

Atelier
Acteurs économiques

Nantes

2 décembre 2016

Compte-rendu

Introduction

Pascal BEAUMARD, consultant en concertation, animateur de la réunion, remercie les participants pour leur présence et présente le cadre de la rencontre : 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 à Brest.

Tour de table

La réunion commence par un tour de table de présentation.

Les intervenants sont :

- Benoît FORMSTECHE, chef de mission adjoint LNOBPL chez SNCF Réseau
- Cédric LEVREL, chargé des études techniques sur le projet LNOBPL chez SNCF Réseau Pays de la Loire

Les participants sont :

- Olivier GUIX, CGT cheminot – EICPDL
 - Yannick COLIN, CGT Pays de la Loire
 - Patrick PUREN, URI CFDT Pays de la Loire
 - Anne-Cécile BERNARD, CCI Nantes Saint-Nazaire
 - Nicolas AUBERT, Syndicat Mixte Aéroportuaire AGO
 - Marc BOUCHERY, Syndicat Mixte Aéroportuaire AGO
 - Claire MORILLE, FNTV Pays de la Loire
 - Pascal FONTAINE, FNTV Pays de la Loire
-
- Alain RADUREAU, Garant de la concertation

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, SNCF Réseau, explique que pour la construction de 40 kilomètres de ligne nouvelle, ou tout projet ferroviaire supérieur ou égal à 300 millions d'euros, la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) est obligatoire. Une fois la saisine validée, la CNDP désigne une Commission particulière au débat public (CPDP) pour encadrer le débat public spécifique au projet. Lors cette première phase de concertation qui s'est tenue en 2014 et début 2015 plus de 2 000 participants ont assisté aux réunions publiques et que 43 cahiers d'acteurs ont été réalisés.

Plusieurs scénarios ont été proposés lors du débat public pour une amélioration du réseau dans le périmètre du projet LNOBPL. Ces trois scénarios de modernisation du réseau servant de base de discussion lors du débat public ne sont plus utilisés sous cette forme dans cette nouvelle phase de concertation.

Il souligne que le projet LNOBPL présenté en débat public avait un budget prévisionnel compris entre 3 et 5,5 milliards d'euros selon les 3 scénarios proposés. L'horizon temporel de mise en place du projet LNOBPL se situe à 2030 et plus.

Il rappelle que 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 périmètre du projet, ce qui a été une demande importante des acteurs de l'ouest de la Bretagne ;
- écarter les solutions d'aménagement ne desservant pas Lamballe et Redon.

Il cite les cinq objectifs confirmés et validés pour le projet suite au débat public :

- améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne ;
- renforcer le réseau d'inter-villes et l'irrigation des territoires par un maillage de dessertes rapides et performante ;
- 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, garant, rappelle ensuite les quatre recommandations de la Commission nationale du débat public (CNDP) suite au débat public :

- le projet était présenté initialement comme un projet d'infrastructure mais la CNDP a recommandé à SNCF Réseau de mettre l'accent sur le service ferroviaire apporté et sur les territoires ;
- la deuxième recommandation de la CNDP était d'impliquer tous les partenaires à la réflexion sur la mobilité et de s'intéresser plus précisément aux trains du quotidien en travaillant plus globalement sur les futurs besoins en mobilité de la Bretagne ;
- la CNDP a recommandé également de bien veiller à justifier tous les choix techniques et le rejet de certaines hypothèses - en effet, lors du débat public beaucoup de propositions et de demandes de desserte diverses ont émergé sans être forcément réalisables ou adaptées ;
- enfin, la CNDP recommande, même si la phase de réalisation du projet est un peu lointaine, au maître d'ouvrage de porter une attention particulière à la question des emprises foncières et des impacts environnementaux.

La concertation complémentaire au débat public

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, explique que, suite au débat public, une nouvelle phase de concertation volontaire dite complémentaire au débat public s'engage.

En effet, lors du débat public, l'opportunité du projet a été confirmée mais aucun scénario préférentiel n'est ressorti assez clairement entre les trois présentés. Le projet reste donc à affiner. De plus, il a été difficile lors du débat public de mobiliser le public sur un territoire aussi vaste, qui concerne environ 7 millions d'habitants. Il est important pour SNCF Réseau d'associer tous les publics et acteurs tout au long de la vie du projet, de façon continue. Enfin, Benoît FORMSTECHE rappelle que SNCF Réseau et ses partenaires souhaitent poursuivre le dialogue avec les acteurs du territoire étant donné l'ampleur et la durée du projet.

Les objectifs de la concertation

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, rappelle qu'en écho aux enseignements du débat public, la concertation actuelle poursuit plusieurs objectifs complémentaires :

- faire connaître le projet LNOBPL sur l'ensemble du territoire, notamment au travers d'actions d'information en ligne ;
- 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, SNCF Réseau, replace la concertation complémentaire au débat public dans le processus global de réalisation d'un grand projet d'aménagement comme l'est le projet LNOBPL. Elle intervient suite aux études préalables et au débat public et se situe avant les études préalables à l'enquête publique et l'enquête publique elle-même. C'est à ce moment que seront discutées les bases d'un fuseau et d'un tracé beaucoup plus précis. Enfin, sont menées les études détaillées préparatoires aux travaux pour permettre la livraison du projet. Il ajoute que le délai est d'environ 20 ans entre le lancement des études et la mise en service de l'infrastructure.

Il insiste sur la nécessité de discuter des objectifs et des fonctionnalités dès maintenant car ce sont ces fonctionnalités qui conditionneront les choix techniques qui seront fait.

Le dispositif de concertation

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, détaille l'organisation de la concertation complémentaire mise en place entre octobre 2016 et février 2017. Elle s'appuie sur deux dispositifs complémentaires : en ligne et présentiel.

Le dispositif en ligne intègre un forum participatif, un simulateur de scénarios, et un panel de 1 000 citoyens interrogés sur les besoins de déplacement. Ces éléments sont librement accessibles par l'ensemble du grand public. Le simulateur permettra de comparer différentes solutions d'aménagement en fonction des fonctionnalités retenues par l'utilisateur (fréquence, gain de temps par exemple).

En parallèle, des rencontres sont prévues sur l'ensemble du territoire au travers d'ateliers participatifs avec les citoyens, les associations, les acteurs économiques et les élus du territoire. Les ateliers ont été organisés par type d'acteurs et non pas de façon thématique afin que chacun puisse s'exprimer sur tous les aspects du projet. Il précise que ces ateliers sont dupliqués sur tous les territoires sous un même format, la même présentation est faite sur tous les territoires.

Il indique également qu'en complément de ce dispositif, des actions spécifiques envers les jeunes publics sont mises en œuvre via un partenariat avec des étudiants du territoire du projet (IEP de Rennes et Institut de Géoarchitecture de Brest).

Benoît FORMSTECHE, **SNCF Réseau**, détaille ensuite le calendrier du dispositif de concertation afin de montrer les liens entre les différents ateliers. Le dispositif a pour objectif d'aboutir à un bilan de la concertation en début d'année 2017. Il ajoute que tout ce dispositif est encadré par une charte de la concertation, validée par le garant de la concertation, qui constitue un engagement du maître d'ouvrage. Une synthèse permettant d'avoir une vision croisée sur l'ensemble des rencontres du dispositif est prévue en février 2017. Cela permettra de voir si des consensus ou des grandes tendances se dégagent au sein de chaque territoire ou chaque type de public, etc.

Il précise que le processus de concertation vise à associer tous les acteurs afin d'éclairer la décision finale prise par SNCF Réseau et ses partenaires réunis dans un Comité de pilotage.

Le projet présenté en concertation

Benoît FORMSTECHE, **SNCF Réseau**, poursuit après ce premier temps en revenant sur le cadre du projet LNOBPL, tel qu'il est aujourd'hui présenté en concertation.

Les partenaires du projet

Benoît FORMSTECHE, **SNCF Réseau**, que SNCF Réseau est le maître d'ouvrage du projet. Il précise les différents partenaires du projet :

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

Ces partenaires sont financeurs des études, de la concertation et font partie du comité de pilotage, décideur sur le projet.

Les grandes lignes du projet

Benoît FORMSTECHEER, SNCF Réseau, rappelle les grandes lignes 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. Il ajoute qu'il ne s'agit pas d'un projet de lignes à grande vitesse ;
- 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 ;
- pour améliorer le service ferroviaire, il propose des aménagements du réseau ferroviaire principal à l'ouest de Nantes et Rennes et entre ces deux métropoles. Il insiste notamment sur le rôle qu'aura LNOBPL pour effectuer un saut de performances répondant aux enjeux de mobilités futurs ;
- il concerne les Régions Bretagne et Pays de la Loire, et plus particulièrement le département de Loire Atlantique.

Le périmètre du projet

Benoît FORMSTECHEER, SNCF Réseau, revient sur le périmètre du projet qui couvre près de 700 km de voies ferrées et ajoute qu'il ne s'agit pas d'une logique de LGV de bout en bout. Il s'agit bien d'amélioration du réseau existant qui peut comporter des morceaux de lignes nouvelles. Les modalités prises en compte sont : la fréquence, la vitesse ou encore la capacité des trains utilisant le réseau breton.

Les solutions techniques

Benoît FORMSTECHEER, SNCF Réseau, ajoute que SNCF Réseau a analysé toutes les possibilités d'aménagement sur le réseau principale afin d'atteindre les objectifs du projet et les propose à la concertation. Des zones sont non aménageables et ces choix seront expliqués notamment sur le site Internet et le simulateur.

Il présente ensuite les solutions techniques qui doivent permettre aujourd'hui de concevoir le projet LNOBPL :

- 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 création de sections de lignes nouvelles de longueur différentes ;
- 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 capacité qui consiste à augmenter le nombre de voies afin de pouvoir faire circuler plus de train - cela concerne principalement les étoiles ferroviaires en sortie de Rennes et Nantes qui sont les plus concernés par le risque de saturation.

Benoît FORMSTECHE, **SNCF Réseau**, présente ensuite les 6 secteurs d'aménagement sur lesquels ces différentes solutions techniques sont proposées. Le simulateur de scénarios permettra de mettre en œuvre ces différentes solutions techniques en fonction des besoins qui auront émergés en concertation.

Le contexte ferroviaire dans lequel s'inscrit le projet

Benoît FORMSTECHE, **SNCF Réseau**, explique le cadre de référence pour penser le projet LNOBPL, à savoir :

- la LGV Bretagne Pays de la Loire (Le Mans – Rennes) sera réalisée et mise en service, Rennes sera à 1h25 de Paris en 2017 ;
- le nouveau service ferroviaire de 2017-2018 est mis en place dans le cadre de la LGV BPL : horaires, organisation des trains, cadencement, etc. ;
- la majorité des réponses ferroviaires dites « légères » sur le réseau principal seront réalisées.

Le service ferroviaire 2017/2018

Benoît FORMSTECHE, **SNCF Réseau**, présente ensuite les améliorations apportées par « Atlantique 2017 » qui verra la mise en service de deux LGV (BPL et Tours Bordeaux), ce qui va apporter des améliorations considérables pour le service ferroviaire dans son ensemble, notamment grâce au cadencement. Il s'agit d'améliorer la logique de rabattement au niveau des transports ferroviaires en faisant des gares des pôles de correspondance, à l'image des « hubs » dans le transport aérien.

Temps d'échange avec la salle

Le projet présenté soulève plusieurs questions chez les participants.

Olivier GUIX, **CGT Cheminot**, s'interroge sur la synthèse qui a été faite des différents cahiers d'acteurs produits dans le débat. Comment ont-ils été intégrés au projet aujourd'hui présenté en concertation ?

Benoît FORMSTECHE, **SNCF Réseau**, explique que les différentes contributions du débat public ont été analysées par SNCF Réseau. Il insiste notamment sur le fait qu'une des principales conclusions est qu'aucun scénario préférentiel ne s'est dégagé. SNCF Réseau propose donc à la concertation, l'ensemble des solutions techniques permettant de répondre aux différents besoins exprimés pendant le débat public sur le réseau ferroviaire principal.

Alain RADUREAU, garant de la concertation, rappelle qu'il était membre de la CPDP et revient sur la question de l'intégration des remarques issues du débat public dans cette nouvelle phase de concertation.

Il insiste notamment sur 3 controverses majeurs du débat :

- la controverse sur l'Aéroport du Grand Ouest ;
- la controverse autour de la vitesse qui n'était pas un objectif partagé par l'ensemble de participants : la concertation propose au public de se saisir de ce sujet en repartant des besoins et des fonctionnalités.
- la controverse entre liaisons principales et réseau secondaire. : la liaison Brest-Quimper a par exemple été intégrée dans le projet mais la concertation porte toujours bien sur le réseau principal.

Alain RADUREAU, garant de la concertation, explique que la concertation actuelle répond ainsi aux principales controverses exposées lors du débat public en permettant d'approfondir les échanges.

Marc BOUCHERY, Syndicat Mixte Aéroportuaire AGO, rappelle que selon lui il n'y a plus de doute sur le fait que le projet d'aéroport se réalise, la question porte selon lui plutôt sur la date de réalisation du projet au vu du référendum et des différentes décisions de justice.

Il insiste sur la nécessité d'anticiper dans cette concertation complémentaire les enjeux environnementaux car on peut déjà identifier certains secteurs clés (la traversée de la Vilaine et la forêt du Gâvre par exemple) avec des enjeux environnementaux importants.

Pascal Fontaine, FNTV, demande si les services proposés par les cars dits « Macron » sont intégrés dans les réflexions.

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, explique que ces questions sont traitées via le panel citoyens ou l'étude qualitative menée, SNCF Réseau a dans cette concertation des éléments intéressants sur l'utilisation des autocars Macron. Cependant ces sujets sont encore récents et sont encore insuffisamment intégrés dans les modèles de trafic. Les premières études et retours au niveau national montrent cependant que l'arrivée de ces nouveaux modes de transports ne bouleverse pas les tendances et part de marché observées dans leur ensemble.

Anne-Cécile BERNARD, CCI Nantes Saint-Nazaire, demande si la question du fret ferroviaire est intégrée aux réflexions sur la capacité, notamment pour la desserte du port de Nantes Saint-Nazaire.

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau répond que si le besoin exprimé nécessite d'avoir un sillon en heure de pointe vers Saint-Nazaire, le projet devra pouvoir le proposer. La position est aujourd'hui de dire que l'infrastructure ne doit pas être bloquante pour le développement du fret ferroviaire, mais aujourd'hui l'offre ne le justifie pas forcément.

Patrick PUREN, CFDT Pays de la Loire, interroge SNCF Réseau sur le fait que la liaison Nantes-St Nazaire ne soit pas intégrée au projet présenté et notamment le tronçon Nantes-Savenay. Il interroge par ailleurs le maître d'ouvrage sur les coûts des différentes solutions techniques proposées.

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, explique que le projet LNOBPL ne répond pas à l'ensemble des questions mais il n'est pas le seul projet ferroviaire de la région, d'autres projets sont notamment intégrés aux différentes CPER. Il est cependant intéressant de capitaliser sur toutes les contributions concernant les projets connexes qui seront exprimées.

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, ajoute que le simulateur de scénarios donne des réponses sur les coûts de chaque solution d'aménagement par secteurs et que chacun pourra donc les consulter en ligne.

Il ajoute que sur la liaison Nantes-Savenay des études d'exploitation qui ont été réalisées et détaillent la capacité du tronçon Nantes - Savenay avec et sans réalisation du projet LNOBPL. A moyen terme, le point de limite de capacité se situe au droit du garage TGV de Chantenay, à l'ouest du tunnel, qui crée une contrainte de cisaillement lors de mouvements techniques qu'il est nécessaire de traiter en préalable. A long terme, à l'horizon LNOBPL, l'ajout de circulations entre Nantes et Rennes en heure de pointe est possible mais sature le tronçon Nantes - Chantenay (c'est-à-dire qu'il n'est pas possible d'y ajouter d'autres nouvelles circulations en heure de pointe). Au-delà, des aménagements capacitaires (avec l'ajout de voies) s'avèrent nécessaires, notamment pour accueillir plus de circulations périurbaines.

Yannick COLIN, CGT Pays de la Loire, explique que selon lui les acteurs publics et politiques devraient être présents dans ces ateliers : Région, Pays de Redon, Nantes métropole, notamment. De plus, il insiste sur le fait qu'une des solutions proposées pour la liaison Nantes – Rennes était le passage par Châteaubriant et qu'elle n'est aujourd'hui pas reprise dans le projet.

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, explique que les partenaires sont invités et mobilisés sur ces ateliers et qu'ils devraient notamment participer aux sessions 2. De plus des réunions spécifiques avec les élus sont prévus dans chaque département.

Sur Rennes – Châteaubriant, **Benoît FORMSTECHE**, SNCF Réseau renvoie à l'expertise complémentaire réalisée lors du débat public et à la note complémentaire produite par SNCF Réseau qui sera mise en ligne dans les prochains jours. Celle-ci montre notamment que sur l'axe Rennes-Nantes via Châteaubriant il est possible d'arriver à des performances satisfaisante (mois d'une et fréquence à la demi-heure) mais pour des coûts comparables à ceux de la création d'une ligne nouvelle, sans répondre toutefois aux autres objectifs du projet et notamment à la desserte du sud de la Bretagne. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut rien faire entre Rennes et Châteaubriant, des réflexions sont d'ailleurs en cours dans le CPER breton et un programme d'études sera prochainement engagé.

Partage d'une connaissance commune

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, présente des clés de compréhension des territoires Bretagne et de la Loire-Atlantique et indique que les notes qui ont permis cette présentation sont disponibles sur le site internet du projet.

Le territoire du projet

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, souligne le dynamisme démographique du territoire du projet qui va connaître une augmentation de plus de 20% de sa population d'ici à 2040. Le territoire représente déjà 7 millions d'habitants. En 2040 ce secteur accueillera donc 8,2 millions d'habitants. Cette croissance place ce territoire dans les territoires les plus dynamiques de France.

Le dynamisme est particulièrement fort autour des métropoles de Nantes et Rennes parmi les plus dynamiques en Europe.

Les zones les plus denses et les plus dynamiques économiquement qui structurent le territoire métropolitain sont donc concentrées au niveau des métropoles et des zones littorales.

Le second enjeu du territoire est le dynamisme économique, qui suit la tendance démographique. En effet, le secteur bénéficie d'un des taux de croissance les plus forts de France entre 2012 et 2030. Cédric LEVREL souligne que les études utilisées ont été actualisées en 2016 et donc tiennent compte du contexte économique actuel. Ces études sont importantes car il y a un parallèle fort entre croissance économique et démographique et besoin de déplacement.

Il met ensuite en évidence également la spécificité du territoire du projet LNOBPL caractérisée par un fonctionnement autour de systèmes urbains et interurbains avec des métropoles mais aussi un réseau de villes moyennes qui maillent le territoire équilibrent le territoire et participent à son dynamisme. Deux éléments importants caractérisent le territoire : le tourisme et le poids des activités liées au littoral et à la mer.

Au-delà de ces piliers de développement, des déséquilibres doivent être pris en compte : l'éloignement de Paris/Europe du fait du caractère péninsulaire de la Bretagne, le déséquilibre est/ouest du fait de ce caractère péninsulaire et enfin le poids de la consommation foncière conséquence du dynamisme évoqué précédemment.

Il présente ensuite une carte qui projette l'éloignement relatif par rapport à Paris depuis 1978 et à horizon 2017 les différents projets de LGV mises en service. Cela montre l'évolution de la distance à la centralité parisienne. On voit ainsi par exemple le rapprochement de Strasbourg, l'impact de la LGV Tours-Bordeaux qui sera mis en service 2017. Cette carte inclut l'effet de la LGV BPL.

Les mobilités sur le territoire

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, présente les enjeux de mobilité sur le territoire. Deux échelles sont analysées : les déplacements de courte distance (moins de 80 km), c'est-à-dire les déplacements du quotidien et les déplacements de longue distance (plus de 80 kilomètres). Il explique que chaque trajet est compté comme un déplacement.

Il souligne que 73% des 3,4 déplacements quotidiens de moins de 80 kilomètres sont faits en voiture. Les transports en commun sont peu utilisés, à peine 4%, et seuls 30% des déplacements locaux sont effectués entre le domicile et le lieu de travail.

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, poursuit en expliquant qu'en moyenne chaque personne effectue 6,2 voyages (soit 12,4 déplacements) par an supérieurs à 80 kilomètres. Pour un quart il s'agit de déplacements personnels et donc trois quarts concernent des déplacements professionnels. Sur les longs trajets, la voiture représente toujours 77% des déplacements mais la part du train augmente. On peut noter que le ferroviaire est un peu moins représenté pour les longs déplacements sur le périmètre LNOBPL (13%) que la moyenne française hors Ile-de-France (17%).

Il 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. L'écart peut s'expliquer par l'attrait touristique du territoire.

Concernant les déplacements longue distance les prévisions annoncent un accroissement de 25% des trafics routiers à l'horizon 2030 avec un pic dans les zones autour des métropoles de Nantes et Rennes. De plus, ces prévisions ne tiennent pas compte de la possible augmentation des déplacements de courte distance sur ces mêmes axes.

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, présente une carte qui représente un « *serpent de charge* », terme utilisé par SNCF Réseau pour désigner le poids des voyageurs (en milliers) par jour sur le réseau. L'étude date de 2009 et il s'agit de la référence des études de trafic LNOBPL.

Le poids de fréquentation voyageurs se décompose comme suit : 32 000 voyageurs/jour entre Rennes et Paris puis une répartition des trafics avec sur l'axe nord 12 000 voyageurs/jours sur l'axe Rennes/Brest (on constate un pic entre Brest et Landerneau liée à l'importante fréquentation du TER sur ce trajet) et sur l'axe sud une diminution progressive des voyageurs également sur l'axe Rennes/Redon/Quimper avec 14 000 voyageurs en sortie de Rennes à environ 5 000 voyageurs entre Lorient et Quimper. Sur l'axe Rennes/Nantes il y a un cumul des trafics TGV et TER. Le barreau Redon/Savenay est plus étroit et concerne les relations Rennes/Nantes et Nantes/Bretagne sud avec un trafic plus faible.

Cette situation actuelle a été comparée avec celle qui peut être projetée pour 2030 dans laquelle on tient compte de la LGV BPL et qui prend le réseau de 2017 sur lequel est modélisé l'impact de la croissance démographique et économique. Globalement, il y a une augmentation de 75% des trafics ferroviaires. La réalisation du projet LNOBPL n'est pas intégrée dans cette modélisation.

Les spécificités du transport ferroviaire

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, commence par rappeler que chaque mode de transport a des zones de performances différentes avec des vitesses, des capacités d'emport différentes.

Le mode ferroviaire bénéficie de plusieurs atouts : c'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) ; il permet un accès direct aux centres-villes ; c'est un mode de déplacement sûr et écologique. Les coûts de production et de maintenance sont donc élevés pour l'infrastructure ferroviaire.

Il précise que le transport ferroviaire subit également des contraintes multiples que ne connaissent pas d'autres modes de déplacements (avion, car, etc.).

Il s'appuie ensuite sur un graphique espace/temps pour expliquer les concepts de sillons et de saturation du réseau. Il illustre le fait qu'il est complexe d'ajouter un train sur le réseau. Les différences de dessertes et de vitesses limitent les capacités de développement. Les sections les plus chargées : sud de Rennes 7 trains/heure, sortie de Nantes 8 trains/heure liées à la diversité des circulations. L'ajout de trains sur le réseau actuel est complexe sauf à mettre tous les trains à la même vitesse ou à supprimer des dessertes mais dans ce cas on diminue la qualité du service.

Il revient sur le cadre économique du transport ferroviaire en soulignant 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 et 20 euros au kilomètre. Le coût voyageur du TER est de 28 centimes/kilomètres, pour 100 km c'est donc 28 euros. Cela entraîne une analyse du taux d'utilisation des trains. A partir d'un taux de remplissage de 70% de toutes les circulations, le TER n'a pas besoin de subventions pour circuler. Le taux de remplissage moyen observé est aujourd'hui de l'ordre de 30% ce qui nécessite une subvention de l'ordre de 50%.

Il ajoute que 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

Olivier GUIX, CGT Cheminot, s'interroge sur l'actualisation des données 2009 présentées et interroge SNCF Réseau sur la raison de la non intégration du coût de l'infrastructure dans la présentation des coûts.

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, explique que ces chiffres sont certes un peu anciens mais que les grandes tendances sont stables dans le temps. L'arrivée de nouveaux modes de transports ne modifie ces tendances qu'à la marge.

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, explique que le prix du péage est de l'ordre de 3 à 5 € du km Il ajoute que les coûts de fonctionnement présentés n'intègrent pas les coûts d'investissement sur l'infrastructure. Il prend en l'exemple du financement de la LGV BPL, sur les 3,4 Mds du projet, SNCF Réseau investit 1,4 Mds d'€ qui seront couverts par 50 ans d'amortissement des péages, il a donc été nécessaires de recourir à 2 Mds d'investissements publics (Etat et collectivités).

Pascal FONTAINE, FNTV Pays de la Loire, explique que les autocaristes, à la différence du train connaissent la concurrence sur le réseau qu'ils utilisent. Il ajoute que la part du transport collectif a dû augmenter depuis 2009 et que les chiffres devraient être actualisés.

Anne-Cécile BERNARD, CCI Nantes Saint-Nazaire, demande quels sont les points de saturation à anticiper sur le réseau en 2030.

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, indique que les principaux points de saturation à venir sur le réseau ferroviaire principal sont situés dans les étoiles ferroviaires de Nantes et de Rennes et aux abords de celles-ci. Ainsi la saturation ferroviaire peut résulter de l'atteinte des possibilités d'accueil des trains en gare et du nombre de trains pouvant circuler sur les lignes jusqu'aux terminus périurbains (qui sont les lignes les plus chargées).

Alain RADUREAU, garant de la concertation, revient sur la question précédente, il demande que soit précisée la manière dont on peut prévoir une forte augmentation du nombre de passagers, comme indiqué dans la présentation, sans augmenter la capacité sur le réseau.

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, répond qu'il faut bien distinguer capacité du réseau et capacité d'emport des trains. Ainsi l'apport de nouveau matériel roulant offrant plus de place peut constituer une réponse à l'augmentation du nombre de voyageurs. Par ailleurs, les rames de trains peuvent être assemblées en rame double voire triple, ce qui permet d'adapter l'offre en période de forte affluence.

Patrick PUREN, CFDT Pays de la Loire ajoute que cela implique donc d'investir dans du matériel nouveau. Il interroge le maître d'ouvrage sur les limites de gabarit qui pourrait exister.

Sur la question du matériel, Cédric LEVREL, explique que les TGV atlantique double circulent déjà sur le réseau régional et donc que les principales gares de l'ouest ne sont pas limitées en termes de longueur de quai, puisqu'il s'agit des trains de voyageurs les plus longs circulant en France.

Nicolas AUBERT, Syndicat Mixte Aéroportuaire AGO, revient sur les zones de pertinence des différents modes de transport, il explique qu'il serait intéressant d'ajouter la question du rapport entre mode choisi et la distance voire le temps de parcours.

Cadre de la prochaine séance

Cédric LEVREL, invite les différents participants à relayer les informations sur la concertation, notamment les outils en ligne existants, au sein des différents réseaux dont chacun peut être membre.

Il indique que l'essentiel de la prochaine 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, de même que les retours du panel de citoyens et de l'enquête qualitative menée par SNCF Réseau.

Il conclut 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 nécessaires 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

Benoît FORMSTECHE, **SNCF Réseau**, remercie également les participants et les partenaires présents et les invite à relayer l'information au sein de leurs différents niveaux.

Alain RADUREAU, **garant**, conclut la séance en incitant les participants à solliciter leurs réseaux afin que la participation à la concertation soit la plus large possible. Il remercie les personnes présentes de leur investissement, leurs contributions et leurs grilles d'analyse diverses serviront de base aux discussions de la session 2.