

1^{er} Rapport intermédiaire de la concertation continue

Liaisons Nouvelles
Ouest Bretagne- Pays-de-la-Loire

Date de la concertation
juillet 2020 à mars 2022

M. Alain Radureau et Mme Ségolène Charles
désigné.e.s par la CNDP

Date de remise du rapport, le 26 avril 2022



Sommaire

Préambule	3
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP	3
La mission des garants	4
Fiche d'identité du projet	5
Contexte et enjeux du projet	5
Le Maître de l'ouvrage	6
Localisation du projet	6
Objectifs du projet selon SNCF Réseau	7
Coût	7
Calendrier	7
Actualités et évolutions du projet	8
Que s'est-il passé depuis juin 2020 en matière de participation ?	9
La préparation du « dialogue territorial »	9
Le déroulement du « dialogue territorial »	10
Le « dialogue territorial » en quelques chiffres	10
Synthèse des arguments échangés au cours du dialogue territorial	12
A- Les grands points de consensus	12
B- Les principales controverses	15
C- Des inquiétudes évidentes	17
Appréciation des garants sur le « dialogue territorial »	19

Préambule

À la suite du débat public sur le projet de Liaisons [ferroviaires] Nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL), mené de septembre 2014 à janvier 2015, et d'une concertation complémentaire au débat public tenue entre octobre 2016 et février 2017, SNCF Réseau avait décidé de poursuivre son projet.

Cependant, lors de l'inauguration de la LGV Bretagne en 2017, le Président de la République a annoncé une pause sur les grands projets ferroviaires au profit d'un effort sur le réseau utilisé par les trains du quotidien.

En 2020, une décision ministérielle relance les réflexions et les études sur le projet. Dans ce cadre, l'information et la participation du public doivent également reprendre.

La Commission nationale du débat public a donc chargé Mme Ségolène Charles et M. Alain Radureau de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Le présent document est le rapport intermédiaire n°1 des garant.es, couvrant la période de juillet 2020 à la fin du « Dialogue territorial » (Mars 2022). Il rend compte, en toute neutralité et transparence, des échanges qui ont conduit à la mise en place d'une phase de « Dialogue territorial », de l'organisation de ce dialogue, des arguments échangés autour du projet et des préconisations des garants pour la suite de la concertation continue.

Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP

13 Décembre 2013 : La CNDP est saisie par Réseau Ferré de France

Septembre 2014 à janvier 2015 : débat public sur le projet LNOBPL

Octobre 2016 à février 2017 : concertation complémentaire (à l'initiative de SNCF réseau) au débat public (garant nommé par la CNDP : Alain Radureau)

20 juin 2017 : publication du bilan par le garant du bilan de la concertation complémentaire au débat public. Peu de temps après, le projet a été mis en attente, la priorité étant donnée à la régénération du réseau existant et au développement des transports du quotidien.

2019 : signature du Pacte d'accessibilité pour la Bretagne & du Contrat d'avenir pour les Pays de Loire

21 février 2020 : Décision Ministérielle qui demande à SNCF Réseau d'actualiser le socle commun du projet selon l'évolution des enjeux territoriaux et environnementaux, de poursuivre plus particulièrement les études sur l'axe Nantes-Rennes-Bretagne Sud, et de construire un schéma directeur de l'axe Rennes-Brest.

11 mai 2020 : publication de la décision du porteur de projet

3 juin 2020 : relance du processus de concertation continue, sous l'égide de M. Alain Radureau et Mme Ségolène Charles.

18 Novembre 2021 – 28 février 2022 « Dialogue territorial ». Le présent rapport constitue le compte rendu et le bilan de cette phase de relance de la concertation consécutive à la remise en route du projet LNOBPL

La mission des garants

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une personne neutre au projet et indépendante à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) dont le rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de leur mission, Mme Ségolène Charles et M. Alain Radureau veilleront :

- à la transparence, à la sincérité et à l'intelligibilité des informations transmises,
- à l'équivalence du traitement de chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.)
- à l'inclusion de tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, ils s'assurent que :

- leurs recommandations en tant que garant.e.s et les engagements du maître d'ouvrage issus du débat public et de la concertation complémentaire soient bien prises en compte ;
- les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
 - les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fasse l'objet d'échange.

Les garant.es reçoivent une lettre de mission qui spécifie les attentes de la Commission nationale du débat public concernant la démarche participative et informative dans le cadre du projet.

Fiche d'identité du projet

Le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL) consiste selon SNCF Réseau à « *aménager à long terme, pour 2035 et au-delà, le réseau ferroviaire structurant à l'ouest de Rennes et entre Nantes et Rennes* ». Concrètement, le projet vise à mettre en œuvre plusieurs stratégies d'amélioration du réseau (modernisations de lignes existantes, création de portions de lignes nouvelles, remise à plat des signalisations ferroviaires...) pour « *rendre le train plus performant à toutes les échelles de déplacement, aussi bien pour les transports du quotidien que pour les transports de longue distance* ».

Contexte et enjeux du projet

Le contexte de ce projet peut être analysé à partir de quatre axes :

L'évolution des territoires

Les territoires concernés (5 départements répartis entre la Bretagne et les Pays de Loire) connaissent et (d'après l'INSE) connaîtront une forte croissance démographique et économique sur la période 2010-2040. Cette croissance générera une augmentation des mobilités sur, à partir et à destination des territoires du projet.

La croissance précédemment soulignée est cependant hétérogène et concerne davantage la partie orientale des territoires du projet. Ce différentiel fait craindre un déséquilibre aggravé entre la pointe bretonne et les zones les plus orientales qui bénéficient de l'attraction des capitales régionales Nantes et Rennes.

Les deux capitales régionales font, en effet, partie des 25 villes européennes les plus dynamiques. Les deux villes ont aussi, après de nombreuses années de rivalité, décidé de tenter d'inscrire leurs développements dans une perspective de complémentarité. Cette évolution renforce la demande pour une liaison ferroviaire performante entre les deux métropoles.

Le réseau ferroviaire structurant comme héritage du passé

Le réseau ferroviaire reliant les quatre villes de Rennes, Brest, Quimper et Nantes, est toujours dans son tracé, le réseau du 19^{ième} siècle. Même si beaucoup d'éléments ont été transformés, la géométrie du réseau reste celle définie il y a 150 ans. Cette géométrie, mais aussi la présence de nombreuses gares, conduisent à des temps de parcours considérés comme excessifs.

Afin de situer le problème, il s'agit de préciser que les temps de parcours sont de 1h25 pour Rennes-Paris (330km) grâce à la nouvelle LGV, mais de 2h15 en moyenne pour Brest-Rennes (250km) et de 1h15 pour les meilleurs trains entre Nantes et Rennes (105 km à vol d'oiseau).

SNCF Réseau affirme que, sans création de sections de voies nouvelles, les gains de temps de parcours seront désormais extrêmement réduits. Par ailleurs, des phénomènes de saturation sont constatés autour des deux gares principales (Nantes et Rennes) qui doivent supporter au delà du trafic inter villes, un important trafic de dessertes locales.

Une opinion publique peu informée du projet

Le projet LNOBPL a déjà fait l'objet d'un débat public et d'une concertation complémentaire au débat public. Ces deux démarches ont mis en évidence la méconnaissance de ce projet par le grand public. Cette situation, outre le fait qu'elle obère gravement toutes les actions de concertation, n'est pas tenable dans la durée pour un projet de cette importance.

Les enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire

Il est évident que l'enjeu du réchauffement climatique pèse pour une utilisation de plus en plus grande du rail comme moyen de transport sur les distances moyennes et longues. Parallèlement, il est difficile de prédire comment, sous l'effet de la crise environnementale, vont évoluer les pratiques de mobilités des habitants des 5 départements concernés (qui pour l'instant sont plutôt moins utilisateurs du train que la moyenne des français).

Par ailleurs le réseau ferroviaire a joué un rôle extrêmement important dans le développement de la Bretagne ; si cette région a pu maintenir un développement organisé autour d'un réseau de ville moyenne c'est, pour partie, en raison du rail. Depuis le début du 20^{ème} siècle, ce réseau s'est progressivement réduit, mais ses deux axes structurants desservent encore les principales villes bretonnes. Par ailleurs, l'efficacité des liaisons entre la pointe de Bretagne et le reste du territoire reste déterminant pour le devenir des territoires de l'extrême ouest. Enfin, la volonté du bi-pôle des Métropoles Nantes–Rennes de se présenter comme complémentaire au regard du reste du Pays et de l'Europe induit aussi des demandes nouvelles en matière de liaison entre ces deux villes.

Les enjeux du projet s'imbriquent donc de manière étroite avec les enjeux d'aménagement et de développement des territoires.

Le Maître de l'ouvrage

Le maître d'ouvrage du projet au sens classique du terme est **SNCF Réseau**.

Cependant, pour ce projet, comme pour beaucoup de grands projets, la gouvernance globale du projet est assurée par un Comité de Pilotage qui regroupe toutes les instances ayant vocation à participer à la définition et au financement du projet. Dans le cas du projet LNOBPL, ce comité de pilotage réunit outre SNCF Réseau, les deux Préfets de région, les Présidents des deux Régions, les Présidents des cinq Départements concernés, et les Présidents des trois Métropoles reliées par le projet (Rennes, Nantes, Brest).

Localisation du projet



Source : SNCF Réseau

Objectifs du projet selon SNCF Réseau

Le grand projet ferroviaire des liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire, (LNOBPL) consiste à améliorer la performance (réduire les temps de parcours et augmenter la fréquence des trains) sur les axes Nantes – Rennes - Bretagne sud et Rennes - -Brest.

Lors du débat public organisé de septembre 2014 à janvier 2015, cette volonté avait été décliné autour des cinq objectifs :

Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne (il s'agit de « *répondre aux exigences des territoires de la pointe bretonne de diminuer leur éloignement des autres ensembles urbains ou centres de décisions* ») par la réduction du temps de parcours sur l'axe Brest-Paris à 3h

Renforcer le réseau inter-villes il s'agit « d'offrir une alternative à la voiture individuelle pour rapprocher les villes moyennes des capitales régionales, mais également les villes moyennes entre elles ».

Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes il s'agit d'« *apporter un saut de performance à horizon 2030 autant pour les temps de parcours que les fréquences* » => cet enjeu cristallise un certain nombre de tensions compte tenu de l'état de la ligne actuelle et du temps de parcours de 1h15 au minimum

Dégager des possibilités d'évolution du réseau à long terme il s'agit « *compte tenu de la croissance démographique attendue de garder des possibilités d'augmenter les fréquences proposées sur les tronçons les plus occupés* »

Le cinquième objectif, la desserte de l'aéroport de Notre Dame des Landes, a, évidemment, disparu avec l'abandon du projet d'aéroport. Mais les quatre objectifs précités restent les objectifs actuels du projet.

Coût

Il n'y a pas de coût défini du projet en l'état actuel de son élaboration. Cependant, lors du débat public, une fourchette de 3 à 6 milliards d'Euro avait été envisagée en fonction des scénarios.

Calendrier

L'enquête publique sur le projet ne devrait pas avoir lieu avant une dizaine d'années. La mise en service des améliorations sur le réseau existant est programmée pour environ 2035, la mise en service des éventuels tronçons de voies nouvelles n'interviendrait pas avant 2040.

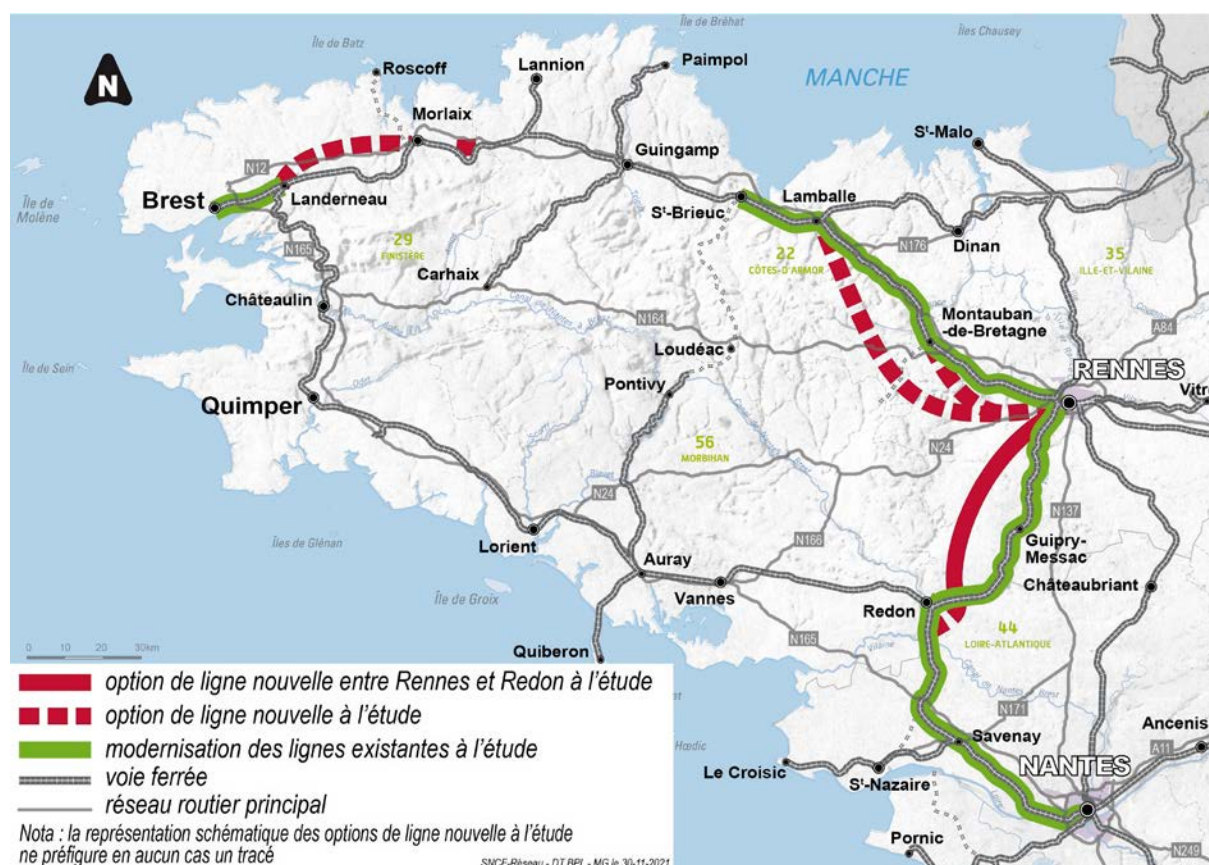
Actualités et évolutions du projet

L'évolution du projet LNOBPL est faite, depuis le débat public de 2014-2015, d'une série de petites avancées et d'une longue stagnation. Après le débat public (dont il faut rappeler qu'il n'avait peu mobilisé les bretons et les ligériens), SNCF réseau a éprouvé le besoin d'une concertation complémentaire qui visait à mettre en évidence la demande du public en matière de service ferroviaire.

Cette concertation a bien montré que cette demande d'un service ferroviaire plus performant existait. Toutefois les priorités de l'état se sont à ce moment plutôt orientés vers le renforcement des transports du quotidien. Et le projet fut, de fait, mis en sommeil.

En 2019 les deux régions ont au travers du Pacte d'accessibilité pour la Bretagne & du Contrat d'avenir pour les Pays de Loire, mis en avant les besoins d'amélioration du réseau.

Le 21 février 2020, une Décision Ministérielle demande à SNCF Réseau d'actualiser le socle commun du projet selon l'évolution des enjeux territoriaux et environnementaux, de poursuivre plus particulièrement les études sur l'axe **Nantes-Rennes-Bretagne Sud**, et de construire un schéma directeur de l'axe **Rennes-Brest**. Cette décision constitue clairement l'acte de relance du projet LNOBPL.



La carte ci dessus, met en évidence les options techniques envisagées (à partir des études réalisées dans les phases précédentes du projet) pour améliorer le réseau. Précisons bien ici qu'il s'agit d'une formulation d'hypothèse, aucune décision n'étant encore prise. La modernisation des lignes existantes consisterait essentiellement en une transformation du système de signalisation éventuellement accompagnée de quelques rectifications de tracé principalement sur le secteur Redon-Savenay. La figuration des options de sections de lignes nouvelles n'est qu'une indication de principe qui ne préfigure aucunement les éventuels tracés.

A partir de cette décision, SNCF Réseau fait le choix de **développer 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 (politiques, socio-économiques, associatifs)

Que s'est-il passé depuis juin 2020 en matière de participation ?

La préparation du « dialogue territorial »

Les garants sont intégrés par SNCF Réseau aux échanges autour de la préparation du « dialogue territorial » depuis la saisine par la CNDP de la concertation continue en juin 2020.

Neuf réunions (appuyées par 8 notes des garants) entre SNCF Réseau et les garants, en plus de différents temps d'échanges avec les partenaires du projet (COPIL, Café partenarial), ont eu lieu entre juin 2020 et décembre 2021 afin de préparer l'élaboration du dispositif de ce « dialogue territorial ». Les différentes suggestions proposées par les garants au fur et à mesure de l'élaboration du dispositif de concertation ont été entendues et intégrées par SNCF Réseau.

Au fil des temps d'échanges entre les garants et SNCF réseau, plusieurs sujets ont été soulevés par les garants puis discutés et intégrés par le maître d'ouvrage :

- **Dès début de la construction du dispositif en juillet 2020, il a été rappelé par les garants la difficulté d'accès à l'information et la méconnaissance du public sur le projet LNOBPL.** La première phase de la concertation qui s'est déroulée avec les élus et acteurs des territoires concernés (rencontres bilatérales entre les élus des entités territoriales concernées et SNCF Réseau) a été identifiée comme l'opportunité de développer des relais sur les territoires et d'informer les acteurs locaux de la concertation à venir. 45 entretiens ont été réalisés par SNCF réseau afin d'informer et solliciter les acteurs du territoire comme relais auprès des citoyens lors du « dialogue territorial » à venir.
- Par ailleurs SNCF Réseau a conçu une vaste campagne sur les réseaux sociaux pour tenter de faire connaître le projet LNOBPL. Cette campagne n'est pas en elle-même porteuse de beaucoup d'information sur le projet mais elle vise à susciter l'intérêt et à conduire les personnes touchées par les messages vers le site du projet où elles pourront trouver une information plus large sur les différents aspects du projet.
- **La division proposée par SNCF Réseau pour la concertation continue du projet selon les deux branches (une branche Nord Rennes -Brest et une branche Sud, Nantes/ Rennes-Redon-Quimper) a été approuvée par les garants.** Cette division permettra d'améliorer la lisibilité du projet et de cerner davantage les citoyens et acteurs directement concernés par LNOBPL selon les territoires.
- **Il a été aussi demandé, par les garants, l'élaboration d'un document de présentation du projet LNOBPL pouvant servir de base à l'information du public.** SNCF réseau a établi un dossier intitulé « l'Essentiel » qui en 25 pages synthétise le projet dans son état actuel d'avancement avec une possibilité pour le lecteur d'approfondir certains sujets via des fiches techniques accessibles sur le site Internet. La complexité du projet LNOBPL est, effectivement, une difficulté majeure à la bonne compréhension du public : ce point clef a été et est régulièrement abordé entre les garants et SNCF réseau afin de tenter de surpasser cette difficulté. Pour multiplier les niveaux d'information, SNCF Réseau a également produit un document

de 4 pages et une vidéo de quelques minutes qui constituent les présentations les plus synthétiques et les plus accessibles du projet.

- **Enfin, il a été rappelé, en lien avec le principe d'inclusion prôné par la CNDP, que la concertation ne pouvait pas être seulement numérique** et que des actions faisant appel à l'écrit ou à la présence directe du public étaient nécessaires. La réponse de SNCF Réseau s'articule autour de quelques ateliers participatifs (participants issus d'un tirage au sort) et d'actions en gare ou d'actions vers les publics universitaires ou lycéens. Mais il faut souligner que sur un aussi vaste territoire (5 départements) la communication numérique reste le moyen le plus efficace pour atteindre les différents publics.

Le déroulement du « dialogue territorial »

Le « dialogue territorial » s'est déroulé du **2 décembre 2021 au 28 février 2022**, sur la base d'un dispositif de concertation relativement complexe.

- Un **site Internet** offrant l'ensemble des informations disponibles et permettant de **déposer des contributions**.
- Des rencontres-débat à destination des **élus** des deux régions concernées par le projet
- Des ateliers avec les **associations** et les **acteurs socio-économiques**
- **Deux séries d'ateliers** (une pour la branche Nord, une pour la branche sud) avec un panel de **citoyens** tirés au sort.
- Des **actions tournées vers les jeunes** en particulier une présentation au Conseil Régional des jeunes de Bretagne et une participation au challenge « à vos défis » de la fondation de l'université de Rennes 1.
- Une **réunion de clôture** du « Dialogue territorial » largement ouverte.

Il faut souligner que compte tenu de la recrudescence de l'épidémie de Covid, l'ensemble de ces actions (à l'exception de la réunion de clôture, à Rennes) s'est tenue en distanciel par l'utilisation des moyens numériques disponibles.

Le « Dialogue territorial » a été précédé et accompagné par une importante campagne d'information menée sur les réseaux sociaux par SNCF Réseau et largement relayée par les différents partenaires du projet. L'efficacité des relais locaux, a permis de donner une certaine notoriété au projet.

Par ailleurs les élus et les acteurs économiques ou associatifs ont été sollicités directement ou par l'intermédiaires de leurs organismes représentatifs pour garantir une mobilisation suffisante.

Le « dialogue territorial » en quelques chiffres

La campagne sur les réseaux sociaux (Facebook & Instagram) a touchée **84 000 personnes**.

Le site du projet a été visité par **31 000 personnes** pendant le « dialogue territorial »

870 contributions + 34 contributions formalisées émanant de personnes morales ont été déposées sur le site (à titre de comparaison, seulement 92 contributions avaient été recueillies lors de la concertation complémentaire au débat public).

Par ailleurs **113 élus** et **103 acteurs** socio-économiques ou associatifs ont participé aux rencontres qui leur étaient dédiées.

Synthèse des arguments échangés au cours du dialogue territorial

Le premier constat qu'il faut poser à l'issu de ce « dialogue territorial » est incontestablement la très grande variété des positions recueillies sur le site du projet et lors des différents ateliers organisés par SNCF Réseaux. Cette diversité découle évidemment de la multiplicité des publics touchés mais aussi des visions de l'avenir extrêmement différentes portées par les habitants des territoires concernés par le projet.

Ces diversités peuvent s'illustrer à partir du consensus qui semble se dégager autour de l'idée qu'il faut rendre le train plus attractif pour inciter à un report modal de la voiture vers le train et donc s'inscrire dans le contexte de la transition énergétique.

Le consensus sur cet objectif existe incontestablement mais sa concrétisation en termes de modalités à mettre en œuvre, met en évidence de fortes divergences d'appréciation des critères d'attractivité du train.

- Pour certains participants, le choix est relativement simple : pour attirer des voyageurs, les trains doivent être plus rapides pour concurrencer efficacement la voiture.
- Pour d'autres participants, l'augmentation de la fréquence des trains qui permet une meilleure adaptation aux besoins de chaque voyageur, suffirait à rendre le train plus attractif.
- Certains participants considèrent que la base de l'attractivité du train doit se jouer sur le prix de billets, à la fois pour les individus mais aussi (et surtout) pour les familles.
- D'autres considèrent que l'amélioration de la compétitivité du train doit passer par la mise en place d'un véritable service pour faciliter les pré et post acheminements autrement dit les trajets avant et après la gare puisque le train ne permet pas le porte à porte.
- Pour certains l'attractivité du train passe par sa capacité à aller chercher les voyageurs où ils se trouvent et donc par le redéploiement de l'ensemble de lignes secondaires.
- D'autres participants considèrent que la vitesse n'est plus un critère mais que le confort des trains et les services qu'ils offrent doivent être considérablement améliorés.

Comme pour beaucoup de participants, l'attractivité du train découle de la combinaison de plusieurs des critères précédents, on imagine le nombre de solution de l'équation...

Au delà de cette diversité il nous faut donc chercher à éclairer les principaux points de consensus et les principales controverses autour de ce projet, ainsi que les inquiétudes qu'il peut susciter.

A- Les grands points de consensus

La nécessaire augmentation de la fréquence des trains

C'est, en matière de service ferroviaire, la demande la plus unanime sur la plupart des liaisons. Chacun comprend que des trains plus fréquents induisent, pour l'usager, un raccourcissement du temps de parcours par diminution des temps d'attentes. Cette

demande est particulièrement forte sur la liaison Nantes-Rennes, mais aussi sur Nantes-Vannes, Rennes-Saint Briec et Brest-Quimper. L'augmentation des fréquences est aussi envisagée comme un moyen d'améliorer les conditions de correspondance (les correspondances sont le plus souvent très peu appréciées par les usagers, même s'ils en perçoivent la nécessité).

Face à cette demande, SNCF Réseau souligne qu'en heure de pointe, le réseau actuel est pratiquement saturé sur les tronçons de voies proches de Nantes et de Rennes. En effet, dans ces secteurs, se concentrent à la fois les trains rapides vers les villes principales mais aussi les TER qui assurent les liaisons moyennes (par exemple Rennes -Saint Briec, Rennes-Redon-Vannes, Nantes Redon, etc) ainsi que les trains péri-urbains qui assurent les déplacements domicile-travail quotidiens. Comme ces différents types de trains ont des programmes d'arrêts très différents et des vitesses également assez différentes, leur juxtaposition sur la même voie induit de fortes limites à la capacité de l'infrastructure.

Pour répondre à cette saturation, deux solutions sont envisagées par le projet :

- La transformation de la signalisation en adoptant l'ERTMS (système de signalisation dynamique qui permet de « renseigner » en permanence chaque train sur sa situation par rapport aux autres trains circulants sur la même ligne) permettrait une augmentation de la fréquence des trains significative mais limitée (de l'ordre d'un à deux trains supplémentaires par heure et par sens sur les secteurs équipés).*
- La création à partir de Rennes de deux voies nouvelles l'une en direction de Lamballe et l'autre en direction de Redon. Ces voies qui seraient destinées au trafic rapide, permettraient d'augmenter de manière significative à la fois les fréquences des trains rapides intervilles mais aussi, celles des trains de desserte et des trains péri-urbains qui continueraient à utiliser la voie historique qui serait conservée et entretenue.*

Améliorer la liaison Nantes-Rennes

On retrouve ici une constante du débat publique et de la concertation complémentaire au débat publique, à savoir, l'insuffisance, constatée de manière assez unanime, des performances (fréquence, temps de parcours, amplitude horaire et fiabilité) de la liaison entre Nantes et Rennes. Il y a sur cette liaison, une revendication de réduction forte des temps de parcours (certains vont jusqu'à préconiser un trajet en 30 mn), mais aussi une revendication d'augmentation très nette de la fréquence et de l'amplitude horaire.

Cette demande tient à la multiplication des déplacements entre les deux Métropoles (déplacements effectués à plus de 90% en voiture automobile) qui, au fil du temps, organisent progressivement leurs complémentarités. Cette évolution ne pourra que stimuler encore les échanges entre ces deux métropoles dont le dynamisme démographique est très marqué.

SNCF Réseau rappelle que la version initiale du projet LNOBPL qui incluait la desserte de l'aéroport de Notre Dame des Landes, envisageait une ligne nouvelle très directe entre Nantes et Rennes. L'abandon du projet d'aéroport a conduit à revoir le projet. Actuellement le projet prévoit le maintien de la liaison Nantes-Rennes par Redon avec la création éventuelle d'une ligne nouvelle entre Rennes et Redon et une amélioration (ERTMS + Quelques rectifications de courbes) de la partie entre Nantes et Redon. Ces travaux permettraient de gagner au moins 15mn sur le temps de parcours et d'arriver à une fréquence de 2 trains par heure.

La revendication d'une priorité à l'amélioration des dessertes inter villes et péri urbaines

La demande en amélioration des trains du quotidien—dessertes inter-villes proches et dessertes péri-urbaines- fait l'objet d'une attention particulière par un très grand nombre de participants à la concertation. La demande se manifeste par deux attitudes complémentaires.

1. Une inquiétude au regard des effets du projet sur ces dessertes. Beaucoup de participants craignent que l'amélioration des liaisons grandes distances s'opère au détriment des liaisons locales. Cette crainte est très présente chez les élus des communes non desservies par le réseau principal.
2. Une forte demande d'augmentation des fréquences et de mise en cohérence des correspondances pour faciliter les déplacements en particulier entre les villes bretonnes.

Face à ces revendications SNCF Réseau souligne d'abord que l'amélioration des relations entre les différentes villes du périmètre du projet fait partie des objectifs du projet. Dans ce contexte, l'intérêt des solutions proposées par le projet (transformation de la signalisation et tronçons de voies nouvelles) évoquées plus haut (point n°1 des points de consensus) est bien de contourner la saturation du réseau autour de Nantes et Rennes et donc de permettre une amélioration des dessertes assurées par les trains du quotidien.

SNCF Réseau rappelle, par ailleurs, que le nombre de trains du quotidien ou de train de liaison intervilles peut être limité par l'insuffisance de la capacité du réseau, mais qu'au sein de chaque Région, les choix en matière d'organisation des transports ferroviaires inter et péri urbains relèvent maintenant de l'exécutif Régional qui est l'Autorité Organisatrice des Transports.

Améliorer le confort et le service dans les trains

De nombreux participants à la concertation soulignent que, si une partie significative du temps de trajet en train peut être considérée comme du temps utile, il faut pour que cette utilité soit vraiment avérée que l'usager dispose dans le train, d'un confort suffisant et d'un certain nombre de services. Cette demande est exprimée très fortement par ceux qui utilisent le train dans le cadre de déplacements professionnels, mais aussi par les usagers plus épisodiques qui souhaitent pouvoir se distraire ou occuper leurs enfants pendant le voyage.

La demande s'articule d'abord sur la qualité de réception des communications téléphoniques, sur la possibilité d'accès aux communications digitales, et sur la possibilité d'alimentation électrique pour les smartphones tablettes et ordinateurs. Cette demande est unanime et concerne autant les passagers qui souhaitent travailler que ceux qui souhaitent se distraire dans le train.

La demande va au delà de ces équipements, beaucoup de participants soulignent la nécessité d'espaces différenciés dans les voitures des différents trains qu'ils utilisent. L'idéal serait que celui qui veut travailler en solitaire, ou lire, ou regarder un film puisse disposer d'un espace au calme ; que ceux qui souhaitent travailler en groupe puissent le faire sans perturber les autres passagers ; que les familles disposent d'espace adaptés aux enfants, etc. C'est donc une véritable reconfiguration des voitures qui est demandée.

A cette demande de plus en plus exprimée au fil des concertations, s'ajoute une demande d'amélioration de la signalisation et de l'information du public dans les gares ainsi qu'une demande d'amélioration du confort de ces mêmes gares et de l'amélioration de leur accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Face à ces revendications, SNCF Réseau souligne d'abord que l'aménagement des voitures est indépendant du réseau (le réseau c'est à dire les voies ferrées, est géré par SNCF Réseau, les trains et leurs déplacements sont gérés par SNCF Mobilités). Pour ce qui concerne les communications, des progrès sont en cours (le WiFi est mis à disposition dans certains TGV) même si certaines contraintes techniques restent à surmonter.

L'importance des pré et post acheminements

Parmi les préoccupations de participants, le problème des trajets du point de départ jusqu'à la gare et ensuite de la gare jusqu'au point d'arrivée, semble particulièrement présents. Il faut noter que l'on perçoit une différence entre les utilisateurs réguliers qui insistent, principalement, sur la desserte de la gare par les transports en commun (souvent considérée comme insuffisante), et sur l'accessibilité et la possibilité de stationnement pour les voitures. La demande des voyageurs plus occasionnels est plus orientée vers des services permettant de faciliter les pré et post acheminement. Certains vont jusqu'à demander une prise en charge complète, incluse dans le billet de train de ces acheminements.

Ce type de problème n'est évidemment pas du ressort de SNCF Réseau qui a cependant enregistré avec soin ces demandes pour les transmettre à SNCF Mobilités.

B- Les principales controverses

L'enjeu de la vitesse

Comme lors du débat public, la vitesse des trains est un sujet très controversé.

Il faut rappeler que la liaison entre Brest (ou Quimper) et Paris en moins de 3 heures est une revendication « historique », mais toujours actuelle, du Finistère. Les élus et les acteurs économiques du Finistère mais aussi beaucoup de simples utilisateurs du rail soulignent que mettre plus de deux heures pour relier Brest et Rennes alors que 1h25 suffit pour aller de Rennes à Paris est un handicap fort pour le département de la pointe Bretonne.

Ils rappellent également qu'aujourd'hui, Bordeaux, Strasbourg, Marseille sont plus près de Paris (en temps) que ne le sont Brest et Quimper. De plus, dans les prochaines années, d'autres villes, Toulouse par exemple, rejoindront les trois villes précitées. En conséquence les responsables économiques du Finistère soulignent que la lenteur des trains entre le Finistère et le reste du monde, pénalise non seulement la vie des Finistériens obligés de se déplacer, mais pénalise aussi, l'avenir économique de la pointe Bretonne en réduisant son attractivité.

Ils estiment donc, d'une part, que le projet doit être complété pour atteindre les objectifs de temps de parcours prévus dès l'origine du projet et, d'autre part, que le processus de réalisation doit être accéléré pour permettre des gains de temps de parcours bien avant 2040.

Mais face à cette position très explicite, d'autres voies s'élèvent pour souligner que le monde à changé, que cette obsession des temps de parcours est **archaïque**, que la vitesse ne doit plus être un critère de décision déterminant.

SNCF Réseau souligne que le réseau que l'on projette aujourd'hui sera le réseau des années 2035–2050 et que si rien n'est fait nous aurons toujours en 2050 le réseau conçu en 1850. Du point de vue du maître de l'ouvrage, c'est cette vision à long terme qu'il faut intégrer (en restant conscient de toutes les difficultés et incertitudes de l'exercice) pour appréhender le projet.

Améliorer les lignes existantes plutôt que créer des portions de lignes nouvelles

On perçoit très nettement au travers de cette concertation une certaine opposition à la création de portions de lignes nouvelles.

Cette opposition part du monde agricole puisque les lignes nouvelles se déploieraient principalement au détriment des terres agricoles. Mais cette opposition est aussi celle des associations environnementalistes et se développe aussi chez une fraction des participants à cette concertation qui considèrent que l'impact écologique des voies nouvelles serait trop important. Ce refus des portions de lignes nouvelles est aussi porté par certains élus des zones potentielles de passage des dites lignes.

Il y a incontestablement un consensus sur l'idée qu'il faut améliorer le réseau existant quitte à sortir, de temps en temps de son emprise actuelle, pour rectifier certaines courbes, mais ce consensus reste limité au réseau dans sa géométrie actuelle.

SNCF Réseau souligne que le réseau actuel a été dessiné il y a environ 150 ans et ce qui pose problème aujourd'hui, c'est précisément la géométrie de ce réseau. Si on ne retravaille pas cette géométrie, il est impossible d'améliorer les temps de parcours. Par ailleurs, dans certains secteurs (c'est le cas sur la portion entre Rennes et Redon qui suit assez étroitement la vallée de la Vilaine) il est impossible de rectifier les courbes. Enfin, l'apport des portions de lignes nouvelles ne concerne pas seulement les temps de parcours mais aussi la capacité des lignes et donc la fréquence des trains (voir point 1 des points de consensus).

Améliorer le réseau structurant ou redéployer les lignes secondaires

Nous avons entendu, c'est une constante des discussions autour du projet LNOBPL, la revendication forte d'une amélioration du réseau des lignes secondaires. Pour beaucoup de participants un grand projet ferroviaire ne peut se concevoir sans la prise en compte de l'ensemble du réseau des 5 départements.

En tête du palmarès des revendications on retrouve la ligne Brest-Quimper dont l'efficacité est jugée très insuffisante par de nombreux habitants du Finistère en dépit des importants travaux qui ont été réalisés ces dernières années. Mais la demande d'une remise en service de la liaison entre Auray et Saint Briec est aussi très présente de même que la demande d'une amélioration de la desserte de Saint Nazaire et d'une liaison Saint Nazaire Rennes.

En bref, toutes les liaisons dites secondaires sont considérées, par certains participants, comme insuffisantes et ils revendiquent des améliorations du réseau et du service proposé.

En réponse SNCF Réseau indique que le projet LNOBPL est un projet structurant qui ne concerne que les axes principaux. Mais le développement de ce projet n'est pas en contradiction avec la politique constante, menée en collaboration avec les régions

concernées, d'entretien et d'amélioration progressive du réseau dit secondaire. Par ailleurs, il ne faut pas oublier que ce réseau souffre des mêmes problèmes que le réseau principal, à savoir des tracés parfois très tortueux sur lesquels il est difficile de déployer un service performant. La ligne entre Brest et Quimper est l'exemple parfait de ces lignes anciennes conçues en « collant » au relief et qu'il est extrêmement difficile d'améliorer.

4) Le coût du projet comparé à son efficacité en terme de gain de temps

Pour beaucoup de participants au « Dialogue territorial » (en particulier, au sein du grand public) le coût du projet –plusieurs milliards d'Euro- est considérablement trop élevé par rapport au gain de temps -de l'ordre de 10 à 15 minutes sur chaque axe- qu'il permet. On retrouve l'argument de la moindre importance de la vitesse mais ici estimée par rapport au coût global du projet.

La réponse de SNCF Réseau s'organise autour des notions de durée de vie et d'utilisation du réseau. Les travaux qui pourraient être réalisés le seraient pour, au moins, une cinquantaine d'année, et chaque année ils bénéficieraient à des dizaines de millions de voyageurs. Le temps unitaire potentiellement gagné grâce au travaux doit donc être multiplié par ces dizaines de millions de voyageurs pendant des dizaines d'années, et cela relativise beaucoup les montants, a priori, considérable des travaux.

5) Nantes-Rennes par Redon ou par Chateaubriand

Cette controverse fait partie des controverses « historiques » autour de ce projet ; elle a cependant perdu de son acuité depuis l'abandon du projet d'aéroport de Notre Dame des Landes. Il reste cependant une discussion importante et pour l'instant non épuisée autour du rôle souhaitable pour ce qui reste de la ligne Rennes Nantes via Chateaubriand, actuellement partagée entre le train entre Chateaubriand et Rennes et le tram-train entre Nantes et Chateaubriand.

C- Des inquiétudes évidentes

La crainte que les investissements importants du projet se répercutent sur le prix des billets.

Le prix des billets de trains est ressenti comme élevé (trop ?) par de nombreux participants au « Dialogue territorial ». De plus le coût des investissements nécessaires pour réaliser le projet apparaissent comme considérables à beaucoup des participants. L'interrogation sur les éventuelles répercussions de ces investissements sur le prix des billets est donc prégnante.

La réponse de SNCF Réseau à ces inquiétudes est affirmative : il n'y a pas de lien entre les investissements sur le réseau et le prix des billets.

Les craintes sur le devenir des liaisons secondaires et péri urbaines

Les participants sont très attachés aux lignes secondaires et aux trains de dessertes péri urbaines. Globalement l'inquiétude d'une récession de ces dessertes dans le cadre du grand projet paraît assez prégnante et soutenue par des exemples passés concrets.

Face à cette inquiétude, SNCF Réseau souligne d'abord que la circulation des trains régionaux et péri urbains relève de la responsabilité des Régions. Par ailleurs le maître de l'ouvrage rappelle que la proposition de sections de lignes nouvelles découle aussi du besoin de faire coexister sur le réseau des trains de liaisons et des trains de desserte.

La place du fret dans le dispositif

De nombreux participants regrettent que le place du fret ne soient pas plus importante dans la région. Ils s'inquiètent donc de l'orientation très voyageurs du projet et souhaitent une place plus grande faite aux transports des marchandises.

SNCF Réseau souligne que si les motivations du projet s'appuient d'abord sur le trafic des voyageurs, le même réseau ferré supporte à la fois, les trafics voyageurs et fret. Les améliorations du réseau et en particulier l'augmentation de la capacité de ce réseau ne peuvent que faciliter le développement du trafic dédié au fret.

La question de la capacité des nœuds ferroviaire de Nantes et Rennes

Certains participants se sont inquiétés des difficultés potentielles liés à la capacité des nœuds ferroviaires de Nantes et Rennes à supporter une augmentation significative du nombre de train à accueillir.

Sncf Réseau indique que le problème des nœuds ferroviaires de Nantes et Rennes, est bien pris en compte par des études et des réalisations qui ne sont pas intégrés au projet LNOBPL mais se développent en lien avec les évolutions du projet. Et les études en cours, programment une augmentation significative de la capacité de ces deux nœuds ferroviaires importants.

Appréciation des garants sur le « dialogue territorial »

Ce « dialogue territorial » se situait dans un contexte très particulier de relance du processus de concertation et de relance des études préalables à la définition complète du projet LNOBPL. Il faut donc d'abord saluer l'audace du comité de pilotage qui a accepté de remettre sur la place publique un projet dont le contenu technique est encore très incertain. Par ailleurs 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.

Ce « Dialogue territorial » s'est entièrement déroulé dans une période de forte contrainte sanitaire qui n'a pas permis l'organisation de réunions. Tout le dispositif s'est donc développé grâce aux moyens de communication audiovisuels, y compris les ateliers citoyens. Si les échanges par vidéo fonctionnent bien avec certains publics, par exemple les élus (il permettent même une présence plus grande du fait de l'absence de déplacements), ils s'avèrent beaucoup moins fertiles dans le travail avec le grand public.

En particulier, le nécessaire fractionnement des groupes de travail des ateliers, le manque de spontanéité induit par la procédure (demander la parole, activer son micro, etc.), font que les interactions entre les participants sont très inférieures à ce qu'elles sont dans une salle. Par ailleurs la réduction de durée des réunions (limitées à deux heures pour garantir le maintien de l'attention des participants) impose un cadre temporel peu propice aux expressions libres.

Dans ce contexte, il nous semble que la production des ateliers citoyens a été partiellement altérée par les conditions (imposée par la pandémie) de réalisation de la concertation. Par ailleurs ; même si les comptes rendus des réunions et des ateliers ont bien été établis et mis à disposition, certains ont eu le sentiment d'une confidentialité des discussions et l'ont regretté (un « débat en catimini »). Nous pensons donc que la concertation aurait été plus riches en conditions normales, mais ni le maître de l'ouvrage ni les garants ne sont responsables du prolongement de la situation de pandémie.

Il faut cependant souligner que l'ensemble du « Dialogue territorial » a été, en dépit de ces difficultés, d'une très bonne tenue et d'une grande richesse argumentaire.

Les garants avaient dès le début du processus fortement insisté sur la nécessité de donner de la notoriété au projet. Sur ce plan, on peut considérer que le bilan est assez positif, la fréquentation du site du projet et l'ampleur des contributions constituent un **incontestable progrès** par rapport à la concertation antérieure. Cependant, on reste encore loin de la notoriété à laquelle il faudra arriver pour un projet de cette ampleur.

Si le projet est aujourd'hui mieux connu par les habitants des 5 départements, le contenu des débats a mis en évidence le chemin qui reste encore à parcourir pour que les usagers et les habitants s'approprient les contraintes spécifiques (techniques et économiques) du transport ferroviaire.

Préconisation des garants sur la suite de la concertation continue

A l'issu de la concertation complémentaire au débat public de 2015-2016 le garant avait formulé quelques recommandations. Après une mise en sommeil de trois ans, une reprise récente du projet et une phase de « Dialogue territorial », ces recommandations restent d'actualité.

Il nous paraît cependant nécessaire de les approfondir au vu des discussions qui ont eu lieu pendant le « Dialogue territorial ».

La connaissance du projet par les habitants des cinq départements a progressé mais reste incontestablement insuffisante. L'effort d'information du public doit donc se poursuivre de manière continue et obstinée. Concrètement, cet effort est entravé par l'avancée du projet par phases discontinues. Pour pallier cette difficulté nous préconisons la publication régulière d'un journal du projet diffusé de manière numérique qui permettra de maintenir le lien avec le public.

Pour assurer cette continuité de l'action d'information du public, il faut, par ailleurs, rechercher des thématiques susceptibles d'orienter l'intérêt du public vers le projet, même lorsque ce projet est en phase d'élaboration technique et qu'il n'y a donc aucune actualité du projet pour justifier la communication.

Pour arriver à ce résultat, nous proposons de fournir au public des données et des études sur des sujets qui concernent le projet, voire, le conditionnent indirectement. Parmi les sujets qui pourraient être privilégiés pour cette démarche on peut citer : les études démographiques globales ou locales (le webinaire proposé après le « Dialogue territorial » et faisant le point sur les évolution démographiques à l'échelle des régions constitue une bonne entrée en matière pour ce genre de démarche), des études de trafic (routier et ferroviaire) des études d'aménagement du territoire, des études d'environnement, des études prospectives (territoires, mobilité, moyen de transport), etc... Les moyens de communication actuels permettent d'envisager recueillir les remarques du public sur ces études de manière à les enrichir progressivement.

Par ailleurs, le « Dialogue territorial » a mis en évidence une certaine méconnaissance par le public des spécificités économiques et techniques du ferroviaire. Les garants qui avaient préalablement identifié ce problème, avaient préconisé la rédaction d'une série de fiches techniques très illustrées. Pour des raisons de disponibilité SNCF Réseau n'avait pas pris le temps de réaliser complètement ce panel de fiches techniques pour le « Dialogue territorial ».

Il faudra donc, très rapidement, remodeler et compléter le site Internet du projet en apportant des informations sur les principaux aspects techniques et économiques qui ne semblent pas connus par le grand public. Sur l'ensemble des contraintes économiques du ferroviaire, les régions qui, dans leur rôle d'Autorités Organisatrices des Transports sont fortement confrontées à ces problèmes, pourraient apporter beaucoup d'éléments et faire œuvre de pédagogie sur leurs propres actions.

De plus, le projet LNOBPL est un projet à long terme. Le premier public qu'il faut motiver est donc le public jeune. Des efforts ont été entrepris en ce sens mais ils restent encore embryonnaires. L'action vers le public jeunes doit impérativement être conçue et réalisée en indépendance par rapport aux phases d'avancement du projet (les calendriers des études

sont souvent très contraints et le plus souvent discordants par rapport aux phases de concertation sur le projet). Le thème qui nous paraît devoir être privilégié vis à vis du jeune public est celui de la réflexion prospective (modes de vie, territoires, mobilités, etc...).

Enfin, **à chaque étape décisive du projet** il faudra, bien évidemment, prévoir une large **information** et une **possibilité de participation et d'expression** du grand public.

