse dans les amplitudes horaires proposées notamment lorsque des allers-retours journaliers étaient requis sur des liaisons de longues mais aussi de courtes distances.

De même, en parallèle des débats sur les fréquences, il a été remarqué que les correspondances sont vécues comme un moment clé d'un voyage et un sujet de difficultés. Le changement de gare notamment en région parisienne ou le temps de la correspondance (ni trop long, ni trop court) ont fait l'objet d'un consensus quant à leur amélioration pour l'usager. Par ailleurs, des propositions ont été faites : repérage dans la gare, emport des bagages, accessibilité, etc.

De nombreux citoyens ont également relevé le fait qu'un déplacement ne se limite pas au trajet ferroviaire en tant que tel mais doit bien intégrer les parcours d'approche et les autres modes de transports à mobiliser. Cette question a été traitée dans le cadre des besoins d'échanges avec le centre de la Bretagne ou entre les branches nord et sud du réseau principal.

Des propositions de billets uniques train et autocar, ou une volonté de mieux structurer les correspondances entre les différents modes de transports, ont ainsi émergé lors des échanges.

La question de l'accès aux gares par la route ou les transports en commun ainsi que celle des lieux de parking a fait l'objet d'une demande de vigilance particulière au cours des ateliers citoyens.

### **La question du prix du voyage en train**

La majorité des citoyens s'est exprimée pour une politique de prix ferroviaire plus compétitive et lisible.

En effet, ces deux logiques sont très régulièrement présentées concomitamment par les participants. Ils expliquent que si le train est souvent peu abordable pour eux, ils souhaiteraient parallèlement comprendre la logique de définition des tarifs.

On peut toutefois noter que si les prix des billets de trains sont globalement perçus comme trop élevés par les citoyens, peu de réponses sont apportées sur le niveau d'un « prix juste » pour un trajet en train. La question de la comparaison avec d'autres modes de transports aux caractéristiques différentes étant le point de repère principal (voiture essentiellement), sans que le coût global de ces autres modes ne soit précisément connu non plus.

### **Des enjeux de confort et de service**

La question du confort à bord du train a également été présentée comme une mesure d'accompagnement clé. Le wifi et l'accès aux prises électriques sont les deux points les plus cités par les citoyens qui argumentent ce besoin en le présentant comme un critère pouvant favoriser le report modal vers le train.

Des conditions de travail simplifiées (accès internet, électricité, calme) permettraient de renforcer le caractère « utile » du temps de voyage en train et d'accepter des performances parfois moins ambitieuses en matière de temps de parcours.

## Les points en débat

### ➤ Les deux « barreaux nord – sud » différemment plébiscités selon les territoires

On entend par « barreaux nord – sud », les deux liaisons ferroviaires encadrant le périmètre d'études c'est-à-dire Nantes-Rennes et Brest-Quimper. Si aucun atelier citoyen n'a remis en cause la pertinence d'aménager ces deux axes, leur aménagement a été soutenu de façon contrastée selon les territoires, les besoins exprimés mis en avant de façon prioritaire étant souvent ancrés géographiquement.

On note que la liaison Brest-Quimper a été jugée comme très peu compétitive par rapport à la route dans tous les ateliers. Mais certains n'ont pas toujours exprimé de besoin d'amélioration.

C'est lors de l'atelier de Brest que cette liaison a surtout été évoquée, avec des objectifs les plus repris d'un train par heure et d'un temps de parcours de 45 minutes maximum. Les participants ont rappelé régulièrement la répartition des infrastructures administratives, universitaires ou encore médicales entre les deux principales villes du Finistère.

La logique est sensiblement la même concernant la liaison Nantes-Rennes, jugée essentielle pour les acteurs de l'atelier Nantes/Rennes, cette liaison est jugée moins prioritaire en tant que telle pour les Finistériens, mais elle a été intégrée dans les ateliers de Saint-Brieuc et de Vannes. Sur cette liaison les objectifs de 45 minutes et d'une fréquence à la demi-heure en heure de pointe ressortent nettement des contributions citoyennes.

Ces deux barreaux nord – sud ont donc régulièrement été intégrés aux réflexions des territoires moins directement concernés dans une logique d'amélioration plus globale des liaisons bretonnes et ligériennes.

Ainsi, ils apparaissent comme des solutions à prendre en considération pour l'amélioration des liaisons des territoires situés sur l'axe sud avec Rennes et sur l'axe nord avec Nantes et même au-delà (la desserte de Saint-Nazaire, par exemple, a été citée à plusieurs reprises).

### ➤ Vitesse ou fréquence ?

Les objectifs de vitesse et de fréquence ont régulièrement fait l'objet de débats au sein des ateliers citoyens, engendrant de fait des réponses techniques différentes selon les besoins jugés prioritaires.

La logique de desserte du territoire breton, a été au cœur de débats sur la vitesse, au sein même des ateliers ou lorsque l'on croise les contributions des ateliers des différents territoires. Parvenir à desservir les territoires intermédiaires tout en réduisant le temps de parcours entre les extrémités de la ligne, l'articulation équilibrée entre desserte fine des territoires (mais nécessairement moins rapide) et desserte rapide (mais nécessairement orientée vers les pôles démographiquement importants) est un thème souligné par les membres des ateliers.

Ainsi les Finistériens ont particulièrement insisté sur l'enjeu de la vitesse tant pour rejoindre Paris que Rennes, sans toutefois systématiquement revendiquer l'atteinte de la barre des trois heures vers Paris parfois qualifiée de « symbolique ». Les minutes supplémentaires pouvant - selon certains - être compensées par une offre ferroviaire plus large (amplitude des horaires), un confort renforcé (possibilités réelles de travailler dans le train) ou une amélioration de l'accès de la gare.

Ces débats ont également concerné la liaison Nantes-Rennes qui, si elle a été jugée pertinente dans un temps compris entre 45 minutes et 50 minutes (voire 1 heure pour quelques citoyens), doit aussi

voir considérablement augmenter ses fréquences. Là encore, pour plusieurs participants, les temps de parcours plus longs pourraient être compensés par une qualité de service supérieure et une fréquence adaptée aux heures de pointe.

Les citoyens des territoires du Morbihan et des Côtes d'Armor ont quant à eux exprimé des positions parfois contrastées, notamment sur la liaison avec Paris. Un clivage naît entre les satisfaits de l'offre ferroviaire apportée par la LGV BPL à partir de juillet 2017 et préférant insister sur la fréquence des trains, et ceux qui s'expriment en faveur d'améliorations supérieures à celles permises par la LGV BPL. Cette fréquence a également représenté un point d'amélioration clé pour les liaisons vers le Finistère ou les deux capitales régionales.

### ➤ Le coût de la minute gagnée

Une sensibilité à la bonne utilisation de l'argent public a également été largement exprimée au cours des ateliers, donnant lieu à des controverses sur le coût de la minute gagnée, de l'ordre de 100 millions d'euros sur ce type de projet ferroviaire.

Plusieurs participants ont ainsi jugé que sur certaines liaisons, notamment celles bénéficiant déjà d'améliorations notables dans le cadre de la mise en service de la LGV BPL, le gain de temps pouvait être plus limité dans un souci d'économie. Là encore, des membres de différents ateliers citoyens ont exprimé le fait que l'objectif de 3h n'était pas à atteindre à tout prix entre Brest – Quimper et Paris. Ils préconisent que, dans ce cadre, des aménagements moins ambitieux soient retenus parmi toutes les solutions techniques proposées par le simulateur de scénarios.

### ➤ Des sensibilités naturellement différentes aux besoins de dessertes du périurbain

Il convient de noter ici, de façon logique, que les enjeux de desserte des territoires périurbains ont davantage mobilisé les citoyens du groupe Nantes/Rennes, dont certains résidaient en périphérie des deux métropoles. Ces derniers appellent de leurs vœux de façon presque unanime une desserte au quart d'heure aux heures de pointe afin de répondre à leurs besoins de déplacement.

Ces enjeux ont également été rapidement soulevés par les participants de l'atelier de Brest, évoquant notamment la nécessité d'un maintien voire d'un renforcement des liaisons entre Brest et Landerneau. Ils sont en revanche absents des contributions compilées à Vannes ou à Saint-Brieuc.

### ➤ La liaison entre Brest et Nantes, plus naturelle par le sud

La liaison entre Brest et Nantes a fait l'objet d'une expression de besoins dans les ateliers du Finistère et dans les ateliers communs en Loire-Atlantique et en Ille-et-Vilaine. Les échanges menés au sein des ateliers, et notamment l'illustration réalisée via le simulateur de scénarios, ont mis en lumière la possibilité de relier ces deux villes par Rennes.

Des débats ont eu lieu sur l'acceptabilité pour les territoires d'un trajet passant par Rennes au lieu de l'axe sud via Quimper, pouvant s'avérer plus performant selon les aménagements réalisés. Cette solution via Rennes a, à plusieurs reprises, été considérée comme « peu naturelle », les citoyens la présentant davantage comme une solution complémentaire que comme une réponse principale satisfaisante, préférant une liaison via le sud.

## Le travail avec le simulateur de scénarios

La troisième séance des ateliers citoyens, sur chaque territoire, a été consacrée à l'illustration des besoins exprimés lors des deux premières séances via le simulateur de scénarios. Dans ce cadre, les citoyens, à partir de leur expression de besoins, ont pu s'exprimer sur les solutions techniques qui leurs paraissaient les plus pertinentes sur chacun des six secteurs d'aménagement proposés dans le simulateur.

Le travail via le simulateur de scénarios a été apprécié notamment pour sa dimension pédagogique forte. Les citoyens ont pu évaluer la faisabilité des demandes qu'ils exprimaient par leur choix de solutions techniques et les différents indicateurs fournis, notamment l'impact environnemental ou la rentabilité socio-économique des scénarios constitués.

Tout au long du choix de différentes solutions techniques pour aboutir à un ou des scénario(s) partagé(s) par le groupe, les citoyens ont affiné les besoins et fonctionnalités préalablement exprimés. Ce travail a permis de réinterroger les besoins en priorisant les liaisons à aménager et donc les solutions techniques. Cela a permis de conforter les points saillants relevés dans ce bilan.

## ➤ Les scénarios préférentiels

Sont rappelés ici les scénarios ressortis comme préférentiels lors des ateliers citoyens. Ils ne représentent pas une position définitive de la part des groupes mais bien l'illustration par les solutions techniques des principaux besoins/objectifs et des fonctionnalités exprimés et ajustés après discussion en séance.

Ce tableau ci-après reprend l'ensemble des scénarios produits en atelier, les scénarios préférentiels étant surlignés. Ainsi pour chaque scénario, on retrouve les fonctionnalités retenues pour chacun des six secteurs aménageables (gain de temps et de capacité) et leur coût. À titre de comparaison, sont proposés leur coût global et leur rentabilité socio-économique.

### Tableau récapitulatif des scénarios réalisés en ateliers citoyens à partir du simulateur de scénarios

Données fonctionnelles, de coût et de rentabilité socio-économique et scénarios préférentiels

Scénarios Ateliers citoyens	Secteur de Brest- Plouaret			Secteur de Rennes- Lamballe			Secteur de Rennes- Redon			Secteur de Nantes- Redon			Secteur de Lorient- Quimper			Secteur de Brest- Quimper			Coût total M€ <sub>2015</sub>	Rentabilité VAN par € investi
	coût	capacité	temps	coût	capacité	temps	coût	capacité	temps	coût	capacité	temps	coût	capacité	temps	coût	capacité	temps		
NR 1	900	++	-9	950	++	-10	2 200	++	-11	x	+	-9	-	-	-	850	++	-10	4 900	-0,2   +0,1
NR 2	900	++	-9	950	++	-10	1 150	+	-	x	+	-	-	-7	850	++	-10	5 000	< -0,5	
NR 3	900	++	-9	950	++	-10	1 150	+	-	x	+	-	-	-	850	++	-10	3 850	< -0,5	
NR 4	900	++	-9	950	++	-10	750	+	-	1 100	+	-9	-	-7	850	++	-10	5 700	-0,5   -0,2	
B 1	1 550	++	-11	950	++	-10	2 200	++	-11	x	+	-9	-	-7	1 050	++	-16	6 900	-0,5   -0,2	
B 2	900	++	-9	950	++	-10	-	-	-	1 100	+	-9	-	-	850	++	-10	3 800	-0,5   -0,2	
B 3	600	++	-7	950	++	-10	-	-	-	1 100	+	-9	-	-	-	-	-	2 650	-0,2   +0,1	
SB 1	600	++	-7	950	++	-10	2 200	++	-11	x	+	-9	-	-7	850	++	-10	5 750	-0,5   -0,2	
SB 2	600	++	-7	950	++	-10	2 200	++	-11	x	+	-9	-	-	-	-	-	3 750	-0,2   +0,1	
SB 3	1 200	++	-9	950	++	-10	1 250	+	-11	600	-	-8	-	-	850	++	-10	4 850	-0,5   -0,2	
V 1	1 200	++	-9	950	++	-10	2 200	++	-11	x	+	-9	-	-	850	++	-10	5 200	-0,5   -0,2	
V 2	600	++	-7	950	++	-10	2 200	++	-11	x	+	-9	-	-	650	++	-1	4 400	-0,2   +0,1	

NR = Nantes/Rennes – B = Brest – SB = Saint-Brieuc – V = Vannes

Temps exprimé en minutes gagnées

Capacité simplifiée graduée de la manière suivante : (-) pas d'amélioration (+) amélioration faible ou modérée (++) amélioration importante

## ➤ Un ajustement des besoins exprimés

### Une approche collective et équitable du territoire et du projet

Tout d'abord, il convient de souligner que les scénarios préférentiels répondaient à l'ensemble des objectifs du projet. Cela démontre la vision globale du projet LNOBPL qu'ont adoptée les citoyens au sein de chaque groupe.

À noter également que lors de chaque troisième atelier, chaque groupe a effectué ses choix selon deux critères à savoir :

➤ Une attention particulière apportée pour chaque groupe à maximiser la rentabilité socio-économique et l'impact environnemental, tout en répondant au mieux aux besoins de mobilité exprimés. Cela a conduit à des scénarios dont la VAN par euro investi (reflétant l'intérêt socio-économique) était comprise pour les meilleurs d'entre eux entre -0,2 et +0,1, une zone de rentabilité peu négative voire positive.

➤ L'équité territoriale, qui est apparue comme un critère prépondérant, motivant parfois des choix d'aménagement et des arbitrages, qui ont fait débat, au sein des différents ateliers. Cela a généralement conduit à des scénarios moins rentables selon le critère socio-économique.

### Le désenclavement de la pointe bretonne, une nécessité confirmée

#### Le lien entre pointe bretonne et Rennes et Nantes précisé

Les citoyens ont sélectionné les aménagements susceptibles de faire gagner du temps et de la fréquence pour les liaisons Nantes/Rennes-Pointe bretonne. Ces observations permettent de confirmer les besoins qu'ils avaient précédemment exprimés afin de désenclaver la pointe bretonne en ramenant Rennes à moins d'1h40 de

Brest par les meilleurs TGV et Nantes entre 2h50 et 3h10 de Brest en TER via Quimper (à noter que pour les citoyens de tous les groupes la liaison naturelle entre Nantes et Brest passe par la Bretagne sud). De fait, les citoyens resserrent leurs besoins dans l'intervalle défini auparavant lors des deuxièmes ateliers. Les besoins d'augmentation des fréquences ont également été satisfaits, les solutions choisies étant celles permettant d'augmenter le plus la capacité du réseau.

#### Une liaison à Paris améliorée

En ce qui concerne la liaison à Paris, les citoyens ont retenu, quels que soient les groupes, l'essentiel des aménagements permettant d'améliorer significativement les temps de parcours entre Paris et le Finistère et de tendre vers l'objectif des 3h. Par conséquent, les solutions retenues permettraient des temps de parcours – pour les meilleurs temps journaliers – entre Paris et Brest de l'ordre de 3h05 à 3h10, et entre Paris et Quimper entre 3h13 et 3h20. On notera tout de même que les TGV sans arrêt à Rennes circulant uniquement le vendredi entre Paris et la pointe finistérienne tomberaient sous la barre des 3h.

### Une volonté affirmée mais toujours contrastée d'améliorer les deux verticales nord-sud

#### La liaison Nantes-Rennes détaillée

On note, comme lors de l'expression des besoins, une nette différence d'intérêt pour cette liaison en fonction des ateliers. Les ateliers de Nantes/Rennes, Saint-Brieuc et Vannes ont, en effet, retenu systématiquement les aménagements permettant le saut de performance le plus important, soit 25 minutes de gain de temps et la possibilité de doubler les fréquences avec un train toutes les demi-heures en heure de pointe. En revanche, pour l'atelier de Brest la question de

l'aménagement de l'axe Nantes-Rennes a été traitée sous l'angle de l'accessibilité du Finistère à la métropole nantaise et au futur aéroport du Grand Ouest. Ainsi, cet atelier a retenu une solution rapide et capacitaire ne couvrant que la moitié de l'axe, c'est-à-dire de Nantes à Redon avec 9 minutes gagnées mais pas de possibilités de mettre une fréquence à la demi-heure entre les deux métropoles régionales.

### **La liaison Brest-Quimper contrastée**

Quelle que soit l'origine géographique des groupes de citoyens, la liaison intra-finistérienne a fait l'objet de débats quant à son amélioration au-delà des travaux engagés cette année et aux performances attendues. Excepté pour un scénario qui retenait la modernisation la moins ambitieuse, l'amélioration la plus souvent choisie est celle permettant un doublement de la fréquence en heure de pointe (1 train toutes les demi-heures) et un temps de parcours approchant les 50 minutes pour les trains sans arrêt.

### **Le passage par l'aéroport, retenu dans les scénarios préférentiels**

Tous les scénarios préférentiels ont intégré des solutions permettant la desserte de l'aéroport du Grand Ouest. Excepté un scénario, cette desserte suit les mêmes caractéristiques que les améliorations fonctionnelles entre Nantes et Rennes.

### **Le maillage des territoires (desserte inter-villes et périurbaine), un sujet peu évoqué pour la construction de ces scénarios**

Les participants aux ateliers n'ont que peu évoqué ces deux thématiques lors de la construction de scénarios. Cette faible mobilisation pour ce sujet par rapport aux précédents ateliers peut s'expliquer par le fait que les participants ont intégré au fur et à mesure la complexité des solutions

techniques ferroviaires. À titre d'exemple, les lignes nouvelles créées dégagent de la capacité sur le réseau classique permettant, potentiellement, d'augmenter les fréquences pour les trains de desserte fine des territoires.

La desserte inter-villes a donc été évoquée implicitement au travers des différentes améliorations proposées par secteur, certains participants partageant des temps de parcours plus large que le secteur balayé, l'amélioration de Brest-Quimper a été l'occasion dans plusieurs ateliers pour les participants de parler des améliorations générées pour la liaison Brest-Nantes via Quimper. De même, la question du périurbain n'a été que peu soulevée en sortie des métropoles.

### **Des questions renouvelées à l'occasion de l'illustration des besoins via le simulateur**

La question du coût de la minute gagnée a été relevée plusieurs fois afin de justifier l'abandon ou le choix d'une solution. Différents scénarios ont été réalisés par les groupes notamment en souhaitant obtenir des scénarios correspondant à une situation rentable selon le critère socio-économique ou s'en approchant le plus possible.

Les ateliers citoyens ont mis en évidence un débat entre gain de temps et de fréquence. Cependant, lors de la phase de simulation, ce sont les critères de gain de temps et de coûts qui ont été les plus prépondérants, le critère d'amélioration de la capacité du réseau n'était souvent retenu qu'en second pour déterminer un choix entre deux solutions techniques. À noter que le critère environnemental a fait l'objet d'un traitement spécifique dans le sens où, pour chaque groupe, quelques participants y restaient attentifs et mettaient ce critère en tension, dès qu'il s'avérait trop élevé, dans le choix d'une solution technique.





➤ **Pour plus d'informations**  
[www.lnobpl.fr](http://www.lnobpl.fr)

➤ **Pour nous contacter**  
[lnobpl@reseau.sncf.fr](mailto:lnobpl@reseau.sncf.fr)

➤ **Suivez-nous sur twitter**  
[@ProjetLNOBPL](https://twitter.com/ProjetLNOBPL)