

OUEST BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE

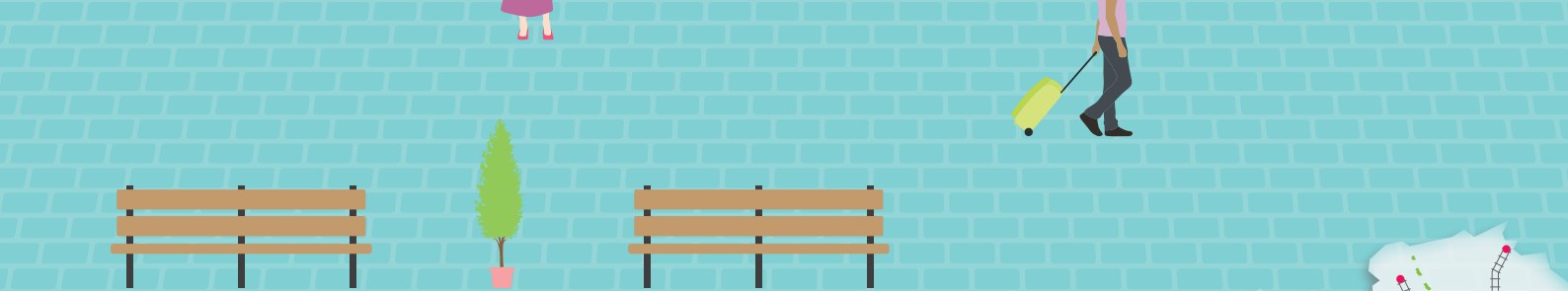
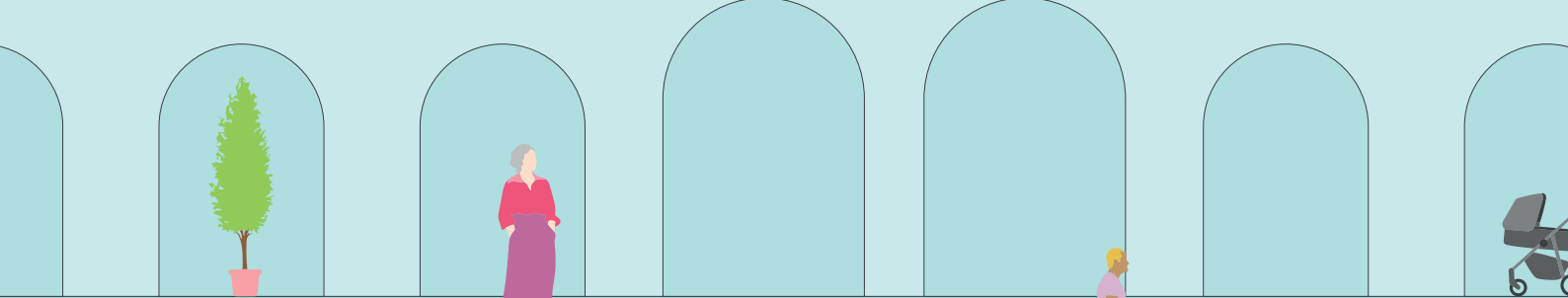
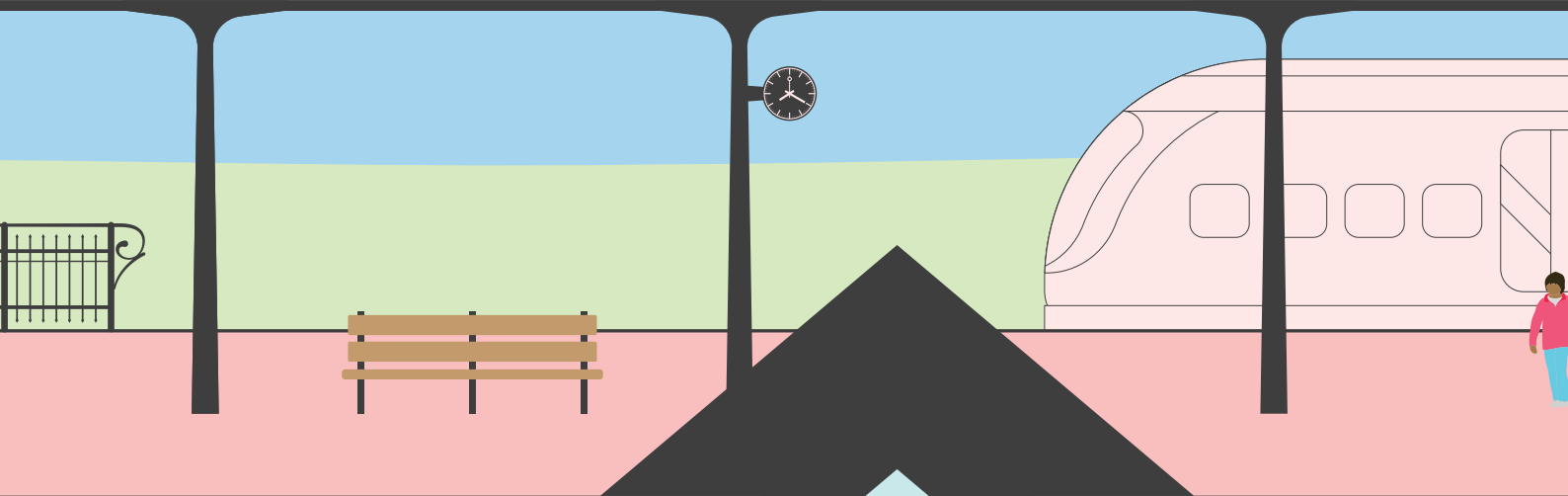
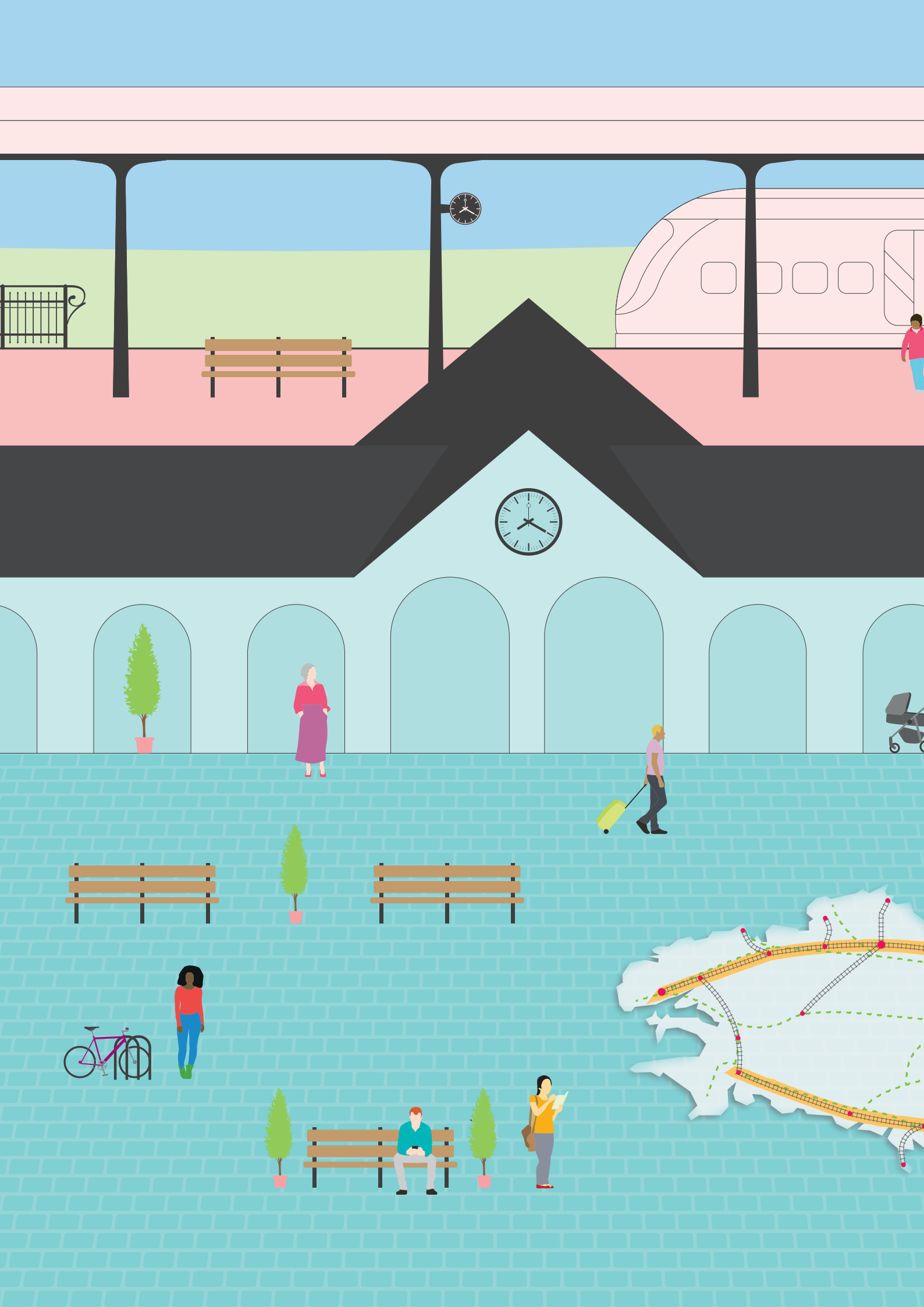
GRAND PROJET FERROVIAIRE #LNOBPL

BILAN DU DIALOGUE TERRITORIAL

DÉCEMBRE 2021 - FÉVRIER 2022



CONCEVONS DÈS AUJOURD'HUI
LE RÉSEAU FERROVIAIRE DE DEMAIN





Le présent document établit le bilan du dialogue territorial du maître d'ouvrage, SNCF Réseau, sur le grand projet ferroviaire des Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL), conduit du 2 décembre 2021 au 28 février 2022. Ce dialogue territorial a été réalisé sous l'égide de deux garants indépendants, nommés par la Commission nationale du débat public (CNDP). Ils ont rendu un rapport présenté à la Commission nationale du débat public le 27 avril 2022.

Organisé dans le contexte de la crise sanitaire du Covid-19 et des restrictions réglementaires imposées aux rassemblements de personnes, ce dialogue a néanmoins permis au public d'interpeller SNCF Réseau sur différentes thématiques et de s'exprimer sur le grand projet ferroviaire dans son ensemble, selon des modalités inédites d'information et de participation définies en accord avec les garants désignés par la CNDP.

Le présent bilan, établi par SNCF Réseau, rappelle d'abord l'historique de LNOBPL. Ensuite, il rend compte du dialogue territorial mené, de la participation de l'ensemble des acteurs, et analyse les contributions recueillies.

IL EST RENDU PUBLIC SUR LE SITE DÉDIÉ
AU GRAND PROJET FERROVIAIRE :

www.lnobpl.fr



1

LNOBPL

Penser l'avenir ferroviaire pour la Bretagne et les Pays de la Loire **6**

LNOBPL en résumé **7**

L'historique du grand projet ferroviaire : les principales étapes **8**

Où en est aujourd'hui le grand projet LNOBPL ? **10**

Les partenaires **13**

2

LE CADRE DU DIALOGUE TERRITORIAL

Le contexte, l'importance du dialogue territorial **14**

Un dialogue territorial sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP) **15**

Les objectifs **16**

Le territoire et les publics concernés **17**

3

LES MODALITÉS DU DIALOGUE TERRITORIAL

Préparation du dialogue territorial **18**

Le dispositif en bref **19**

Les supports d'information sur le grand projet ferroviaire **20**

Dispositif de diffusion de l'information **22**

Dispositif de participation et d'expression **24**

Les moyens d'expression à distance **30**

4

L'ANALYSE DU DIALOGUE TERRITORIAL

Une large information **32**

Une importante participation **32**

Les modes de contribution **33**

La répartition géographique des contributions du formulaire en ligne **36**

Les sujets abordés **37**

5

LES AVIS SUR L'ENSEMBLE DE LNOBPL

L'opportunité du grand projet ferroviaire confortée **38**

Des enjeux de desserte et de fréquence **40**

Points de tension et de réserve **43**

Un dialogue territorial apprécié, à prolonger **46**





6

FOCUS SUR L'AXE NANTES - RENNES - BRETAGNE SUD

La liaison Nantes - Rennes **48**

Les liaisons Nantes - Rennes - Bretagne Sud **50**

7

FOCUS SUR L'AXE RENNES - BREST

Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne **54**

8

LES SUJETS CONNEXES PREGNANTS

L'engagement vers le report modal **58**

Les enjeux d'intermodalité **59**

Des réflexions partagées sur les mesures d'accompagnement **62**

Les tarifs accessibles, un vecteur clé de report modal **65**

Les impacts territoriaux connexes au développement du ferroviaire **67**

Des avis qui dépassent le périmètre de LNOBPL **70**

9

LES ENSEIGNEMENTS DU DIALOGUE TERRITORIAL

Les enseignements pour LNOBPL **79**

Les enseignements pour l'axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud **80**

Les enseignements pour l'axe Rennes - Brest **81**

Les enseignements pour le dialogue territorial et la concertation **84**

Réponses de SNCF Réseau aux recommandations **86**

Les prochaines étapes pour LNOBPL **87**

10

ANNEXES

Documents en ligne sur le site internet du grand projet ferroviaire **88**

PENSER L'AVENIR FERROVIAIRE POUR LA BRETAGNE ET LES PAYS DE LA LOIRE

Le réseau ferroviaire actuel résulte d'une conception marquée par l'histoire, qui a débuté au XIX^{ème} siècle. Il fait l'objet d'améliorations continues : de nombreux projets ont ainsi récemment permis d'améliorer ses performances dans les régions Bretagne et Pays de la Loire (renouvellement des voies, suppression de passages à niveau, relèvements de vitesse, adaptation de la signalisation ou encore aménagement des principales gares).

Les deux autorités organisatrices des mobilités (Régions Bretagne et Pays de la Loire) prévoient, dans la prochaine décennie, d'augmenter les dessertes en train dans la plupart des gares mais perçoivent dès à présent les limites du réseau ferroviaire, notamment sur les secteurs les plus circulés.

Au-delà, avec LNOBPL, il s'agit de se projeter dans les trente prochaines années pour imaginer la place du train dans les déplacements à l'Ouest de Nantes et Rennes, sur deux régions qui pourraient accueillir à l'horizon 2050 un million d'habitants de plus qu'aujourd'hui.

Les aménagements ferroviaires représentent des investissements conséquents et nécessitent du temps pour leur conception et leur construction, ce qui conduit à engager les réflexions dès maintenant pour répondre aux besoins de demain.

LNOBPL est un levier pour répondre aux besoins de déplacements plus respectueux de l'environnement, grâce à un réseau ferré modernisé et développé. Mieux desservir les territoires en renforçant la performance du train, c'est le rendre plus attractif pour les usagers et ainsi réduire les émissions de gaz à effet de serre, permettre des déplacements plus sûrs avec moins d'accidents de la route et réduire la congestion routière.



LNOBPL EN RÉSUMÉ

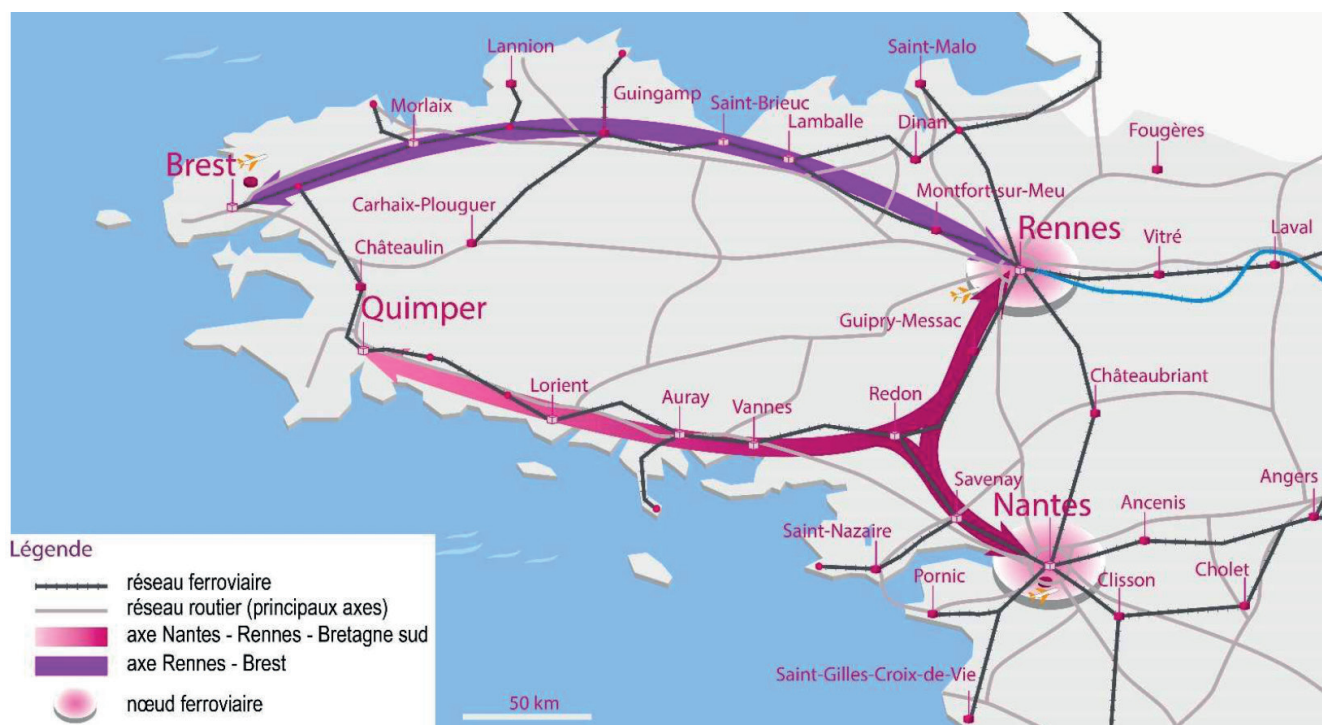
Le grand projet ferroviaire des liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL) consiste, à l'horizon 2035 et au-delà, à améliorer la performance (diminution des temps de parcours et augmentation de la fréquence des trains) des liaisons sur les axes Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest.

Il s'inscrit dans la continuité du dynamisme ferroviaire engagé depuis plusieurs années avec la mise en service de la ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire en 2017 et la modernisation du réseau ferré existant sur les axes Rennes - Brest / Rennes - Quimper.

Ce grand projet répond à plusieurs enjeux de territoire, notamment aux besoins de mobilités à la fois de longue distance et du quotidien, et contribue à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050.

Ses quatre objectifs sont :

- › **améliorer** l'accessibilité de la pointe bretonne,
- › **rapprocher** les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée,
- › **renforcer** le réseau inter-villes et l'irrigation des territoires par un maillage de dessertes rapides et performantes,
- › **dégager** des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret).



L'HISTORIQUE DU GRAND PROJET FERROVIAIRE : LES PRINCIPALES ÉTAPES

LNOBPL a fait l'objet d'un débat public en 2014 - 2015 puis d'une étape complémentaire au débat public en 2016-2017 qui ont permis de confirmer son opportunité et de préciser graduellement ses objectifs pour tenir compte de l'évolution du contexte territorial (en particulier l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes).

Les coûts des scénarios présentés au débat public s'échelonnaient entre 3,1 et 5,55 milliards d'euros d'investissement aux conditions économiques de janvier 2012.

A l'été 2017, il s'est avéré nécessaire d'attendre de connaître les décisions sur l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (abandon en janvier 2018) et la loi d'orientation sur les mobilités (promulguée en décembre 2019) pour poursuivre les études.

A la suite de la signature du Pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne et du Contrat d'avenir pour les Pays de la Loire le 8 février 2019, la décision ministérielle du 21 février 2020 a acté le lancement des études préliminaires de LNOBPL, dont la première phase s'est déroulée en 2021 et 2022.

La décision ministérielle du 21 février 2020 a donné un cadre de travail pour la poursuite du grand projet, qui est aujourd'hui dans la première phase des études préliminaires.

2009-2017
Premières études
Débat public (2014-2015)
Étape complémentaire au débat public (2016-2017)

Février 2020
Décision ministérielle de lancement des études préliminaires

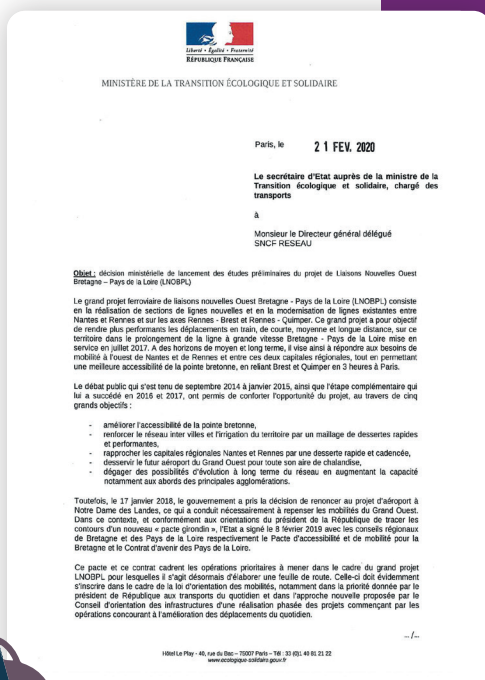
2021-2022
1^{ère} phase des études préliminaires et dialogues territoriaux, pour construire la feuille de route de LNOBPL

Horizon 2027
Première(s) enquête(s) publique(s)

Horizon > 2035
Mise en service

Pour approfondir davantage l'histoire du projet et les conclusions des phases antérieures :

- **Le débat public :**
www.lnobpl.fr/page/le-debat-public
- **L'étape complémentaire au débat public :**
www.lnobpl.fr/page/letape-complementaire
- **L'expertise complémentaire de la CNDP :**
<https://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lnobpl/lexpertise-complementaire-cndp.html>



ZOOM SUR LA DÉCISION MINISTÉRIELLE

Le 21 février 2020, le secrétaire d'État chargé des transports, Jean-Baptiste DJEBBARI, a pris la décision de lancer les études préliminaires du grand projet LNOBPL. **Cette décision fixe un cadre de travail pour SNCF Réseau, maître d'ouvrage, à quatre échelles :**

Concernant l'ensemble du grand projet : « d'actualiser un socle commun de références pour la poursuite des études » en y intégrant l'évolution du contexte territorial depuis les précédentes phases d'études et de concertation ;

Concernant l'axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud : « poursuivre les études pour une section de ligne nouvelle entre Rennes et Redon » et de « lancer les études d'amélioration de la ligne existante Nantes - Savenay - Redon, afin de permettre une desserte à la demi-heure entre Nantes et Rennes » ;

Concernant l'axe nord Rennes - Brest : « construire un schéma directeur d'axe visant à une amélioration progressive des infrastructures en cohérence avec l'objectif de mettre Brest à 3 heures de Paris à long terme ».

Concernant la feuille de route : « Il s'agit désormais d'élaborer une feuille de route. Celle-ci doit évidemment s'inscrire dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, notamment dans la priorité donnée par le Président de la République aux transports du quotidien. »

C'est sur cette base que SNCF Réseau et les partenaires de LNOBPL ont engagé une nouvelle phase de travail et de dialogue.

OÙ EN EST AUJOURD'HUI LE GRAND PROJET LNOBPL ?

La décision ministérielle du 21 février 2020 a demandé à SNCF Réseau d'actualiser le socle commun de référence pour la poursuite des études selon l'évolution des enjeux territoriaux et environnementaux, sur l'axe Nantes-Rennes-Bretagne Sud, et de construire un schéma directeur de l'axe Rennes-Brest.

A partir de cette décision, SNCF Réseau et ses partenaires ont fait le choix de mener en parallèle, d'une part, la mise à jour et l'approfondissement des études techniques et de contexte, et, d'autre part, une phase de dialogue territorial orientée à la fois vers le grand public et vers les acteurs territoriaux (élus des territoires, acteurs socio-économiques et associations).

Une évolution en deux axes

S'il répond à des objectifs globaux et complémentaires à l'échelle de l'ensemble du territoire, LNOBPL est aujourd'hui structuré autour de :

- › l'axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud,
- › l'axe Rennes - Brest.



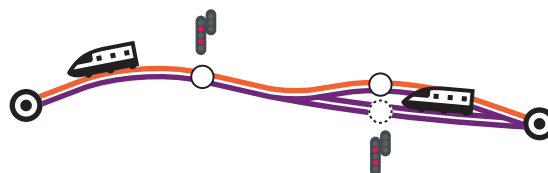
Les solutions techniques à l'étude

Des études existent et sont en cours d'actualisation pour analyser les possibilités d'améliorations de chacun des axes. Ces études portent notamment sur la possibilité de moderniser le réseau existant (doublement des voies, amélioration de la signalisation, rectification de tracé), de même que sur la création de sections de ligne nouvelle. Elles sont également menées en cohérence avec les réflexions portant sur les aménagements des nœuds ferroviaires de Nantes et Rennes. Une attention particulière est apportée à la soutenabilité financière des solutions étudiées.



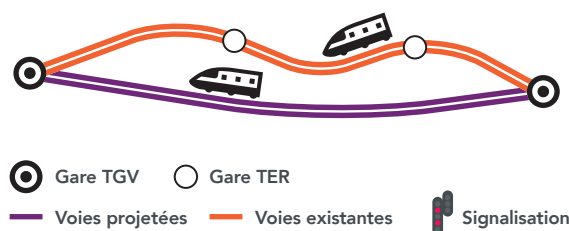
La modernisation d'une ligne existante est l'amélioration de ses caractéristiques en termes de capacité et de vitesse :

- › soit par le changement de système d'exploitation (ERTMS : système de gestion des circulations des trains de dernière génération développé à l'échelon européen)
- › soit par la modernisation du réseau existant et la mise en œuvre de la commande centralisée du réseau
- › soit par la rectification du tracé (reprise du tracé pour permettre aux trains de circuler plus vite, y compris hors des emprises) et la suppression de certains passages à niveau.

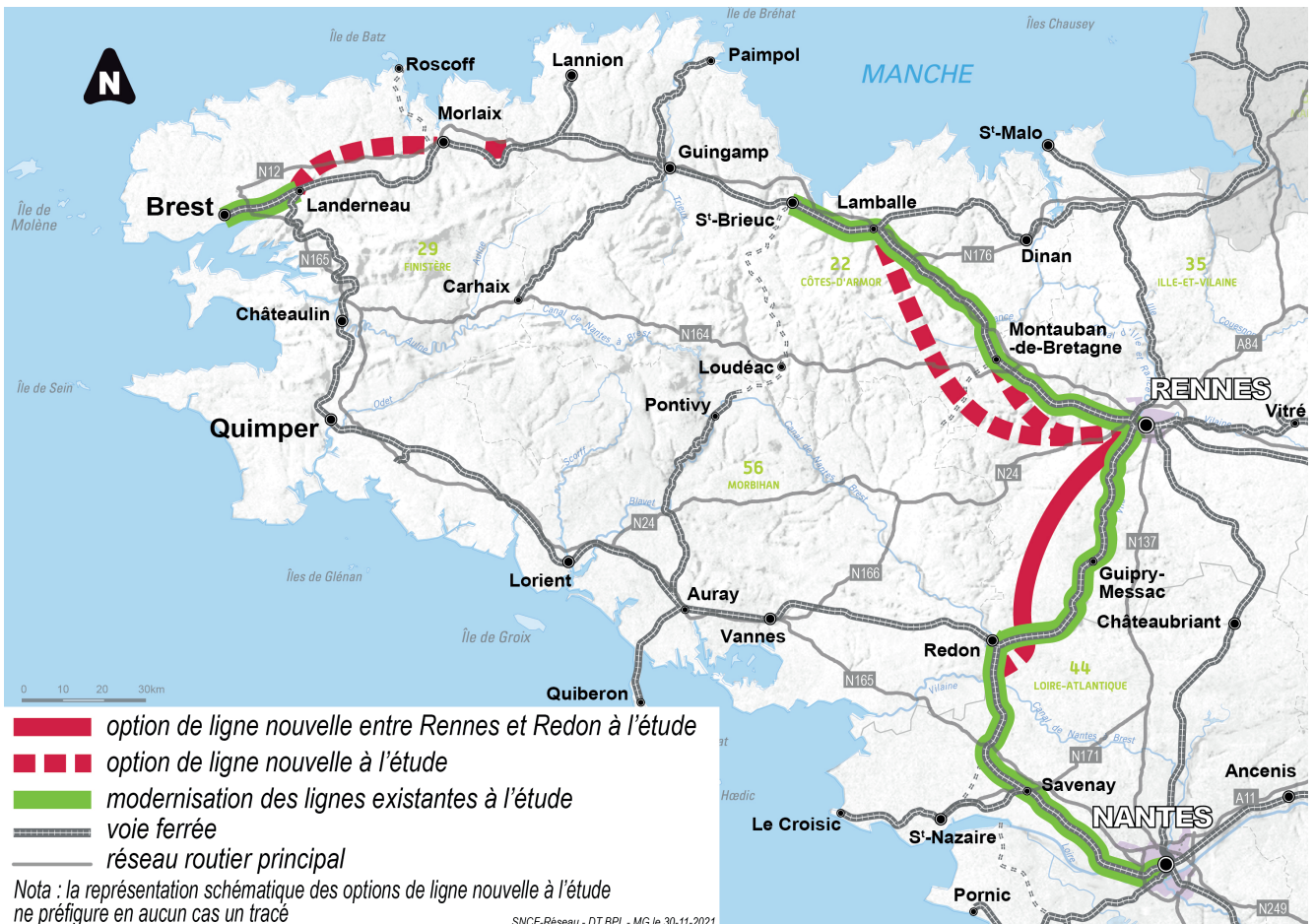


La ligne nouvelle consiste à imaginer des sections de ligne nouvelle, de longueur significative, distinctes du tracé existant. Ces sections de ligne nouvelle peuvent accueillir des circulations de TER rapides et de TGV. Elles contournent parfois des gares intermédiaires existantes afin d'offrir un haut niveau de performance (gain de capacité et de vitesse).

Les voies existantes peuvent dans ce cas être conservées pour permettre la desserte de proximité.



SUR L'AXE NANTES - RENNES - BRETAGNE SUD ET SUR L'AXE RENNES - BREST



- 7 millions d'habitants en Bretagne et Pays de la Loire
- 80 000 voyageurs en train par jour en Bretagne et Pays de la Loire
- 570 km de réseau ferroviaire aujourd'hui sur les deux axes LNOBPL
- Création d'une ligne nouvelle : de 25 à 30 M€/km
- Modernisation de la signalisation : de 2 à 3 M€/km

Conditions économiques de 2021

Les mobilités du quotidien s'entendent comme la possibilité qu'ont les voyageurs de se déplacer de manière récurrente selon des moyens de transport tant collectifs qu'individuels. Elles sont au cœur de nombreux enjeux sociétaux, économiques et territoriaux.

Sur certains secteurs, la modification du réseau existant est complexe en raison :

- **des enjeux environnementaux** (exemple de la proximité d'un cours d'eau, d'espaces naturels, de zones habitées),
- **de l'impact des travaux** sur la circulation des trains,
- **des freins techniques** (impossibilité d'augmenter les vitesses).

Pour ces raisons, LNOBPL est un grand projet complet combinant différentes solutions. La première phase des études préliminaires doit permettre l'élaboration graduelle d'un scénario (combinaison de solutions techniques). Des variantes resteront envisageables pour faciliter le dialogue avec les acteurs concernés aux différentes échelles.

Cette première phase des études préliminaires a pour objectif de produire un scénario préférentiel d'évolution du réseau ferroviaire sur les axes Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest.

05

LES PARTENAIRES

Ce grand projet est né d'une volonté politique forte de l'État, des collectivités et territoires partenaires et de SNCF Réseau de continuer à développer des services de mobilité performants pour accompagner la croissance démographique et économique de ces territoires.

Ainsi, LNOBPL s'inscrit dans une démarche partenariale avec les acteurs clés du territoire. Ils sont réunis au sein du comité de pilotage. SNCF Réseau est le maître d'ouvrage, en charge de la définition du grand projet ferroviaire. L'État, les Régions Bretagne et Pays de la Loire, les Départements des Côtes-d'Armor, du Finistère, d'Ille-et-Vilaine, du Morbihan, et les Métropoles de Brest, Nantes et Rennes sont les partenaires de LNOBPL.

Les mobilités du quotidien

LNOBPL étudie les possibilités d'amélioration des mobilités aux différentes échelles. Que ce soit pour des déplacements du quotidien ou des déplacements occasionnels, il est prévu de maintenir, voire d'accroître, les différentes dessertes. En particulier, les hypothèses de création de sections de ligne nouvelle ne prévoient pas la suppression des lignes existantes afin de préserver les possibilités d'augmentation de la desserte de proximité.



LE CADRE DU DIALOGUE TERRITORIAL

01

LE CONTEXTE, L'IMPORTANCE DU DIALOGUE TERRITORIAL

Depuis son lancement et la phase de débat public, le grand projet LNOBPL se construit en interface et dans le dialogue avec les collectivités, les acteurs territoriaux, les habitants et les usagers de Bretagne et de Loire-Atlantique.

La dernière phase de concertation sur le grand projet LNOBPL, l'étape complémentaire au débat public, a eu lieu en 2016-2017. En 5 ans « le monde a changé », avec en premier lieu des évolutions perceptibles dans les mobilités :



Le lancement de la nouvelle étape de LNOBPL implique par conséquent la poursuite du dialogue territorial. C'est à la fois :

- › **une nécessité pour LNOBPL**, qui peut ainsi intégrer au mieux les attentes, besoins et spécificités des territoires, en prenant en compte à la fois les préoccupations du quotidien des habitants et une vision plus prospective des enjeux pour l'aménagement des territoires,
- › **une obligation réglementaire**, prévue par le Code de l'environnement afin d'assurer le droit à l'information et à la participation du public,
- › **un engagement fort** de SNCF Réseau.

Des éléments de territoires plus larges sont également à prendre en considération :



UN DIALOGUE TERRITORIAL SOUS L'ÉGIDE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC (CNDP)



Conformément aux articles L.121-1 et suivants du Code de l'environnement et dans le cadre du lancement des études préliminaires du grand projet LNOBPL, SNCF Réseau a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) pour solliciter la nomination de garants chargés de veiller à la bonne information et à la participation du public.

Le 3 juin 2020, la CNDP a confirmé M. Alain Radureau dans son rôle de garant, à la suite de sa première désignation en 2016 dans le cadre de l'étape complémentaire au débat public, et a désigné Mme Ségolène Charles, co-garante. Ils sont, dans ce cadre, associés à la définition des modalités de dialogue territorial et ont remis un bilan de la démarche du dialogue territorial.

www.debatpublic.fr/liaisons-ferroviaires-nouvelles-bretagne-pays-de-la-loire-lnobpl-1687



ZOOM SUR L'ACCOMPAGNEMENT DES GARANTS :

Neuf réunions (appuyées par 8 notes des garants) entre SNCF Réseau et les garants, en plus de différents temps d'échanges avec les partenaires de LNOBPL (comité de pilotage, café partenarial du dialogue territorial), ont eu lieu entre juin 2020 et décembre 2021 afin de préparer l'élaboration du dispositif de ce dialogue territorial.

LES OBJECTIFS

La phase de dialogue territorial poursuivait plusieurs objectifs complémentaires, qui s'appliquent tant à la globalité de LNOBPL qu'à chacun de ses deux axes structurants : Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest.

Il s'agissait :

- › **d'informer largement sur le grand projet**, ses objectifs et ses différentes composantes à l'échelle des territoires concernés,
- › **de recueillir l'avis des acteurs territoriaux et du public** sur les besoins de mobilités et les solutions techniques proposées permettant d'y répondre,
- › **de préparer les modalités de concertation** qui permettront d'associer le public aux étapes d'élaboration ultérieures de LNOBPL.

Dans une démarche exploratoire, l'enjeu du dialogue territorial était de contribuer collectivement à définir quel sera le réseau ferroviaire en 2050 avec LNOBPL sur les axes Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest.

Il s'agissait de se projeter dans les trente prochaines années en imaginant la place du train dans les déplacements à l'ouest de Nantes et Rennes, sur deux régions qui pourraient accueillir à l'horizon 2050 un million d'habitants de plus qu'aujourd'hui.

Les aménagements ferroviaires représentent des investissements conséquents et nécessitent du temps pour leur conception et leur construction, ce qui conduit à engager les réflexions dès aujourd'hui pour répondre aux besoins de demain, en intégrant les questionnements soulevés par les crises actuelles (crise sanitaire, économique et écologique).

PROSPECTIVE

Les réflexions sur l'avenir du réseau ferroviaire doivent intégrer les questionnements soulevés par les crises actuelles (crise sanitaire, économique et écologique).

La limitation des déplacements de longue distance est-elle ponctuelle ou peut-elle durer ? Les déplacements intérieurs au territoire national vont-ils se renforcer, si oui sur quels modes ? Certains territoires seront-ils plus attractifs à la suite de la crise sanitaire ?

La logique des déplacements domicile-travail va-t-elle être durablement remise en question par les pratiques de travail à distance ?

Autant de questions qui, si elles ne peuvent pas faire l'objet de réponses définitives à ce stade, amènent à développer une approche ouverte, faisant appel à la prospective. SNCF Réseau et l'ensemble des partenaires du grand projet LNOBPL ont la conviction que le train doit avoir une place accrue dans les mobilités de demain, afin d'accompagner les transitions qui s'imposent.

Une démarche prospective et d'observation territoriale propre au grand projet LNOBPL est par conséquent en construction pour traiter ces enjeux.



04

LE TERRITOIRE ET LES PUBLICS CONCERNÉS

Pour garantir la cohérence entre LNOBPL et les besoins exprimés, le dialogue territorial avait pour objectif d'associer les collectivités, les acteurs territoriaux, les habitants et les usagers en croisant les regards pour réfléchir au réseau de demain, plus performant, plus pertinent et plus responsable.



LES MODALITÉS DU DIALOGUE TERRITORIAL

01

PRÉPARATION DU DIALOGUE TERRITORIAL

Dans le contexte sanitaire particulier lié à la pandémie de la Covid-19, les modalités proposées par SNCF Réseau tenaient d'ores et déjà compte de l'évolution incertaine du contexte sanitaire et de la survenance possible d'une nouvelle vague épidémique, imposant de nouvelles restrictions à la circulation et aux rassemblements des personnes.

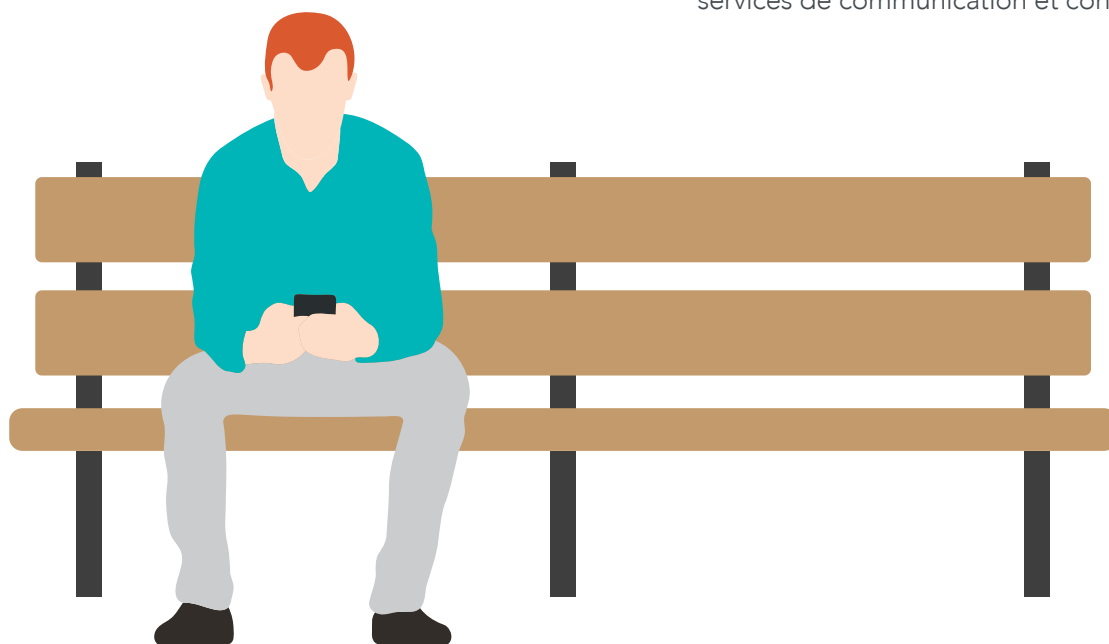
Pour ces motifs, et conformément aux recommandations édictées par la CNDP, SNCF Réseau a proposé un dispositif diversifié d'outils participatifs.

Le dialogue territorial a fait l'objet d'un important travail préparatoire avec les garants de la concertation et les partenaires de LNOBPL.

45 rencontres bilatérales ont été menées par la mission LNOBPL avec les présidents et présidentes d'EPCI dont le territoire est directement concerné par le grand projet, les parlementaires, les représentants des organisations professionnelles (CCI et chambres d'agriculture) et de certaines associations (environnementales et usagers), avec l'annonce d'un dialogue territorial à venir à l'automne - hiver 2021 - 2022.

Ces rencontres ont permis de pré-informer ces acteurs quant au dialogue territorial à venir mais également de percevoir les sensibilités à prendre en considération dans sa perspective.

En parallèle, deux cafés partenariaux du dialogue territorial ont été organisés, afin de préciser graduellement le dispositif envisagé avec les membres des comités techniques de LNOBPL mais également les services de communication et concertation.



LE DISPOSITIF EN BREF

Pour répondre aux objectifs de la démarche, le dispositif a reposé à la fois sur :

- un volet d'information et de mobilisation ambitieux, permettant de faire connaître largement LNOBPL sur l'ensemble du périmètre concerné,
- des dispositifs participatifs permettant d'associer les différents publics (élus, acteurs territoriaux, usagers, grand public...) afin de recueillir leurs avis et leurs propositions pour LNOBPL.

UN DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION EN LIGNE

Une campagne de mobilisation sur les réseaux sociaux

Un site internet : www.lnopbl.fr, avec :

- › Le dossier de présentation « L'Essentiel »
- › Un ensemble de documents de référence (études, fiches thématiques, vidéo pédagogique...)
- › Un espace de contribution numérique

Un webinaire avec le maître d'ouvrage

DES RÉUNIONS SUR INVITATION POUR LES ACTEURS ET ÉLUS DES TERRITOIRES

- › Élus des territoires
- › Associations et acteurs socio-économiques

DES RENCONTRES ET ATELIERS PARTICIPATIFS

- › Citoyens (panel régional)
- › Des actions spécifiques avec les jeunes et les étudiants



LES SUPPORTS D'INFORMATION SUR LE GRAND PROJET FERROVIAIRE

L'information sur LNOBPL a été présentée aux publics au travers de plusieurs supports : le dossier de présentation « L'Essentiel », le site internet, le dépliant d'information et le film d'animation. L'ensemble de ces supports a également été mis en ligne sur le site internet du grand projet ferroviaire.

Le dossier de présentation « L'Essentiel »

Document socle du dialogue territorial, ce dossier de 26 pages, permet de synthétiser LNOBPL au travers de ses objectifs et caractéristiques, les enjeux pour les territoires et les prochaines étapes à venir. Dans la perspective de faire sens, ce document permet de développer le fil rouge de LNOBPL avec un message central cohérent et compréhensible pour tous.



Le dépliant d'information « LNOBPL en 4 pages »

Le dépliant « LNOBPL en 4 pages » présente les éléments d'information clés sur le grand projet ferroviaire et le dialogue territorial. Ce support synthétique avait pour objectif de rendre ces informations pédagogiques et accessibles.



Le site internet www.lnobpl.fr

Dans un contexte sanitaire contraignant, le site internet du grand projet ferroviaire a fait l'objet d'une attention toute particulière. Il a été graduellement enrichi afin d'informer sur LNOBPL et a été utilisé comme un support de participation majeur via le formulaire d'expression.



Les différentes rubriques comprenaient :

- › toutes les informations disponibles sur LNOBPL, avec ses objectifs et caractéristiques, bénéfices, enjeux, historique, gouvernance et cartes du grand projet ferroviaire
- › un espace dédié aux contributions, à disposition du public du 2 décembre 2021 au 28 février 2022, permettant à chacun de déposer un avis ou poser une question (chaque contribution était rendue visible au fur et à mesure de son dépôt)
- › des actualités publiées durant le dialogue territorial pour annoncer la mise en ligne de documents et proposer l'inscription au webinar d'information.

* Un visiteur unique est un internaute qui visite un site Web une ou plusieurs fois pendant une période donnée

Un film d'animation

Disponible sur le site www.lnobpl.fr et sur YouTube, un film d'animation (motion design) de 2 minutes 30' présentait le projet, expliquait les solutions techniques à l'étude et le dispositif en place pour le dialogue territorial.

Ce film d'animation a également été diffusé lors de certaines réunions.

À la fin du dialogue territorial, cette vidéo d'animation avait été vue plus de 1000 fois sur YouTube et 150 fois sur le site internet.

ZOOM SUR LES DOCUMENTS LES PLUS TÉLÉCHARGÉS

31 500 visiteurs uniques* ont consulté le site internet de LNOBPL pendant la période du dialogue territorial (du 2 décembre au 28 février).

À partir de la médiathèque du site, environ 3 500 documents ont été téléchargés, dont :

387

LA DÉCISION MINISTÉRIELLE DU 21 FÉVRIER 2020

293

LE DOSSIER DE PRÉSENTATION « L'ESSENTIEL »

270

LE DÉPLIANT D'INFORMATION « LNOBPL EN 4 PAGES »

112

LE SUPPORT DE PRÉSENTATION

DISPOSITIF DE DIFFUSION DE L'INFORMATION

Un processus continu d'information et de communication a été mis en place. Cette information large et de qualité était destinée à soutenir les actions de mobilisation et de diffusion de LNOBPL, dans le but d'une appropriation par les acteurs du territoire et du grand public.

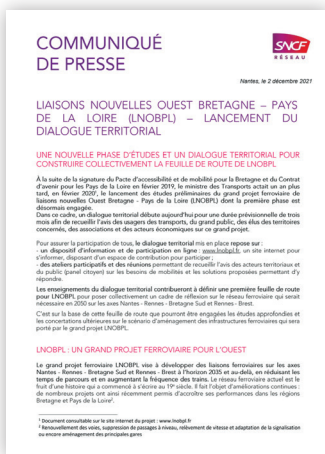
Les relais presse

Un premier communiqué de presse a été largement diffusé aux médias concernés des deux régions Bretagne et Pays de la Loire le 2 décembre 2021 annonçant le lancement du dialogue territorial. Puis, un second communiqué de presse a été diffusé le 2 février 2022 pour relancer la mobilisation autour de LNOBPL et informer des différents dispositifs de participation pour le grand public. De nombreuses retombées presse ont eu lieu au cours du dialogue territorial ; 21 articles de presse ont ainsi été recensés.

Le kit de communication

Les supports d'information et de mobilisation ont été adressés aux acteurs rencontrés en amont du dialogue, par mail : le dossier de présentation « L'Essentiel », le lien du site internet et le dépliant d'information « LNOBPL en 4 pages ».

Ce kit de communication a permis d'assurer le relais de l'information aux différents publics concernés via les supports des collectivités : journaux municipaux, sites internet et réseaux sociaux.



SNCF Réseau s'est tenue à disposition de l'ensemble des communes pour fournir tout support de communication jugé nécessaire – comme le document socle « l'Essentiel » – permettant ainsi d'informer le plus grand nombre du déroulé du dialogue territorial.



ZOOM SUR LES RELAIS DES PARTENAIRES

Le dialogue territorial a été largement relayé par les différents partenaires de LNOBPL. L'efficacité des relais locaux a permis de donner une certaine notoriété au grand projet.

Les réseaux sociaux

16 publications sponsorisées sur Facebook et Instagram ont été déployées au cours du dialogue territorial, d'une part afin d'informer et de mobiliser le public et, d'autre part, pour favoriser la participation sur le site internet en vue d'inciter à publier un avis, grâce à un renvoi direct vers le formulaire d'expression en ligne sur le site www.lnobpl.fr.

Ces publications sponsorisées ont été déployées sur Facebook et Instagram, via les comptes officiels de SNCF Réseau au travers de diffusions ciblées sur :

- › les villes du secteur Nantes – Redon,
- › les villes du secteur Rennes – Redon,
- › les villes du secteur Rennes – Brest,
- › les villes du secteur Quimper – Redon,
- › Paris et les villes limitrophes,
- › toutes les villes de la région Bretagne et de la Loire Atlantique.

Deux campagnes sponsorisées ont été effectuées durant le dialogue territorial :

- › du 26 janvier au 28 février 2022 pour inviter à s'informer et à publier/envoyer un avis sur LNOBPL via le site internet dédié
- › du 3 au 17 février 2022 pour inciter à participer avant la clôture du dialogue territorial.

84 000 personnes ont été touchées par la campagne sponsorisée sur les réseaux sociaux, ce qui a permis plus de 20 000 clics vers le site internet.

DISPOSITIF DE PARTICIPATION ET D'EXPRESSION

Pour approfondir le partage d'information, expliquer les implications locales de LNOBPL, favoriser les échanges et le recueil d'observations sur les besoins de mobilités et les solutions proposées permettant d'y répondre, différents types de rencontres se sont tenues au cours du dialogue territorial, complétées par un dispositif digital.

Les modalités du dialogue ont été adaptées au contexte sanitaire pour permettre l'expression la plus large possible du public, en toute sécurité. Cela a conduit à un déroulement des réunions et rencontres quasi exclusivement en distanciel (Zoom et Teams).

Les réunions avec les élus des territoires

Une réunion a été organisée dans chaque département (Côtes-d'Armor, Finistère, Ille-et-Vilaine, Loire-Atlantique et Morbihan), sur courrier d'invitation, en présence des élus partenaires, des parlementaires et présidents des EPCI de chaque département.

- › le 25 janvier 2022 : réunion à destination des élus du Finistère, qui a réuni 30 participants
- › le 28 janvier 2022 : réunion à destination des élus des Côtes-d'Armor, qui a réuni 22 participants
- › le 31 janvier 2022 : réunion à destination des élus d'Ille-et-Vilaine, qui a réuni 25 participants
- › le 2 février 2022 : réunion à destination des élus du Morbihan, qui a réuni 20 participants
- › le 3 février 2022 : réunion à destination des élus de Loire-Atlantique, qui a réuni 21 participants

**Ces réunions ont été largement suivies :
118 personnes ont été rencontrées**

Ce fut l'occasion pour SNCF Réseau de présenter le grand projet ferroviaire dans son ensemble et d'apporter des éclairages sur des aspects spécifiques tels que l'attractivité du territoire, les enjeux de mobilités, les solutions techniques à l'étude. La présentation était suivie d'un temps d'échanges pour répondre aux questions et recueillir de nombreuses contributions.

Les comptes-rendus des réunions sont accessibles sur le site internet :

➔ www.lnobpl.fr

LA MOBILISATION DES PARTENAIRES

L'implication des partenaires de LNOBPL (l'État représenté par les préfetures de Bretagne et de Pays de la Loire, les Régions Bretagne et Pays de la Loire, les Départements des Côtes-d'Armor, du Finistère, d'Ille-et-Vilaine, du Morbihan, et les Métropoles de Brest, Nantes et Rennes) est allée au-delà de la diffusion de l'information et de la communication autour du grand projet. Ils ont également été représentés dans chacune des réunions élus et ont participé aux échanges. Cette réelle implication des partenaires a permis d'ouvrir les réflexions ancrées dans une réalité territoriale, ce qui a permis une approche plus transversale.

Les réunions avec les acteurs socio-économiques et associatifs

Une réunion à destination des acteurs socio-économiques et associatifs du territoire a été organisée dans chaque région concernée, sur courrier d'invitation.

- › le 19 janvier 2022 : réunion à destination des acteurs socio-économiques et associatifs des Pays de la Loire, qui a réuni 15 participants
- › le 20 janvier 2022 : réunion à destination des acteurs socio-économiques et associatifs de Bretagne, qui a réuni 36 participants

Une diversité d'acteurs était représentée : CESER, acteurs économiques, associations environnementales, associations d'usagers des transports, représentants de la profession agricole...

Des réunions spécifiques supplémentaires ont été organisées à la demande de certains acteurs :

- › le 2 février 2022 : réunion avec le MEDEF Bretagne
- › le 10 février 2022 : réunion avec la chambre d'agriculture de Bretagne
- › le 28 février 2022 : réunion avec les acteurs économiques du Finistère

Au total, 103 personnes ont été rencontrées au cours de ces réunions.

Ce fut l'occasion pour SNCF Réseau de présenter le grand projet ferroviaire dans son ensemble et d'apporter des éclairages sur des aspects spécifiques tels que l'attractivité et le dynamisme du territoire, les enjeux de mobilités, les solutions techniques à l'étude. La présentation était construite autour de temps d'échanges et de réflexions pour répondre aux questions et recueillir de nombreuses contributions.

La mobilisation significative des acteurs socio-économiques et associatifs a permis de recueillir de nombreux avis et contributions sur le grand projet LNOBPL.

UN ANIMATEUR UNIQUE POUR ENCADRER LES VISIOCONFÉRENCES

Les réunions et rencontres organisées par SNCF Réseau ont été animées par un animateur unique. À chaque visio-conférence, son rôle était de faciliter les échanges entre le public et les intervenants dans un contexte particulier (rencontre digitale). Il s'est montré pédagogue concernant l'usage des outils numériques, rappelant les règles d'échanges autant que nécessaire. Il a ainsi permis un dialogue fluide en reformulant au besoin certaines questions et réponses, en facilitant la compréhension de certains sujets complexes et en veillant à ce qu'il soit répondu avec précision à chaque question posée. De même, la participation, en tant qu'observateurs, des garants de la CNDP aux réunions et rencontres a contribué à la qualité des échanges.

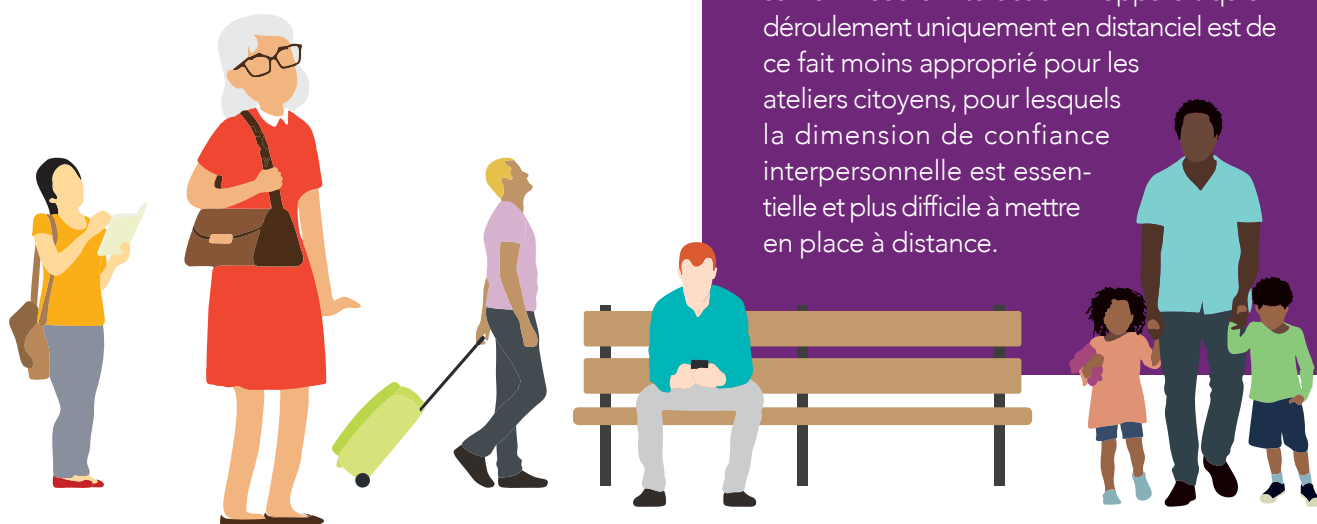
D'autre part, au regard du large périmètre de LNOBPL, le déroulement en distanciel de certaines réunions a permis une participation plus importante des élus, des acteurs socio-économiques et des associations du territoire.

Les ateliers citoyens

Des ateliers citoyens ont été menés pour les deux axes de LNOBPL, l'axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud et l'axe Rennes - Brest. Dans ce cadre, deux panels citoyens, un par axe, de 15 personnes, ont été constitués aléatoirement, avec des profils variés (âges, usages des transports, lieux d'habitation...).

Les citoyens étaient des personnes volontaires, sélectionnées aléatoirement par un institut de sondage indépendant. Un questionnaire «filtre» a permis d'obtenir des groupes diversifiés pour les ateliers permettant une mixité des vécus et expériences en matière de transport et de déplacement. Une indemnisation des participants a été effectuée.

3 réunions en ligne se sont tenues pour chacun de ces groupes. Après une première session de présentation de LNOBPL, des enjeux de mobilités du territoire et du système ferroviaire, les sessions suivantes étaient composées de temps de montée en compétence et d'acculturation au grand projet ferroviaire accompagné de temps d'échanges et de contributions, autour de questions interactives permettant d'enrichir les échanges et de multiplier les avis.



ZOOM SUR L'APPROCHE PAR LES PERSONA :

Le modèle dit de persona, ou personnage fictif représentatif d'une classe d'utilisateurs, est fréquemment utilisé en conception centrée sur les usages. Ce modèle présente l'intérêt d'illustrer et rendre concret les profils de futurs voyageurs. Ainsi grâce à plusieurs persona représentant différents types de profils de voyageurs (âges, villes, besoins, etc.), les citoyens ont échangé sur les étapes de déplacements, les actions, les problèmes, et les opportunités. Les panels citoyens ont pu appréhender les étapes d'un déplacement type de leur persona afin d'en déceler les usages et les freins rencontrés au cours de ce parcours. Cette démarche avait pour but de faire émerger des solutions adaptées.

Ce travail spécifique a été mené pour obtenir des expressions d'utilisateurs au-delà des acteurs traditionnels des dispositifs de dialogue. Ces ateliers citoyens ont permis d'aboutir à la formalisation collective des recommandations des citoyens, qui ont formulé dix points d'attention pour LNOBPL.

Cependant, si l'utilisation du digital favorise l'expression d'un public plus large qui ne se déplacerait pas forcément à des rencontres publiques, il est à noter quelques réserves sur le niveau d'interaction. Il apparaît qu'un déroulement uniquement en distanciel est de ce fait moins approprié pour les ateliers citoyens, pour lesquels la dimension de confiance interpersonnelle est essentielle et plus difficile à mettre en place à distance.

ZOOM SUR LES 10 POINTS D'ATTENTION FORMULÉS PAR LE PANEL CITOYENS POUR LNOBPL

01

Améliorer les parcours au départ et à l'arrivée des gares, avec des solutions de transports en commun et de parking vélos et voitures aux abords des gares pour faciliter l'intermodalité

02

Augmenter le nombre de trains (la fréquence) en heures de pointe et en heures creuses pour donner plus de souplesse aux usagers dans l'organisation de leur voyage

03

Pour LNOBPL le coût des solutions techniques ne doit pas être reporté sur le prix des billets de train

04

Le train a un coût écologique (impact sur le foncier et sur la biodiversité) en cas de création de lignes nouvelles. Cet impact est acceptable si le train est suffisamment attractif pour diminuer les émissions de CO₂ avec le report modal

05

Il est nécessaire de développer l'accès au train pour tous (PMR, personnes âgées...)

06

Le prix du train doit être plus attractif pour les usagers, en particulier pour voyager en famille ou en groupe

07

Le train doit être un mode de transport attractif pour limiter, quand cela est possible, les déplacements en voiture (moins de pollution et de bouchons)

08

Améliorer les services dans les trains (prise électrique, wifi, possibilité de monter avec son vélo dans le train)

09

Il est important de maintenir une desserte fine du territoire avec des fréquences de train satisfaisantes pour les petites et moyennes gares

10

La vitesse des trains ne doit pas s'opposer à une desserte fine des gares intermédiaires, il faut permettre des trajets qui s'arrêtent dans les gares avec un temps de parcours performant



Des actions tournées vers les jeunes

Depuis le début, LNOBPL se construit dans le dialogue avec le public « jeune » pour croiser les regards et réfléchir au réseau de demain.

Le temps des grands projets d'infrastructure est long, il faut souvent près de 30 ans entre les premières idées et la mise en service. Les lycéens et les étudiants d'aujourd'hui seront les actifs de demain, et sont donc particulièrement concernés par la question des déplacements à l'horizon de LNOBPL.



Lors du dialogue territorial 2021 - 2022, différents dispositifs ont été développés pour recueillir la parole des jeunes du territoire :

- **Avec des lycéens et des apprentis lors d'une présentation au conseil régional des jeunes de Bretagne (CRJ).** Une réunion en ligne réunissant une cinquantaine de lycéens et apprentis bretons a ainsi permis un temps de présentation et d'échanges sur le champ des possibles pour le réseau ferroviaire en 2050.
- **Avec des étudiants, dans le cadre du challenge « A vos défis » de la fondation Rennes 1.** Une équipe pluridisciplinaire d'étudiants bretons a travaillé sur la thématique du ferroviaire et du changement climatique pendant 2 mois : « quelle place du train dans la mobilité en 2050 pour les Bretons et les Ligériens ? Sur quel réseau circulera-t-on dans 30 ans ? », étaient des questions au cœur de leurs réflexions.

La crise sanitaire n'a pas permis d'organiser des dispositifs en présentiel, tel que des micros-trottoirs dans des établissements scolaires ou dans des gares du territoire, comme imaginé initialement.

La large campagne sponsorisée sur les réseaux sociaux (Facebook et Instagram) a également été pensée pour favoriser l'expression et la participation de tous, et notamment des populations jeunes du territoire sur LNOBPL.

Un webinaire ouvert au grand public

La rencontre physique du public étant contrainte au regard du contexte sanitaire, SNCF Réseau a fait le choix de mettre en place un webinaire (visio-conférence). Ainsi, ce rendez-vous a été donné le 9 février de 18h à 19h afin de permettre à chacun de s'informer et d'échanger avec les experts de la mission LNOBPL. L'inscription était ouverte à tous sur le site du grand projet ferroviaire et via l'adresse mail liée au dialogue territorial (lnobpl@reseau.sncf.fr).

28 participants étaient présents lors de cette rencontre digitale.

Cette visio-conférence a débuté par une courte présentation du grand projet ferroviaire et des solutions techniques à l'étude afin de laisser la place aux questions et réflexions. Ainsi, associations et citoyens ont pu poser leurs questions, exprimer leurs avis, soit directement en vidéo, soit en utilisant un « tchat » écrit.



La réunion de clôture du dialogue territorial

Organisée au Roazhon Park, à Rennes, la réunion de clôture du dialogue territorial s'est tenue le 3 mars 2022, de 19h à 21h.

Elle a réuni 66 personnes : des participants des panels citoyens, des acteurs socio-économiques et des associations, des élus des territoires et les partenaires de LNOBPL.

Après une courte présentation du grand projet ferroviaire, la démarche détaillée du dialogue territorial a été décrite par SNCF Réseau, puis suivie d'un temps d'échanges. Enfin, une conclusion a été faite par les garants de la concertation et par les partenaires de LNOBPL.



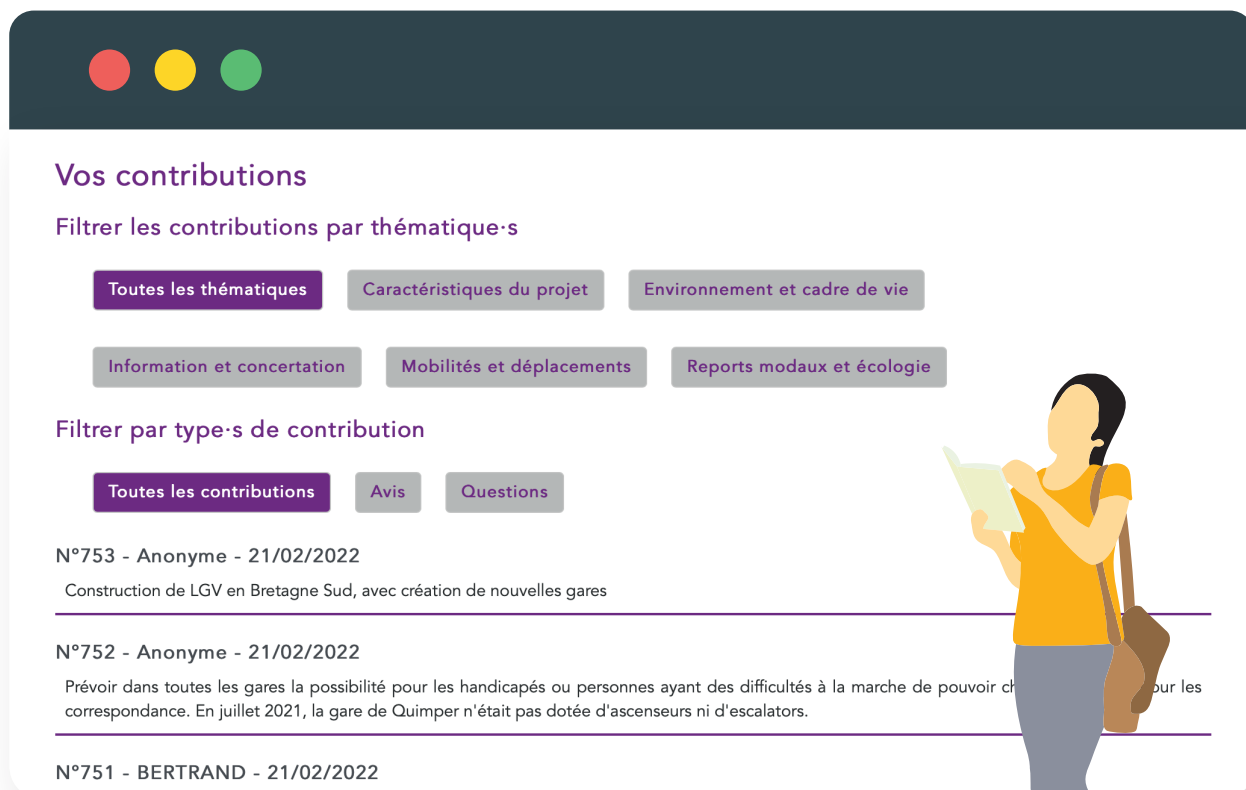
LES MOYENS D'EXPRESSION À DISTANCE

Afin de compléter ces dispositifs et de favoriser la participation du plus grand nombre, différents moyens de contribution à distance ont été mis en place sur toute la durée du dialogue territorial.

Les contributions en ligne

Sur le site internet du grand projet ferroviaire, un espace dédié aux contributions a été ouvert tout au long du dialogue territorial : dès la page d'accueil, un bouton « Je contribue » invitait l'internaute à donner son avis. Le public pouvait ainsi laisser une contribution ou poser une question, décider de la rendre publique ou non, et y ajouter le cas échéant une pièce jointe.

Ce dispositif a été largement utilisé par les participants à la concertation puisque sont dénombrées plus de 870 contributions en ligne.



Vos contributions

Filterer les contributions par thématique-s

Toutes les thématiques Caractéristiques du projet Environnement et cadre de vie

Information et concertation Mobilités et déplacements Reports modaux et écologie

Filterer par type-s de contribution

Toutes les contributions Avis Questions

N°753 - Anonyme - 21/02/2022
Construction de LGV en Bretagne Sud, avec création de nouvelles gares

N°752 - Anonyme - 21/02/2022
Prévoir dans toutes les gares la possibilité pour les handicapés ou personnes ayant des difficultés à la marche de pouvoir changer de train pour les correspondances. En juillet 2021, la gare de Quimper n'était pas dotée d'ascenseurs ni d'escalators.

N°751 - BERTRAND - 21/02/2022

ZOOM SUR LA COMPARAISON DES CONCERTATIONS PRÉCÉDENTES :

Lors du débat public

(2014-2015) : 359 contributions avaient été déposées, dont 43 cahiers d'acteurs

Lors de l'étape complémentaire au débat public (2016-2017) :

Le simulateur de scénarios a enregistré 5 191 parties, jouées par les internautes
88 contributions avaient été publiées sur le forum
15 625 visiteurs uniques s'étaient rendus sur le site www.lnobpl.fr

Lors du dialogue territorial

2021-2022, LNOBPL a fortement gagné en visibilité, tant par le nombre de visiteurs uniques sur le site internet que par le nombre important de contributions (870 contributions en ligne).

Les courriels

Le public avait enfin la possibilité de participer par courriel à l'adresse dédiée au dialogue territorial de SNCF Réseau, citée précédemment, ou directement aux courriels des garants.

Ce moyen d'expression a été moins utilisé au cours du dialogue territorial : 30 emails ont ainsi été reçus sur la période ainsi qu'un courrier postal.



L'ANALYSE DU DIALOGUE TERRITORIAL

Les chiffres clés

Le dialogue territorial a permis d'informer et de recueillir les contributions d'un grand nombre de personnes. Il s'agit ici de présenter les données quantitatives faisant état de cette participation.

01

UNE LARGE INFORMATION

Le dispositif d'information mis en place et décrit précédemment s'est appuyé sur une large diffusion :

250

kits de communication
transmis

66

supports distribués lors de
la réunion de clôture

3 500

documents d'informations
téléchargés via le site internet

21

retombées presse
identifiées

1 200

vues de la vidéo de présentation
sur YouTube

2 288 000

impressions* pour les
publications sponsorisées

02

UNE IMPORTANTE PARTICIPATION

La participation a été importante au cours du dialogue territorial. Les différents modes d'expression mis en place ont permis de toucher un public varié et de recueillir notamment l'avis des usagers de l'offre de service actuelle, souvent absents des réunions publiques. La mobilisation des partenaires, des élus des territoires ainsi que des acteurs socio-économiques et associatifs est également à souligner, par leur présence en réunion, leur relai de la démarche, et par leurs contributions transmises à SNCF Réseau.

ZOOM SUR LES PUBLICATIONS SPONSORISÉES

pour inciter le public à prendre connaissance
du grand projet ferroviaire et donner son avis.



2 288 000

IMPRESSIONS*



84 000

PERSONNES TOUCHÉES



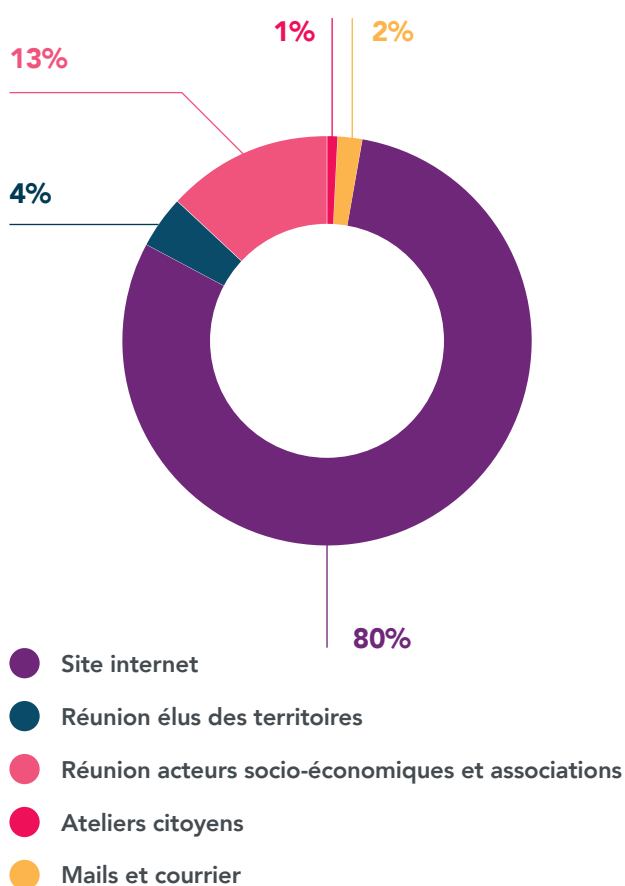
20 000

CLICS SUR LE LIEN DIFFUSÉ

* nombre d'affichages sur écran (Facebook et Instagram)

LES MODES DE CONTRIBUTION

1085 contributions reçues sur la période de dialogue territorial, réparties de la manière suivante :



Parmi ces contributions, on relève notamment **34 contributions** écrites d'acteurs institutionnels, socio-économiques et des associations du territoire à l'attention des garants ou du maître d'ouvrage :

8

contributions de collectivités :

Conférence des présidents Estuaire et Littoral Loire Océan, Entente Brest Métropole - Lannion - Trégor Communauté, Pôle Métropolitain Loire-Bretagne, Communauté de communes du Pays de Pontchâteau Saint-Gildas-des-Bois, Dinan Agglomération, Montfort Communauté, Redon Agglomération, syndicat mixte du SCoT du Pays de Fougères

26

contributions d'acteurs socio-économiques et associations ou collectifs :

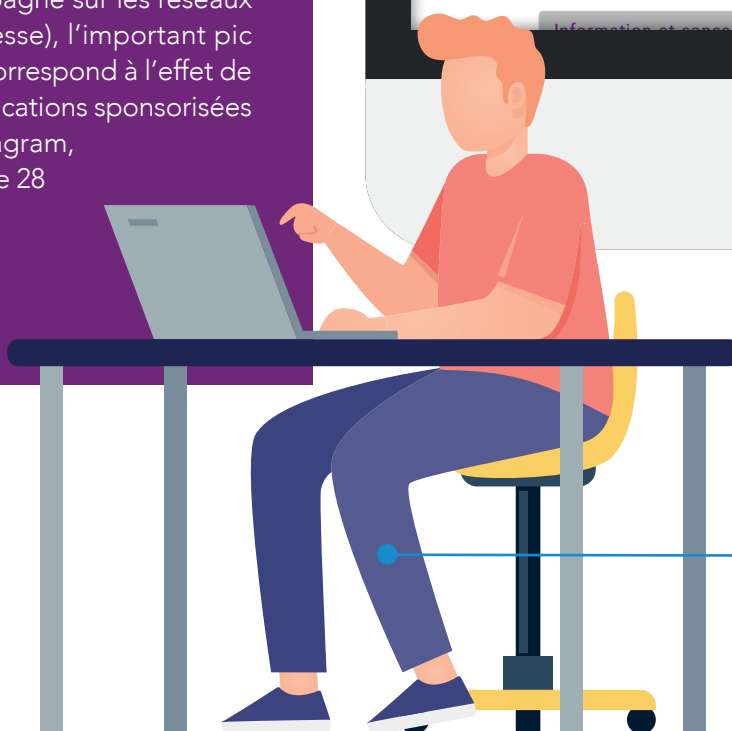
- › CESER de Bretagne, CESER des Pays de la Loire
- › CCIMBO, CCI Nantes Saint - Nazaire, chambre régionale d'agriculture de Bretagne, FDSEA 35, Investir en Finistère, MEDEF Bretagne, MEDEF Pays de la Loire, ALTRO (Association Logistique Transport Ouest), société portuaire Brest Bretagne (SPBB), CHU de Brest, CGT comités régionaux de Bretagne et des Pays de la Loire
- › Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest, Réseau des Conseils de développement Bretons
- › ANDE - FNAUT Pays de la Loire, Association des usagers de transports des Pays de la Loire - FNAUT Pays de la Loire, Collectif d'usagers TER Bretagne Sud, Comité de défense de la desserte ferroviaire du Trégor (Plouaret - Lannion), ESG INFRA
- › CLCV Union Régionale Bretagne, Europe Ecologie les Verts Bretagne, Europe Ecologie les Verts Pays de la Loire, France Nature Environnement (FNE) Bretagne

ZOOM SUR LA FRÉQUENTATION DU SITE INTERNET

Au total, 31 500 visiteurs uniques se sont rendus sur le site internet de LNOBPL durant la période du dialogue territorial (2 décembre 2021 - 28 février 2022), dont plus de la moitié via les réseaux sociaux.

Ont été relevées 53 000 consultations de pages pendant la période du dialogue territorial, 6 500 visiteurs se sont rendus sur le formulaire d'avis ; les pages liées à la présentation du grand projet ferroviaire ont été consultées par environ 7 500 personnes.

La courbe de fréquentation du site internet montre l'évolution du nombre de connexions sur le site www.lnobpl.fr au cours du dialogue territorial. Les pics visibles sur la courbe représentent les actions de communication mises en place (campagne sur les réseaux sociaux, relations presse), l'important pic en fin de démarche correspond à l'effet de la campagne de publications sponsorisées sur Facebook et Instagram, entre le 26 janvier et le 28 février 2022.



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

2000 utilisateurs

1000 utilisateurs

décembre 2021

janvier 2022

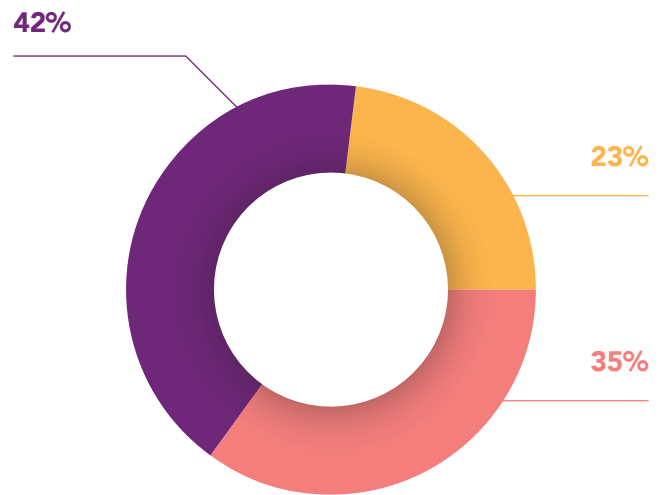
février 2022

04

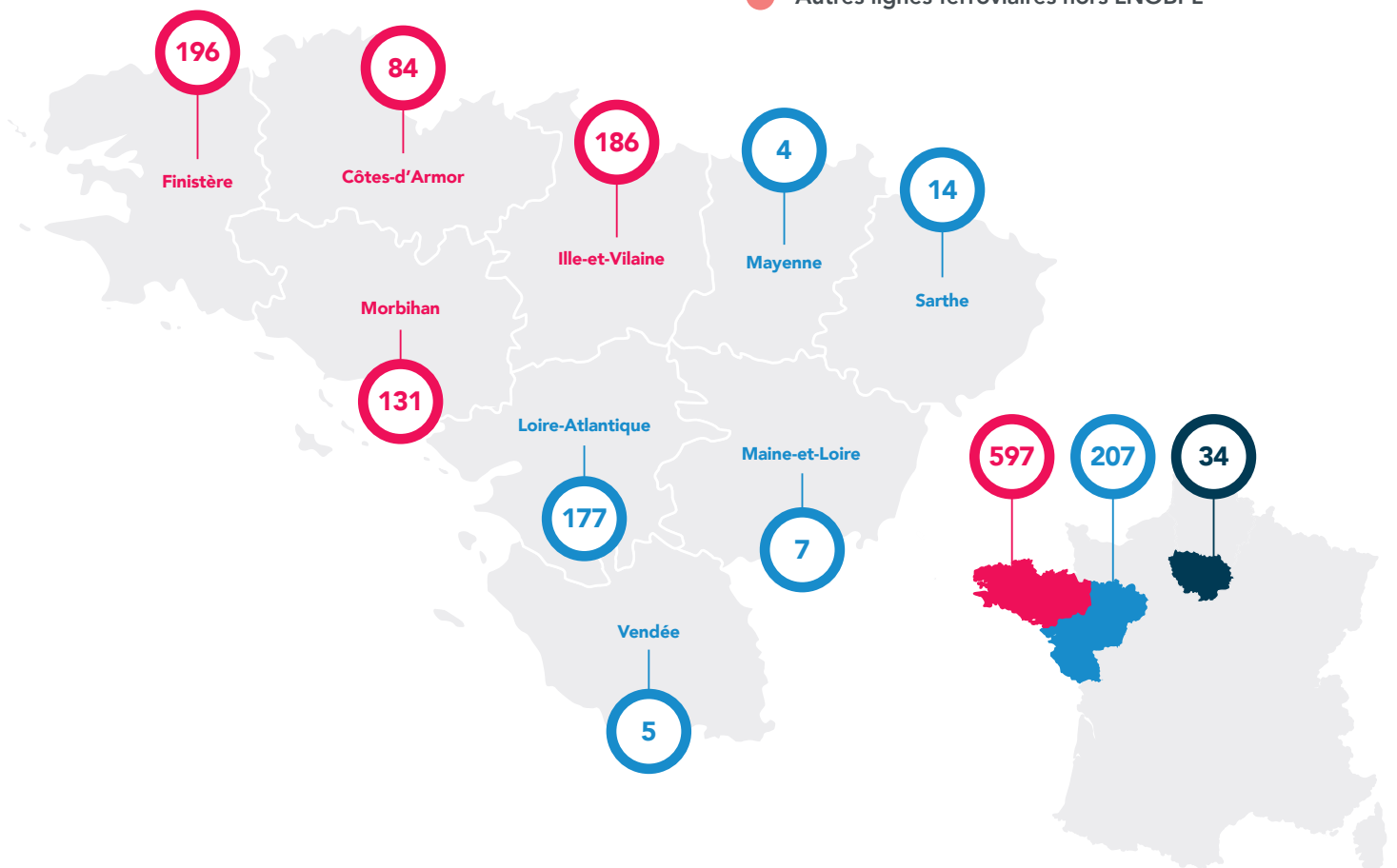
LA RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES CONTRIBUTIONS DU FORMULAIRE EN LIGNE

On constate ainsi une bonne répartition géographique des contributeurs sur le formulaire en ligne durant la période du dialogue territorial.

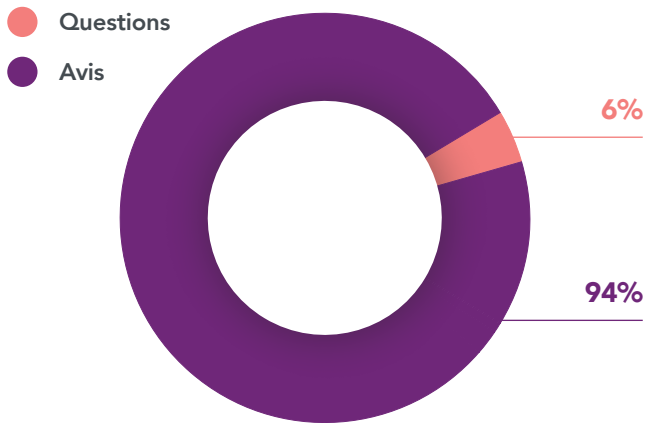
Sur l'ensemble des contributions et expressions, 42% concernent l'axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud, et 23% l'axe Rennes - Brest. De nombreuses contributions (35%) ont abordé d'autres lignes ferroviaires hors LNOBPL, qu'elles soient régionales ou inter-régionales.



- Axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud
- Axe Rennes - Brest
- Autres lignes ferroviaires hors LNOBPL



94% des contributions sont des avis et 6% sont des questions. Les questions adressées à SNCF Réseau proviennent à 50% du formulaire disponible sur le site internet www.lnobpl.fr, les autres ont été posées lors des réunions et ateliers au cours du dialogue territorial.



05

LES SUJETS ABORDÉS

Les 1085 contributions ont permis d'aborder de nombreuses thématiques liées au grand projet ferroviaire ainsi que des sujets connexes. Une contribution portant sur plusieurs thèmes a été comptabilisée sous chacun des thèmes.

Sur l'ensemble des contributions et expressions, le thème le plus abordé a été celui des dessertes du territoire et la fréquence des trains (39%). Par ailleurs, les participants se sont largement exprimés sur l'attractivité du train dans une perspective de report modal (opportunité écologique, coût du carburant, etc.), ce qui représente environ 20% des contributions.

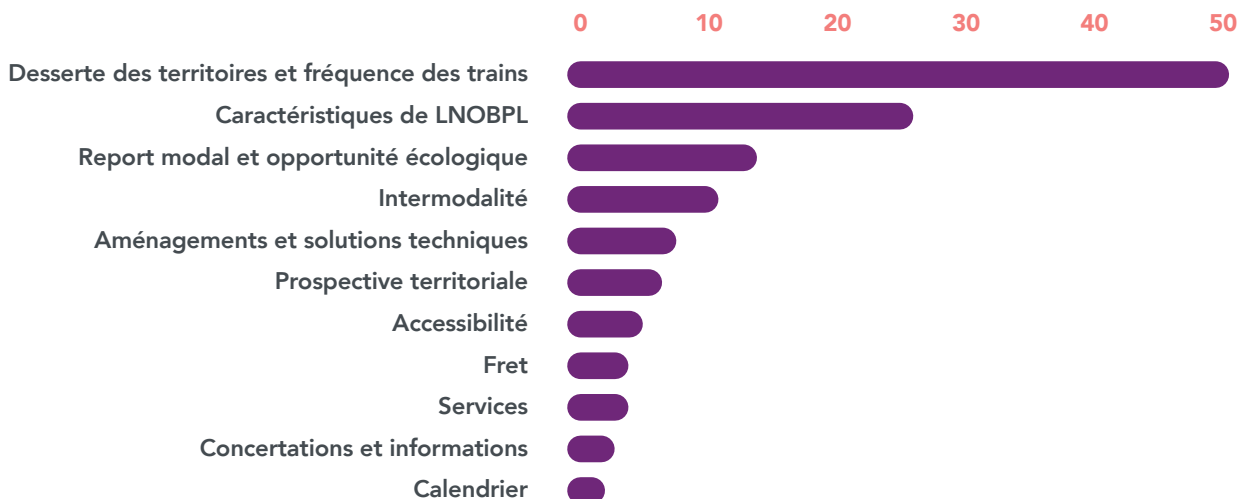
Parmi les contributions portant directement sur le grand projet ferroviaire, la plupart abordent les

caractéristiques de LNOBPL, les aménagements et les solutions techniques à l'étude, jugés favorablement ou négativement. Des expressions plus rares sur la concertation et l'information liées à LNOBPL (2%) ainsi qu'à son calendrier (1%) ont également été compilées.

De plus, des sujets connexes à LNOBPL ont été prégnants lors du dialogue territorial : l'intermodalité (9%), la prospective territoriale (4%), l'accessibilité (4%), la question du fret (3%), et des services en gare et à bord des trains (3%).

Le graphique ci-dessous présente la récurrence des principales thématiques identifiées parmi les 1085 contributions compilées.

Nombre de contributions



LES AVIS SUR L'ENSEMBLE DE LNOBPL

01

L'OPPORTUNITÉ DU GRAND PROJET FERROVIAIRE CONFORTÉE

De nombreux avis ont exprimé un soutien à l'égard du grand projet ferroviaire, soulignant son historique et l'attente dont il fait l'objet. Des craintes ont toutefois été exprimées par certains quant à son impact sur la situation actuelle des offres de transports, sur son coût, et enfin sur l'environnement. Une attention a également été portée de manière générale aux capacités de financement et au calendrier du projet.

Une mobilité ferroviaire améliorée pour les territoires

Plusieurs contributions, portées par les usagers, les acteurs socio-économiques ainsi que par les élus des territoires et les partenaires institutionnels, ont mis en avant les apports de LNOBPL pour permettre aux territoires une accessibilité ferroviaire renforcée. Ces contributions favorables au grand projet ferroviaire ont également mis en exergue les apports possibles pour les trajets de longue distance.

« La liaison entre la Bretagne et les Pays de la Loire (en particulier Nantes) constitue un enjeu majeur en termes de mobilité pour conforter les liens et les dynamiques de développement à l'échelle du grand Ouest. Il s'agit aussi et avant tout d'un enjeu de développement territorial et les scénarios envisagés ne doivent pas être décorrélés des enjeux d'aménagement du territoire. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Des réponses concrètes à la crise environnementale et climatique

Dans un contexte de prise de conscience accrue des effets du réchauffement climatique, le caractère écologique du train a été évoqué à de nombreuses reprises pour confirmer l'opportunité de LNOBPL. La demande de développement d'alternatives à la route, et au mode aérien, moins énergivores et moins polluantes a été affirmée comme une priorité par de nombreux participants au dialogue territorial.

Le ferroviaire a ainsi été présenté comme un mode de transport plus propre, permettant de réduire significativement la pollution et les émissions de gaz à effet de serre et participant ainsi aux engagements du territoire en faveur de la transition écologique.

« La rénovation et le développement accéléré du transport ferroviaire constituent un levier majeur pour la transition énergétique, pour le développement du transport collectif et pour les déplacements du quotidien. »

ENTENTE BREST MÉTROPOLE - LANNION -
TRÉGOR COMMUNAUTÉ

« Faire du train un transport collectif d'avenir, pour les passagers et les marchandises, et accélérer la transition écologique. »

PÔLE MÉTROPOLITAIN LOIRE-BRETAGNE

« Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux mobilités et contribuer à la transition bas carbone. »

CCI NANTES - SAINT-NAZAIRE

« L'urgence climatique et l'augmentation du prix de l'essence (1.80 euros en février 2022) doivent être des raisons suffisantes pour mettre en place des moyens alternatifs à la voiture individuelle et ainsi soulager le budget transport quotidien. Le train fait partie des solutions alternatives ! »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Un soutien au développement économique du territoire

Les contributions en particulier des acteurs socio-économiques et de certains élus des territoires, ont été nombreuses et ont présenté LNOBPL comme une solution efficace pour accompagner le développement économique du territoire. Cette idée a particulièrement été développée dans les contributions dites « formalisées » (expression d'un collectif) et lors de réunions.

› Le renforcement de l'attractivité économique

« Cela contribuera au renforcement du dynamisme démographique et de l'attractivité économique de la Communauté de Communes. »

MONTFORT COMMUNAUTÉ

« Une accessibilité performante de la Bretagne et surtout de sa pointe occidentale est essentielle pour répondre au défi de l'attractivité économique (...) le projet LNOBPL, en renforçant la visibilité, l'accès et le rayonnement international de la pointe bretonne, en consolidant ses liens métropolitains, participe à la vitalité des dynamiques économiques à l'œuvre. »

ENTENTE BREST MÉTROPOLE - LANNION - TRÉGOR COMMUNAUTÉ

› Le développement du tourisme grâce à l'amélioration de l'offre ferroviaire

« L'attractivité touristique par un accès plus rapide rendant possible notamment le développement d'un tourisme de courts séjours et le renforcement du tourisme. »

CCIMBO

› Les participants y ont également vu la possibilité de gagner en confort et en sécurité au quotidien pour les salariés, de faciliter les recrutements, de répondre aux enjeux sociétaux et environnementaux des entreprises.

« La mobilité constitue une préoccupation croissante pour les entreprises tant elle est liée au sujet de l'emploi et du recrutement. (...) La CCI soutient donc fortement LNOBPL dans son objectif d'améliorer les dessertes du quotidien sur l'axe Nantes - Rennes, pour ce qui concerne la Loire - Atlantique, et de répondre ainsi aux besoins de nombreux actifs ligériens empruntant le réseau ferroviaire pour leurs déplacements domicile - travail. »

CCI NANTES - SAINT-NAZAIRE

Une attente forte qui se traduit par une vigilance sur le calendrier de réalisation

De nombreux participants, en particulier les acteurs socio-économiques et les élus des territoires, ont insisté sur leur volonté de voir le grand projet ferroviaire se réaliser le plus rapidement possible, en le justifiant notamment par :

- › la situation climatique actuelle qui nécessite selon certains participants d'agir rapidement
- › la congestion routière parfois très importante sur certaines sections et en augmentation pour les prochaines années sur le territoire
- › l'accompagnement du développement économique et démographique du territoire

Parmi ces contributions, les participants ont demandé que soient étudiées différentes pistes d'optimisation du calendrier de réalisation, afin de répondre, au plus tôt, aux forts enjeux de desserte et de mobilité du territoire. Ainsi, le MEDEF en Bretagne *« regrette l'échéance de 2035 - 2040, jugée beaucoup trop tardive compte tenu de l'ampleur des problématiques et demande que cette échéance soit avancée au plus tôt », « Après avoir été mis en sommeil durant des années, le projet LNOBPL doit maintenant rentrer dans sa phase opérationnelle pour répondre rapidement aux besoins des Ligérien·ne·s et des Breton·ne·s. »*

CGT

Bien qu'ils aient regretté l'horizon de mise en service (2035 et au delà), d'autres participants, toutefois, se sont dit conscients du temps nécessaire à la réalisation des études et des procédures administratives de ce type de grand projet ferroviaire. Mais ils ont questionné la possibilité d'une « politique du petit pas ».

« Des investissements à court terme peuvent apporter des améliorations sensibles à effet immédiat. »

FNE BRETAGNE

« Il nous apparaît important de prévoir dans ce dossier non seulement le long terme (2040), mais aussi le court terme en proposant des solutions qui permettent d'améliorer rapidement la mobilité intra et inter-régionale. »

RÉSEAU DES CONSEILS DE DÉVELOPPEMENT BRETONS

02

DES ENJEUX DE DESSERTE ET DE FRÉQUENCE

Les questions de desserte et de fréquence ont fait l'objet de nombreuses contributions au cours du dialogue territorial, qu'il s'agisse des métropoles, des villes intermédiaires, du périurbain. Elles portaient sur les transports du quotidien ou de la longue distance au prisme de l'accessibilité du Grand Ouest.

› **Première dimension :** le quadrilatère Rennes - Brest - Quimper - Nantes. Toutes les relations entre ces quatre villes majeures du territoire ont été citées lors du dialogue territorial. Les participants ont souligné l'importance d'améliorer les liaisons ferroviaires entre ces villes.

« La mise en place d'une ligne plus efficace et plus rapide entre Rennes et Nantes, Rennes - Quimper et entre Rennes et Brest est essentielle. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

› **Seconde dimension :** la desserte des villes intermédiaires. Les participants ont appelé 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).

« Un renforcement d'une liaison TER entre Brest - Morlaix - Plouaret et le prolongement de la liaison jusqu'à Rennes. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Je souhaiterais pouvoir voyager plus facilement, plus rapidement éventuellement, mais surtout pour un moindre prix de Lorient à Nantes. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Améliorer le temps de trajet et le nombre de trains entre Rennes - Vannes - Lorient - Quimper. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Deux besoins ont particulièrement émergé sur l'ensemble de ces liaisons :

- › **Une meilleure répartition de la desserte avec** une plus grande amplitude horaire, le matin comme le soir, et des heures de pointe renforcées ;
- › **Un plus grand nombre de trajets directs** (sans correspondance), donc plus rapides.

Si l'amélioration de la connexion des villes moyennes aux métropoles et à Paris a été de nombreuses fois décrite lors du dialogue territorial, différents participants ont cependant pointé le risque que cela se fasse au détriment de la desserte fine du territoire.

« L'aménagement de notre territoire ne peut résider dans la desserte des seuls métropolitains mais bien dans l'irrigation de tous ses espaces via un réseau secondaire conforté et performant. »

DINAN AGGLOMÉRATION

« Il ne faudrait pas que le projet de LNOBPL ne soit « ficelé » à l'avance avec comme objectif principal de poursuivre la politique de métropolisation du territoire breton en privilégiant Nantes, Rennes et Brest au détriment de la Bretagne rurale et littorale et donc des lignes ferroviaires du quotidien et de proximité qui concernent la majorité des Bretons. »

COMITÉ DE DÉFENSE DE LA DESSERTE FERROVIAIRE
DES GARES DE PLOUARET-TRÉGOR ET DE LANNION
ET DE LA LIGNE PLOUARET-LANNION

Renforcer la desserte des villes intermédiaires, du périurbain et désenclaver les « nœuds ferroviaires »

Au-delà des liaisons entre métropoles, la nécessité de desservir les territoires intermédiaires, d'assurer une desserte fine pour les territoires ainsi que l'importance de la desserte des zones dites périurbaines ont été particulièrement exprimées au cours du dialogue territorial.

« L'ensemble du projet doit permettre à la fois une amélioration de la durée et de la fréquence des trains TGV, ou TER rapides. Mais elle doit aussi améliorer l'offre de trains TER pour les trajets du quotidien tout au long des lignes classiques. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

La volonté d'amélioration des fréquences a également soulevé la question de la part de certains acteurs socio-économiques et associatifs ainsi que par des élus du territoire, de la saturation des nœuds ferroviaires de Nantes et Rennes, observée en heure de pointe.

« Se pose la question de la densité de l'offre ferroviaire, de son accroissement et de la capacité du réseau à l'absorber avec pour corollaire le traitement des nœuds ferroviaires de Rennes et de Nantes actuellement proches de la saturation aux heures de pointes. »

CESER DE BRETAGNE

Un engagement fort pour les transports du quotidien

En lien avec la question de la desserte des territoires périurbains et des villes moyennes, 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 de l'exploitation du réseau existant. Il en est ressorti un certain consensus sur la nécessité d'améliorer les fréquences, particulièrement sur les dessertes locales (périurbain et moyenne distance).

Ce sujet a été rappelé également dans les contributions en ligne, où de nombreux participants mettent en avant la nécessité de concentrer les efforts sur l'amélioration des transports du quotidien.

« Je souhaite plus de trains entre Rennes et les communes aux alentours (comme la miennne) pour faciliter les trajets quotidiens, aux horaires de travail mais également en dehors de ces horaires. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Vous avez amélioré la LGV... maintenant place aux trains du quotidien. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

L'accessibilité du grand Ouest, une dimension européenne

Au-delà, la connexion de la pointe bretonne à Paris et aux autres régions est apparue déterminante pour accompagner le dynamisme de ces territoires. Cet enjeu a été énoncé lors des échanges et des contributions du dialogue territorial.

Il a été souligné que la situation géographique du grand Ouest le place partiellement en marge des grandes centralités à l'échelle européenne qui se développent à l'est. L'amélioration du réseau ferroviaire est un gage de meilleure connexion, qui a notamment été décrit par les acteurs socio-économiques et les élus des territoires.

« L'accessibilité durable de notre territoire, à l'échelle européenne et nationale d'une part, et à l'échelle intra et inter-régionale (Pays de la Loire et Bretagne) d'autre part, conditionne nos capacités d'accueil et de développements démographique et économique. LNOBPL représente ainsi un enjeu d'attractivité et de compétitivité pour l'ensemble des territoires. »

CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS ESTUAIRE ET LITTORAL LOIRE OcéAN

Certains acteurs ont insisté sur la dimension européenne d'une meilleure accessibilité du grand Ouest. Entre autres, l'ouverture aux réseaux nationaux et internationaux a été identifiée par certains acteurs 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 vers Paris, étaient visées les différentes interconnexions européennes.

« L'offre de transport devra renforcer les synergies internes aux régions Bretagne et Pays de La Loire, (Universités, recherche, hôpitaux ...) et favoriser l'interconnexion avec des territoires plus éloignés, y compris européens. »

CGT BRETAGNE

03

POINTS DE TENSION ET DE RÉSERVE

Le dialogue territorial a également révélé des points de tension et de réserve entre les participants sur différents sujets. Il s'agit notamment des thématiques de la vitesse, du coût et de l'impact environnemental des solutions techniques ainsi que de la question de la complémentarité entre les TER et les TGV.

La notion de gain de temps et de desserte

- › Le dialogue territorial a mis en lumière des oppositions entre ceux qui souhaitent relier plus rapidement et plus souvent les métropoles (Brest, Nantes, Rennes) entre elles, ainsi que Quimper et ceux qui souhaitent que le parcours compte plus d'arrêts, dans des villes plus petites, pour assurer le maillage du 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 délaissé les territoires intermédiaires.
- › Deux besoins ont été exprimés : celui de desservir chacun des points d'arrêts envisagé pour garantir l'égalité des territoires et offrir un service au plus grand nombre ; et celui de proposer des trajets plus directs et donc plus rapides pour proposer une alternative compétitive à la voiture au quotidien pour rejoindre les pôles d'activités.

De plus, des expressions contrastées ont été exprimées sur la notion de temps gagné : plusieurs participants ont insisté sur l'enjeu clé d'un gain de temps significatif quand d'autres ont mis en avant le coût de la minute gagnée et ses impacts environnementaux.

« Il est vraiment indispensable de faire des liaisons plus rapides car actuellement la voiture est largement plus pratique (dès lors qu'il faut toujours rajouter le trajet de chez soi jusqu'à la gare). Pour que cela soit intéressant, il faut un gain de temps important sur le trajet ferroviaire. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Par ailleurs, la transition écologique - la vraie - ne doit plus se traduire par le gain de quelques minutes et davantage de vitesse, mais par la multiplication des lignes ou des circulations sur ces lignes. S'il vous plaît, arrêtez de vouloir nous faire «gagner du temps» par la vitesse. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Une vigilance sur le coût et l'impact environnemental

A contrario, deux motifs principaux ont été mis en avant par les contributeurs se déclarant défavorables au grand projet ferroviaire : l'aspect environnemental, principalement évoqué sous l'angle des nuisances environnementales et écologiques, et l'aspect budgétaire, décrit par quelques contributeurs comme « un gouffre financier ».

Ces deux motifs, souvent évoqués ensemble, ont été fréquemment opposés à l'argument du gain de temps, insuffisant aux yeux de certains participants.

« Aujourd'hui, qui accepterait que de nouvelles terres agricoles soient artificialisées entre Nantes et Rennes pour des gains de temps relativement faibles ? » Pour d'autres, « l'urgence est la maintenance du réseau existant, l'arrêt de la suppression des lignes de proximité et la réouverture de lignes essentielles pour le transport intérieur. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Des inquiétudes ont été exprimées quant à certains impacts territoriaux du grand projet ferroviaire notamment par certaines contributions en ligne et par des acteurs socio-économiques et des associations, avant tout par la voix des représentants des agriculteurs, via la FRSEA Bretagne et la chambre d'agriculture de Bretagne. Ces organismes n'ont pas remis en cause LNOBPL et ses objectifs mais ils souhaitaient que, dans la recherche des solutions d'amélioration du réseau ferroviaire, soient au maximum préservés le foncier et les sièges d'exploitation agricole. Ainsi, la profession agricole et d'autres participants ont affiché leur préférence pour la modernisation des lignes existantes, lorsque cela était possible, pour éviter les incidences sur l'économie agricole.

« LNOBPL est un grand projet ferroviaire qui doit prioritairement éviter et réduire l'atteinte aux espaces agricoles... De fait, il nous paraît indispensable de prioriser la solution de la modernisation de l'actuelle ligne à toute création de nouvelle voie. »

CHAMBRE D'AGRICULTURE DE BRETAGNE

« Les aspects environnementaux inhérents à ce type de projet doivent être pris en considération. En effet la création de portions de ligne nouvelle entre Brest et Rennes et entre Rennes et Redon a des impacts significatifs en termes de foncier mobilisé (terres agricoles, zones naturelles). »

FNE BRETAGNE

De même, plusieurs élus ont souligné leur vigilance actuelle et future sur les impacts fonciers et environnementaux que pourraient avoir les aménagements prévus.

« Le scénario retenu devra impacter le moins possible les espaces naturels et agricoles et devra être particulièrement exemplaire en termes de consommation foncière. Les espaces artificialisés par le projet ne sauraient être imputables au calcul de consommation foncière retenu pour le Zéro Artificialisation Nette. »

DINAN AGGLOMÉRATION

De plus, certains participants se sont interrogés sur la viabilité financière du grand projet LNOBPL. La question du « coût à la minute gagnée » et une sensibilité à la bonne utilisation de l'argent public ont ainsi été largement exprimées.

« Un projet complètement démesuré en termes de financements publics. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Plusieurs participants et contributeurs ont souhaité avoir des précisions sur le chiffrage des différentes opérations du grand projet ferroviaire ainsi que sur le financement et les financeurs de LNOBPL, parmi ces interrogations, les sujets les plus évoqués concernaient :

- › des questionnements sur le coût des travaux, sur sa maîtrise
- › des critiques quant au rapport coût/bénéfices
- › des questions sur les financeurs de LNOBPL

« On ne peut pas non plus ignorer le coût très élevé de ces infrastructures et faute d'avoir les capacités financières suffisantes (France et Europe), il serait bon de mettre en œuvre en premier lieu et dès à présent des solutions beaucoup plus abordables financièrement et donc plus sûrement réalisables. »

RÉSEAU DES CONSEILS DE DÉVELOPPEMENT BRETONS

« Le Collectif d'usagers TER Bretagne Sud s'étonne de ce projet totalement pharaonique à l'heure des économies budgétaires. »

COLLECTIF D'USAGERS TER BRETAGNE SUD

Des débats sur les solutions techniques

Des études existent et sont en cours d'actualisation pour analyser les possibilités d'améliorations de chacun des axes (Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest). Elles portent notamment sur la possibilité de moderniser le réseau existant (doublement des voies, amélioration de la signalisation, rectification de tracé) de même que sur la création de sections de ligne nouvelle. Dans le cadre du dialogue territorial, les solutions techniques à privilégier ont été au cœur de nombreux échanges et contributions.

Certains participants ont estimé suffisantes les solutions d'amélioration du réseau sans ligne nouvelle.

« Il nous paraît indispensable de prioriser la solution de la modernisation de l'actuelle ligne à toute création de nouvelle voie. »

PROFESSION AGRICOLE, BRETAGNE

« La seule alternative rationnelle est de rénover et de moderniser les voies existantes. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Quand d'autres ont estimé qu'un report modal significatif nécessitaient des solutions plus ambitieuses.

« Le seul réaménagement des infrastructures ferroviaires existantes ne suffira pas à améliorer significativement la desserte des villes intermédiaires et des territoires périurbains (...) Des infrastructures nouvelles et le déploiement de l'ERTMS sont nécessaires pour augmenter durablement les capacités du réseau ferroviaire et permettre une amélioration réelle du service, en temps comme en fréquence, pour l'ensemble des territoires et des liaisons ferroviaires. »

POLE MÉTROPOLITAIN LOIRE-BRETAGNE

« La construction de nouvelles voies et non une modernisation afin de réduire au maximum les temps de parcours et d'éviter les perturbations de trafic inhérentes à toute modernisation de voie. »

MEDEF BRETAGNE

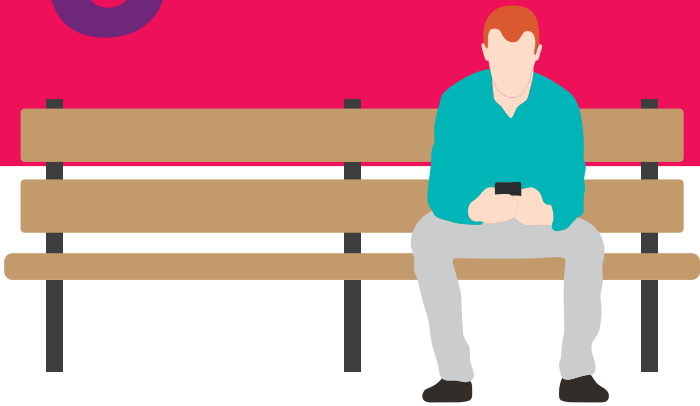
Le gain de capacité pour les trains du quotidien offert par les sections de ligne nouvelle a été peu perçu.

La complémentarité TER/TGV questionnée

L'articulation entre les circulations de TGV et les TER, ayant comme objectif une amélioration des correspondances afin d'optimiser la desserte et diffuser les effets de la grande vitesse à tous les territoires, a été largement questionnée par les participants au dialogue territorial, notamment suite à la mise en service, en 2017, de la ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire (LGV BPL) entre Le Mans et Rennes.

« Avec l'arrivée de la LGV en 2017, les usagers du quotidien ont constaté une dégradation dans les fréquences et correspondances. Les TER ont été supprimés le dimanche sur la première couronne rennaise. Plus récemment, SNCF Réseau a modifié des horaires de TGV avec des conséquences sur les correspondances TER et sur les horaires de travail des abonnés. Qu'en sera-t-il avec LNOPBL ? »

CONTRIBUTION EN LIGNE



04

UN DIALOGUE TERRITORIAL APPRÉCIÉ, À PROLONGER

Certains contributeurs ont considéré que cette complémentarité pénalisait les TER, et impactait en particulier les transports du quotidien.

« Les propositions telles qu'envisagées pour développer les liaisons ferroviaires voyageurs et fret dans l'espace régional, sont de nature à porter préjudice à l'exigence des dessertes infrarégionales indispensables aux mobilités du quotidien (...) des engagements fermes doivent être obtenus sur le maintien et le développement des liaisons TER. »

DINAN AGGLOMÉRATION

« Une supposée complémentarité TGV-TER qui ne fonctionne pas quand on prend le train quotidiennement : correspondance pouvant être décalée à tout moment, impossibilité de monter son vélo, billets ne correspondant pas, etc. »

COLLECTIF D'USAGER BRETAGNE SUD

« Quand d'autres ont estimé qu'il fallait agir pour développer le renforcement de la complémentarité TER/TGV. »

CLCV BRETAGNE

« Il est indispensable que soit toujours améliorée la complémentarité entre TGV et TER, en mettant en place de bonnes correspondances. »

COMITÉ DE DÉFENSE DE LA DESSERTE FERROVIAIRE DES GARES DE PLOUARET-TRÉGOR ET DE LANNION ET DE LA LIGNE PLOUARET-LANNION

Pour de nombreux participants, le dialogue territorial a été perçu positivement comme une nouvelle opportunité d'expression. Les participants ont salué la qualité des échanges, tout en formulant une demande forte de transparence sur les données et les méthodologies présentées. Plusieurs ont souhaité que le dialogue se poursuive de manière régulière et continue.

Un dialogue territorial apprécié

Des contributeurs ont évoqué le dialogue territorial de façon positive, remerciant le maître d'ouvrage et les garants pour la qualité des débats, ainsi que les dispositifs de participation qui ont été mis en place.

« Notre association souhaite féliciter SNCF Réseau pour sa proactivité par la création d'une plateforme accessible pour le dialogue territorial. »

CLCV BRETAGNE

Les élus des territoires lors de la réunion de clôture ont particulièrement souligné le dialogue territorial, les nombreuses contributions et l'importance du débat.

« Le dialogue territorial a permis de montrer l'importance pour les acteurs du territoire de travailler collectivement et de porter des projets communs, en prenant en compte toutes les considérations sociales, environnementales et économiques. »

JULIEN BAINVEL, CONSEILLER RÉGIONAL DES PAYS DE LA LOIRE

Au-delà c'est également la diffusion de l'information sur LNOBPL au grand public qui a été mise en avant : « LNOBPL commence à être partagé non plus que par les initiés, à savoir les élus, les associations d'usagers et les acteurs économiques, mais aussi par la population. »

MICHAEL QUERNEZ, RÉGION BRETAGNE

Une forte demande de transparence sur les données et le mode de décision

Cependant, une forte demande de transparence sur les données et le mode de décision a été questionnée par différents participants, en particulier par les associations d'usagers et les contributions en ligne :

- › Quelques contributeurs ont regretté que le périmètre d'information n'ait pas été plus large.

« La coordination estime que le dialogue territorial est insuffisant et qu'il doit prendre une autre dimension. Le caractère scolaire de la présentation pour l'information du grand projet LNOBPL ferroviaire ne permet pas de saisir la complexité de LNOBPL. »

ISABELLE LE ROUX-MEUNIER, AUTIV, COFER BZH

- › A plusieurs reprises, notamment au cours des réunions, des participants ont sollicité des précisions méthodologiques et un accès aux sources et aux études en cours ;
- › Les modalités de calcul des estimations de trafic et de population ont fait l'objet de plusieurs questions et interventions ;

- › Le fonctionnement du processus de décision a fait l'objet de nombreuses questions et demandes de la part des participants, notamment dans les contributions en ligne, qui se sont interrogés sur les modalités conduisant au choix du tracé et des solutions techniques envisagées. Certains participants se sont aussi interrogés sur le rôle du dialogue territorial dans le processus de décision, ainsi que sur la prise en compte des différents avis.

« Les sujets/thèmes, les objectifs, quelle prise en compte par qui ? dans quel timing ? Quelle continuité aussi ? Que vaut mon avis de 2021 sur une réalisation prévue dix ans plus tard dans le contexte de forte évolution des pratiques et des modes de vie ? »

CONTRIBUTION EN LIGNE

L'attente de la poursuite de la concertation à l'issue du dialogue territorial

De nombreux contributeurs ont demandé au maître d'ouvrage de maintenir le dialogue avec les acteurs et parties prenantes du grand projet ferroviaire que sont les habitants, les acteurs socio-économiques, les associations et les élus des territoires.

« Le dialogue territorial engagé a permis d'informer sur le projet et de recueillir l'avis du public et des acteurs territoriaux. Il est indispensable de définir avec la CNDP les modalités du suivi de LNOBPL et de l'association de tous les acteurs, des élus et de la société civile organisée aux différentes étapes. »

RÉSEAU DES CONSEILS DE DÉVELOPPEMENT BRETONS

FOCUS SUR L'AXE NANTES - RENNES - BRETAGNE SUD

01

LA LIAISON NANTES - RENNES

Un besoin unanimement partagé par l'ensemble des participants concerne l'amélioration de la liaison entre Nantes et Rennes. Des revendications fortes ont été portées pour rapprocher les deux capitales régionales mais des questions ont été soulevées notamment sur la saturation des noeuds ferroviaires de Nantes et Rennes.

Rapprocher les deux capitales régionales

La liaison Nantes-Rennes a été la liaison la plus citée dans le cadre du dialogue territorial.

« Nantes et Rennes sont les deux principales métropoles structurantes européennes de l'Est de la Bretagne. Le temps de parcours pour les relier est déterminant pour une meilleure gestion des mobilités entre ces territoires, pour une meilleure qualité de la coopération entre les acteurs de ces métropoles et la vie des habitants. »

CONTRIBUTION DE LA FÉDÉRATION UDB DE LOIRE-ATLANTIQUE

Une volonté forte de gain de temps et d'augmentation de la fréquence sur cette liaison s'est fait sentir, de la part de nombreux participants, notamment au regard des enjeux suivants :

› L'enjeu de connexion entre les deux grandes métropoles

« La liaison Rennes - Nantes nécessite une réponse ferroviaire permettant de traiter la question de la saturation de la RN137 et cela compte tenu des projections démographiques concernant ces deux métropoles. »

CESER BRETAGNE

« Au sein du grand Ouest, l'amélioration des connexions entre métropoles, et notamment entre Nantes et Rennes, contribuera à intensifier les liens physiques et donc économiques entre les deux villes, pour continuer à attirer des compétences, développer l'accès aux équipements, jouer sur les complémentarités et spécificités de chacune et enfin soutenir l'emploi. »

CCI NANTES SAINT-NAZAIRE

› L'enjeu de développement local

« Nous espérons que ces améliorations bénéficieront également aux villes situées sur ce sillon Nantes-Redon. »

CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS ESTUAIRE ET LITTORAL LOIRE OCÉAN

« La nécessité de réduire les temps de trajets ferroviaires entre Nantes et Rennes. Cette amélioration bénéficiera à la Loire-Atlantique mais aussi aux départements de la Mayenne et de la Sarthe, ainsi qu'au Maine-et-Loire. »

MEDEF PAYS DE LA LOIRE

› L'enjeu de décarbonation des déplacements

« L'amélioration de la desserte Nantes - Rennes est un impératif pour opérer un véritable report de la route (95% des déplacements du quotidien) vers le rail. »

CGT BRETAGNE

« Le gain d'un quart d'heure justifie la ligne nouvelle, qui va réduire les nuisances et impacts de la route, mais à condition d'éviter les investissements routiers concurrents. »

FNAUT PAYS DE LA LOIRE

Cependant, bien que le rapprochement des capitales régionales Nantes et Rennes ait été un objectif partagé transversalement par les participants, les ambitions ont souvent été contrastées.

De nombreux participants se sont accordés sur la nécessité de procéder à un véritable saut de performance sur cette liaison, pour atteindre un gain de temps significatif compétitif par rapport à la voiture.

« Avoir une ligne ferroviaire Rennes - Nantes régulière et rapide en 40 min, car aujourd'hui les gens mettent moins de temps en voiture ! »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Il n'est pas normal que le Nantes - Rennes soit plus long en train qu'en voiture. Des milliers de personnes effectuent ce trajet chaque jour. Je pense que l'objectif est de viser une desserte directe en 40 à 45 minutes. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Quand d'autres participants ont mis davantage l'accent sur la nécessité d'améliorer la fréquence des trains, et la desserte des gares périurbaines sur la ligne ferroviaire reliant les deux métropoles.

« La liaison entre Rennes et Nantes, intégrée dans le projet LNOBPL, fait l'objet de toutes les attentions. Ce n'est pas tant la durée du trajet qui est en cause (1h15 par le train direct contre 1h20 en voiture, sous réserve de bonnes conditions de circulation) mais bien le cadencement : un train par heure en heure de pointe, parfois jusqu'à 4h d'attente entre deux trains. »

EELV, BRETAGNE

Il en ressort un avis partagé par les différents participants, élus des territoires, acteurs socio-économiques, représentants des associations et contributeurs en ligne, du besoin d'un véritable saut de performance sur la liaison ferroviaire Nantes - Rennes, en termes de fréquence et de temps de parcours.

Les nœuds ferroviaires de Nantes et de Rennes

La volonté d'amélioration des fréquences sur cette liaison a cependant soulevé la question, de la part de certains acteurs socio-économiques et associatifs ainsi que par des élus du territoire, de la saturation des nœuds ferroviaires de Nantes et Rennes, observée en heure de pointe.

« Se pose la question de la densité de l'offre ferroviaire, de son accroissement et de la capacité du réseau à l'absorber avec pour corollaire le traitement des nœuds ferroviaires de Rennes et de Nantes actuellement proches de la saturation aux heures de pointe. »

CESER DE BRETAGNE

« La nécessité d'aménager les gares de Nantes et de Rennes pour accueillir le nouveau trafic : saturation des emprises Voyageurs (quai et accès aux quais) prévue pour chacune des gares et saturation des emprises ferroviaires (nombre de voies et accès des trains en gare). »

ANDE (ASSOCIATION NANTAISE DÉPLACEMENTS ENVIRONNEMENT) - FNAUT PAYS DE LA LOIRE



LES LIAISONS NANTES - RENNES - BRETAGNE SUD

Au-delà de la liaison Rennes - Nantes, une demande forte a également été portée lors du dialogue territorial de l'amélioration des liaisons avec la Bretagne Sud. Deux principaux enjeux ont été évoqués : le rapprochement de Quimper à Rennes et a fortiori de Paris, et la desserte des villes moyennes pour répondre aux besoins du quotidien.

Les liaisons de Quimper à Rennes, de Quimper à Paris

L'objectif d'une réduction, d'une part, du temps de parcours entre Quimper et Rennes, et entre Quimper et Paris, d'autre part, a été évoqué par les différents participants. Cependant, cette évocation a fait l'objet d'échanges contradictoires de la part des participants et des réserves ont été exprimées sur cet enjeu. Certaines contributions ont également mentionné le besoin d'améliorer la liaison entre Quimper et Nantes.

Certains participants, en particulier issus des réunions des élus des territoires, des acteurs économiques et de certains contributeurs en ligne, ont demandé la réduction des temps de parcours. Les principaux arguments étaient les suivants :

› Des besoins de déplacements rapides, notamment liés au travail :

« *Nouvellement installées à Vannes, nous devons faire beaucoup d'allers-retours Vannes - Paris pour le travail et la vie personnelle. Une ligne rapide entre Quimper et Paris me ferait gagner beaucoup de temps.* »

CONTRIBUTION EN LIGNE

› Un argument en faveur du report modal :

« *Une amélioration de la desserte Nantes - Quimper et Nantes - Rennes avec une ligne si possible à grande vitesse serait très utile et permettrait de moins prendre la voiture.* »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« *Quimper et Brest méritent elles aussi d'être reliées à Rennes par la LGV d'ici une décennie. Entre Rennes et Quimper, le train roule quasiment à la même vitesse qu'une voiture, ce qui n'a donc aucun intérêt.* »

CONTRIBUTION EN LIGNE

› Un développement équilibré des territoires :

« *En plus d'avoir un trajet Paris - Quimper plus long que d'autres trajets pour un prix parfois plus élevé, cette carence donne une sensation de fracture en Bretagne.* »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« *Je soutiens l'idée d'améliorer la ligne entre Rennes et Quimper. Pour l'instant, ça prend trop de temps pour cette partie en total de trajet Paris - Quimper.* »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« *Quant à la liaison Rennes - Quimper, ça n'en finit pas en termes de temps. 2 fois plus que Rennes - Paris !* »

CONTRIBUTION EN LIGNE

› Des enjeux économiques :

« *Le projet LNOBPL en rapprochant sensiblement entre elles les agglomérations du grand Ouest, et notamment en rapprochant Brest et Quimper de Rennes, va aussi concourir au développement endogène (...) l'objectif de liaison en 1h30 avec la capitale bretonne est un élément fort pour les échanges régionaux, tant dans le secteur public que pour les entreprises privées.* »

ENTENTE BREST MÉTROPOLÉ - LANNION - TRÉGOR COMMUNAUTÉ

Cet objectif de réduction du temps de parcours a cependant fait l'objet d'une remise en cause de la part de quelques participants, notamment dans les contributions en ligne.

« Est-il d'une urgence vitale de rejoindre Quimper ou Brest à Paris en 3h ? Ça va servir à quoi et à qui ? Ne devrait-on pas s'intéresser au maillage territorial à la desserte fine des territoires avec le retour du train fret et voyageurs au plus près des besoins ? »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Enfin une troisième position a émergé lors des échanges. En effet, certains participants soutiennent l'idée d'améliorer le temps de trajet entre Quimper et Rennes, et de Quimper à Paris. Mais selon ces participants, la priorité doit être donnée au développement des transports du quotidien et des lignes locales du territoire.

« Quimper à 3h de Paris ça serait super mais attention à ne pas griller tout le budget dans des LGV très chères. Favoriser les déplacements proches et quotidiens me paraît plus important ! »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Je pense personnellement que concentrer tous les efforts pour diminuer le temps de trajet entre Brest/Quimper et Paris est une erreur. Le trajet est certes encore un peu long, mais je suis convaincu qu'il serait plus bénéfique de développer de nouveau les petites lignes du quotidien quitte à rouvrir certaines lignes fermées afin de favoriser la mobilité intra-régionale par le train. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

La desserte des villes moyennes et l'attractivité du train pour répondre aux besoins de transports du quotidien

Au-delà de l'amélioration de la liaison Nantes - Rennes, les aménagements à l'étude permettront aussi d'améliorer les performances des liaisons vers le Sud Bretagne. Si la demande a été fortement évoquée, telle que l'exprime un contributeur en ligne « Il est indispensable d'améliorer la desserte Sud Bretagne », les débats ont surtout mis en évidence la difficulté d'assurer des liaisons rapides pour les territoires éloignés et la nécessité de bien desservir les territoires intermédiaires, au-delà des seules métropoles.

› Améliorer les liaisons inter-villes entre les principales agglomérations

Une forte demande d'augmentation des fréquences pour faciliter les déplacements entre les principales villes bretonnes de l'axe sud a été décrite par les participants au dialogue territorial, « telles que Lorient - Vannes ou Lorient - Quimper ou Vannes - Rennes. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Certaines contributions, notamment issues du formulaire en ligne, ont également préconisé une amélioration du temps de parcours entre ces principales agglomérations.

« Il faut améliorer le temps de trajet Rennes - Vannes - Lorient - Quimper. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

› Une demande d'amélioration des dessertes fines du territoire

Au-delà des liaisons entre ces villes, la desserte fine du territoire a été particulièrement évoquée lors du dialogue territorial.

« Il ne s'agit pas seulement de raccorder entre elles des grandes villes mais de faire en sorte que cette desserte plus performante irrigue les territoires plus « ruraux » riverains de ces espaces urbains. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Cette demande a notamment été exprimée dans les contributions en ligne et portée par différents acteurs associatifs, décrivant que « les lignes de proximité, les gares et haltes comme les trains du quotidien doivent être déployées » (contribution en ligne), ainsi que le besoin d'avoir « des correspondances TER efficaces pour les dessertes plus locales » (contribution en ligne). Il en est également ressorti un certain consensus sur la nécessité d'améliorer les fréquences.

Sur ce sujet, de nombreux participants ont exprimé des craintes à ce que l'amélioration des liaisons longue distance et la recherche de vitesse s'opère au détriment des liaisons locales. Cette inquiétude a été notamment évoquée par des élus du territoire, dont les communes sont non desservies par le réseau principal.

› Concilier vitesse et desserte fine, des attentes parfois contradictoires

Sur un service ferroviaire, les arrêts pour les uns accroissent le temps de parcours des usagers descendant dans les gares suivantes. Parmi les participants, les attentes exprimées ont été contradictoires notamment sur le nombre d'arrêts. Certains souhaitaient qu'il y ait le moins d'arrêts dans les petites gares intermédiaires pour répondre à un objectif de réduction de temps de parcours.

« Il serait également intéressant de rajouter des trajets Rennes - Quimper le week-end qui ne font que quelques arrêts comme Vannes et Lorient pour également gagner du temps. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

A l'inverse, dans les petites gares, il a été souhaité a minima un maintien des fréquences actuelles et si possible une augmentation du nombre d'arrêts.

« Il faudrait plus de trains, plus de haltes, plus de possibilités pour que les usagers puissent s'adapter. Est-ce qu'un arrêt supplémentaire de deux minutes dans une petite gare va vraiment influencer toute la circulation sur la journée sur une ligne ? »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Pour les participants au dialogue territorial s'étant exprimés sur l'axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud, l'enjeu est de réussir à combiner connexion ferroviaire performante, en particulier entre Rennes et Nantes, et desserte des villes intermédiaires.

Améliorer la liaison entre Brest, la Bretagne Sud et Nantes

Le souhait de développer la liaison Brest - Nantes, par le sud du territoire, et les dessertes de Quimper, Lorient et Vannes, a été fortement exprimé par les participants, notamment dans les contributions en ligne.

« La liaison Brest - Nantes relève aujourd'hui du parcours du combattant. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Le seul aller-retour par jour Nantes - Brest direct par la côte sud assure la liaison en 3h33, à condition de trouver un train ! L'offre est plus nombreuse en changeant à Rennes, mais les temps de trajet sont systématiquement supérieurs (autour de 4h). »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Des échanges sur les solutions techniques

Les échanges sur les solutions techniques à l'étude pour l'amélioration de l'axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud ont rejoint les différents avis précédemment évoqués entre modernisation des lignes existantes et création d'une ligne nouvelle. Qu'il s'agisse de l'amélioration de la liaison entre Nantes et Rennes, présentée comme une priorité par une large majorité des participants, ou bien des liaisons de desserte fine du territoire, différentes approches sur les solutions techniques à l'études ont été débattues.

Ainsi pour certains participants, notamment acteurs socio-économiques et associations, la création d'une ligne nouvelle est à privilégier.

« Le CESER soutient le tracé proposé entre Rennes et Redon. Le raccordement de la ligne nouvelle au sud-est de Redon répond à la fois aux objectifs de réduction de temps de parcours entre les deux métropoles et d'optimisation de la desserte de la Bretagne Sud, constituée de villes moyennes toutes desservies par le TGV (Quimper, Lorient, Auray, Vannes, Redon). »

CESER DE BRETAGNE

« La FNAUT Pays de la Loire approuve la réalisation de la ligne nouvelle Rennes - Redon, à double usage (accès Bretagne Sud et Nantes) qui doit aller de pair avec un renforcement de l'offre ferroviaire, en particulier de trains du quotidien, pour réduire les investissements routiers et les émissions du secteur des transports, faciliter le transfert modal. »

FNAUT PAYS DE LA LOIRE

» Pour d'autres participants, la modernisation des lignes existantes est la solution technique à prioriser, mettant en avant les enjeux environnementaux et financiers liés à la création d'une ligne nouvelle.

« L'amélioration de l'existant (notamment sur le tronçon entre Redon et Nantes) et l'augmentation de la fréquence de passage. »

EELV BRETAGNE

« L'amélioration des lignes existantes est moins coûteuse, plus rapide à mettre en oeuvre, ne nécessite pas d'expropriation. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Dès aujourd'hui, il nous faut impérieusement éviter la création de nouvelles infrastructures qui continuent à dévaster nos terres et, prioritairement, démultiplier les possibilités de déplacement locales en train en s'appuyant sur les voies existantes, voire en réhabilitant des voies anciennes. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

» Des participants, dont le CESER breton, ce sont également exprimés et se disent attentifs aux solutions techniques retenues ainsi qu'aux bénéfices attendus, pour « aboutir à un temps de trajet concurrentiel avec la voiture sur l'axe routier Rennes - Nantes très proche de la saturation. » Les aspects environnementaux ont également été soulignés pour « prendre en compte les continuités écologiques ».

La question d'améliorer Nantes - Rennes par Châteaubriant a été présentée en complémentarité de l'amélioration de l'itinéraire passant par Redon, dans l'optique d'une desserte fine du territoire.

« Cela ne doit pas faire oublier la nécessité d'améliorer la liaison Nantes - Rennes par Châteaubriant, plus courte et qui dessert d'autres territoires, dans un cadre interrégional commun. Il y a de la place pour 2 liaisons aussi distinctes entre les deux grandes agglomérations de l'Ouest. »

FNAUT PAYS DE LA LOIRE

FOCUS SUR L'AXE RENNES - BREST

01

AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DE LA POINTE BRETONNE

Le rapprochement de la pointe bretonne de Rennes, Nantes et Paris a été un enjeu partagé par différents participants avec des ambitions contrastées. Beaucoup 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 réunions comme dans les contributions 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.

La liaison Brest - Rennes

La nécessité d'une amélioration de la liaison Brest - Rennes a été évoquée lors du dialogue territorial, dans la perspective d'un développement équilibré des territoires. En effet certains participants, issus notamment des acteurs socio-économiques et associatifs et de contributions en ligne, ont décrit une situation de déséquilibre où Rennes serait désormais plus proche en termes de temps de parcours de Paris que de Brest.

« Rennes n'est plus qu'à 1 h 30 de Paris mais reste toujours à plus de 2 heures de Brest ou Quimper (...) Rennes, capitale régionale, est aujourd'hui plus éloignée de Brest et Quimper qu'elle ne l'est de Paris. »

INVESTIR EN FINISTÈRE

Pour ces participants, l'enjeu est d'améliorer la liaison ferroviaire entre les deux métropoles bretonnes, ils ont décrit deux objectifs :

› Une mobilité améliorée

« L'amélioration des performances entre Brest et Rennes serait un atout majeur de mobilités pour le territoire. » (contribution en ligne), car selon certains contributeurs « la ligne n'est absolument pas compétitive face à la voiture. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

› Un développement équilibré du territoire

« Une liaison Brest - Rennes en 1h30, c'est une question d'aménagement du territoire. »

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE LA MÉTROPOLE
ET DU PAYS DE BREST

« Outre le décalage avec les nécessités climatiques, cette situation constitue un grave préjudice pour la cohésion de la Bretagne et pour le développement de l'ouest breton, qui, face à l'est, se trouve de plus en plus pénalisé sur les plans de l'économie, de l'emploi, de la vie sociale, de la recherche, de l'éducation et de la formation. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

La liaison vers Paris

Au-delà de la connexion à Rennes, l'objectif quantitatif d'un temps de parcours proche de 3 heures entre Paris et Brest a suscité des échanges contradictoires de la part des participants. Des réserves ont été exprimées :

› L'atteinte des 3 heures pour la liaison ferroviaire Paris - Brest été fortement soutenue par les collectivités et les acteurs économiques finistériens pour :

• permettre la possibilité d'un aller - retour possible dans la journée

« Pour les entreprises et les territoires du Finistère défendus par la CCIMBO (chambre de commerce et d'industrie métropolitaine Bretagne Ouest), la priorité des priorités est la suivante : Brest et Quimper à 3h de Paris et à 1h30 de Rennes » ; « les fréquences et horaires des trains devront permettre un aller-retour compatible avec la réalisation d'une journée professionnelle complète, au départ de Brest, Quimper, Morlaix et Paris. »

CCIMBO

- demander un scénario ambitieux réduisant le temps de parcours

« Ce projet reste encore insuffisant au regard de l'objectif des 3h, engagement ancien de l'Etat. En réalité, il faudrait pouvoir mettre sur la table un scénario plus ambitieux, sur des linéaires de ligne nouvelle plus importants, permettant de gagner une trentaine de minutes. »

INVESTIR EN FINISTÈRE

- dans un contexte de réduction des liaisons aériennes entre Brest et la capitale

« Desserte aérienne : l'offre entre Brest et Paris Orly est devenue quasiment inexistante (...) Or c'était la solution privilégiée, malgré son coût (500/700 € l'aller-retour), par de nombreux acteurs économiques (570 000 passagers pour Brest/Paris en 2019), comme la seule permettant d'arriver à Paris pour 9h et de faire l'aller-retour dans la journée. »

INVESTIR EN FINISTÈRE

- › Cet objectif a cependant fait l'objet d'une remise en cause de la part de certains acteurs et participants considérant que la desserte de la pointe finistérienne ne pouvait se résumer à un enjeu de vitesse. Les améliorations de la desserte du Finistère ont donné lieu à des contributions de la part de quelques acteurs et participants issus du formulaire en ligne.

- › Une remise en question par le milieu associatif environnemental au regard de son rapport coût-efficacité.

- › Pour de nombreux participants, l'accessibilité de la pointe bretonne ne se limitait pas à la seule connexion à Paris, mais concernait prioritairement la connexion aux capitales régionales Rennes et Nantes et les relations intra-finistériennes notamment Brest-Quimper.

« Le désenclavement de la Bretagne vis-à-vis du reste du territoire national passe-t-il forcément par des liaisons avec la capitale ? »

EELV BRETAGNE

La desserte des villes moyennes et l'amélioration du périurbain pour répondre aux besoins de transports du quotidien

D'autres liaisons ont également été évoquées. Ainsi, le lien de la pointe bretonne vers les autres métropoles de l'Ouest et les grandes agglomérations de Bretagne a été souhaité aussi bien par des particuliers que des associations ou des acteurs économiques. De plus, un enjeu a été particulièrement évoqué par les participants, celui des transports du quotidien. Il en ressort un certain consensus sur la nécessité d'améliorer les fréquences, particulièrement sur les relations quotidiennes (périurbain et moyenne distance), différentes gares ont été citées telles que Morlaix et Saint-Brieuc.

« Le développement de LNOBPL doit permettre l'amélioration des mobilités de proximité. Ce projet ne doit pas ainsi être opposé au transport de proximité mais bien jouer la complémentarité. Au nord, cela implique le renforcement du pôle de desserte principal et d'échange multimodal de Morlaix pour faciliter les mobilités du quotidien dans un ensemble Brest - Lannion - Landivisiau - Roscoff - Carhaix - via Guingamp. »

CCIMBO

« Cela implique aussi l'optimisation des temps de trajet et l'augmentation des fréquences entre Brest et Rennes, par le moyen de TER haute fréquence. »

CLCV BRETAGNE

L'objectif de renforcer le réseau inter-villes est apparu, comme très important. Il conduit, cependant, à des oppositions entre ceux qui souhaitaient desservir la pointe bretonne, depuis Paris, le plus rapidement possible, et ceux qui souhaitaient que le parcours compte plus d'arrêts, dans des gares intermédiaires pour assurer le maillage du territoire. Les attentes exprimées ont été contradictoires notamment sur le nombre d'arrêts.

« La LNOBPL, si elle a vocation à rapprocher Quimper ou Brest de Paris, ne permettra pas de raccourcir le temps de trajet tout en maintenant les arrêts à Quimperlé, Rosporden, Auray, Redon, Plouaret voire Lamballe. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Brest et Rennes en 1h30, avec 2 arrêts intermédiaires. »

ENTENTE BREST MÉTROPOLITAIN - LANNION - TRÉGOR COMMUNAUTÉ

Des échanges sur les solutions techniques

Les échanges sur les solutions techniques à l'étude, rejoignent les différents avis précédemment évoqués lors des échanges concernant l'axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud. Entre modernisation des lignes existantes et création d'infrastructures, ces différentes approches sur les solutions techniques à l'étude ont été débattues lors du dialogue territorial quant à l'amélioration de l'axe Rennes - Brest.

Certains participants ont indiqué préférer les solutions d'améliorations du réseau en mettant en avant les enjeux environnementaux et les enjeux de budget.

« J'ai un avis critique sur la nouvelle ligne projetée entre Morlaix et Brest. En l'absence d'indications précises sur le tracé : quel impact sur l'environnement dans un secteur déjà largement occupé par des activités diverses et laissant peu de place à l'espace naturel ? Quel coût pour ce grand projet ferroviaire ? »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Pour certains participants, notamment acteurs socio-économiques et associations, la création de portions de lignes nouvelles est à privilégier, ces participants ont jugé qu'un report modal significatif nécessite des solutions plus ambitieuses, pour répondre aux objectifs de gain de temps de parcours et de fréquence des trains.

« Pour le CESER, la réalisation de nouveaux tronçons ferroviaires semble s'imposer car il paraît difficile dans les conditions actuelles d'exploitation ferroviaire de traiter l'ensemble de ces enjeux. Le CESER soutient la création d'infrastructures nouvelles proposées entre Morlaix et Brest et Rennes et Lamballe. Cela permettra, d'une part, de traiter la partie la plus lente de la liaison Rennes - Brest (tronçon Morlaix - Landerneau) et, d'autre part, de libérer de la capacité sur la ligne classique pour renforcer l'offre TER, tant pour la métropole rennaise que pour la métropole brestoise. En outre, cette proposition permet de maintenir à l'identique la desserte des villes moyennes sur cet axe. »

CESER DE BRETAGNE

L'accompagnement au développement du fret ferroviaire

Le dialogue territorial a mis en lumière les attentes des acteurs économiques, de certaines collectivités locales, des associations et des citoyens, quant au développement d'infrastructures permettant d'opérer un report modal massif des marchandises de la route vers le rail. L'accompagnement au développement du fret ferroviaire est un point qui est revenu régulièrement, en particulier sur l'axe Rennes - Brest.

Certains participants ont exprimé ainsi la nécessité pour LNOBPL de « s'inscrire dans une double logique compatible : transport de voyageurs et transport de fret » (CCIMBO), pour « ouvrir de nouvelles perspectives en faveur du transport ferroviaire de marchandises » (Pôle Métropolitain Loire-Bretagne). Selon les contributeurs, les objectifs et bénéfices attendus sont :

› Améliorer la logistique et les activités économiques du territoire

« Mettre en œuvre des solutions performantes de fret connectées aux ensembles portuaires, aux principaux parcs d'activités économiques et plateformes logistiques. »

CCIMBO

› Contribuer à répondre au défi climatique

« Les bénéfices en seront multiples : outre le désenclavement de la pointe bretonne, le développement du fret et du ferroutage contribueront au désengorgement du réseau routier et à la réduction de l'empreinte carbone des marchandises. »

PROFESSION AGRICOLE, BRETAGNE

Dans le cadre de la révision du programme de développement des infrastructures (terrestres, fluviales, aériennes) élaboré par l'Union européenne, la France a récemment soutenu l'inscription du port de Brest dans le réseau central du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Cette demande a été retenue en décembre 2021 par la Commission européenne. Elle ouvre en particulier la question de l'amélioration de la connexion du port de Brest au réseau ferroviaire structurant, via notamment la mise en ERTMS de l'axe Rennes - Brest. L'inscription du port de Brest au réseau central du RTE-T est désormais proposée à l'approbation du Parlement européen et des États membres. Dans ce contexte, une demande a été faite par des acteurs socio-économiques et des élus du territoire, en particulier du Finistère, de prendre en compte cet enjeu dans les prochaines études de LNOBPL.

« Le déploiement de l'ERTMS aujourd'hui, en lien avec le classement du port de Brest-Roscoff dans le réseau central du RTE-T par la France auprès de l'Union européenne, doit également être considéré en termes d'étude opérationnelle. »

ENTENTE BREST MÉTROPOLE - LANNION - TRÉGOR COMMUNAUTÉ

« Le projet LNOBPL doit de la même façon intégrer la nécessité de développer le fret ferroviaire dans les deux régions Bretagne et Pays de la Loire. A ce titre, l'extension du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) aux ports de Brest et Roscoff fixe désormais un calendrier pour constituer un corridor de fret Brest-Nantes, à l'horizon 2040. »

CESER DE BRETAGNE

« L'inscription du port de Brest au réseau central RTE-T fixe des conditions (signalisation, vitesse minimale) et un calendrier (2040). Ces nouvelles exigences doivent être prises en compte dès aujourd'hui dans le projet LNOBPL. »

INVESTIR EN FINISTÈRE

Des inquiétudes sur le calendrier, un sentiment de déséquilibre

S'il répond à des objectifs globaux et complémentaires à l'échelle de l'ensemble du territoire, LNOBPL est aujourd'hui structuré autour de l'axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud et l'axe Rennes - Brest. Lors du dialogue territorial, différents élus des territoires, acteurs socio-économiques et représentants des associations, ont exprimé leurs craintes quant à une différence de traitement entre les deux axes. Selon eux, les études en cours seraient plus avancées sur l'axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud, ce qui ferait prendre le risque d'un « décrochage » pour l'axe Rennes - Brest.

« Si les études préliminaires qui caractérisent l'étape actuelle intègrent bien la définition de la trajectoire d'amélioration de la desserte Rennes - Brest, le risque d'un décrochage des améliorations sur l'axe Nord par rapport à celles d'ores et déjà programmées sur l'axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud est réel. Les conditions d'une accélération du projet, notamment sur l'axe Nord doivent être satisfaites. »

ENTENTE BREST MÉTROPOLE - LANNION - TRÉGOR COMMUNAUTÉ

« Le risque majeur que le phasage du projet ne conduise de facto à la seule construction d'infrastructures nouvelles entre Rennes et Nantes (via Redon) qui laisserait de côté toute la Bretagne Nord. »

CESER DE BRETAGNE

« Cela suppose aussi qu'il n'y ait pas de déséquilibre dans l'avancement des dossiers entre les axes Nantes - Rennes - Bretagne Sud et l'axe Nord Rennes - Brest, or c'est ce qui semble se produire aujourd'hui au détriment de l'axe Nord. »

RÉSEAU DES CONSEILS DE DÉVELOPPEMENT BRETONS

LES SUJETS CONNEXES PREGNANTS

01

L'ENGAGEMENT VERS LE REPORT MODAL

Il est dans un premier temps important de noter la position partagée par un très grand nombre de participants au dialogue territorial, sur la nécessité de favoriser le report modal de la route vers le mode ferroviaire.

Trois raisons ont été particulièrement évoquées par les participants au cours du dialogue territorial :

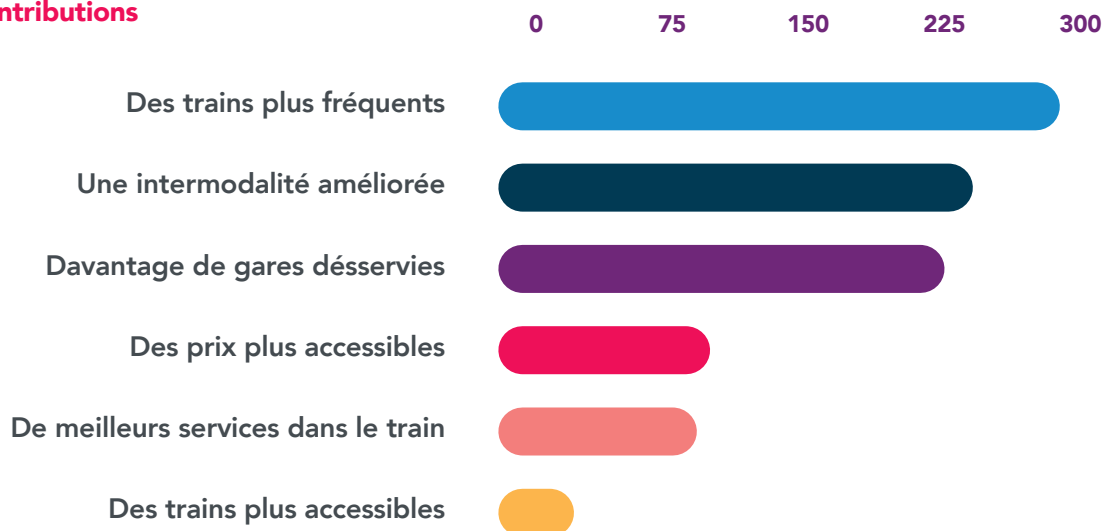
- › **Face à l'urgence climatique**, l'enjeu du report modal vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement comme le train,
- › **Afin de désengorger le réseau routier** déjà saturé sur certains secteurs,
- › **Pour proposer des solutions de déplacements plus économiques** aux habitants du territoire dans un contexte de hausse du prix du carburant.

Cet enjeu a été fortement porté par les participants, qui proposent pour y parvenir, à la fois l'amélioration du réseau ferroviaire actuel pour répondre aux besoins grandissant à horizon 2035, et ce, dans le cadre de LNOBPL, mais également dans le cadre des mesures d'accompagnement incitant au report modal.

En effet, plus de 200 contributions ont insisté sur l'importance d'améliorer l'attractivité du transport ferroviaire, condition nécessaire pour favoriser le report modal.

Au-delà, les réflexions concernant l'intermodalité, la desserte des gares, la tarification, les sujets de confort à bord des trains, de services, et d'accessibilité ont également été au cœur des échanges.

Nombre de contributions



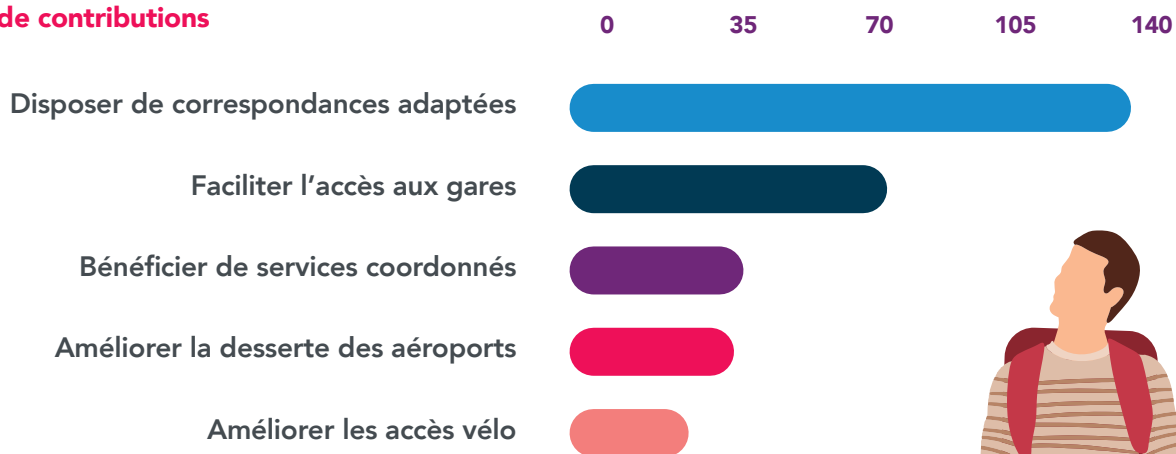
Une contribution portant sur plusieurs thèmes a été comptabilisée sous chacun des thèmes.

LES ENJEUX D'INTERMODALITÉ

Les enjeux d'intermodalité, de cohérence entre les différents modes de transport lors des déplacements et la volonté de penser le trajet dans son ensemble (« trajet porte à porte ») ont été des points clés mis en avant par les participants, en particulier par les panels citoyens et les contributions en ligne. L'expression de « temps global » de trajet a souvent été reprise par les participants incluant ainsi le temps de parcours ferroviaire mais également tous les temps d'attente ou les temps d'approche (pré et post-acheminement).

Parmi les principaux enjeux d'intermodalité qui ont été présentés par les participants au cours du dialogue territorial, la majorité des observations porte sur deux sujets : l'accès aux gares et la garantie de correspondances de qualité.

Nombre de contributions



Une contribution portant sur plusieurs thèmes a été comptabilisée sous chacun des thèmes.



Une volonté de disposer de meilleures correspondances ferroviaires

Les correspondances étaient vécues comme un moment clé d'un voyage pour de nombreux participants, ce sujet a été particulièrement évoqué dans les contributions en ligne et par les panels citoyens. Qu'il s'agisse des trajets de courte distance ou du quotidien, ou bien pour des trajets de longue distance, le souhait de disposer de correspondances adaptées a fait l'objet d'un consensus. Différents aspects ont été évoqués :

› La cohérence des horaires des différents modes de transports (TGV, TER, autocar) et l'optimisation des correspondances

« L'importance de raccordements et de correspondances efficaces, non seulement des lignes ferroviaires entre elles mais aussi avec d'autres modes de transports collectifs comme l'autocar. »

CLCV BRETAGNE

« Il faudrait d'autre part améliorer les correspondances TGV-TER : actuellement quelques minutes de retard d'un TGV suffisent pour rater la correspondance TER prévue. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

› Le temps de la correspondance (ni trop long, ni trop court)

« Correspondance = du temps, des problèmes en cas de retard sur le 1er train, ... »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Je trouve qu'il n'y a pas assez de liaison entre Lorient et Nantes, souvent il y a une correspondance et donc dans ce cas c'est trop long ! »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Améliorer la répartition des trains en fonction des correspondances pour éviter des temps d'attente trop longs en gare ou des détours fastidieux. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

› Les difficultés lors d'un changement de gare, notamment en région parisienne

« Ce qui nécessite un détour obligé via Paris (avec changement de gare entre Montparnasse et gare de Lyon ou Austerlitz). »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Développer les liaisons entre les différentes grandes villes françaises sans forcément passer par Paris, ou tout au moins sans faire de changements de gare (quand on est chargé, ou avec des enfants, c'est réhhibitoire et on préfère alors prendre la voiture). »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Faciliter l'accès aux gares

Plusieurs contributions ont mis en avant l'importance de développer l'offre de transports en commun aux abords des gares, d'envisager des aménagements routiers et cyclables permettant d'accéder facilement aux gares et d'y stationner. Pour ces participants, 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.

« Il faudrait également tenter au maximum de réfléchir aux intermodalités pour renforcer les déplacements en train : parking relais, coordination avec les horaires de car, etc. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Les parcours au départ et à l'arrivée des gares doivent être améliorés, avec des solutions de transports en commun et de parking vélos et voitures et faciliter l'intermodalité. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Ainsi, certaines contributions ont fait état de parkings de rabattement absents ou saturés.

« Le nouveau parking de la gare d'Auray, ouvert depuis quelques mois seulement, étant par exemple déjà saturé. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

› Aux abords immédiats des gares, une offre de stationnement libre et sécurisée pour les vélos

« L'installation de parkings sécurisés dans les gares d'arrêt et la création supplémentaire d'emplacements vélos dans les wagons. »

EELV, BRETAGNE

« Pouvoir laisser son vélo dans une gare de façon sécurisée. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Améliorer l'accessibilité des vélos aux trains

Parmi les enjeux d'intermodalité, le vélo a été évoqué dans différentes contributions, en ligne et par les panels citoyens notamment.

› Une information permettant l'anticipation du voyage, et les conditions d'emport de vélo

« Le manque de places pour les vélos (ou la non-garantie d'en avoir une). »

CONTRIBUTION EN LIGNE

› Un élargissement de l'offre de vélos à bord des trains

« Il est essentiel dans les TER de prévoir davantage de places au vélo, il est essentiel de faciliter l'accès au train des cyclistes qui terminent leur trajet en deux roues. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Avoir des places réservées pour les vélos (TER et TGV). »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Il serait également important de bien inclure les accès vélos dans les infrastructures et le matériel roulant pour favoriser l'intermodalité et le cyclotourisme (+ vélo des enfants pour les familles). »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« L'accès aux TER bretons avec des vélos est encore compliqué : pas de places, pas d'aménagements dans les gares (Vannes par exemple), difficultés pour voyager avec un vélo. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

La desserte des aéroports

Plusieurs acteurs ont insisté sur la nécessité de penser de façon multimodale, notamment en tenant compte des différents aéroports du territoire. Cette remarque a également été reprise dans les contributions en ligne, sur la demande de fluidifier l'accès aux aéroports du territoire.

« Le problème de l'accessibilité de l'aéroport de Brest est également pointé, notamment du fait de liaisons multimodales peu efficaces gare/transports en commun/aéroport. »

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE LA MÉTROPOLE
ET DU PAYS DE BREST

« Un meilleur maillage entre Rennes et Nantes permettrait d'optimiser le schéma aéroportuaire de l'Ouest, en reliant directement les aéroports de Nantes Atlantique (pour le transport voyageurs) et Rennes - Saint-Jacques (qui se recentrerait alors sur une activité logistique forte). »

EELV BRETAGNE

« Il faut un axe Rennes - Nantes beaucoup plus rapide, notamment pour pouvoir rejoindre l'aéroport de Nantes sans voiture ! »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Une offre de mobilité à repenser avec les acteurs du territoire

Le dernier point saillant ayant fait l'objet de contributions de la part des participants sur l'enjeu de l'intermodalité a été une demande forte d'amélioration de la coordination avec les collectivités, quant à la création de synergies autour de l'offre de transports sur le territoire.

« Il convient d'intensifier la réflexion intermodale avec les élu-es du territoire, à l'échelle des bassins de vie, avec la mise en place progressive des contrats opérationnels de mobilité. »

EELV, PAYS DE LA LOIRE

- › La création d'un billet unique de transport SNCF TER + réseaux de transports urbains (à Nantes, Rennes, ...) a été évoqué à plusieurs reprises.

« Avec un prix unique au billet pour le car et TER, cela inciterait les usagers à se déplacer plus facilement. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

- › La demande d'une plus grande lisibilité et une meilleure communication sur les horaires et les tarifs (correspondances, promotions...).



03

DES RÉFLEXIONS PARTAGÉES SUR LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Au-delà des enjeux d'intermodalité, les participants ont proposé d'autres mesures d'accompagnement incitant au report modal. Les différentes contributions ont permis d'identifier plusieurs enjeux représentant autant de leviers d'actions pour améliorer l'attractivité du transport ferroviaire (reprenant les points soulevés par les panels citoyens).

L'augmentation des fréquences et les horaires proposés

L'amélioration des horaires des trains au regard des 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.

« Deux conditions fondamentales : des temps de trajet efficaces et des fréquences attractives, compatibles non seulement avec le travail mais aussi avec les études et les loisirs. »

CLCV BRETAGNE

De plus, des échanges ont eu lieu sur la répartition quotidienne des trains.

- › Certains favorisant les trains en heures de pointe

« J'utilise la ligne de train Nantes - Rennes via Redon quotidiennement depuis 5 ans pour me rendre sur mon lieu de travail. Une ligne plus directe et rapide avec une fréquence plus régulière aux heures de pointe (toute les 30 min) serait un vrai confort au quotidien. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

› **D'autres souhaitant une plus grande répartition sur la journée, en soirée, le week-end et les jours fériés**

« Je vis à Châteaubourg et je travaille à Rennes. Je prends le train dès que je peux pour éviter de polluer avec mon véhicule individuel, néanmoins je suis obligée de prendre ma voiture dès que je travaille le soir ou que je veux sortir dans Rennes le soir car le dernier train est à 20h. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« J'attends de ce nouveau projet le dégagement de créneaux permettant de revenir en TER de Nantes, Rennes, ou Redon après une soirée en ville. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Les horaires sont peu adaptés à des déplacements loisirs ou touristiques (dernier train tôt, creux du milieu de journée, correspondances peu efficaces). »

CONTRIBUTION EN LIGNE

L'expérience voyageur, les services et le confort

Cette expression a été notamment relevée au travers de la question des services à bord des trains : l'accès au wifi, à des prises électriques à bord, mais aussi à travers le temps passé dans le train devenant plus « utile », pour le travail ou certains loisirs. Ce besoin a notamment été exprimé par des acteurs économiques, des élus du territoire et des contributeurs en ligne.

« Le train doit être un lieu de travail de qualité, où un accès à la téléphonie et au réseau internet doit être possible. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

De nombreux acteurs ont également pointé les déficiences constatées dans la « continuité numérique ». Ils regrettent les difficultés de connexion aux réseaux de télécommunications. Le train, et en particulier les TER, et les gares apparaissent encore perfectibles de ce point de vue pour pouvoir constituer de véritables espaces de travail ou de loisir.

« Il est encore difficile de travailler en mobilité dans le train, les solutions de connectivité mobile doivent être améliorées. »

INVESTIR EN FINISTÈRE

« Disposer a minima d'un réseau 4G performant sur tous les axes de transport ferroviaire de Bretagne. Améliorer la couverture des réseaux téléphoniques pour que les trajets soient « mieux vécus » et plus productifs pour les particuliers et les professionnels. »

MEDEF BRETAGNE

Certains participants ont d'ailleurs mentionné que ce confort à bord permettrait d'accepter des performances parfois moins ambitieuses en matière de temps de parcours.

« Ce n'est pas le temps de trajet en train qui est primordial mais plutôt la praticité et la simplicité en évitant les changements de train. Une fois installés dans le TER, on n'y perd pas son temps si les rames sont équipées et confortables pour pouvoir y travailler, lire ou se reposer. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

L'accessibilité pour tous

Certains participants ont demandé une meilleure accessibilité, pour que les gares, quais et trains répondent aux besoins de toutes et tous, sans discrimination. Ce sujet a été entendu dans les contributions en ligne et lors des échanges des panels citoyens. Pour ces participants, l'accessibilité au système ferroviaire pouvait se définir comme l'accès de tous à l'ensemble de la chaîne de transport, de la préparation du voyage jusqu'à l'arrivée à destination.

Cela débute avec les informations données en amont pour que chacun puisse préparer son voyage comme par exemple, trouver les horaires, acheter son billet et réserver des prestations d'assistance. C'est ensuite l'accès au quai et au train, depuis le parvis jusqu'à sa place à bord, avec notamment les questions d'accès physique, tels que les ascenseurs, les rampes ou la hauteur des quais par rapport au train. C'est aussi la signalétique d'orientation ou d'information, visuelle et sonore, qui va permettre de s'orienter dans la gare et de trouver son quai.

« Prévoir dans toutes les gares la possibilité pour les handicapés ou personnes ayant des difficultés à la marche de pouvoir changer de quais pour les correspondances. En juillet 2021, la gare de Quimper n'était pas dotée d'ascenseurs ni d'escalators. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Réaménagement des stations entre Savenay et Redon : de nouveaux quais pour permettre une accessibilité PMR (personnes à mobilité réduite) à Pontchâteau, Dréfféac, Saint-Gildas-des-Bois et Sévérac. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Une demande a été exprimée également sur l'amélioration de l'accessibilité numérique avec les outils numériques de la SNCF (site internet, applications mobiles). Aujourd'hui, la recherche d'un voyage, la réservation d'un billet de train et la sélection des options se font majoritairement en ligne. Certains contributeurs en ligne et certains acteurs socio-économiques et associatifs du territoire ont demandé le maintien des points de vente de proximité et d'agents en gare.

« Le maintien, voire la réouverture, de points de vente en proximité sur l'ensemble du territoire, y compris métropolitain (ainsi, avec plus de 600 000 habitants, la métropole nantaise ne dispose par exemple que d'un seul point de vente SNCF), est indispensable pour n'exclure personne. »

CGT

« Un service plus accessible aux handicapés (rénovation des gares et haltes ferroviaires, trains accessibles) et aux personnes éloignées du numérique (solutions humaines pour les billets, voir des partenariats avec la Poste ou d'autres commerces). »

CONTRIBUTION EN LIGNE



04

LES TARIFS ACCESSIBLES, UN VECTEUR CLÉ DE REPORT MODAL

La question de la tarification est, selon les participants au dialogue territorial, un des enjeux du développement du transport ferroviaire. Sur ce sujet, différents enjeux, propositions et questionnements sont apparus dans les échanges lors des réunions et dans les contributions en ligne.

Une demande d'amélioration de la compétitivité et de la lisibilité de la tarification

De nombreux participants se sont exprimés pour une politique de prix ferroviaire plus compétitive et lisible. Ces deux logiques ont été très régulièrement présentées. On peut noter que les prix des billets de train ont été globalement perçus comme trop élevés. Des propositions ont été faites pour des prix adaptés aux moyens des populations.

« Il faut prévoir aussi une politique pour promouvoir ce transport (tarif attractif et adapté en fonction des populations). »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Du point de vue de certains participants, la tarification devrait avoir pour objectifs d'encourager le report modal et de tenir compte des préoccupations relatives au pouvoir d'achat, en particulier comme le précisait un contributeur en ligne, « en cette période de carburant cher ».

« Il faudrait des tarifs plus incitatifs, vraiment compétitifs, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« De plus, je voulais préciser que les tarifs sur les lignes Vannes --> Rennes et Vannes --> Nantes n'incitent pas à prendre le train : 18€ au minimum contre 12 à 15€ lorsque je prends ma voiture sans covoitureur... Je ne comprends pas cette différence de prix alors que le train est la meilleure option pour réduire son empreinte carbone pour les déplacements. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« La question du coût du trajet pour les passagers (...) demeure posée. »

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE LA MÉTROPOLE
ET DU PAYS DE BREST

La question de la comparaison avec d'autres modes de transports aux caractéristiques différentes a été le point de repère principal, la voiture étant essentiellement citée pour les déplacements du quotidien. Pour les trajets de plus longue distance, une comparaison a été faite avec l'avion, qui devient parfois plus accessible en termes de coûts des billets avec le développement des « low cost » aériens.

Un souhait d'amélioration de la politique tarifaire entre les régions Bretagne et Pays de la Loire

Des questionnements et des besoins ont été exprimés sur la desserte et la politique tarifaire pour les trajets TER entre la Bretagne et les Pays de la Loire. Certains participants attendent une amélioration de la lisibilité ainsi qu'une harmonisation des gammes tarifaires pour les trajets entre les deux régions.

« Une meilleure collaboration entre les Régions Bretagne et Pays de la Loire sur les horaires et la tarification. »

MEDEF BRETAGNE

« Faciliter l'organisation et la compréhension tarifaire des usagers en ayant une tarification identique sur les trains ayant leur origine / destination dans les deux régions Bretagne et Pays de la Loire. »

RÉSEAU DES CONSEILS DE DÉVELOPPEMENT BRETONS

« J'aimerais beaucoup pouvoir bénéficier d'une carte ou d'un abonnement qui puisse me faire bénéficier de tarifs préférentiels malgré la différence de région administrative entre le 44 et les départements de la Région Bretagne. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Mettre en place les TER Breizhgo avec la Loire-Atlantique. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Un besoin accru d'offres spécifiques à l'intention de certaines catégories d'usagers

Certains participants se sont exprimés sur le besoin de développer des offres spécifiques afin de bénéficier de tarifs préférentiels. Cette demande, exprimée principalement dans les contributions en ligne et lors des échanges des panels citoyens, ciblaient principalement les familles, les groupes et des offres pour les étudiants.

« Proposer des tarifs suffisamment attractifs pour les familles. Actuellement à 5, il reste plus intéressant financièrement de prendre sa voiture que de prendre le train même pour des trajets courts. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Très bien d'améliorer le réseau sur l'Ouest mais la problématique du coût reste un frein majeur pour les familles. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Le prix du trajet en train doit être plus attractif pour les usagers, en particulier pour voyager en famille ou en groupe. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

L'inquiétude d'un impact de LNOBPL sur le prix des billets

Des craintes ont été exprimées, sur le fait que les investissements pour développer ces infrastructures se répercutent sur le prix des billets, ce qui entraînerait un tarif trop élevé pour de nombreux usagers, notamment du quotidien, et donc limiterait son utilisation.

LES IMPACTS TERRITORIAUX CONNEXES AU DÉVELOPPEMENT DU FERROVIAIRE

Le transport ferroviaire et son développement ont été décrits par certains participants comme « économe en énergie, à l'impact carbone et environnemental réduit », pouvant être « un atout indéniable de développement durable et écologique » (contribution en ligne). Des points de vigilance ont cependant fait l'objet de nombreuses contributions, portant principalement sur les impacts environnementaux, sur l'agriculture et la consommation de foncier.

Ces sujets ont été diversement soulevés selon les participants. L'impact environnemental a été largement abordé par certains acteurs socio-économiques et associatifs, les panels citoyens, et dans les contributions en ligne. Les impacts sur l'agriculture, la consommation des sols et la préservation du foncier agricole étaient principalement présentés par la profession agricole. Les questions de la consommation de foncier et de l'urbanisation des sols étaient particulièrement portées par les élus.

L'environnement et les espaces naturels

Le sujet de l'impact environnemental du grand projet ferroviaire a été largement abordé par certains acteurs socio-économiques et associatifs, les panels citoyens, et dans les contributions en ligne. Plusieurs participants ont demandé des précisions sur la consommation d'espaces naturels estimée et regretté que le grand projet contribue à artificialiser les sols. Deux thématiques ont été plus particulièrement mentionnées : la prise en compte des espaces naturels et la demande d'information sur les études environnementales.

› La prise en compte des espaces naturels

« Quel impact sur l'environnement dans un secteur déjà largement occupé par des activités diverses et laissant peu de place à l'espace naturel ? »

CONTRIBUTION EN LIGNE

› La demande d'information sur les études environnementales

« Je souhaite qu'avant d'investir dans de nouveaux tronçons de lignes à grande vitesse, on évalue l'impact environnemental. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Lors des échanges des panels citoyens, la question de l'impact environnemental a été posée. Pour certains, cet impact sur le foncier et la biodiversité pourrait être acceptable si cela permettait d'agir sur l'attractivité du train et donc de diminuer les émissions de CO₂ avec le report modal, de la route vers le fer.

L'agriculture et le foncier agricole

Des inquiétudes, quant aux impacts sur l'agriculture et le foncier agricole, sont exprimées par la profession agricole vis-à-vis de LNOBPL, notamment via la FRSEA Bretagne ou la chambre d'agriculture de Bretagne.

« Ces travaux seront, comme à chaque fois, source de stress et de mal être chez les agriculteurs, soumis à la pression des travaux, des aménagements parcellaires, aux changements de parcours, aux déplacements des parcelles. »

FRSEA35

Ces organismes souhaitent que soient au maximum préservés l'environnement, les sièges et sites de production et le tissu économique agricole. Ces participants ont demandé à :

- préserver la viabilité économique des exploitations en amont en évitant les sièges et sites de production et reconstruire à la hauteur des impacts subis,
- réduire la consommation de foncier grâce aux choix retenus et en innovant en matière de compensation écologique.

Ils ont également exprimé le souhait de privilégier l'amélioration des lignes existantes (notamment par la modernisation de la signalisation), lorsque cela est possible, pour éviter de créer de nouvelles lignes dont les coûts et les impacts sont jugés plus importants.

Le foncier et l'urbanisation

La question des impacts sur le foncier et l'urbanisation a particulièrement été abordé lors des réunions avec les élus des territoires. En effet, 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 de LNOBPL.

« Par ailleurs, il convient de limiter au maximum la consommation de foncier. »

MONTFORT COMMUNAUTÉ

Plusieurs questions ont porté sur la compatibilité du grand projet ferroviaire avec les documents d'urbanisme actuels et les projets en cours ou à venir sur leurs territoires respectifs. Certains élus des territoires demandent à ce que le maître d'ouvrage travaille avec l'ensemble des EPCI directement concernés par LNOBPL sur la question foncière.

Cette question a été particulièrement prégnante dans le contexte de la démarche Zéro Artificialisation Nette (ZAN) dont l'objectif est fixé pour 2050.

LA DÉMARCHE ZAN

(Zéro Artificialisation Nette)

Consacrée en 2018 par le plan Biodiversité, puis en 2020 par la Convention citoyenne sur le climat, cette démarche consiste à réduire au maximum l'extension des villes en limitant les constructions sur des espaces naturels ou agricoles et en compensant l'urbanisation par une plus grande place accordée à la nature dans la ville.

Zéro Artificialisation Nette est un objectif fixé pour 2050. Il demande aux territoires, communes, départements, régions de réduire de 50 % le rythme d'artificialisation et de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici 2030 par rapport à la consommation mesurée entre 2011 et 2020.

L'attractivité, l'essor démographique et la pression foncière

Des participants ont exprimé des craintes liées aux politiques d'urbanisme, notamment celles du logement, et de développement du territoire. Dans un contexte d'attractivité du territoire et d'essor démographique, des inquiétudes ont été partagées sur les possibles conséquences négatives de LNOBPL, par différents participants.

› Sur les marchés immobilier et foncier

« Le renforcement de l'attractivité résidentielle de la Bretagne, du fait de sa plus grande proximité avec Paris, devrait provoquer un renchérissement des prix de l'immobilier et du foncier, notamment sur le littoral et dans les quartiers proches des gares. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Au risque de créer une pression immobilière très importante dans les grandes villes, rendant l'accès au logement compliqué pour les étudiants et travailleurs précaires. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« J'y suis farouchement contre ; depuis la création de la ligne LGV Rennes – Paris, les logements manquent alors que ce n'était pas le cas avant – il est devenu impossible de se loger en Bretagne avec des salaires faibles. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Très sensibles à ce sujet, certains participants ont exprimé des craintes liées notamment à une forte hausse de la demande en résidences secondaires, et une hausse du prix de l'immobilier, au détriment des ménages locaux les plus modestes, soulignant des tendances déjà perceptibles aujourd'hui.

› Sur les ressources agricoles et l'accès à l'eau

« L'objectif d'augmenter la population d'un demi-million de nouveaux habitants à l'échelle régionale, alors que le département est déjà confronté à des tensions sur l'eau potable. »

FDSEA 35

« Subissant cette attractivité, l'agriculture se fragilise de plus en plus au rythme de l'émiettement des territoires. »

CHAMBRE D'AGRICULTURE DE BRETAGNE

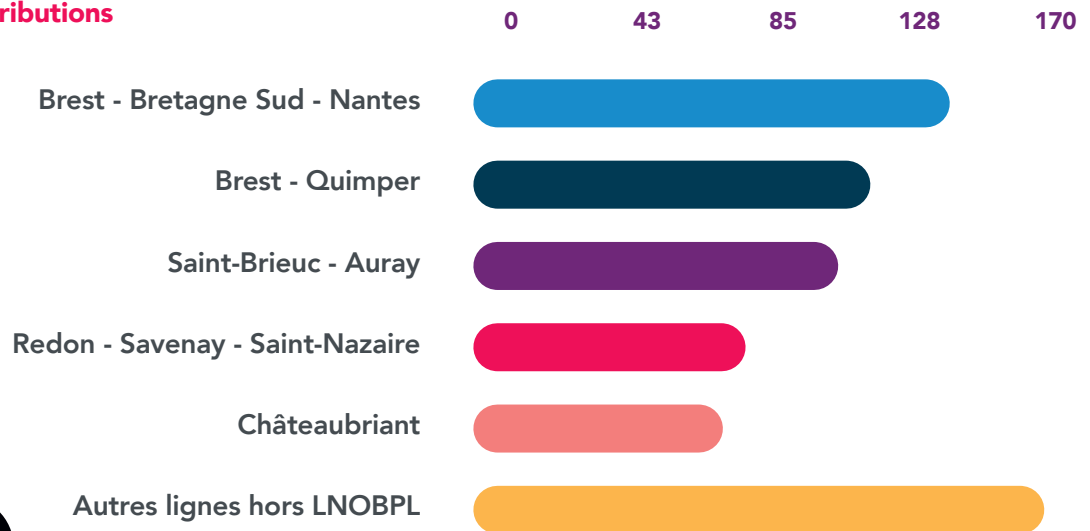
DES AVIS QUI DÉPASSENT LE PÉRIMÈTRE DE LNOBPL

Diverses expressions ont porté sur des liaisons hors périmètre d'étude. Elles sont de deux ordres : des liaisons au-delà de la Bretagne et des Pays de la Loire et celles concernant, en Bretagne et en Loire-Atlantique les lignes adjacentes aux deux axes LNOBPL.

De nombreuses contributions issues des réunions, des panels citoyens et du formulaire en ligne n'ont pas porté directement sur les lignes ferroviaires de l'axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud et l'axe Rennes - Brest, mais décrivaient le souhait d'amélioration ou de prise en compte de certaines liaisons pour la suite de LNOBPL.

Ces liaisons hors du périmètre d'étude ont été abordées 650 fois au cours du dialogue territorial (une contribution portant sur plusieurs liaisons a été comptabilisée sous chacune des lignes).

Nombre de contributions



Une contribution portant sur plusieurs thèmes a été comptabilisée sous chacun des thèmes.



Renforcer les liaisons nord - sud

Parmi les différentes liaisons présentées par les participants au cours du dialogue territorial, le lien entre le nord et le sud de la Bretagne a été très régulièrement cité. L'amélioration de la liaison entre Quimper et Brest et les liens entre Brest - la Bretagne Sud - Nantes ont souvent été présentés ainsi que l'importance d'intégrer le Centre Bretagne dans les réflexions.

« Ce dont nous avons besoin, et urgemment, c'est d'améliorer le maillage du territoire, notamment pour traverser la Bretagne du nord au sud. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Améliorer la liaison Brest - Quimper

Le renforcement des liaisons nord-sud de la Bretagne a été évoqué à plusieurs reprises, notamment l'amélioration de la liaison Brest - Quimper à l'ouest du territoire. Pour certains participants, l'amélioration de cette liaison doit permettre à la fois de répondre aux besoins de déplacements existant entre ces villes respectives, avec un temps de trajet concurrentiel avec celui de la voiture, dans une perspective d'attractivité du train.

« Rénovation de la ligne Brest – Quimper qui est bien plus longue qu'un trajet en voiture. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Une ligne rapide entre Brest et Quimper me permettrait de ne plus prendre ma voiture. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Pour la CGT Bretagne, « l'accessibilité de la pointe Bretonne passe aussi par une véritable modernisation de l'axe Brest - Quimper, permettant de réduire le temps de trajet en-deçà d'une heure, d'augmenter l'offre ferroviaire en réponse à la demande des usagers. »

Selon certains participants, l'amélioration de cette liaison permettrait également d'améliorer les performances des liaisons vers le sud Bretagne voire Nantes, « origine - destination » régulièrement citée.

Améliorer la liaison entre Brest, la Bretagne Sud et Nantes

Le souhait de développer la liaison Brest - Nantes, par le sud du territoire, et les dessertes de Quimper, Lorient et Vannes, a été fortement exprimé par les participants, notamment dans les contributions en ligne.

« Le développement des liaisons directes Nantes / Bretagne Sud / Brest, apporterait aux habitants de nouvelles solutions de déplacement et rapprocherait l'offre ferroviaire des temps de la voiture. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Améliorer la connexion entre Brest et Nantes qui en plus d'être longue coûte plus cher qu'un Brest - Paris. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Le besoin d'une liaison directe par le sud du territoire entre Brest et Nantes est ainsi revenu de nombreuses fois lors du dialogue territorial.

« Le rêve serait le Brest - Nantes en direct, facile et pas excessif ! »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Développer une offre ferroviaire plus étoffée sur l'axe Brest - Quimper - Lorient - Vannes - Redon - Nantes par une meilleure collaboration entre les Régions Bretagne et Pays de la Loire sur les horaires et la tarification. »

MEDEF BRETAGNE, MEDEF PAYS DE LA LOIRE

L'amélioration de la desserte ferroviaire du centre Bretagne

Le centre de la Bretagne, dans ces liaisons nord-sud, a également été un sujet important. Les contributeurs ont demandé à ce que ces territoires « ne soient pas oubliés ».

« Les axes mentionnés sont certes importants mais il serait une erreur d'oublier les axes du nord au sud qui pourraient passer par des communes isolées. C'est primordial pour un développement équilibré du territoire et ouvrir l'attractivité de certaines zones inaccessibles. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Vous ne proposez que le nord et le sud mais entre deux il y a aussi une population qui attend une proposition de mobilité ferroviaire. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

La desserte ferroviaire du centre de la Bretagne a ainsi été citée comme un axe d'amélioration par certains contributeurs. Ils ont pointé l'existence des lignes ferroviaires Saint-Brieuc - Pontivy - Auray et ont questionné leur utilisation.

« Est-ce que des connexions transverses seront prévues ? Le centre Bretagne et le pays de La Gacilly sont très limités en transport en commun. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Il serait intéressant de desservir également le centre Bretagne, comme Loudéac par exemple ! »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« J'aimerais une ligne qui traverse le centre Bretagne du nord au sud, sur l'ancien tracé Saint-Brieuc - Pontivy, et ne plus devoir faire 40 minutes de voiture pour rejoindre Saint-Brieuc puis Paris. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Outre l'expression de besoin sur ces liaisons ferroviaires, la préservation ou régénération des lignes de desserte fine du territoire a été décrite comme une priorité pour différents participants, en particulier dans les contributions en ligne. Une desserte fine du territoire a régulièrement été identifiée comme un besoin global.

Au-delà, d'autres demandes d'amélioration

Outre les lignes permettant de renforcer les liens entre le Nord et le Sud de la Bretagne et les liens avec Nantes, précédemment évoqués, les échanges ont également porté sur des liaisons ferroviaires à proximité du périmètre d'étude. Les échanges ont particulièrement porté sur les liaisons vers Saint-Nazaire et l'amélioration de la desserte de Châteaubriant.

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 pour le fret. Une meilleure articulation entre le réseau principal et la ligne Savenay - Saint-Nazaire, avec une amélioration des fréquences et des temps de correspondance, a été abordée.

« Il faudrait augmenter la cadence des trains entre Nantes et Saint-Nazaire et permettre des liaisons rapides entre Saint-Nazaire et le Morbihan (Vannes et Lorient) pour offrir une alternative pertinente à la voiture. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« L'intérêt et la nécessité pour le transport de voyageurs et le fret de la liaison vers Saint-Nazaire pour la Bretagne et les Pays de la Loire. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Il ne faut pas oublier la côte et Saint-Nazaire avec des fréquences régulières entre Saint-Nazaire et Rennes où le trafic routier est important...»

CONTRIBUTION EN LIGNE

Le sujet de la « virgule de Savenay », pour se diriger depuis Rennes vers Saint-Nazaire et la presqu'île guérandaise sans passer par Nantes a régulièrement été abordée, notamment par certains acteurs socio-économiques et associatifs ainsi que par certains élus des territoires.

Ainsi la FNAUT Pays de la Loire demande « le raccordement rapide à l'ouest de Savenay pour le fret et les voyageurs, qui permettra la mise en service de liaisons Rennes - Saint-Nazaire ». Le CESER des Pays de la Loire exprime également que la virgule de Savenay est « nécessaire pour le trafic fret lié au port maritime de Nantes - Saint-Nazaire, mais aussi pour le trafic voyageur de Saint-Nazaire et de la presqu'île guérandaise vers la Bretagne ».

« La demande de démarrer des études pour développer le transport passager vers la pointe de Saint-Nazaire, en parallèle de LNOBPL et des premières études sur le fret a été intégrée. Cette belle avancée rappelle l'importance d'irriguer ce bassin d'emploi, dans un contexte de changement climatique.»

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES PAYS
DE PONT-CHÂTEAU SAINT-GILDAS-DES-BOIS

Entre Nantes, Châteaubriant et Rennes

Les contributeurs en ligne et certains acteurs socio-économiques et associatifs ont appelé 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 entre Rennes et Redon, qui répondrait à des besoins de déplacements différents.

« L'ACCRET ne revendique pas nécessairement une ligne Rennes - Châteaubriant - Nantes, dans le cadre de LNOBPL. Néanmoins, vu les répercussions importantes de LNOBPL sur l'ensemble du territoire, il semble nécessaire d'apporter une solution complémentaire de desserte fine sur cette ligne Rennes - Châteaubriant - Nantes. Il ne faut pas que ce territoire soit oublié, à l'instar de Pont-Château et de Saint-Nazaire. »

ACCRET

« Concomitamment à l'amélioration de la ligne ferroviaire entre Rennes et Redon, le projet LNOBPL inclut le tronçon Rennes - Nantes par Châteaubriant. Le CESER réaffirme ce choix qui permettrait de désenclaver les territoires situés au sud-est de Rennes et de répondre à la saturation du trafic routier à l'entrée de la métropole rennaise (...) du point de vue de l'aménagement des territoires, le CESER considère que ces liaisons sont complémentaires et que le trajet via Châteaubriant doit être intégré au grand projet LNOBPL. »

CESER DE BRETAGNE

« Le trajet Nantes - Rennes via Châteaubriant ne constitue pas, et ne constituera pas à court-moyen terme, une alternative optimale au trajet Nantes - Redon - Rennes (...). Toutefois, le CESER considère que ces liaisons sont complémentaires et que le trajet via Châteaubriant devrait être intégré à LNOBPL. Il s'agit de faciliter le désenclavement du Nord de la Loire-Atlantique, et de maintenir l'attractivité de ce territoire. »

CESER PAYS DE LA LOIRE

Une demande d'amélioration des liaisons inter-régions

Lors du dialogue territorial de nombreux participants se sont prononcés sur des liaisons plus larges, allant au-delà du périmètre du grand projet ferroviaire. En effet, 112 contributions ont abordé les liaisons inter-régions. Cette ouverture du Grand Ouest aux réseaux d'infrastructures de transports des régions limitrophes et l'ouverture aux réseaux nationaux et internationaux, apparaît comme un enjeu important.

Pour certains acteurs socio-économiques et des élus du territoires, cela représente un enjeu d'attractivité et de compétitivité pour les territoires.

« LNOBPL, en renforçant la visibilité, l'accès et le rayonnement international de la pointe bretonne, en consolidant ses liens métropolitains, participe à la vitalité des dynamiques économiques à l'œuvre. »

ENTENTE BREST MÉTROPOLE - LANNION - TRÉGOR COMMUNAUTÉ

Pour d'autres participants, en particulier les contributeurs en ligne, ce sont principalement les liens ferroviaires avec les autres régions qui ont fait l'objet de nombreux échanges. Ce sont les liaisons entre le périmètre du grand projet ferroviaire et le reste du territoire ligérien (Le Mans ou Angers), la Normandie (Caen) ainsi que le sud-ouest de la France (Bordeaux ou Toulouse) qui ont été le plus abordées.

« Les liaisons inter-régionales vers la Normandie via Fougères devraient être encouragées. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Sur ces liaisons inter-régionales, de moyenne et de longue distance, différentes demandes ont été exprimées. La principale était le souhait par les contributeurs de bénéficier de liaisons directes, les correspondances à Paris étant jugées peu pratiques.

« Il n'existe plus aucune liaison directe de Quimper vers Bordeaux et au-delà (Toulouse, Montpellier, Marseille...). Ce qui nécessite un détour obligé via Paris (avec changement de gare entre Montparnasse et gare de Lyon ou Austerlitz). »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Le souhait de bénéficier de liaisons inter-régionales a également été abordé sous l'angle du report modal, pour concurrencer la voiture et l'avion.

« Des lignes directes entre Rennes et Nantes, Lyon, Marseille, Bordeaux et moins chères que l'avion pour favoriser la transition écologique. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Enfin, le développement d'une offre des trains de nuit a également été demandé par différents participants, pour les liaisons inter-régionales et au-delà pour certaines connexions européennes.

« Il faudrait envisager des liaisons vers la Normandie et vers Bordeaux, Toulouse, Lyon, Marseille pourquoi pas par des trains de nuit au départ de Brest et Quimper. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Pourriez-vous rétablir les trains de nuit vers Bordeaux, Lyon ou Paris au départ de Quimper ? »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« La position géographique de la Bretagne rend en effet pertinente la mise en place de trains de nuit reliant les différentes villes de l'archipel breton aux régions de l'est et du sud du pays ainsi qu'aux métropoles voisines, telles que Barcelone, Bruxelles, Amsterdam, Francfort, Zurich ou Milan. »

ASSOCIATION OUI AU TRAIN DE NUIT

La capacité de LNOBPL à accompagner le développement du fret ferroviaire

Le dialogue territorial a mis en lumière les attentes, tant de la part des acteurs économiques, de certaines collectivités locales, que des associations et des citoyens, quant au développement d'infrastructures permettant d'opérer un report modal massif des marchandises de la route vers le rail.

« Aujourd'hui face au changement climatique il serait urgent pour nos enfants de faire revivre ces petites lignes et le fret pour avoir moins de camions et de voitures sur les routes. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

L'accompagnement du développement du fret ferroviaire est un point revenu régulièrement, en particulier sur l'axe Rennes - Brest avec la liaison Brest - Rennes - Redon - Nantes dans le cadre de l'inscription du port de Brest au réseau central transeuropéen. Le développement du fret à destination du grand port maritime de Nantes - Saint-Nazaire a également été abordé, sur la liaison entre la presqu'île quérandaise, Pont-Château, Saint-Gildas-des-Bois et l'agglomération de Saint-Nazaire.

« Mettre en œuvre des solutions performantes de fret connectées aux ensembles portuaires, aux principaux parcs d'activités économiques et plateformes logistiques. »

CCIMBO

De nombreux participants ont souhaité que LNOBPL s'inscrive dans une double logique : de transport de voyageurs et de fret.

« La nécessité de développer le fret ferroviaire sur les deux régions Bretagne et Pays de la Loire. »

CESER DE BRETAGNE

« Le développement du fret par le rail est aussi un sujet qui doit être poussé. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

Cette demande a également été portée par la profession agricole qui « réitère avec insistance sa demande de voir le projet accompagné d'un véritable volet relatif au développement du fret et du ferroutage, qui contribuera à une meilleure circulation des produits dont les produits agricoles ».

Les enjeux de prospective : quels déplacements demain ?

Les aménagements ferroviaires nécessitent du temps pour leur conception et leur construction, ce qui conduit à engager les réflexions dès maintenant pour répondre aux besoins futurs. Lors du dialogue territorial, il s'agissait de se projeter dans les trente prochaines années pour imaginer la place du train dans les déplacements à l'Ouest de Nantes et Rennes.

En outre, bien que des contributions portaient sur le besoin de modernisation du réseau ferroviaire, de nombreux participants ont partagé des réflexions sur l'avenir du système ferroviaire. Selon eux, il était important d'intégrer les questionnements soulevés par les crises actuelles (crise sanitaire, économique et écologique) et les changements de comportements de mobilités.

Se projeter à long terme, quels enjeux pour la mobilité sur le territoire ?

Comme l'indiquait un élu des territoires lors d'une réunion « il est important de se prononcer pour avoir une vision du territoire de demain » ; différents participants se sont accordés sur la nécessité de se projeter à long terme. Selon eux, les impératifs environnementaux, la démographie croissante, les habitudes et les besoins transforment peu à peu les enjeux de mobilité.

› Une progression de la population induisant un accroissement des mobilités tant du quotidien qu'occasionnelles et professionnelles

« Et demain, selon les projections démographiques attendues, si l'on tient compte de l'arrivée d'environ 500 000 habitants en plus en Bretagne d'ici 30 ans (...) les besoins de mobilité vont s'accroître. A cela s'ajoutent des flux de circulations sur des routes et des voies express surchargées, un prix de plus en plus exorbitant des carburants, une nécessité vitale de réduire les pollutions. »

PCF BRETAGNE

« L'enjeu primordial est de faire face à deux impératifs : absorber les besoins de mobilités d'une population grandissante et contribuer à l'objectif climatique de la réduction de gaz à effet de serre. (...) Les décisions à prendre aujourd'hui seront déterminantes pour réussir ce défi climatique et de justice sociale. »

EELV, PAYS DE LA LOIRE

› De nouveaux profils d'usagers, des besoins différents

« En habituant les jeunes collégiens et lycéens à ce transport en commun, vous en ferez des usagers de demain. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Cette croissance démographique devrait concerner tout à la fois les actifs et actives, les jeunes et les retraité.e.s et ce, avec des besoins de déplacement qui ne sont pas strictement identiques. »

CGT BRETAGNE

› Une urgence climatique qui nécessite la mise en œuvre de stratégies de mobilité bas carbone

« La priorité doit être donnée dorénavant aux trains du quotidien et à la nécessité urgente de décarboner les moyens de transports voyageurs et marchands pour lutter contre le réchauffement climatique. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Il faut répondre aux besoins de toutes les mobilités d'ici à 2050. A ce titre, il s'agit bien d'envisager des déplacements sous des formes différentes de ce qu'impose aujourd'hui le modèle du tout routier. »

CGTBRETAGNE

› Face à l'augmentation du prix du carburant, de la saturation de certains axes routiers, la recherche d'alternatives au modèle routier

« La population qui continue de subir la hausse du prix des carburants tout en culpabilisant sur l'état de la planète. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Voiture = coût et pollution, et devra se réduire drastiquement dans les 10 ans à venir et il est indispensable que l'offre ferroviaire soit une alternative en place dès ce moment là. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

› Des changements de comportement en matière de mobilité

« Des changements de comportement en matière de mobilité prégnants parmi les jeunes actifs se traduisant par une augmentation de l'usage des transports en commun quelle que soit la distance et le motif. »

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE LA MÉTROPOLE ET DU PAYS DE BREST

« Il est indispensable de prendre en compte le contexte post-covid qui a vu bondir le nombre de trajets effectué en vélo. »

EELV, BRETAGNE

› Les conséquences de la crise sanitaire

« Les conséquences de la crise sanitaire qui modifient durablement les comportements et les organisations, en particulier la recherche par les citoyens de solutions pour des mobilités collectives décarbonées et le télétravail. »

ACCRET

« La crise Covid-19 a des impacts directs dès à présent sur le territoire. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Certaines communes de l'Ouest (notamment Rennes) sont de plus en plus attractives et se densifient, le développement du télétravail et l'aspiration à une vie plus « calme » et plus proche de la nature des travailleurs urbains rend la facilitation des transports entre les métropoles de l'Ouest et leurs banlieues éloignées nécessaire. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

› Le développement du télétravail

« Interrogations concernant les nouvelles pratiques d'usages liées au développement du télétravail par exemple. »

EELV, PAYS DE LA LOIRE

« Le télétravail ce n'est pas que des Parisiens qui quittent Paris pour la Bretagne ! C'est une multitude de zones plus seulement périurbaines autour des grandes agglomérations ! »

CONTRIBUTION EN LIGNE

› Une attente sur les projets de service express métropolitains

« Concernant la ligne directe Nantes - Rennes, j'espère que les projets de RER métropolitains de ces 2 capitales régionales vont être liés à une amélioration du cadencement de tous les trains avec LNOBPL. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Un renforcement de la capacité autour des métropoles de Nantes et Rennes pour permettre la mise en place d'un véritable réseau métropolitain autour de ces villes. »

EELV, PAYS DE LA LOIRE

« À l'échelle des agglomérations (autour de Rennes, Nantes, Brest...), il faut soutenir le développement de Services Express Métropolitains (ou RER métropolitains), qui permettrait à terme d'offrir des solutions complémentaires de mobilités aux réseaux de transport en commun des intercommunalités. »

EELV, BRETAGNE

Cependant ces projets ont également suscité la question par certains contributeurs, notamment issus des acteurs socio-économiques, de la saturation du réseau et des nœuds ferroviaires de Nantes et de Rennes dans les années à venir.

Ces différentes réflexions prospectives échangées révèlent ainsi que si la mobilité est aujourd'hui un enjeu majeur, elle le sera encore davantage dans les années à venir avec des pratiques nouvelles.

Les évolutions technologiques et leur impact à long terme sur LNOBPL

Certains participants se sont interrogés sur les évolutions technologiques à venir pouvant influencer sur les réflexions concernant l'horizon lointain de LNOBPL.

« L'essor des véhicules électriques autonomes et l'aviation légère électrique pourraient mettre à mal ce grand projet ferroviaire dans les prochaines décennies. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

De la même façon, quelques contributeurs se sont interrogés sur les performances des trains en soulevant la question du matériel roulant du futur.

« Spécificité de l'ERTMS, ce système oblige l'équipement des voies ferrées (signalisation) et également celui des locomotives. Nous nous posons la question, à l'heure de l'arrivée prochaine des trains autonomes et des progrès technologiques, de savoir si ce système ne serait pas obsolète dans quelques années. »

RÉSEAU DES CONSEILS DE DÉVELOPPEMENT BRETONS

« Sur l'aspect plus technique, il faut prévoir les futurs changements. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

« Des trains écologiques comme au gaz ou hybride, des trains innovants pas des vieux trains électriques d'une ancienne génération technologique. »

CONTRIBUTION EN LIGNE

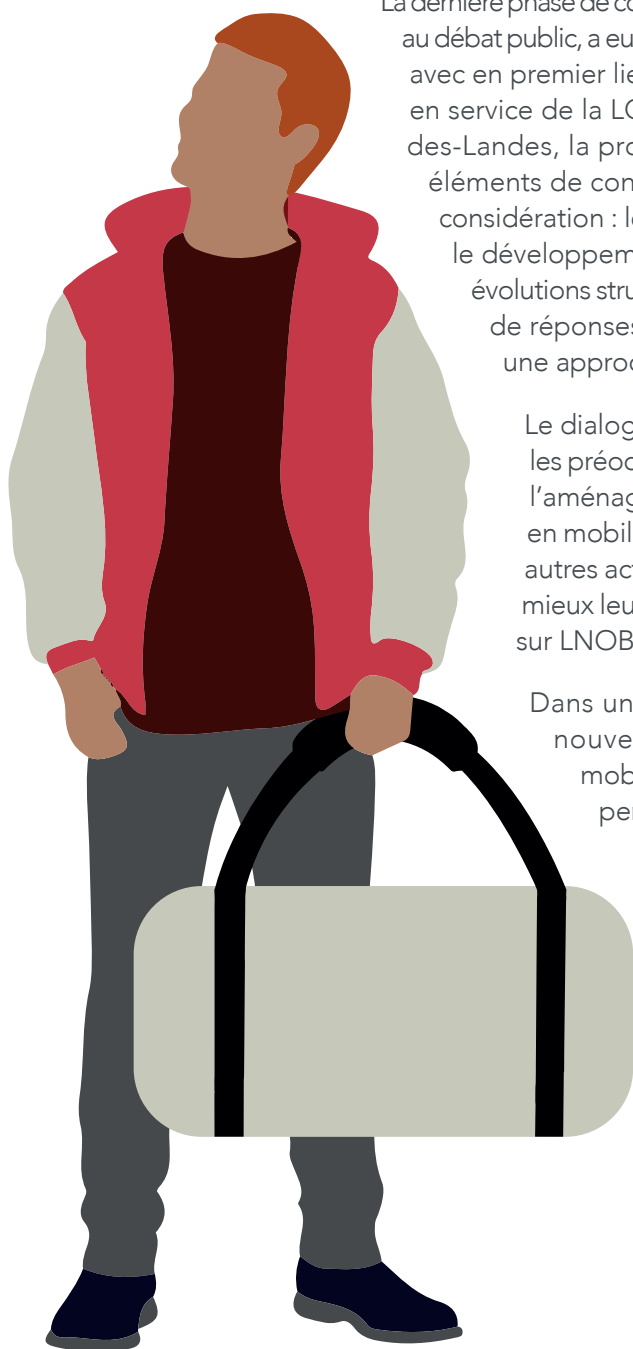
LES ENSEIGNEMENTS DU DIALOGUE TERRITORIAL

La dernière phase de concertation sur le grand projet LNOBPL, l'étape complémentaire au débat public, a eu lieu en 2016-2017. En 5 ans certaines évolutions sont apparues, avec en premier lieu des évolutions perceptibles dans les mobilités : la mise en service de la LGV BPL, l'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, la promulgation de la loi d'orientation sur les mobilités. Des éléments de contexte territorial plus larges sont également à prendre en considération : les impacts du changement climatique, la crise sanitaire, et le développement de nouvelles pratiques de mobilités notamment. Ces évolutions structurantes à moyen et long terme ne peuvent pas faire l'objet de réponses définitives dès maintenant, et conduisent à développer une approche ouverte prospective.

Le dialogue territorial a ainsi cherché à prendre en compte à la fois les préoccupations du quotidien et une vision des enjeux futurs pour l'aménagement des territoires et l'évolution du transport ferroviaire, en mobilisant les citoyens, les jeunes, les associations, les élus et les autres acteurs des territoires. L'objectif recherché était d'intégrer au mieux leurs attentes, besoins et spécificités pour nourrir les réflexions sur LNOBPL.

Dans un contexte sanitaire inédit ayant imposé des conditions nouvelles de participation du public, SNCF Réseau salue la mobilisation et la qualité de la participation de chacun, qui ont permis des échanges riches, argumentés et respectueux.

Cette partie détaille les enseignements que le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, tire de cette nouvelle étape de dialogue territorial. Les enseignements sur LNOBPL sont abordés en premier lieu et ceux sur le dialogue territorial et les outils déployés en second lieu.



LES ENSEIGNEMENTS POUR LNOBPL

Les enseignements que le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, tire de cette nouvelle étape de dialogue territorial sur LNOBPL et ses fonctionnalités sont de plusieurs ordres :

- › La phase qui vient de se dérouler a permis de reprendre le dialogue avec les territoires après une longue période de mise en suspens ; le dialogue territorial a été l'occasion de larges expressions et d'un nombre important de contributions.
- › LNOBPL, en tant que vecteur d'une meilleure offre ferroviaire, est globalement accueilli favorablement ce qui témoigne des attentes fortes en termes de développement du ferroviaire.
- › Dans un contexte de prise de conscience accrue des effets du réchauffement climatique, de saturation de certains réseaux routiers ou encore pour proposer des solutions de déplacements plus économiques dans un contexte de hausse du prix du carburant, la nécessité de favoriser le report modal de la route vers le fer a été évoquée à de nombreuses reprises pour souligner la pertinence de LNOBPL.
- › A l'inverse, des réserves et des oppositions à la création de sections de lignes nouvelles ont été exprimées en raison des incidences environnementales et foncières et de leur coût.
- › La modernisation du réseau existant et la performance de son exploitation notamment dans les grands nœuds ferroviaires constitue également un enjeu fort du projet en matière de signalisation et d'exploitation.

LES ENSEIGNEMENTS POUR L'AXE NANTES - RENNES - BRETAGNE SUD

L'axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud apparaît aujourd'hui globalement accepté dans les caractéristiques proposées par le maître d'ouvrage.

- › Une attente forte a été exprimée sur l'amélioration des performances de Nantes – Rennes, en phase avec les objectifs poursuivis par LNOBPL, à la fois en termes de temps de parcours (objectif de 1 h contre 1 h 15 aujourd'hui) et de fréquence (un train toutes les 30 minutes contre un train toutes les heures aujourd'hui, dans chaque sens).
- › La question des dessertes ferroviaires reste prégnante, avec un niveau d'engagement garantissant que LNOBPL soit effectivement en mesure d'apporter les services attendus en termes de dessertes et de temps de parcours jugés parfois insuffisants.

Cette amélioration, qui passe aussi par l'amélioration des gares de Nantes et Rennes, apparaît indispensable pour que le train devienne compétitif par rapport à la route, afin de permettre un report modal significatif.

- › L'accroissement de la capacité et de la qualité de service dans les gares de Nantes et de Rennes, pour favoriser le développement des trains du quotidien vers l'Ouest, a également été évoqué, ainsi que la recherche d'une meilleure desserte de la Bretagne Sud, depuis Rennes et Nantes.

Certains acteurs ont pris position contre le projet de ligne nouvelle entre Rennes et Redon, en faisant notamment valoir l'impact foncier et environnemental potentiel de cette composante de LNOBPL sur des territoires sensibles (vallée de la Vilaine notamment).

- › Au-delà, des besoins ont été exprimés sur des liaisons qui sortent du cadre donné à ce stade à LNOBPL, telles que l'amélioration des liaisons vers Saint-Nazaire et le développement de la liaison Brest - Nantes via Quimper, ainsi que les dessertes de Quimper, Lorient et Vannes.



03

LES ENSEIGNEMENTS POUR L'AXE RENNES - BREST

L'axe Rennes - Brest a fait l'objet de nombreuses contributions. Plus précisément, le dialogue territorial a fait apparaître les éléments suivants :

- › La liaison à Paris : bien que le dialogue territorial ait confirmé le fait que l'amélioration de l'accessibilité de la pointe bretonne dépasse le seul objectif d'une meilleure liaison à la capitale depuis ou vers Brest et Quimper, une demande forte a été exprimée, notamment par les acteurs économiques et les collectivités finistériennes d'un temps de parcours en 3h. La possibilité de faire dans de bonnes conditions un aller-retour depuis ou vers Paris dans la journée est également apparue comme un besoin prioritaire.
- › Les liaisons de Brest avec Rennes et Nantes : leur besoin d'amélioration a fait l'objet d'un large consensus, en termes de fréquence, de temps de parcours et de capacité sur les nœuds ferroviaires, autant pour développer les liaisons rapides entre ces métropoles que pour améliorer les déplacements du quotidien. La question de la qualité de la desserte intermédiaire et des correspondances a été soulignée.
- › Dans le contexte de l'inscription du port de Brest au réseau central du RTE-T, la question de l'amélioration de sa connexion au réseau ferroviaire structurant, via notamment la modernisation de la signalisation et le déploiement de l'ERTMS de l'axe Rennes - Brest a été portée par des acteurs socio-économiques et des élus du territoire, en particulier du Finistère. Il est souhaité que cet enjeu soit pris en compte dans les prochaines études de LNOBPL, en intégrant notamment un objectif de développement du fret ferroviaire et des infrastructures permettant d'opérer un report modal massif du trafic de fret de la route vers le rail.

- › Différents acteurs (élus des territoires, acteurs socio-économiques et associations) ont exprimé leurs craintes quant à une différence de traitement entre les deux axes. Ils veulent avoir l'assurance que les calendriers d'avancement et les études en cours ne conduisent pas à un « décrochage » pour l'axe Rennes - Brest.
- › La question de l'accessibilité de l'aéroport de Brest Guipavas a également été soulevée.

Combiner connexion ferroviaire performante et desserte des villes intermédiaires

Le dialogue territorial s'est illustré par une grande variété des positions recueillies sur LNOBPL. Cependant, au-delà de la diversité des avis, certains consensus et questions transversales se dégagent.

Il s'agit tout d'abord d'une demande particulièrement réaffirmée d'une amélioration de la liaison entre Rennes et Nantes, en termes de fréquence et de temps de parcours.

Le rapprochement entre Quimper, Brest, Rennes et Paris a également été mentionné.

Au-delà de la nécessité de liaisons performantes et rapides entre Paris et la pointe bretonne, une demande forte d'amélioration de la desserte de l'ensemble des villes situées sur les axes ferroviaires et maillant le territoire est apparue de manière constante durant tout le dialogue territorial, afin de répondre aux besoins du quotidien.

L'amélioration des fréquences, notamment en heures de pointe, en soirée et le week-end, est apparue comme l'objectif principal à poursuivre pour les participants.

Un consensus a émergé sur le besoin de rendre le train plus attractif pour inciter à un report modal de la voiture vers le train et s'inscrire dans le contexte de la transition énergétique et de la décarbonation des déplacements.

Les échanges sur les solutions techniques à l'étude

Le dialogue territorial a permis de partager les différents enjeux liés aux solutions techniques pour améliorer le réseau ferroviaire sur les axes Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest.

- › Pour certains participants, notamment des acteurs socio-économiques et des associations d'usagers, la création de portions de lignes nouvelles est à privilégier. Ces participants ont jugé qu'un report modal significatif nécessite des solutions plus ambitieuses pour répondre aux objectifs de gain de temps de parcours et de fréquence des trains.
- › De nombreux participants se sont prononcés pour la recherche de solutions techniques de moindre impact, en particulier au regard des enjeux environnementaux. Ils demandent notamment que les possibilités de moderniser le réseau existant soient étudiées dans la continuité des opérations déjà effectuées, en recherchant les vitesses les plus adaptées à l'optimisation du service ferroviaire et sans création de lignes nouvelles.
- › Les participants se disent attentifs aux solutions techniques retenues. Si des solutions de types lignes nouvelles émergent, une attention particulière devra notamment être portée à l'évaluation de leur impact environnemental et de leurs conséquences dans les zones sensibles (vallée de la Vilaine notamment).

En outre, les impacts du grand projet ferroviaire sur l'agriculture, l'économie et le foncier agricole, ont également été abordés. Une demande d'étude des conditions d'insertion de LNOBPL aux abords des zones urbaines et d'anticipation des impacts sur le foncier avec les collectivités concernées a aussi été exprimée.

Les points d'attention et de controverses

Par ailleurs, le dialogue territorial a illustré la difficulté de faire partager certains enjeux.

LNOBPL présente une hypothèse de mise en service à l'horizon 2035 et au-delà. Ce délai est inhérent au processus et à l'ampleur d'un grand projet ferroviaire, qui représente des investissements conséquents et nécessite du temps pour sa conception et sa construction. Cependant, certaines expressions, notamment d'usagers, attendent également des améliorations à court terme.

Des équilibres territoriaux sont à trouver entre desserte fine du territoire et réduction des temps de parcours par le développement de trajets plus directs. En effet, le dialogue territorial a mis en lumière des oppositions entre ceux qui souhaitent relier plus rapidement et plus souvent les métropoles (Brest, Nantes, Rennes) entre elles, ainsi que Quimper et ceux qui souhaitent densifier l'offre de transports du quotidien pour assurer le maillage du territoire.

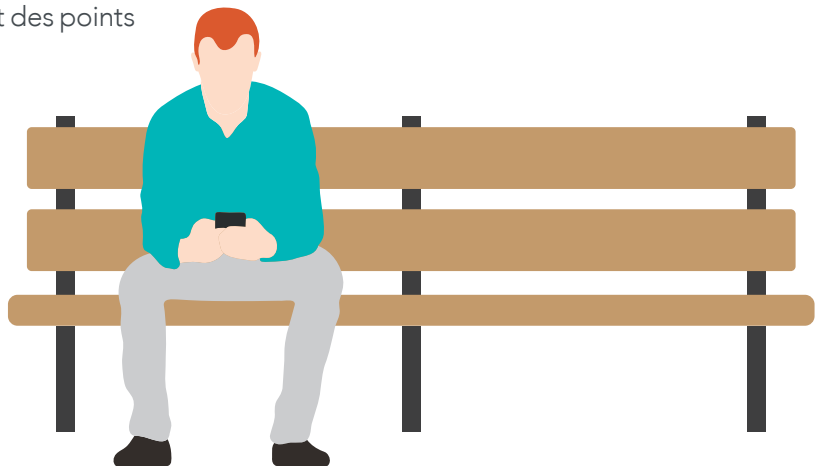
Les sections de lignes nouvelles ont été perçues par certains participants comme destinées uniquement à permettre des liaisons entre métropoles plus rapides, alors qu'elles permettent également de faire circuler plus de trains assurant des dessertes de proximité en libérant des créneaux de circulation sur le réseau ferré existant.

En outre, le dialogue territorial a montré la sensibilité des participants à l'enjeu du financement dans un contexte contraint des ressources financières publiques.

Des sujets dépassant le cadre de LNOBPL

De nombreux contributeurs et participants se sont exprimés sur des sujets dépassant le cadre et le périmètre actuellement donnés à LNOBPL. Plus précisément, le dialogue territorial a fait apparaître les éléments suivants :

- › Diverses expressions ont porté sur des liaisons en dehors du périmètre d'étude :
 - des liaisons au-delà de la Bretagne et des Pays de la Loire ;
 - des liaisons concernant, en Bretagne et en Loire-Atlantique, des lignes autres que celles des axes LNOBPL. Il s'agit en particulier de la préservation ou du renforcement des lignes de desserte fine du territoire (notamment Brest - Quimper, Rennes - Châteaubriant et Nantes - Châteaubriant).
- › Le dialogue territorial a mis en lumière les attentes, tant de la part des acteurs économiques, de certaines collectivités locales, d'associations et de citoyens, quant au développement d'infrastructures permettant d'opérer un report modal massif des marchandises de la route vers le rail. De nombreux participants ont souhaité que LNOBPL s'inscrive dans une double logique : le transport de voyageurs et le transport de marchandises.
- › Les enjeux d'intermodalité, de cohérence entre les différents modes de transport lors des déplacements et la volonté de penser le trajet dans son ensemble (« trajet porte à porte ») sont des points clés mis en avant par les participants. Au-delà, les réflexions concernant la desserte et l'accessibilité des gares, la performance de l'exploitation ferroviaire, la tarification, les sujets de confort et de services à bord des trains (wifi, téléphonie, conditions de voyage), ont été au cœur des échanges.
- › L'amélioration des horaires des trains au regard des besoins des voyageurs a également été 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 nombreux participants ont partagé des réflexions sur l'avenir du système ferroviaire. Selon eux, il est important d'intégrer les questionnements soulevés par les crises actuelles (crise sanitaire et écologique, contraintes financières) et les changements de comportements de mobilités. Parmi les questionnements principalement évoqués on retrouve la démographie croissante, les changements d'habitudes, les besoins de mobilités, et les nouvelles pratiques notamment liées au développement du télétravail. Certains contributeurs ont également questionné les évolutions technologiques et leurs conséquences à long terme sur LNOBPL.



LES ENSEIGNEMENTS POUR LE DIALOGUE TERRITORIAL ET LA CONCERTATION

Dans les dispositifs d'information et de participation mis en place au cours du dialogue territorial, certains outils ou modalités employés représentaient des innovations ou des nouveautés pour SNCF Réseau ou pour LNOBPL, en particulier dans un contexte de crise sanitaire. Les présents développements s'attachent à présenter les principaux enseignements à retenir pour la poursuite de la concertation sur le grand projet ferroviaire.

Une expérience innovante saluée par les participants

À l'occasion de la réunion de clôture du 3 mars 2022, portant sur les enseignements du dialogue territorial, les partenaires de LNOBPL et les participants ont été invités à s'exprimer sur le dispositif mis en place.

Ces derniers ont salué l'initiative, soulignant la qualité d'écoute, la diffusion de l'information en particulier via la large campagne sponsorisée sur les réseaux sociaux, et les apports nombreux des contributions, permettant de mieux faire connaître LNOBPL. « Le dialogue territorial a permis de réactiver le grand projet ferroviaire (...) il commence donc à être partagé non plus que par les initiés, à savoir les élus, les associations d'usagers et les acteurs économiques, mais aussi par la population » (Michael Quernez, vice-président de la Région Bretagne).

De même, l'adaptation des réunions et des rencontres en distanciel a permis de donner la parole à tous ceux qui le souhaitent. Contrairement à une réunion classique, la possibilité de participer aux événements prévus dans le cadre du dialogue territorial, sans devoir prévoir de déplacements, a également été soulignée. Néanmoins, l'absence de rencontre physique apparaît dommageable à la densité et à la spontanéité des échanges, en particulier pour les ateliers citoyens.

La démarche de dialogue territorial a également été saluée par les garants de la CNDP : « il faut insister sur l'ampleur de la démarche qui visait explicitement et avec des moyens adaptés, à la fois les élus, les acteurs économiques, le monde associatif et le grand public. La démarche concrétisée lors de ce dialogue territorial a donc incontestablement valeur d'exemple. ». Les garants précisent également que dans le contexte de la situation sanitaire « l'ensemble du dialogue territorial a été, en dépit de ces difficultés, d'une très bonne tenue et d'une grande richesse argumentaire ».

Quelles sont les conséquences de la crise sanitaire sur le dialogue territorial ?

Si « la crise sanitaire n'avait pas eu lieu » les réunions élus des territoires, les réunions avec les acteurs socio-économiques et les associations, ainsi que les ateliers en panel citoyen, se seraient déroulées en présentiel.

Dans le contexte de la crise sanitaire il a fallu adapter les dispositifs, les outils de participation et d'animation et tester de nouvelles pratiques. La visioconférence et les outils numériques ont été développés :

Les avantages :

- › Pouvoir poursuivre les démarches participatives en temps de crise
- › Un côté pratique (moins de déplacements pour les participants)
- › Les réunions en distanciel avec les élus des territoires et avec les acteurs socio-économiques et les associations, ont permis une mobilisation et une participation plus importante des acteurs, en particulier grâce à l'absence des déplacements à prévoir.
- › Une dynamique renouvelée pour les formats « descendants »

Les limites :

- › Une convivialité moins développée
- › Des temps d'échanges plus formels et moins interactifs, la disparition de la communication non verbale
- › Les ateliers citoyens ont été moins interactifs, avec des temps d'échanges moins spontanés avec un cadre temporel et technique peu propice aux expressions libres.
- › Les difficultés de l'inclusion de tous les publics / fracture numérique

Quels enseignements en tirer ?

- › Aujourd'hui, entre le 100% distanciel numérique et l'hybridation avec le présentiel, les pratiques participatives se réinventent. Ces notions ouvrent de nouvelles réflexions sur les dispositifs hybrides (présentiel et distanciel) pour les prochaines phases de LNOBPL, au regard du large périmètre du grand projet ferroviaire.

LES ENSEIGNEMENTS DU DIALOGUE TERRITORIAL

La notoriété croissante du grand projet ferroviaire

Au total, le dialogue territorial a permis de toucher plus de 84 000 personnes, en direct ou par le site internet grâce aux campagnes sponsorisée sur les réseaux sociaux (Facebook et Instagram). L'information a pu être relayée auprès d'acteurs très divers tels que les élus des territoires, les acteurs socio-économiques et associatifs, et le grand public.

Au terme de cette étape de dialogue territorial, il apparaît que le grand projet ferroviaire a gagné en visibilité mais demeure encore peu connu du grand public sur un territoire très vaste. Mais l'actualisation du site internet dédié et pérenne (www.lnobpl.fr) constitue un socle permettant de disposer de toute l'information sur LNOBPL.

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

Précisions et recommandations des garants

Le 26 avril 2022, les garants de la CNDP ont rendu public leur bilan. Celui-ci présente notamment la synthèse des arguments échangés au cours du dialogue territorial :

- › Les grands points de consensus
- › Les principaux éléments de controverses
- › Les craintes et les inquiétudes

En fin de bilan, ils demandent au maître d'ouvrage d'apporter des précisions et compléments sur les points soulevés pendant le dialogue territorial. Trois recommandations sont décrites par les garants de la CNDP.

TROIS RECOMMANDATIONS DÉCRITES PAR LES GARANTS DE LA CNDP

1 Poursuivre les efforts d'information et de communication sur LNOBPL

La première recommandation présentée par les garants est de poursuivre : « l'effort d'information du public de manière continue et obstinée ». Pour cela, ils préconisent la publication régulière d'un journal d'informations sur le grand projet ferroviaire diffusé de manière numérique qui permettrait de maintenir le lien avec les publics.

2 Améliorer l'accessibilité aux études et aux données

La deuxième recommandation concerne l'accessibilité de l'information au grand public, les garants recommandent ainsi de « fournir au public des données et des études sur des sujets qui concernent le projet, voire, le conditionnent indirectement ». Différents sujets sont proposés par les garants : des études démographiques, des études de trafic (routier et ferroviaire), des études d'aménagement du territoire, des études d'environnement, ou encore des études prospectives (territoires, mobilité, moyen de transport). Outre le fond, la forme est également questionnée par les garants, qui préconisent la rédaction d'une série de fiches techniques illustrées pour présenter notamment les spécificités économiques et techniques du ferroviaire. Une deuxième préconisation est faite sur le site internet du grand projet ferroviaire, qui pourrait être complété pour apporter des informations sur les principaux aspects techniques et économiques du transport ferroviaire qui ne semblent pas connus par le grand public.

3 Développer l'action vers le public jeune

La troisième et dernière recommandation des garants concerne « l'action vers le public jeune ». En effet, bien que l'objectif soit d'impliquer tous les publics à la conception du grand projet ferroviaire, le dispositif amorcé d'échanges avec le public jeune mérite d'être approfondi selon les garants. Dans ce cadre, ils recommandent au maître d'ouvrage de concevoir des actions indépendantes par rapport aux phases d'avancement du grand projet ferroviaire, au regard des enjeux de calendrier. Pour les garants de la CNDP, le thème à privilégier vis à vis du jeune public est celui de la réflexion prospective.

05

RÉPONSES DE SNCF RÉSEAU AUX RECOMMANDATIONS

SNCF Réseau, maître d'ouvrage du grand projet ferroviaire LNOBPL prend acte des préconisations et recommandations faites par les garants de la CNDP.

SNCF Réseau s'engage à maintenir une continuité dans les échanges sur le grand projet ferroviaire jusqu'à l'enquête publique et, au-delà, lors des phases ultérieures.

- › Sur l'enjeu de partage de l'information, ce point est pris en compte par SNCF Réseau qui s'engage à actualiser régulièrement le site internet pour informer le public de l'ensemble des étapes franchies. Le site internet permet d'assurer le fil rouge du grand projet ferroviaire. Il s'attache à conserver et rendre accessible l'ensemble des documents officiels, qu'il s'agisse de la décision ministérielle, des bilans émanant de la maîtrise d'ouvrage ou des garants de la concertation, des études menées, et de tous les documents issus des différentes phases de concertation (comptes-rendus, présentations, documents d'information).
- › SNCF Réseau s'engage à maintenir un fil d'information continu sur le grand projet ferroviaire et à travailler en partenariat avec les collectivités, les associations et les acteurs socio-économiques du territoire afin de continuer à renforcer la visibilité de LNOBPL sur l'ensemble du territoire.
- › L'inclusion de tous les publics à la participation est un engagement fort de SNCF Réseau qui sera poursuivi. SNCF Réseau étudiera notamment les opportunités d'information et d'association des jeunes publics au travers des démarches partenariales avec les établissements scolaires.

06

LES PROCHAINES ÉTAPES POUR LNOBPL

Une démarche partenariale

La gouvernance du grand projet est assurée par un comité de pilotage associant l'État, les régions Bretagne et Pays de la Loire, les départements des Côtes-d'Armor, du Finistère, d'Ille-et-Vilaine et du Morbihan, les métropoles de Brest, Nantes et Rennes ainsi que SNCF Réseau.

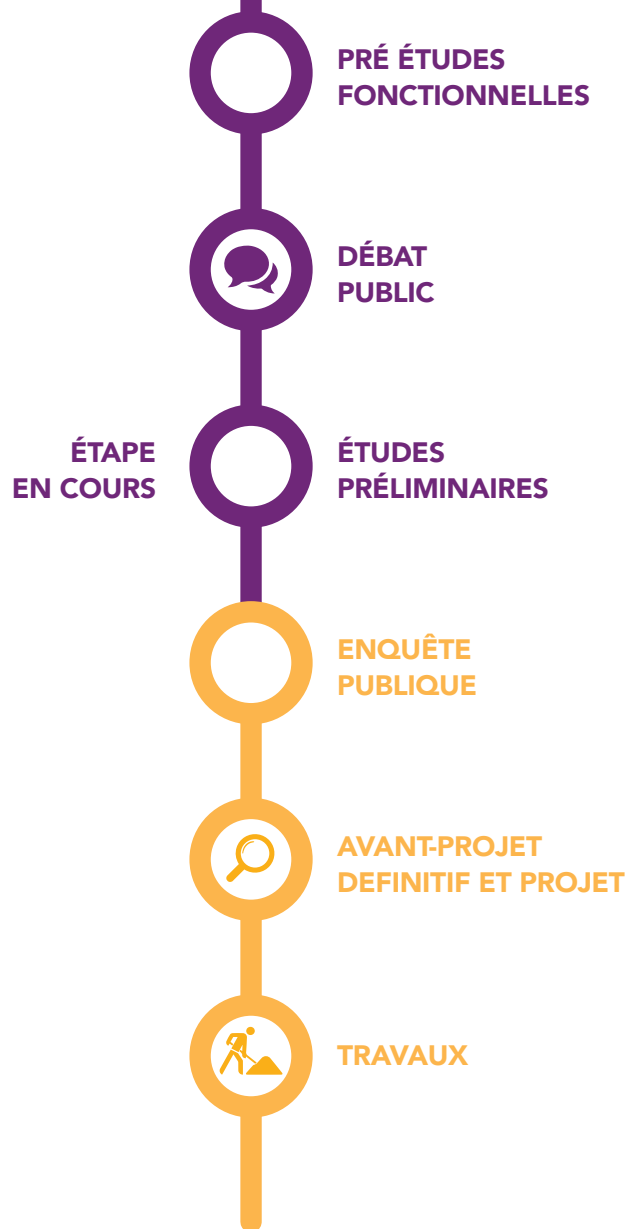
Le présent bilan du dialogue territorial et le rapport des garants constitueront avec la décision ministérielle de 2020 et l'analyse des résultats des études un socle partagé de connaissances sur le grand projet. Sur cette base, le comité de pilotage pourra élaborer de manière partenariale une feuille de route pour LNOBPL.

Cette première feuille de route a vocation à proposer au Gouvernement des scénarios d'aménagement des infrastructures ferroviaires destinés à répondre aux objectifs fixés sur les axes Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest.

LNOBPL fera ensuite, sur la base des arbitrages qui seront rendus par l'État, l'objet d'une deuxième phase d'études préliminaires qui portera sur les solutions techniques retenues. Cela permettra de progresser vers la préparation des enquêtes publiques dont les premières sont envisagées à l'horizon 2027.

Une concertation continue à chaque étape du grand projet ferroviaire

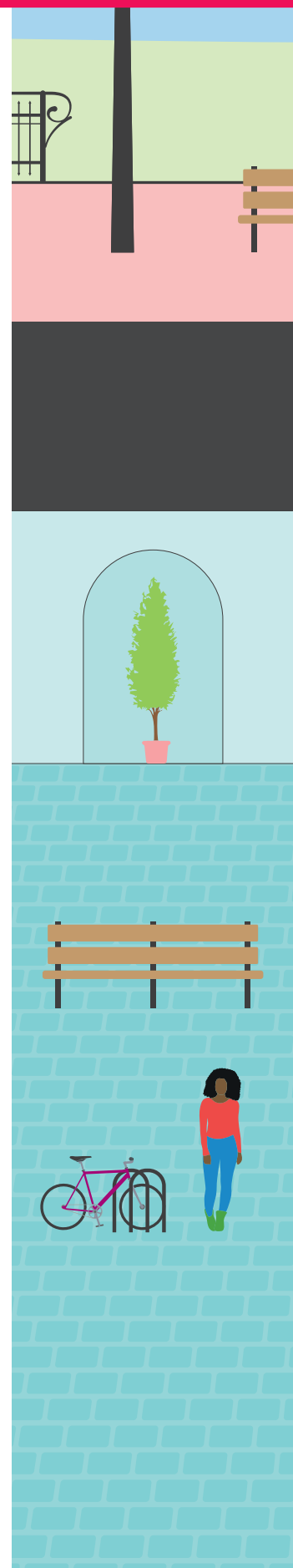
Des concertations territoriales seront organisées durant la deuxième phase des études préliminaires LNOBPL dans le respect de la logique de concertation continue.

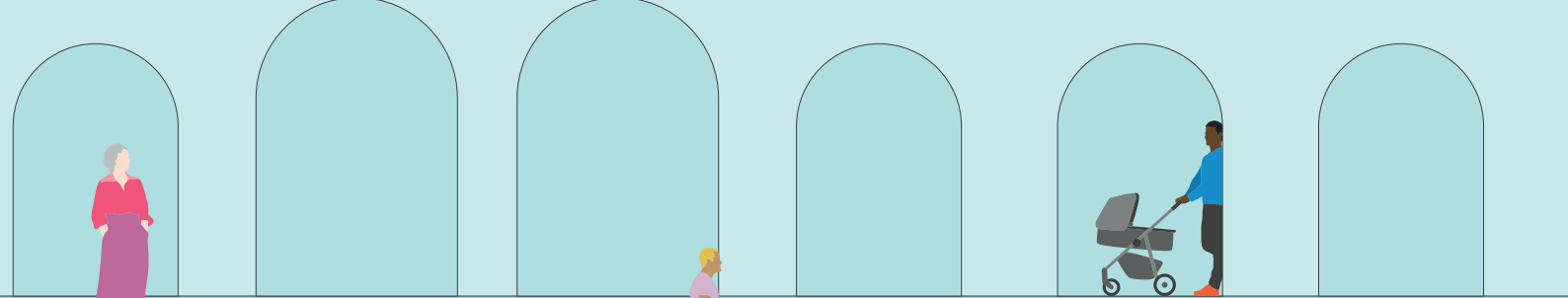
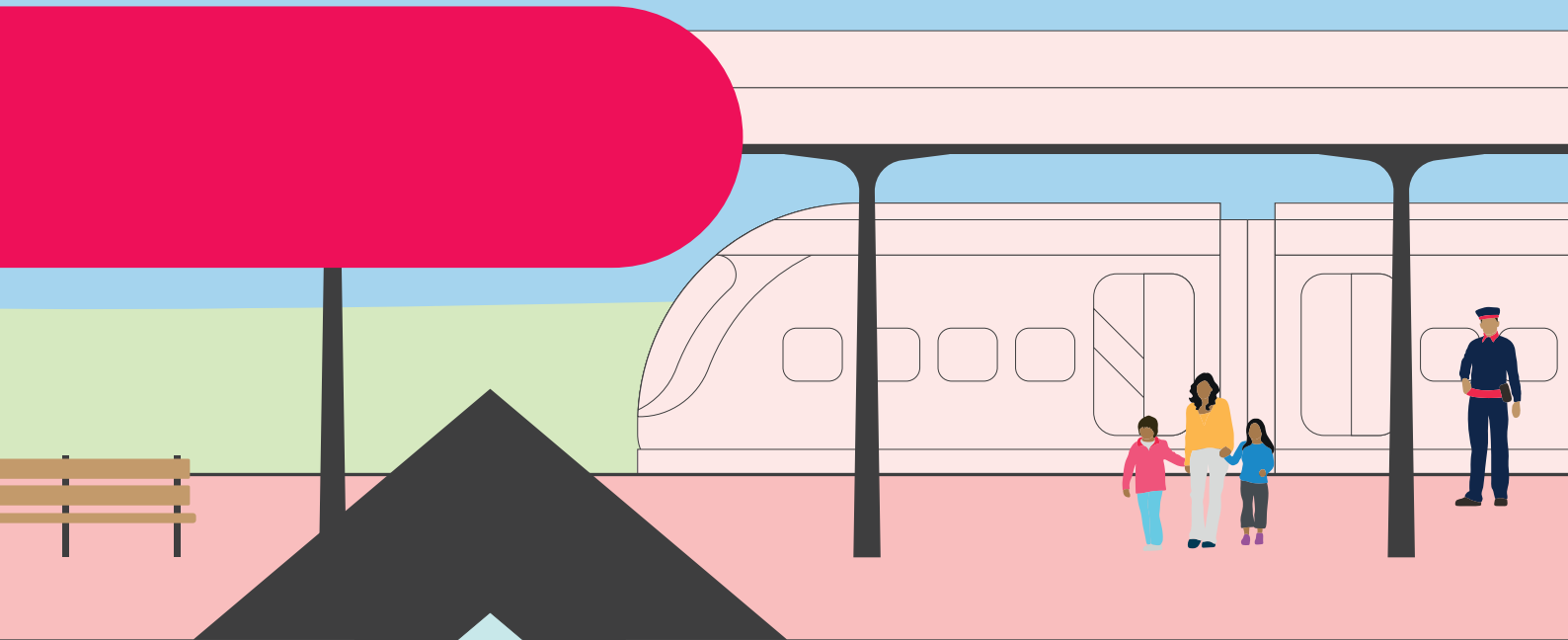


DOCUMENTS EN LIGNE SUR LE SITE INTERNET DU GRAND PROJET FERROVIAIRE

www.inobpl.fr

- › La décision ministérielle du 21 février 2020
- › Le bilan des garants de la concertation du 27 avril 2022
- › Le communiqué de presse SNCF Réseau du 2 décembre 2021
- › Le communiqué de presse SNCF Réseau du 2 février 2022
- › Les supports d'information du dialogue territorial
- › Les contributions
- › Les comptes rendus des réunions avec les élus du territoire
- › Les comptes rendus des réunions avec les acteurs socio-économiques et les associations
- › Les 10 points d'attention issus des panels citoyens
- › Le support de la réunion de clôture du 3 mars 2022







A series of horizontal dashed lines for writing, arranged in a regular grid pattern across the page.




**PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE**
 Liberté
Égalité
Fraternité


**PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE**
 Liberté
Égalité
Fraternité


**Région
BRETAGNE**


**Région
PAYS DE LA LOIRE**


**SNCF
RÉSEAU**

Côtes d'Armor
 le Département


**CONSEIL
GÉNÉRAL
Finistère**
 Premier des Deux


Ille & Vilaine
 LE DÉPARTEMENT


Morbihan

Brest
 MÉTROPOLE


**Nantes
Métropole**
 www.nantesmetropole.fr


**MÉTROPOLE
Rennes**
 vivre et s'engager