

Atelier associations Nantes

3 novembre 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. Il s'agit d'un atelier de concertation dans le cadre du projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire, porté par SNCF Réseau. Le même format de rencontre est mis en place à Rennes et Brest.

Tour de table

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

- Anne CHARLOT, Union Régionale Pays de la Loire - Centre permanent des initiatives pour l'environnement (CPIE)
- Dominique ROMAIN, FNAUT Pays-de-la-Loire
- Xavier METAY, FNE Pays-de-la-Loire
- Jean-Philippe ARNAUD, FNSEA Loire-Atlantique
- Pascal BOERLEN, FNSEA Loire-Atlantique
- Damien CAILLAU, Jeunes agriculteurs Loire-Atlantique

- Alain RADUREAU, garant de la concertation

- Arnaud GODART, SNCF Réseau
- Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau
- Cédric LEVREL, SNCF Réseau

Intervention d'Alain Radureau, Garant de la concertation

Alain RADUREAU, Garant de la concertation, 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 compilées par le maître d'ouvrage.
- 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

Le débat public 2014-2015

C. LEVREL, en charge des études techniques sur le projet LNOBPL chez SNCF Réseau, rappelle que le débat public de 2014-2015 a constitué le premier véritable temps de concertation. Il précise le cadre de ce dernier et rappelle que l'ensemble des études et documents produits pour le débat et lors du débat sont encore disponibles et consultables par chacun, sur le site du débat public encore actif. C'est un matériau important pour la traçabilité de la concertation.

Le projet présenté en débat public

C. LEVREL explique que le projet LNOBPL, présenté en débat public est un projet d'amélioration du réseau ferroviaire à l'Ouest de Nantes et de Rennes et entre Nantes et Rennes. Il était présenté en débat public sous la forme de 3 scénarios de projet, les scénarios mauve, bleu et vert s'échelonnant entre 3 et 5,5 milliards d'euros. Il ajoute à titre de comparaison que la LGV en cours de réalisation entre Le Mans et Rennes pèse 3,4 milliards d'euros.

C. LEVREL rappelle que le projet s'articule autour de l'amélioration des axes structurants du réseau afin d'améliorer les performances en termes de vitesse et de capacité sur la ligne.

Les acquis du débat public

C. LEVREL explique que le débat public a permis :

- de confirmer l'opportunité du projet et ses grands objectifs,
- de faire naître des demandes de scénarios alternatifs ou partiels,
- d'exprimer le besoin de développer des solutions d'augmentation de la capacité du réseau, sans nécessairement proposer des gains de temps,
- d'intégrer dans le périmètre d'analyse l'axe Brest – Quimper,
- d'écarter les solutions d'aménagement ne proposant pas la desserte de Lamballe et Redon

Il revient sur les objectifs du projet qui ont été confirmés par le débat public :

- Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne en mettant Brest et Quimper à 3 heures de Paris
- Rapprocher les capitales régionales, Nantes et Rennes, par une desserte rapide et cadencée, le tracé actuel ne permettant pas de rendre le mode ferroviaire attractif par rapport à la route
- Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation des territoires
- Desservir l'aéroport du Grand Ouest pour toute son aire de chalandise (au sud et à l'Ouest)
- Dégager des possibilités d'évolutions à long terme du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des agglomérations principales.

C. LEVREL rappelle l'horizon de réalisation du projet de 2030. Il ajoute que le réseau actuel a environ 150 ans, et que l'on réfléchit donc sur un projet pour au moins 50 ans après sa mise en service. Un effort de projection complexe est donc à réaliser lors de cette concertation.

Les recommandations de la CNDP suite au débat public

Alain Radureau explique qu'à l'issue du débat public, la CPDP établit un compte-rendu du débat, toujours disponible aujourd'hui. D'autre part, la CNDP a fait part au maître d'ouvrage de 4 recommandations pour la poursuite de la concertation :

- l'élargissement du champ de la discussion, d'un projet d'infrastructure à un projet de service ferroviaire et à un projet de territoires ;
- l'implication de l'ensemble des acteurs des politiques de transport et d'aménagement pour permettre une réflexion collective, notamment sur les thèmes de la mobilité et de l'aménagement du territoire, avec pour priorité l'amélioration des trains du quotidien ;
- la justification des choix techniques et des hypothèses retenues ou abandonnées, notamment pour la liaison Nantes-Rennes ;
- une attention particulière portée à la question des emprises foncières et des impacts environnementaux.

Alain RADUREAU ajoute que cette quatrième recommandation est aujourd'hui un peu prématurée vue l'avancée du projet mais sera à avoir en tête pour l'ensemble des temps de concertation à venir.

La concertation complémentaire au débat public

Pourquoi une nouvelle étape de concertation ?

C. LEVREL, explique qu'après ce point d'étape sur le débat public et la sortie du débat public, une nouvelle phase de concertation dite complémentaire au débat public s'engage. Il ajoute que la décision de SNCF Réseau sur la poursuite de la concertation suite au débat public est en ligne et disponible pour chacun.

Il ressort du débat public que l'opportunité du projet a été confirmée mais aucun scénario préférentiel n'est ressorti, 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 existe donc aujourd'hui une volonté de mobiliser tous les types de publics dès cette étape très

amont. Enfin, C. LEVREL 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

En échos à ces enseignements du débat public, 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 MOA et ses partenaires.

C. LEVREL 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 réunis en Comité de pilotage (COPIL).

La concertation dans la réalisation d'un grand projet

C. LEVREL replace la concertation complémentaire au débat public dans le processus global de réalisation d'un projet de cette ampleur. Elle intervient suite aux études préalables au débat public (ou études exploratoires) et au débat public et avant les études préalables à l'enquête publique et l'enquête publique en tant que telle, qui intervient sur la base d'un fuseau et d'un tracé beaucoup plus précis. Il ajoute que l'on est sur une temporalité globale d'environ 20 ans entre le lancement des études et la mise en service.

Le dispositif de concertation

C. LEVREL détaille le dispositif de concertation qui est mis en place entre octobre 2016 et février 2017.

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

S'ajoute à ce dispositif en ligne, une dimension présentielle plus proactive, au travers d'ateliers de travail dédiés aux citoyens, aux associations, aux acteurs économiques et aux élus du territoire. En complément, des actions spécifiques envers les jeunes publics sont mises en œuvre. Il s'agit d'un dispositif qui s'adapte à la typologie des cibles.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL, ajoute qu'un temps de synthèse et de partage de la concertation sera prévu en fin de dispositif. Il permettra de partager les productions entre les différents dispositifs et de décroiser la logique d'ateliers avec des publics spécifiques.

C. LEVREL ajoute que tout ce dispositif est encadré par une charte de la concertation qui constitue un engagement du maître d'ouvrage. Celle-ci a été validée par le garant de la concertation.

Le projet présenté en concertation

C. LEVREL conclue ce premier temps par la présentation du cadre du projet LNOBPL, tel qu'il est aujourd'hui présenté en concertation.

Les partenaires du projet

C. LEVREL rappelle que RFF est devenu SNCF Réseau en cours de débat public, c'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 et de la concertation et font partie du Comité de pilotage décideur sur le projet.

Les grandes lignes du projet

C. LEVREL rappelle les grandes lignes du 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 un projet de lignes à grande vitesse.
- Il s'inscrit dans la continuité de la LGV Bretagne – Pays de la Loire (LGV BPL) qui sera mise en service en juillet 2017 et de la modernisation du réseau ferroviaire engagée. De nombreux investissements ont été effectués pour moderniser le réseau breton aux cours des dernières années.
- Pour améliorer le service ferroviaire, le projet propose des aménagements du réseau ferroviaire principal à l'ouest de Nantes et de Rennes et entre les deux capitales régionales.
- Le projet concerne les Régions Bretagne et Pays de la Loire, et plus particulièrement le département de Loire Atlantique.

Le périmètre du projet

C. LEVREL 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 mais bien d'amélioration du réseau existant qui peut comporter des morceaux de lignes nouvelles.

Il précise également que ce périmètre a évolué suite au débat public, l'exemple le plus marquant étant l'intégration de l'axe Brest-Quimper au périmètre de réflexion du projet.

Le contexte ferroviaire dans lequel s'inscrit le projet

C. LEVREL explique qu'il est important d'avoir en tête 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 juillet 2017
- Le nouveau service ferroviaire mis en place dans le cadre de la mise en service de la LGV BPL : horaire, organisation des trains, cadencement, etc.
- La majorité des réponses ferroviaires dites « légères » sur le réseau principal sera réalisée. Aujourd'hui les nouveaux besoins imposent d'apporter des améliorations plus lourdes sur le réseau. On recherche à présent un véritable saut qualitatif, les principaux aménagements/améliorations plus légères ayant été réalisés.

Le service ferroviaire 2017/2018

C. LEVREL présente ensuite les améliorations apportées par « Atlantique 2017 » qui verra la mise en service de deux LGV, BPL et Tours Bordeaux (SEA), 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, mais également pour l'ensemble de modes de transport, en faisant des gares de véritables pôles d'échanges multimodaux.

Les solutions techniques

C. LEVREL 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 régulièrement des emprises ;
- la modernisation qui consiste à électrifier la ligne et à adapter la signalisation, cette solution concerne spécifiquement l'axe Brest / Quimper ;
- la création de lignes nouvelles ou sections de lignes nouvelles ;
- la capacité qui consiste à augmenter le nombre de voies.

Les solutions techniques « aménagement » et « modernisation » sont nouvelles et dues aux enseignements du débat public.

C. LEVREL ajoute que SNCF Réseau a analysé toutes les possibilités d'aménagement sur le réseau et les propose à la concertation. Des zones sont non aménageables et ces choix seront expliqués notamment sur le site Internet et le simulateur.

Temps d'échange avec la salle

> Le CPIE interroge le maître d'ouvrage sur la typologie d'acteurs mobilisés pour les ateliers associations et acteurs économiques et la composition des ateliers citoyens.

Benoît FORMSTECHEr répond qu'en plus des associations environnementales, les associations d'usagers et de consommateurs ont été conviées. Il précise que certaines n'ont pas pu être présentes et que d'autres, notamment celles des opposants à l'aéroport du Grand Ouest (AGO) ont indiqué ne pas vouloir participer à la concertation. 15 à 20 structures selon les territoires ont été conviées.

Pour les acteurs économiques, les chambres consulaires, les chambres d'agriculture, les syndicats, les comités régionaux du tourisme, les ports, les grandes entreprises mobilisées sur le débat public ont été conviés. Pour cet atelier, là encore, 15 à 20 structures sont mobilisées pour participer.

Sur les actions avec les citoyens, B. FORMSTECHEr explique qu'un groupe de 15 personnes sélectionné de façon représentative est composé sur 4 territoires du projet : Nantes/Rennes ; Brest ; Vannes et Saint-Brieuc. En complément, un panel de citoyens est composé de façon représentative

sur le territoire, avec un échantillon de 1000 personnes. Leurs contributions pourront alimenter les discussions lors des prochains échanges.

> **La FNAUT** interroge le maître d'ouvrage sur le périmètre de la réunion et de l'atelier « associations », celui-ci se limite-t-il à la liaison Nantes – Rennes ?

Alain RADUREAU rappelle que la parole est libre et que chacun peut se saisir des sujets jugés importants.

Benoît FORMSTECHEUR indique que le choix a été fait – contrairement à beaucoup de concertations – de ne pas thématiser les sujets et que l'ensemble du projet est traité sur chacun des territoires, il existe d'ailleurs souvent des liens entre des améliorations qui peuvent sembler circonscrites géographiquement et la desserte du territoire dans son ensemble.

> **FNE** se dit très satisfaite qu'une nouvelle étape de concertation se tienne, notamment car l'opportunité du projet n'est pour l'association pas réellement confirmée à l'issue du débat public.

FNE se dit également satisfaite du nouveau zonage proposé et des 6 secteurs de réflexions et non plus 3 scénarios présentés en débat public.

FNE se dit opposée à deux objectifs du projet :

- la desserte de l'AGO à Notre-Dame-des-Landes : Il existe pour FNE une marge d'appréciation dans les recommandations de la CNDP qui n'est pas officiellement reprise par le COPIL, notamment dans la possibilité de scénarios alternatifs. Des discussions autour de la liaison Nantes – Rennes sans passer par l'aéroport, doivent être possibles pour FNE.
- la liaison Brest – Paris en moins de 3h : FNE est d'accord sur les gains de temps nécessaires pour desservir la pointe bretonne mais pas sur l'objectif de moins de 3h qui pour FNE rétrécit le champ du possible dans les scénarios.

FNE complète son intervention en posant 2 questions :

- La première concerne la présence du comité de pilotage et de ses représentants dans les instances de concertation. Leur absence à cette réunion est-elle choisie ?
- La seconde concerne les dates de mise en ligne du simulateur et du forum participatif.

A. GODART répond que le COPIL est associé à la démarche et que des représentants des partenaires pourront se joindre aux différentes sessions et rencontres de la concertation.

Sur les dispositifs en ligne, A. GODART répond que ces éléments seront en ligne mi-novembre. Il rappelle cependant, qu'avant de réfléchir sur les solutions techniques proposées par le simulateur il est important de partager les fonctionnalités et les besoins prioritaires en matière de mobilité.

Il ajoute enfin concernant le dispositif de concertation, qu'un des grands objectifs est d'associer des personnes qui traditionnellement ne participent pas ou peu aux concertations, ce qui est le cas dans les ateliers citoyens.

> **FNSEA 44** rappelle que son point de vue sera à intégrer dans les réflexions des acteurs économiques car l'activité agricole sera potentiellement beaucoup impactée par les aménagements envisagés. Il rappelle que la FNSEA a produit un cahier d'acteur pendant le débat public et suivra

donc de près l'évolution de ce dossier. Il ajoute que la présence de la Chambre d'agriculture serait pertinente dans l'atelier acteurs économiques.

> La **FNAUT** se dit satisfaite de l'intégration de la liaison Brest-Quimper dans le périmètre de réflexion du projet, même si cela n'est fait qu'au travers une solution de modernisation et non pas de révision de tracé.

La fédération se dit également d'accord avec le fait que les gains de temps ne sont pas les seuls éléments à prendre en compte : la fréquence et le prix sont notamment des composantes essentielles pour l'usager.

Le représentant de la FNAUT rappelle son opposition à l'AGO et à la nécessité de desservir l'aéroport.

Il ajoute que l'hypothèse de 2030 pour la mise en service du projet paraît irréaliste au vu des finances publiques et des possibilités d'investissement de l'Etat. Il indique dans ce cadre se demander si la concertation sur le projet LNOBPL n'est pas faite pour justifier aéroport.

La FNAUT indique qu'il semble important pour la fédération de mieux gérer le patrimoine existant. Le représentant de la FNAUT revient sur la liaison Nantes-Châteaubriant-Rennes en indiquant que peu de moyens sont alloués à sa modernisation en raison de l'orientation des financements principalement orientés vers les lignes à grande vitesse (LGV). Cette liaison doit selon lui être maintenue car elle a un fort potentiel et représente en distance le tracé le plus court. Cette liaison peut représenter une liaison satisfaisante et cadencée desservant notamment des banlieues qui actuellement sont mal desservies.

Pour la FNAUT, la concertation doit se pencher sur l'ensemble des liaisons Nantes - Rennes et notamment celle qui permet de valoriser le patrimoine existant en passant par Châteaubriant. La solution de ligne nouvelle aurait un effet bénéfique pour les métropoles mais pas pour les territoires intermédiaires. Il y a différents besoins entre Nantes et Rennes, tous sont à prendre en compte.

A. GODART précise en réponse que les conventions de financement de l'opération de modernisation de la liaison Brest-Quimper ont été confirmées avec un objectif de pérennisation de la ligne et d'augmentation des fréquences. Les réflexions intégrées dans le projet LNOBPL vont donc au-delà de cette modernisation qui va être engagée dès 2018.

Il rappelle par ailleurs que le projet LNOBPL n'est pas un projet de ligne nouvelle. Il s'agit d'abord d'un projet de modernisation du réseau structurant et les éventuels tronçons de lignes nouvelles devraient répondre à des besoins identifiés.

Sur Rennes – Châteaubriant, A. GODART explique que des réflexions sont en cours notamment via une inscription de cette liaison dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région Bretagne 2015-2020.

B. FORMESTECHER rappelle que sur Rennes – Châteaubriant – Nantes une expertise complémentaire avait été faite pendant le débat public et avait démontré que pour la ligne Nantes-Rennes via Châteaubriant, une réponse satisfaisante représenterait un coût comparable à celui d'une ligne nouvelle. On voit donc un réel enjeu de desserte du territoire pour la liaison Rennes – Châteaubriant, mais cet enjeu ne doit peut-être pas être traité par la liaison Nantes – Rennes.

> FNE souligne qu'il est important de rappeler, comme l'a fait SNCF Réseau, qu'il ne s'agit pas d'un projet de LGV et que cela doit être compris par tous, ce qui n'était pas suffisamment clair au stade du débat public. FNE sera attentif au fait que les notions de modernisation du réseau et de capacité se retrouvent dans les documents et études produites car elles représentent des clés pour permettre des améliorations dans des coûts maîtrisés.

FNE interroge le maître d'ouvrage sur l'impact du cadencement dans l'Ouest de la France, car les scénarios à concevoir devront prendre cette situation en compte pour être pertinents.

> La FNAUT ajoute que sur Rennes - Châteaubriant la question doit être pensée sur l'axe Nantes Rennes dans son ensemble, pas uniquement sur la partie entre Rennes et Châteaubriant, car une demande de desserte existe. Des solutions techniques satisfaisantes permettent d'attendre l'arrivée d'une éventuelle LGV.

A. GODART précise en réponse que les réflexions d'aménagement global sont au cœur du projet, notamment par l'amélioration du réseau existant. Il explique également que la modernisation du réseau existant peut dans certains cas être plus lourde, coûteuse et impactante d'un point de vue environnemental que la création d'une ligne nouvelle ou portion de ligne nouvelle.

Sur les impacts du cadencement, A. GODART explique qu'il s'agit d'une question centrale pour partager une situation de référence et que des éléments seront présentés lors de la concertation.

Sur Rennes - Châteaubriant, A. GODART explique qu'une réflexion est nécessaire et qu'elle dépasse le cadre du projet. Elle peut en revanche être versée à la concertation car elle concerne les partenaires et notamment les AOT.

B. FORMESTECHER insiste en conclusion de ce temps d'échange sur le fait que si les objectifs sont validés, ils demeurent néanmoins larges et la traduction technique de chacun d'entre eux reste à définir précisément dans cette concertation.

A. RADUREAU ajoute que l'essentiel des objectifs a été largement approuvé par le public lors du débat public. Leur concrétisation en termes de fonctionnalités et de scénarios peut en revanche rester en débat, c'est aujourd'hui au cœur de la concertation.

Partage d'une connaissance commune

B. FORMSTECHECHER, précise qu'une carte avec l'ensemble des éléments de la situation de référence, intégrant le service ferroviaire 2017-2018 et donc l'apport du cadencement sera mise en ligne et envoyée aux participants des ateliers.

Il rappelle également que les éléments présentés sont issus de documents et notes qui sont disponibles dans leur intégralité sur le site Internet du projet : www.lnobpl.fr

Le territoire du projet

B. FORMSTECHECHER insiste sur le caractère dynamique démographiquement de ce territoire. Le territoire du projet LNOBPL va connaître d'ici 2040 une augmentation de plus de 20% de sa population. Il ajoute insiste qu'il va donc falloir répondre à horizon 2040 à des besoins de mobilités plus importants dus à ce dynamisme économique et démographique. Il présente les zones les plus denses (les métropoles et les littoraux) et les dynamiques économiques qui structurent le territoire.

Il ajoute également que le territoire du projet LNOBPL est, selon un document de prospective du ministère de l'environnement (MEEM) de juillet 2016, un des deux territoires les plus dynamiques en France concernant la croissance annuelle moyenne du PIB entre 2012 et 2030.

Il présente une caractéristique propre à la France de l'Ouest avec son maillage du territoire structuré en réseau par les métropoles et les villes intermédiaires.

B. FORMSTECHECHER aborde également les potentiels déséquilibres qui pourraient toucher es territoires à horizon 2030 :

- l'éloignement relatif de Paris de la Bretagne occidentale, dû en parti à la performance du réseau ferroviaire à l'Est.
- Le risque de déséquilibre entre les métropoles les plus dynamiques et les autres territoires ;
- Le risque de consommation foncière et de congestion routière au niveau local en lien avec la croissance démographique.

Il appuie son propos en présentant une carte d'anamorphose du territoire français à partir des distances ferroviaires qui montre les évolutions entre 1978 et 2017, avec notamment la mise en service de la LGV BPL.

> **Le représentant de la FNSEA** demande si une carte du même type que celle présentée, centrée sur Paris, existe en mettant au centre les métropoles du territoire. B. FORMSTECHECHER répond que des éléments de réponse seront produits pour la prochaine session.

> **La FNAUT** s'étonne que l'agglomération de Saint-Nazaire ne soit pas reliée à Rennes (via Redon) alors que cela représente un réel potentiel non utilisé aujourd'hui. Il rappelle que l'agglomération de Saint-Nazaire dans son ensemble représente 200 000 habitants. La réouverture de la voie ferrée abandonnée (Montoir-Pontchâteau) permettrait pourtant selon lui d'ajouter environ 10 allers-retours par jour sur cette liaison.

Les mobilités sur le territoire

B. FORMSTECHECHER rappelle que les chiffres présentés dans cette partie sont issus de l'enquête nationale transports déplacements de la SNCF.

Concernant les déplacements courte distance (<80km), sur le périmètre LNOBPL, B. FORMSTECHECHER présente le nombre de déplacements élevé que connaît le territoire du projet LNOBPL par rapport au reste de la France (3,39 déplacements par personne en moyenne) et que les transports collectifs ne représentent que 4% de part de marché. La voiture étant très largement le mode de transport privilégié. Il ajoute que moins d'un tiers de ces déplacements ont pour motif le trajet domicile – travail/lieu d'études.

B. FORMSTECHECHER présente ensuite les logiques de déplacements longues distances (>80km). Il note que l'on passe dans ce cas à 6,2 voyages par an et par habitant sur le périmètre du projet (soit environ une douzaine de déplacements). La part de marché du ferroviaire passe alors à 13% au sein de l'aire d'étude LNOBPL (contre 17% pour la France hors Ile-de-France). Ces quelques 100 000 déplacements par jour se répartissent de la manière suivante : 38 000 se font au sein du périmètre LNOBPL, 25 000 vers l'extérieur et 35 000 depuis l'extérieur du territoire vers celui-ci.

B. FORMSTECHECHER ajoute qu'une forte augmentation de trafic routier est prévue à l'horizon 2030, avec des prévisions de +25% des déplacements longues distances sur les grands axes du réseau routier du territoire du projet. La congestion parfois ressentie aujourd'hui sera donc renforcée à horizon 2030.

Il présente en complément la charge du réseau ferroviaire actuel sur les branches Nord et Sud et les prévisions à horizon 2030 (sans la réalisation du projet LNOBPL). Il faut noter, à horizon 2030, avec la LGV BPL en service, une augmentation de l'ordre de +50 à +80% de la fréquentation selon les axes.

> **La FNSEA** interroge le maître d'ouvrage sur les raisons de la faible augmentation du trafic entre Nantes et Rennes entre 2009 et 2030.

B. FORMSTECHECHER répond que cela est principalement dû à l'offre ferroviaire qui n'est aujourd'hui, et à horizon 2030 sans le projet LNOBPL, pas compétitive par rapport à la route. Il ajoute qu'une des questions intéressantes de la concertation serait de définir l'offre optimale souhaitée et d'évaluer les impacts liés.

Les spécificités du ferroviaire

B. FORMSTECHECHER présente les principales spécificités à connaître lorsque l'on parle du mode ferroviaire :

- un mode de transport de masse, privilégié pour les axes accueillants des flux importants : un train pouvant aller de 80 à 1 200 places ;
- des coûts de production, de maintenance et d'exploitation élevés ;
- un temps de réalisation important pour les projets de création de lignes (15 à 20 ans) ;
- un cadre réglementaire contraint pour la création de nouveaux projets, ce qui est propre aux grands projets d'infrastructures ;

- des contraintes techniques liées au mode d'exploitation – horaires, capacité...
- un accès direct au centre-ville dans la plupart des cas.

B. FORMSTECHEER illustre son propos en expliquant les difficultés d'intégrer de nouveaux trains en circulation sur le réseau. A titre d'exemple sur l'axe Brest - Rennes, avec les politiques d'arrêts, il est aujourd'hui impossible de faire circuler plus de 6 trains par heure. C'est la raison pour laquelle les niveaux d'investissement pour augmenter la capacité du réseau sont aujourd'hui importants et les aménagements plus lourds. Cela passe principalement par la création de voies supplémentaires.

B. FORMSTECHEER revient sur la question du subventionnement du transport ferroviaire, notamment régional. Il explique à titre d'exemple que faire circuler un train TER sur 100 km coûte environ 2 000 € à l'entreprise soit 28 € en moyenne par voyageur compte tenu de la fréquentation moyenne des TER en France. La subvention est donc nécessaire pour proposer un prix du billet adapté, un taux remplissage de 70% serait nécessaire pour arriver à l'équilibre alors qu'il est actuellement en moyenne de 30%. Au contraire, le coût de production du service TGV est financé à 100% par les voyageurs via le prix du billet.

Temps d'échange avec la salle

> **FNE** explique qu'il serait intéressant de voir comment dans les briques du simulateur les aménagements nécessaires à l'augmentation de la capacité, notamment dans les gares, seront possibles. FNE s'interroge notamment sur les limites liées à l'urbanisme qui pourraient exister dans ce cas.

C. LEVREL répond qu'il est possible de répondre aux besoins d'augmentation de la capacité, sans aménager les gares, car il s'agit d'une solution très contraignante. Des solutions plus larges répondant aux objectifs d'augmentation de la capacité seront intégrées dans le simulateur.

> **FNE** ajoute qu'il est dans tous les cas intéressant de se pencher sur les besoins d'amélioration de la capacité du réseau avant de pouvoir évaluer les impacts fonciers.

> **La FNAUT** revient sur la liaison Saint-Nazaire - Rennes qu'il convient de prendre en compte dans le périmètre, notamment quand on voit sur les illustrations présentées que la liaison routière tend à être saturée.

B. FORMSTECHEER explique que c'est une remarque intéressante qui sera à faire remonter via cette concertation et qui pourra être intégrée au projet ou aux sujets connexes au projet. Il rappelle que c'est tout l'intérêt de cette concertation de capitaliser les expressions de besoin.

C. LEVREL ajoute que toutes les projections de trafic sont faites sur un modèle multimodal, qui prend donc également en compte le trafic routier.

> **Le CPIE** interroge le maître d'ouvrage sur les prévisions chiffrées disponibles sur l'augmentation des déplacements domicile/travail entre Nantes et Rennes à l'horizon 2030.

> **FNE** demande en complément si le changement de comportement est anticipé dans les projections, notamment sur la liaison Nantes - Rennes. Le représentant de FNE s'interroge notamment sur les

gens qui ont perdu l'habitude d'une liaison Nantes – Rennes en train et sur la possibilité de les faire revenir à ce mode de transport. Les questions de l'auto-partage pourraient également être intégrées aux réflexions selon le représentant de FNE.

B. FORMSTECHEX explique que les études montrent qu'en termes de trafic routier l'axe Nantes – Rennes est aussi dynamique que les autres grands axes de l'ouest. Les modèles à horizon 2030 prolongent donc les tendances actuelles en intégrant notamment les évolutions de population et de l'attractivité économique qui sont aujourd'hui estimées. Même si les chiffres doivent prendre en compte des marges d'erreur, il n'y a que peu de doutes sur le fait que ces échanges vont s'intensifier.

Il ajoute que les changements de comportements dans le choix des modes de transport (cars Macron, covoiturage notamment) sont difficiles à intégrer dès aujourd'hui dans les chiffres présentés, mais qu'il est par exemple intéressant de noter que l'axe Rennes - Nantes est un des axes les plus fréquentés par le covoiturage à l'échelle nationale. Il serait opportun d'échanger sur ces sujets au cours de la concertation afin d'alimenter cette réflexion.

Il précise que dans les prévisions nationales à horizon 2050 qui prennent en compte l'effet de ces nouveaux modes de déplacements, on peut noter que si ces nouveaux modes ont un effet sur les déplacements de plus de 100 km, ceux-ci ne bouleversent pas les grandes tendances de volume de trafic ferroviaire, toutes estimées à la hausse.

B. FORMSTECHEX ajoute que des universitaires ont été sollicités pour apporter leur vision prospective de la mobilité dans le cadre de la concertation et que leurs témoignages seront prochainement partagés via le site internet du projet.

A. GODART partage avec la salle le fait que les débats existant en matière de prospective auxquels il a pu récemment assister montrent que les déplacements augmentent dans tous les cas étudiés. Il précise que par sa vocation de « mass-transit », le transport ferroviaire est complémentaire des autres modes de déplacement dits émergents et que sur des trajets connaissant moins de fréquentation d'autres modes de transports peuvent s'avérer plus performants.

Alain RADUREAU ajoute que la dimension prospective est une information qui doit être partagée, il en a fait la demande à SNCF Réseau. Cependant, il souligne la forte difficulté que représente l'absence de données et de matière pouvant aujourd'hui alimenter la réflexion.

> **La FNAUT** rappelle les objectifs fixés par le gouvernement de baisse des émissions de gaz à effet de serre notamment pour le secteur des transports. Elle demande si ces éléments sont pris en compte par le simulateur de scénario et si le projet s'inscrit dans ce cadre.

B. FORMSTECHEX explique qu'un indicateur « tonnes de carbone évitées » existe mais ne concerne que la phase exploitation. Un bilan carbone complet devrait également prendre en compte la phase chantier. Il rappelle que ce travail a été fait lors du débat public sur les 3 scénarios et que certains scénarios étaient « positifs carbone » sur 50 ans, d'autres non. De nouveaux bilans pourront être prévus une fois le scénario de projet affiné.

> **La FNSEA** ajoute que les changements de comportements globaux et non pas uniquement sur les mobilités sont intéressants à prendre en compte dans les réflexions.

Le représentant de la FNSEA termine en expliquant ne pas être convaincu que le projet, au niveau de la liaison Nantes – Rennes, ne crée pas un besoin plus qu’il n’y réponde.

A. GODART répond que sur Nantes - Rennes la part de marché du train est de 5% et que la question de l’augmentation de cette part de marché semble légitime au regard des enjeux de développement économique et durable.

Conclusion de l’atelier

Cadre de la prochaine séance

B. FORMSTECHEX explique 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.

Il détaille les éléments remis en séance et disponibles sur le site Internet.

Il conclue en évoquant 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 ?
- quels niveaux de service vous semblent 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 ?

Il ajoute que la question des mesures d’accompagnement des objectifs du projet pourra aussi être abordée lors de la prochaine séance.

Pascal BEAUMARD remercie les participants pour leurs contributions et leur donne rendez-vous en janvier pour la session 2 des ateliers.

Conclusion du maître d’ouvrage

A. GODART remercie les participants pour leur présence et rappelle que SNCF Réseau est à leur disposition pour toute question sur le projet ou le dispositif de concertation.

Conclusion du garant de la concertation

Alain RADUREAU remercie l’ensemble des présents pour leur participation à cet atelier et rappelle que leur participation est essentielle pour permettre de faire avancer la concertation et donc d’enrichir le projet.

Il sollicite les participants pour jouer un rôle de relais auprès de leurs adhérents ou mandants dans les semaines à venir afin que les contributions soient nombreuses lors de cette concertation.

Il conclue en rappelant qu'il est à la disposition de chacun des participants pour toute question sur la concertation.