

Atelier Acteurs économiques Brest

9 novembre 2016

Compte-rendu

Introduction

Michel GOURTAY prononce un mot d'ouverture en qualité de Vice-président Economie de Brest Métropole et de participant au Comité de pilotage de LNOBPL. Il rappelle que ce projet est d'importance majeure pour la Bretagne. Un des objectifs clés est que Brest soit à 3h de Paris. Cela implique pour lui que Brest-Rennes ne dure qu'1h30 avec 2 arrêts intermédiaires. L'enjeu ferroviaire est stratégique pour Brest mais également pour toute la Bretagne. Il souhaite voir aboutir ce projet à un horizon raisonnable.

Luc ROUSSEL, Consultant en concertation, animateur de la réunion, remercie les participants pour leur présence et présente le cadre de la rencontre. Il s'agit d'un atelier de concertation dans le cadre du projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL), porté par SNCF Réseau. Le même format de rencontre est mis en place à Nantes et Rennes.

Tour de table

Luc ROUSSEL demande aux intervenants de se présenter :

- **Benoît FORMSTECHE**, chef de mission adjoint LNOBPL, SNCF Réseau
- **Arnaud GODART**, directeur du pôle design du réseau chez SNCF Réseau Pays de la Loire et chef de mission du projet LNOBPL.
- **Cédric LEVREL**, chargé des études techniques sur le projet LNOBPL chez SNCF Réseau

Chaque participant se présente lors d'un tour de table. Les présents à la réunion sont :

- **Michel GOURTAY**, Vice-président chargé de l'Economie à Brest Métropole
- **Stéphane BIDAMANT**, Président de l'Union des Entreprises-MEDEF 29
- **Yann DU FRETAY**, Secrétaire Général de l'Union des Entreprises-MEDEF 29
- **Anne-Véronique ROUDAUT**, Secrétaire Générale de l'Union Départementale CGT du Finistère
- **Pascal BLIVET**, Secrétaire Fédéral des Cheminots Bretagne - CGT
- **Jean-Luc PELTIER**, CESER de Bretagne
- **Yvette DUVAL**, Conseil de Développement du Pays de Brest et Club Développement Durable du Finistère
- **Maryse LARPENT**, Chargée de mission au Conseil de Développement du Pays de Brest
- **Eric STEPHAN**, Service Etudes de la CCIM de Brest
- **Morgane LE DU**, Chargée de mission à la CGPME Finistère
- **Marina BERGOT**, Chargée de développement à la CGPME Finistère
- **Françoise LE LANN**, Directrice d'Investir en Finistère
- **André JOURT**, Vice-Président Equipement de la CCIM de Brest

Présentation d'Alain RADUREAU, Garant de la concertation

Alain RADUREAU, garant, se présente et explique le rôle qu'il aura tout au long de cette concertation.

Il rappelle que SNCF Réseau a demandé à la Commission nationale de débat public (CNDP) la nomination d'un garant et qu'il a été nommé en février 2016 par cette même CNDP. Il rappelle qu'il était membre de la Commission particulière du débat public (CPDP) sur le projet LNOBPL.

Alain RADUREAU explique que le garant est avant tout un intermédiaire neutre entre le public et le maître d'ouvrage. Il rappelle notamment qu'il a signé un engagement de neutralité à l'égard du projet.

Il veille ainsi à s'assurer que :

- le public dispose d'une information sincère et complète sur le projet. Il insiste dans ce cadre sur la documentation qui sera remise à chacun et sur le site Internet qui compilera toute les informations nécessaires à la bonne compréhension du projet ;
- chacun puisse s'exprimer et que toutes les positions soient entendues et intégrées par le maître d'ouvrage. L'objectif est de favoriser des échanges argumentés afin d'aller plus loin dans l'analyse du projet ;
- les recommandations de la CNDP suite au débat public soient respectées par SNCF Réseau dans la concertation qui s'ouvre.

Alain RADUREAU précise que si le public de la concertation juge qu'un de ces points n'est pas respecté, chacun peut solliciter l'intervention du garant. Il ajoute que les moyens de le contacter sont précisés dans la charte de la concertation qui sera remise à chaque participant à l'issue de la réunion.

Suites du débat public et nouvelle étape de concertation

Retour sur le débat public

Benoît FORMSTECHE rappelle qu'un débat public s'est déroulé du 4 septembre 2014 au 3 janvier 2015. Plus de 2000 participants ont assisté aux réunions publiques lors cette première phase de concertation. Il met l'accent sur les 43 cahiers d'acteurs réalisés à cette occasion.

Il rappelle que la discussion était principalement fondée sur trois scénarios de modernisation du réseau. Ce projet a un budget prévisionnel compris entre 3 et 5,5 milliards d'euros, tandis que la nouvelle ligne grande vitesse entre le Mans et Rennes coûte 3,4 milliards d'euros. Parmi les objectifs

du projet, les principaux sont : la réduction des temps de parcours et permettre une circulation plus dense sur Nantes et Rennes. L'horizon temporel de mise en place du projet se situe à 2030 et plus.

Le débat public a permis de :

- confirmer l'opportunité du projet et ses grands objectifs,
- faire naître des demandes de scénarios alternatifs,
- exprimer le besoin de développer des solutions d'augmentation de la capacité du réseau,
- intégrer l'axe Brest-Quimper dans le projet,
- écarter les solutions d'aménagement ne desservant pas Lamballe et Redon.

Benoît FORMSTECHE cite les cinq objectifs du projet :

- améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne (Brest et Quimper à 3 heures de Paris) ;
- renforcer le réseau d'inter-villes et l'irrigation des territoires par un maillage de dessertes rapides et performantes ;
- rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée ;
- desservir l'aéroport du Grand Ouest pour toute son aire de chalandise ;
- dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret).

Alain RADUREAU rappelle les recommandations de la CNDP faites à l'issue du débat public :

- le projet était présenté comme un projet d'infrastructure alors que l'important est le service apporté aux territoires ;
- réfléchir plus globalement sur les futurs besoins en mobilité de la Bretagne ;
- bien veiller à justifier tous les choix techniques et le rejet de certaines hypothèses ;
- porter une attention particulière à la question des emprises foncières et des impacts environnementaux - il ajoute que cette dernière recommandation est un peu prématurée à ce stade de réflexion mais qu'elle devra accompagner toute la durée du projet.

La concertation complémentaire au débat public

Benoît FORMSTECHE explique l'étape du débat public et précise qu'une nouvelle phase de concertation dite complémentaire au débat public s'engage.

Il ressort du débat public que l'opportunité du projet a été confirmée mais aucun scénario préférentiel n'a fait l'unanimité, le projet reste donc à affiner. Par exemple, l'objectif des 3 heures entre Brest et Paris a été présenté mais sans que les besoins précis et les niveaux précis de performance soient réellement débattus. De plus, il a été difficile lors du débat public de mobiliser le public sur un territoire aussi vaste. Il existe donc aujourd'hui une volonté de mobiliser tous les types de publics dès cette étape très amont. Enfin, B. FORMSTECHE rappelle que SNCF Réseau et ses partenaires souhaitent poursuivre le dialogue avec les acteurs du territoire.

Les objectifs de la concertation

Benoît FORMSTECHE explique que la concertation actuelle poursuit plusieurs objectifs :

- faire connaître le projet LNOBPL sur l'ensemble du territoire.
- à partir des objectifs généraux du projet, approfondir la question des besoins de déplacements à long terme.

- faire s’exprimer tous les publics sur les fonctionnalités et les scénarios d’aménagements envisagés pour le projet afin de dégager un cahier de charges pour le maître d’ouvrage et ses partenaires.

La concertation dans la réalisation d’un grand projet

Benoît FORMSTECHE replace la concertation complémentaire au débat public dans le processus global de réalisation d’un projet de cette ampleur. Elle intervient suite aux études exploratoires et au débat public et avant les études préalables à l’enquête publique et l’enquête publique en tant que telle. Cette étape est cruciale car le projet n’est pas défini et il demeure des marges de manœuvre. Les discussions auront des conséquences directes sur les études préalables à l’enquête publique.

Le dispositif de concertation

Benoît FORMSTECHE détaille le dispositif de concertation qui est mis en place entre octobre 2016 et février 2017. Avec les partenaires, le choix a été fait de construire un dispositif complémentaire en deux points.

Il s’appuie sur un dispositif en ligne intégrant notamment un forum, un simulateur de scénarios, et une enquête sur un panel de citoyens en ligne. Ces éléments sont librement accessibles par l’ensemble du grand public.

S’ajoute à ce dispositif numérique, une dimension plus participative au travers d’ateliers citoyens, associations, acteurs économiques et élus du territoire. En complément, des actions spécifiques envers les jeunes publics sont mises en œuvre. Il s’agit d’un dispositif qui vise à toucher de nouvelles cibles afin que remontent des besoins prioritaire qu’il faudra traduire en fonctionnalités pour le projet. L’objet des ateliers est le même dans les cinq types d’ateliers, cela permet d’étudier les différences selon les typologies d’acteurs. Par exemple, les liaisons entre Rennes-Brest et Rennes-Nantes sont évoquées dans chaque atelier mais les acteurs y trouvent des intérêts différents.

Benoît FORMSTECHE détaille le planning du dispositif de concertation et les liens entre les différents ateliers. Le dispositif permettra à terme de rédiger un bilan de la concertation en début 2017 pour recenser les différentes visions du territoire. Il ajoute que tout ce dispositif est encadré par une charte de la concertation.

> **Pascal BLIVET, Secrétaire Fédéral des Cheminots Bretagne - CGT**, remarque que dans le cadre de ce dispositif de concertation, une des quatre recommandations de la CNDP est de penser en termes de service et non d’infrastructures. Il s’étonne que SNCF Mobilités ne soit pas partie-prenante du projet alors qu’il s’agit du transporteur ferroviaire principal.

Benoît FORMSTECHE répond que la vision de l’offre régionale de transport est portée par les régions en tant qu’autorités organisatrices des transports. SNCF Réseau en tant que maître d’ouvrage porte également la vision du Groupe public ferroviaire dans son ensemble en collectant l’information en interne. Il rappelle que la phase actuelle est celle d’expression des besoins, l’adaptation des grilles horaires et tarifaires TGV au trafic se fera à un horizon 2030.

Arnaud GODART répond que la réforme contribue à ce que SNCF Mobilités soit intégrée aux réflexions. Il précise que l’opérateur majoritaire doit pouvoir témoigner de son expérience commerciale mais qu’en 2030 le paysage concurrentiel sera vraisemblablement différent.

> **Yvette DUVAL, Conseil de Développement de Brest**, se demande pourquoi avoir attendu la desserte grande vitesse jusqu'à Rennes pour commencer la concertation. Le débat public s'est terminé en janvier 2015, l'année 2017 se rapproche et cela semble encore long en concertation.

Benoît FORMSTECHE répond que la mise en service de la LGV entraîne une refonte du service ferroviaire global ce qui constitue la nouvelle base de discussion. LNOBPL est l'étape d'après, c'est pourquoi l'horizon de réalisation est 2030. C'est le temps long de définition puis de construction de ces grands projets. Il dresse un parallèle pour avec la LGV Le Mans-Rennes pour dire que l'étape de concertation comparable à celle qui a lieu aujourd'hui pour LNOBPL a eu lieu au début des années 2000 pour ce projet.

> **Yann DU FRETAY, Union des Entreprises-MEDEF**, rappelle qu'il s'est passé 20 ans entre 1995 et 2015 pour que le TGV atteigne Rennes. Ce projet n'aura servi à rien car le TGV est loin d'arriver en Finistère. Il y a des scénarios qui prennent en compte Rennes, Vannes, Nantes mais pas le Finistère.

Benoît FORMSTECHE répond qu'il ne partage pas l'idée que le TGV n'arrivera pas en Finistère. Il y aura un gain de temps d'une quarantaine minutes pour tous les TGV finistériens dès 2017 car ils bénéficient du temps gagné entre Paris et Rennes. Le meilleur TGV du vendredi fera 3h13, tous les jours un TGV mettra 3h25 le matin et le soir. Par rapport à une situation actuelle qui est de 4h30 ou 4h05 au meilleur des cas. On peut noter un saut de performance dès 2017 même si cela reste peut-être insuffisant.

Benoît FORMSTECHE précise que le processus de concertation vise à associer tous les acteurs afin d'éclairer la décision qui sera prise par SNCF Réseau et ses partenaires en Comité de pilotage (COPIL).

Le projet présenté en concertation

Benoît FORMSTECHE conclue ce premier temps d'échange en présentant le cadre du projet LNOBPL, tel qu'il est aujourd'hui présenté en concertation.

Les partenaires du projet

SNCF Réseau (ex. Réseau ferré de France) est le maître d'ouvrage du projet. Les différents partenaires du projet sont :

- l'Etat,
- les régions Bretagne et Pays de la Loire,
- les quatre départements bretons et la Loire-Atlantique,
- les métropoles de Brest, Nantes et Rennes.

Les grandes lignes du projet

Benoît FORMSTECHE rappelle les grandes lignes du projet à connaître sur le projet LNOBPL :

- Le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL) vise à proposer des réponses aux nouveaux besoins de mobilités à l'horizon 2030 et au-delà. C'est un projet d'amélioration du service ferroviaire et de la desserte du territoire. L'amélioration la plus simple du réseau a été réalisée, donc LNOBPL est « l'étape d'après ».
- Il s'inscrit dans la continuité de la LGV Bretagne – Pays de la Loire qui sera mise en service en juillet 2017 et la modernisation du réseau ferroviaire engagée. De nombreux investissements ont été effectués pour moderniser le réseau breton.
- Pour améliorer le service ferroviaire, il propose des aménagements du réseau ferroviaire principal à l'ouest de Nantes et de Rennes et entre les capitales régionales.

- Il concerne les régions Bretagne et Pays de la Loire, et plus particulièrement le département de Loire Atlantique.

Le périmètre du projet

Benoît FORMSTECHE revient sur le périmètre du projet qui couvre près de 700 km de voies ferrées. Il ajoute qu'il ne s'agit pas d'une logique de LGV de bout en bout. Il s'agit bien d'une amélioration du réseau existant qui peut comporter des morceaux de lignes nouvelles. L'intérêt se porte tant sur la fréquence, que la vitesse que la capacité des trains utilisant le réseau breton.

Les solutions techniques

Benoît FORMSTECHE présente les quatre solutions techniques qui doivent permettre aujourd'hui de concevoir le projet LNOBPL et d'aménager les six secteurs de réflexions :

- l'aménagement qui consiste à rectifier le tracé existant pour augmenter les vitesses. En restant à proximité du réseau existant mais en sortant des emprises.
- la modernisation qui consiste à électrifier la ligne et adapter la signalisation, cette solution concerne spécifiquement l'axe Brest / Quimper qui est le seul axe du périmètre qui n'est pas électrifié.
- la ligne nouvelle : cela ne concernerait que de petites sections dans ce projet.
- la capacité qui consiste à augmenter le nombre de voies dans le but de pouvoir faire circuler plus de trains sur le réseau.

Le simulateur qui fait partie intégrante du dispositif de concertation, permettra de mettre en œuvre ces différentes solutions techniques en fonction des besoins qui auront émergés lors de la concertation complémentaire. Certains secteurs ne sont pas traités lors du projet car il n'y pas réellement d'aménagements complémentaires à effectuer.

> **Jean-Luc PELTIER, CESER de Bretagne**, indique que le CESER avait évoqué dans son cahier d'acteurs lors du débat public la relation Rennes-Nantes par Châteaubriant. Il a l'impression que cela est exclu des secteurs d'intervention présentés. Il y avait plusieurs hypothèses pour chaque scénario. Il aimerait savoir quelle est la situation à l'heure actuelle.

Alain RADUREAU répond qu'à la demande de certains d'intervenants, la CNDP avait financé une expertise complémentaire pour une liaison Nantes-Rennes par Châteaubriant. Cette expertise complémentaire a été débattue en débat public et le verbatim est en ligne sur le site du débat public.

Benoît FORMSTECHE rappelle que les expertises complémentaires avaient conclu qu'avec des investissements lourds, le trajet via Châteaubriant pouvait avoir les mêmes performances que l'axe via Redon. Mais cette solution n'apportait pas d'amélioration pour la liaison Rennes-Bretagne Sud, donc cela ne permettait pas de répondre à tous les objectifs du projet. L'avantage de Rennes-Redon est de répondre à un double objectif avec un seul investissement. Le projet LNOBPL est centré sur le réseau principal mais il ne faut pas oublier l'ensemble des actions ferroviaires menées sur le périmètre sans appartenir au périmètre strict du projet.

Arnaud GODART complète en disant que les projets ferroviaires ne se résument pas à LNOBPL. Le Contrat Plan Etat Région Bretagne inclue la ligne Rennes-Châteaubriant, cela se fait dans une logique complémentaire à LNOBPL en améliorant les trains du quotidien. Il ne faut pas opposer ces deux projets qui n'ont pas simplement pas les mêmes fonctions.

> **Stéphane BIDAMANT, Union des Entreprises-MEDEF Finistère**, a l'impression que les concertations se suivent, alors que le gain de minute a déjà été évoqué. Il interroge le maître d'ouvrage sur la possibilité de mettre les minutes gagnées pour chacun des secteurs et demande si l'on peut gagner 25 minutes sur les 4 secteurs Nord.

Benoît FORMSTECHE répond que le simulateur répondra à ces questions.

Cédric LEVREL ajoute que les scénarios présentés lors du débat public ont été désagrégés pour être présentés sous forme d'éléments particuliers. Pour avoir une performance maximale sur le secteur nord, il faudrait : une ligne nouvelle Rennes-Lamballe, traiter une courbe à l'est de Morlaix pour gagner 3 minutes et une ligne nouvelle entre Morlaix-Brest. Le temps maximal gagné serait de 23-24 minutes si l'on sélectionne tous les éléments. Si l'ambition est un gain de 25 minutes, alors tout est possible mais les besoins doivent être avérés. Il faudra ensuite mettre ces besoins en regard avec les coûts et la performance mais aussi prendre en compte les dimensions sociales et économiques.

Le service ferroviaire 2017/2018

Benoît FORMSTECHE évoque le contexte ferroviaire qui sera la solution de référence pour penser le projet LNOBPL, à savoir :

- la LGV BPL sera réalisée et mise en service, Rennes sera à 1h25 de Paris en 2017
- le nouveau service ferroviaire de 2016 est mis en place dans le cadre de la LGV BPL : horaires, organisation des trains, cadencement, etc. Les hubs de l'Ouest sont Rennes et Nantes.
- la majorité des réponses ferroviaires dites « légères » sur le réseau principal seront réalisées.

Temps d'échange avec la salle

> **Pascal BLIVET, Secrétaire Fédéral des Cheminots Bretagne – CGT** se réjouit que soit évoquée la réalisation d'une ligne nouvelle intra-régionale. Il rappelle en partie le cahier d'acteurs n°28 émis par la CGT lors du débat public. Il faut prendre en compte un triptyque social, économique et environnemental et non seulement les temps de parcours. L'angle du service public ferroviaire ne doit pas non plus être oublié. Un TGV rapide entre les grandes métropoles revient à éluder les gares intermédiaires, or il y a de grandes attentes au niveau des villes moyennes. Le TGV a actuellement une fonction de TER en intra-Bretagne ce qui limite son utilité. De plus, l'infrastructure existante comprend une petite dizaine de lignes en antenne qui structurent un maillage territorial. Cela doit permettre d'assurer un service public quotidien.

Il prête attention à l'endettement du système ferroviaire qui devait être résolu par la loi du 4 août 2014, mais le Premier Ministre a finalement exprimé le fait que la dette ne serait pas reprise. Une directive européenne impose aux Etats de reprendre la dette cela n'a pas été fait en France. SNCF Réseau a 40 milliards d'euros de dette, la SNCF plus de 10 milliards ce qui limite la capacité d'investissement.

Il s'interroge aussi sur la question de la réhabilitation des lignes secondaires et des Trains d'Equilibre du Territoire (TET) qui permettent de rejoindre le Sud-Ouest en passant par Nantes et en évitant Paris.

Il termine en ajoutant que la population bretonne n'a pas suffisamment participé au débat, mais que cela peut peut-être s'expliquer car la population rurale pense que c'est un problème de métropole et que les bénéfices ne seront pas redistribués sur l'ensemble du territoire breton.

Arnaud GODART répond que le but de la concertation est d'avoir une réflexion avec le plus d'ouverture possible. Cela n'exclue pas les options menées de manière complémentaire au niveau national et régional. Les contraintes financières sont un des éléments à prendre en compte. La priorité est la modernisation dès maintenant sur le réseau le plus circulé afin que le plus grand nombre en bénéficie. SNCF Réseau travaille à la régénération et la maintenance du réseau actuel en fonds propres sur les lignes structurantes et avec les collectivités sur les lignes à antenne. Il souhaite favoriser le débat en partant des besoins de transport pour définir le mode de transport le plus pertinent. Arnaud Godard souligne par ailleurs qu'il semble nécessaire de s'interroger sur certaines lignes pour savoir si le mode ferroviaire, qui est un transport de masse, est toujours le plus pertinent.

> **Luc ROUSSEL** demande en quoi LNOBPL aura un impact positif sur les lignes en antenne.

Benoît FORMSTECHE explique que lorsque l'on améliore déjà Rennes-Paris, on améliore Lannion-Paris. Les lignes en antenne sont les affluents du réseau principal. Faire gagner du temps ou de la capacité sur les lignes principales bénéficie en correspondance aux lignes secondaires.

Il ajoute que le projet traite le réseau principal mais SNCF Réseau prend en note les mesures d'accompagnement pour améliorer le rayonnement du projet. Les partenaires représentent toute la sphère publique d'offres de transport. Brest-Quimper fait désormais partie de la réflexion car ces problématiques peuvent être mutualisés avec d'autres enjeux du projet. A l'heure actuelle, il ne s'agit pas d'effectuer dès maintenant des arbitrages mais bien étudier le champ des solutions possibles et de voir en quoi ces solutions répondent à des besoins réels.

> **Yvette DUVAL, Conseil de Développement du Pays de Brest et Club Développement Durable** du Finistère, témoigne de l'expérience du tarif unique à 2€ dans tous les cars finistériens. Sur certaines lignes, la fréquentation très nettement supérieure a permis de les rentabiliser. Les Finistériens ont l'impression de rembourser le déficit de la SNCF car plus on va loin, plus le billet coûte cher. Il y a un potentiel de Finistériens qui prendraient le train s'il y avait un allègement du coût. Aller à Paris pour une famille coûte très cher car le ticket est aux alentours de 80€. Il revient aujourd'hui moins cher de partir de Paris vers le Sud. Les autocaristes pratiquaient des tarifs plus élevés et c'est la baisse qui a créé une opportunité. Le Conseil Départemental a provisionné une somme pour combler leurs déficits les premières années, or ça a fonctionné en termes de fréquentation et le fond n'a pas été utilisé. Il existe un sentiment de double peine des habitants du Finistère : en temps et en argent.

> **Françoise LE LANN, Investir en Finistère**, revient sur le service public ferroviaire et la rentabilité des projets. Ce sont des concepts en opposition avec le territoire finistérien car ce n'est pas un territoire passant. Mais ce n'est pas satisfaisant pour autant car les travaux ne peuvent être limités à l'est de la région. Elle demande à M. LEVREL d'évoquer les gains de temps possibles en Sud Bretagne.

Cédric LEVREL donne un ordre d'idée en citant le ratio souvent retenu de 100 millions d'euros la minute. Sur la branche sud, le scénario maximum permet un gain de 11 minutes entre Rennes et Redon ce qui bénéficierait à Rennes-Nantes et Rennes-Quimper. Il est possible de créer une ligne nouvelle entre Lorient et Quimper pour gagner environ 10 minutes. Il rappelle que l'électrification de Brest-Quimper permettrait de faire circuler deux trains par heure par sens entre les deux principales villes du Finistère. De 10 à 15 minutes peuvent encore être gagnées, si on opte pour un tracé moins

sinueux. Il y a 150 ans, on a contourné les difficultés, donc le changement du tracé consiste désormais à les aborder frontalement.

> **Françoise LE LANN, Investir en Finistère**, complète en revenant sur l'hypothèse d'une gare nouvelle près de l'aéroport de Brest.

Cédric LEVREL répond que c'est une hypothèse utilisée dans le cas d'une ligne nouvelle Morlaix-Brest mais son insertion est difficile sur le territoire.

> **Pascal BLIVET, Secrétaire Fédéral des Cheminots Bretagne – CGT**, rappelle que son syndicat souhaite la complémentarité des modes de transport. La CGT avait fait la proposition de l'Unipass qui était le précurseur de Korriogo. Il ne souhaite pas une concurrence des modes de transport. La question se pose en termes de financement notamment le coût de l'infrastructure. Les autocaristes ne paient pas l'infrastructure qu'ils utilisent alors que la route a un coût social et économique. Dans le cas, des « cars Macron » les emplacements ont été payés par les municipalités. Le déficit du système ferroviaire vient selon lui de l'Etat qui a imposé à la SNCF de réaliser une ligne nouvelle vers le Sud-Est sans la rembourser. Le projet doit être mené sous l'angle voyageur et fret. Le réseau breton est plus utilisé par le voyageur du fait de la réduction de la contribution du fret. Il note que la part modale du fret s'est effondrée depuis l'ouverture à la concurrence. Dans le cadre de la libéralisation du transport voyageur, les concurrents n'iront pas sur les lignes de service public mais uniquement celles rentables. La population souhaite une plus forte présence de l'Etat et des lignes secondaires, il faut bien veiller à porter ces idées dans le débat. Il rappelle que la CGT exclue tout recours aux partenariats publics-privés.

> **André JOURT, Vice-président de la CCI de Brest**, se dit interpellé. SNCF Réseau présente le champ des possibles, mais il a l'impression que c'est pour mieux faire « *avalier une pilule* ». Le projet est au mieux prévu à 30 ans. Le train le plus rapide du vendredi soir est à 3h13, or il n'y en a qu'un. La moyenne se situe autour de 3h33 ou 3h47. La meilleure situation à 30 ans serait d'être à 3h10. Son sentiment est que Rennes-Brest ne sera pas à 1h30 avant longtemps, alors que Rennes et Nantes se rapprochent.

Benoît FORMSTECHEr rappelle que le projet se situe à un horizon 2030 et donc dans une perspective d'une quinzaine d'années. Cette étape complémentaire au débat est selon lui cruciale dans la vie du projet. En effet, le champ des possibles est aujourd'hui présenté à la concertation afin que le comité de pilotage puisse savoir ce que les acteurs souhaitent. S'il s'agit de gagner 20 ou 25 minutes sur tel axe, il faut ensuite décider à quel endroit. Une fois la décision prise par le COPIL, le cadre du projet dans ses composantes de performance n'évoluera qu'à la marge, car les fonctionnalités seront arrêtées. Ainsi, la prochaine phase de concertation visera à poser des questions très précises et plutôt sous l'angle technique et de l'insertion territoriale : faut-il passer au-dessus de Landernau, quelle insertion environnementale et agricole. C'est bien maintenant qu'il est proposé de définir l'objet LNOBPL pour la suite.

Arnaud GODART répond qu'en aucune manière, l'équipe SNCF RÉSEAU ne vient faire « *passer une pilule* ». SNCF Réseau viens étudier et présenter la rentabilité, les impacts environnementaux, les impacts sociaux et économiques des solutions envisageables en regard des besoins exprimés par les différents acteurs. Lorsqu'est évoqué Brest-Rennes en 1h30, il faut se demander : quelle desserte, quels horaires, combien de fois par jour. Il faut réussir à dépasser cette expression globale de Brest à trois heures de Paris pour l'examiner en détail.

> **Yvette DUVAL, Conseil de Développement du Pays de Brest et Club Développement Durable du Finistère**, réagit à propos de l'aménagement du territoire. Les plus éloignés n'ont pas à payer plus chers que ceux à proximité. Dans le cas des cars départementaux, l'utilisateur ne paie pas plus cher s'il est éloigné comme ceux de la Pointe-du-Raz. Elle trouve incompréhensible que les Finistériens paient plus cher. Elle est sûre qu'il existe un grand potentiel de voyageurs pour le train si les prix baissent.

> **Maryse LARPENT, Chargée de mission au Conseil de Développement du Pays de Brest**, craint depuis longtemps qu'à force d'avoir un réseau qui se détériore et une qualité de service moins bonne, le nombre de passagers diminue. Les membres de la Commission se posaient la question de la rentabilité sur ces trajets devenant moins compétitifs. Les vols low-cost coûtent moins chers que le train pour un temps plus court. L'inquiétude de la société civile est grandissante à ce sujet.

Arnaud GODART répond que les liaisons Rennes-Brest et Rennes-Quimper ont fait l'objet d'une rénovation au maximum de ce qui peut se faire dans les emprises. Cela a permis de remettre en état ces deux liaisons pour sécuriser et réduire les temps de parcours. Il y a une vraie mobilisation sur le réseau breton principal et secondaire.

Benoît FORMSTECHE revient sur la tarification. Selon lui, parler de tarification à l'horizon 2030 est très difficile. Il rappelle que le TGV a une tarification libre même si encadrée par l'Etat pour la définition des pleins tarifs. L'opérateur a la politique tarifaire qu'il souhaite pour se positionner face au marché. Il peut pratiquer des prix très bas de façon temporaire. Il est compliqué de savoir le tarif qui sera pratiqué en 2030, par contre on peut s'interroger sur le prix maximum qu'un consommateur pourra supporter et comment le système ferroviaire peut répondre à ça, cela peut faire partie de mesures d'accompagnement à traiter dans cette phase de concertation.

> **Yann DU FRETAY, Secrétaire Général de l'Union des Entreprises-MEDEF 29**, souhaite que soient expliquées les différences tarifaires selon le service ferroviaire.

Benoît FORMSTECHE explique que les prix du billet permettent de couvrir les coûts du TGV. Il précise que seuls les coûts de fonctionnement sont pris en compte et non l'infrastructure. Les infrastructures sont financées par de l'argent public, dans le cas de la ligne Le Mans-Rennes la répartition est de 40% SNCF Réseau et de 60% par les collectivités.

Arnaud GODART rappelle que la plupart des transports publics collectifs sont largement subventionnés.

Michel GOURTAY, Vice-président Economie de Brest Métropole, rappelle qu'il est important que le débat soit rouvert lors de cette étape de concertation complémentaire. Cette situation est préférable à une situation fermée comme cela aurait pu être le cas. Il faut relativiser ces investissements considérables car ils se placent dans un contexte séculaire. Brest Métropole avait, avec quelques instances représentatives du département et quelques agglomérations, soutenu un scénario bleu aménagé car la liaison principale reste celle avec Paris. Brest-Quimper n'est pas du même ordre stratégique que Brest-Paris, il ne faut pas diluer sa réflexion. Paris-Bordeaux sera à 2h dans quelques temps pour la même distance que Brest. Il faut veiller à ce que Brest soit à armes égales avec les autres métropoles.

Partage d'une connaissance commune

Le territoire du projet

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

De nombreux modèles montrent le lien entre croissance économique et le renforcement des déplacements. Une des spécificités du territoire breton est son fort maillage de villes moyennes.

Les mobilités sur le territoire

Cédric LEVREL souligne que 73% des déplacements de moins de 80 kilomètres sont faits en voiture et qu'en moyenne chaque individu se déplace 3,4 fois par jour. Chaque personne effectue 6,2 voyages par an supérieurs à 80 kilomètres. Sur les longs trajets, la voiture représente toujours 77% des déplacements.

Cédric LEVREL donne des précisions sur les origines des voyages de plus de 80 km en lien avec le territoire du projet : 38 000 voyages par jour se font au sein du territoire du projet, 25 000 se font depuis le territoire du projet vers l'extérieur et 35 000 voyages se font depuis l'extérieur vers l'intérieur du territoire du projet. En Bretagne, l'augmentation des flux de transit est moins importante que pour le reste de la France. Même si d'ici 2030, les flux routiers vont augmenter de plus de 25% sur le réseau breton.

Cédric LEVREL fait un zoom sur la circulation ferroviaire pour comprendre les trajets et les mobilités fréquentes sur la zone du projet. Pour ce qui est de l'utilisation du train, on observe un renforcement sur les trajets bretons. La carte de fréquentation ferroviaire projetée permet de mesurer les charges en sorties de gares et ainsi d'étudier les évolutions du nombre de passagers sur un trajet comme Rennes-Brest. L'apport de la nouvelle LGV va doubler le nombre d'usagers du ferroviaire en sortie de gare de Rennes. Cette donnée ne tient pas compte du projet LNOBPL, les projections sont faites toutes choses égales par ailleurs.

Les spécificités du transport ferroviaire

Cédric LEVREL rappelle que le transport ferroviaire est un mode de transport de masse, privilégié pour les axes accueillants des flux importants (par exemple un TGV en rame double accueille 1 200 voyageurs au maximum). C'est un moyen de transport performant car il permet d'avoir un accès de centre à centre. Il rappelle que tous les aménagements et la maintenance sont très coûteux. Toute modification substantielle prendra une quinzaine d'années du fait des rigidités intrinsèques au système ferroviaire.

Cédric LEVREL présente un graphique afin d'expliquer le phénomène de saturation du réseau et la difficulté que représente l'augmentation de la capacité.

Cédric LEVREL revient sur la question des subventions publiques. Il explique notamment que faire circuler un TER sur 100 km coûte environ 2 000 € à l'entreprise soit 28 € en moyenne par voyageur. Un TER rempli à 70% n'a pas besoin de subventions pour fonctionner.

Dans le secteur TGV, le prix du billet permet de financer le service à 100 %. Tandis que dans le cas des trains de proximité, l'Etat ou les collectivités locales font la balance pour pallier le manque à gagner. La subvention publique est donc nécessaire pour proposer un prix du billet attractif sur les trajets régionaux.

Temps d'échange avec la salle

> **Marina BERGOT, Chargé de développement à la CGPME Finistère**, trouve dommage que le covoiturage ne soit pas abordé dans les mobilités longues distances.

Cédric LEVREL répond que des études à l'échelle nationale démontrent que si ces modes collaboratifs se développent, cela n'a pas un impact marginal sur la part de marché du ferroviaire. Cela détourne de nombreux voyageurs mais cela ne représente que quelques points en moins sur le volume à considérer.

> **Jean-Luc PELTIER, CESER**, souhaite savoir si les variations du coût de l'énergie ont été prises en compte.

Cédric LEVREL répond que les prospectives prennent en compte l'inconnu du prix de baril de pétrole. Benoît FORMSTECHE compléte en disant que la matière de l'étude est très normée et alignée sur les hypothèses hautes et basses de l'Etat (prix du baril de pétrole compris entre 100 et 400 \$).

> **Pascal BLIVET, Secrétaire Fédéral des Cheminots Bretagne – CGT**, est d'accord avec les perspectives exposées. Il tient à rappeler que l'accessibilité est au cœur de la stratégie de la CGT. Il souhaite améliorer l'axe Brest-Quimper et dépasser ce qui est en cours.

Il fait plusieurs propositions : une potentielle desserte Saint-Brieuc-Lorient ; l'amélioration de la desserte Rennes-Nantes sans exclure Châteaubriant ; l'entrée dans Nantes par l'ouest et l'ouverture de la réflexion sur un passage via l'île de Nantes. Une réflexion prioritaire doit être menée selon lui sur le nœud ferroviaire de Rennes avec la création d'un contournement nord pour faire le lien avec Le Mans et Saint-Malo. Cela ouvrirait des possibilités élargies vers Caen et Fougères. Tout cela dans un contexte où les partenariats publics-privés sont strictement exclus.

Cédric LEVREL répond que Brest-Quimper est bien intégré au projet. L'hypothèse par Châteaubriant pourra être abordée dans l'atelier suivant. Pour cette session 2, Cédric LEVREL ajoute qu'il serait intéressant de partir des besoins pour aboutir aux solutions. La solution n'est pas une fin en soi, et ne peut précéder le besoin.

> **André JOURT, Vice-président de la CCI**, souhaite revenir sur la carte en anamorphose. Brest serait au même niveau que Bordeaux, or ce n'est pas le cas car Bordeaux sera à 2h tandis que Brest est encore à plus de 3h30. Quimper et Brest sont trop proches de Rennes.

Cédric LEVREL répond que la carte en anamorphose est assez difficile à lire car elle est transformée en fonction de l'échelle des territoires.

> **André JOURT, Vice-président de la CCI**, dit que la carte des flux projetés montre qu'il y a autant de passagers entre Rennes-Brest et Rennes-Quimper qu'entre Rennes-Nantes. Selon lui, le choix politique est clairement en train de rapprocher Rennes de Nantes plutôt que Rennes de Brest.

Cédric LEVREL complète en disant le ferroviaire ne capte que 5% des voyageurs quotidiens entre Nantes et Rennes, ce qui est un taux très faible.

Benoît FORMSTECHECER précise bien que la largeur des traits entre Rennes et le Finistère comprend les voyageurs TGV venant d'autres origines. Les 8 000 voyageurs entre Nantes et Rennes sont uniquement des usagers TER.

Cédric LEVREL complète en disant qu'un réseau efficace fait nettement fluctuer les voyageurs sur le réseau. Le simulateur permettra d'effectuer ces scénarios.

> **Yvette DUVAL, Conseil de Développement du Pays de Brest et Club Développement Durable du Finistère**, revient sur le covoiturage en rappelant que la quatre voies de Brest à Morlaix est jalonnée d'aires de covoiturage. C'est selon elle révélateur du tempérament finistérien de coopérer et de partager.

Benoît FORMSTECHECER répond que le covoiturage se développe notamment sur trajets très précis entre domicile et travail, là où le ferroviaire est absent. On ne peut comparer que le covoiturage de longue distance avec le service ferroviaire. Les prévisions existantes montrent qu'il y aura une augmentation des voyageurs ferroviaires longue distance et qu'en proportion les covoitureurs représenteront un volume relativement faible.

Yvette DUVAL dit qu'il ne faut pas négliger le co-voiturage sur les trajets Rennes-Saint-Brieuc et Rennes-Brest et les impacts sur le transport ferroviaire.

> **Françoise LE LANN, Investir en Finistère**, pense que le covoiturage est aussi dû à un manque de service ferroviaire. S'il y a une forte utilisation du train entre Landernau-Brest, cela est dû à un bon cadencement sur une ligne efficace et rapide. C'est pourquoi Brest-Quimper doit être mis à ce niveau là. Elle ne souhaite pas prioriser, et veut traiter le Finistère dans ses liaisons nationales, régionales et intra-régionales. Sur le plan ferroviaire, le trajet Brest-Nantes reste peu envisageable. L'INSEE dit que 95% des Finistériens utilisent leur voiture pour aller au travail, cette situation s'explique aussi par un déficit de solutions. Ils seraient contents d'utiliser le train si cela leur permet de se rendre au travail, ou aux loisirs avec un service adapté. La thématique étudiante a peu été évoquée, mais les relations universitaires entre les trois pôles concentrent également beaucoup d'attentes.

> **Jean-Luc PELTIER, CESER**, souhaite savoir si les effets de report modal ont été imaginés pour limiter l'augmentation du flux routier. Il se demande s'il y a un projet bis sans l'aménagement aéroportuaire à Notre-Dame-des-Landes. Enfin, il s'interroge à propos de l'accessibilité des gares, par exemple le covoiturage peut représenter une solution pour se rendre à la gare la plus proche.

Cédric LEVREL répond que le report modal n'est pas seulement une question de temps mais aussi une question économique via le renforcement d'attractivité des pôles. Concernant l'accessibilité des gares, cela fait partie des mesures d'accompagnement pour favoriser la réussite du projet LNOBPL qui peuvent faire partie des échanges de cette concertation. SNCF Réseau vise à renforcer les pôles d'échange multimodaux pour effectuer un rabattement territorial. Les gains offerts sur le réseau principal ne doivent pas générer de la congestion à cause du rabattement routier.

Arnaud GODART résume en disant que le mode partenarial est clé sur ces grands projets. Cela doit permettre d'anticiper ces futures évolutions et non de les subir. Concernant le projet d'aéroport du Grand Ouest, cela fait partie des 5 objectifs du projet. Pendant le débat public des experts indépendants avaient été missionnés par la CNDP pour étudier le projet sans l'aéroport. Cela a permis d'identifier des leviers de rentabilité du projet, et on remarque que l'aéroport attire des flux et améliore la rentabilité de la ligne Nantes-Rennes.

Cadre de la prochaine séance

L'essentiel de la séance sera consacré au travail des participants sur l'expression de besoins en matière de déplacements et à la traduction de ces besoins en fonctionnalités concrètes pour le projet LNOBPL. Il indique que le simulateur de scénarios sera également présenté au cours de cette séance.

Il conclue en présentant un certain nombre de questions sur lesquelles les participants peuvent d'ores et déjà s'interroger :

- Quels sont les besoins prioritaires de déplacements pour le territoire en 2030 et au-delà ?
- Quelle accessibilité pour les différents territoires ?
- Quel niveau de service vous semble nécessaire sur les différents secteurs : nombre de trains, dessertes prioritaires, temps de parcours adaptés, fréquences, horaires, etc.
- Quelles liaisons prioritaires le projet doit-il proposer à horizon 2030 : transports régionaux, transports périurbains, lien avec Paris et le territoire national, liens entre les différents ?

Conclusion de la séance

Arnaud GODART remercie tous les participants. Cette phase permet de consolider le projet et d'étudier les variantes qui ressortent des ateliers. Il s'agit bien de permettre au comité de pilotage de prendre la décision finale sur la poursuite du projet, éclairé par les apports de la concertation.

Alain RADUREAU remercie l'ensemble des présents pour leur participation à cet atelier. Il remarque que les attentes sont fortes sur le territoire finistérien. Enfin il rappelle que leur participation est essentielle pour permettre de faire avancer la concertation et donc d'enrichir le projet. Il les encourage à inciter d'autres citoyens ou membres de leurs institutions à participer en ligne au projet.

Luc ROUSSEL donne rendez-vous aux participants le 20 janvier à Brest pour le prochain atelier.