

Atelier

Environnement – Usagers –
Agriculture

Rennes

16 novembre 2016

Compte-rendu

Introduction

Simon MAZAJCZYK, 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 Brest.

Tour de table

La réunion commence par un tour de table de présentation.

Les intervenants sont :

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

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

- Alain BIGNON, Association des expropriés 35
- Michel CANIAUX, ALTRO
- Aurélie CHAPEAU, Association des expropriés 35
- Vincent CHARVET, DREAL Bretagne
- Gérard CHENE, CANE
- André CROCQ, Rennes Métropole
- Daniel GESTAIN, IVINE
- François GERARD, CODEF de Redon
- Frédéric GEORGES, Jeunes Agriculteurs 35
- Elif GOREN, Chambre d'agriculture 35
- Adeline LE CADRE, FRSEA Bretagne
- Daniel LECLERC, AUTIV
- Jacques LEFEBVRE, Association pour la qualité de vie à Pléneuf-Val-André
- Jean-Baptiste MAINSARD, Chambre d'agriculture 35
- Victor PERRIER, IVINE

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

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, rappelle 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, plus de 2 000 participants ont assisté aux réunions publiques.

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 dans cette nouvelle phase.

Il souligne que le projet LNOBPL a un budget prévisionnel compris entre 3 et 5,5 milliards d'euros. Comparativement la nouvelle ligne grande vitesse entre le Mans et Rennes a coûté 3,4 milliards d'euros. 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 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 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, garant, rappelle ensuite les quatre recommandations de la Commission nationale du débat public (CNDP) émises 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 seconde 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.
- 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.

André CROCQ, vice-président de Rennes Métropole, ajoute quelques mots d'accueil des participants en rappelant que cette concertation complémentaire doit permettre de réinterroger certains aspects du projet et de les approfondir. Il remercie donc les participants pour leur présence.

La concertation complémentaire au débat public

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, explique que suite au débat public, une nouvelle phase de concertation volontaire dite complémentaire au débat public s'engage. Il ajoute que la décision de SNCF Réseau sur la poursuite de la concertation est en ligne et disponible pour chacun.

En effet, lors du débat public, l'opportunité du projet a été confirmée mais aucun scénario préférentiel n'est ressorti assez clairement. 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, c'est ce que l'on appelle la concertation continue.

Enfin, il 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

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, explique qu'en écho à ces enseignements du débat public, la concertation actuelle vise 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

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, replace la concertation complémentaire au débat public dans le processus global de réalisation d'un grand projet d'aménagement. 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 sont 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 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

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, détaille le dispositif de concertation mis en place entre octobre 2016 et février 2017. Il s'appuie sur deux dispositifs : en ligne et présentiel.

Le dispositif en ligne intègre un forum, un simulateur de scénarios, et un panel de 1 000 citoyens interrogé sur les besoins de déplacement. Ces éléments sont librement accessibles par l'ensemble du grand public. En parallèle, des rencontres sont prévues sur l'ensemble du territoire au travers d'ateliers avec les citoyens, avec les associations, les acteurs économiques et les 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 nouveaux publics en complément de ceux mobilisés pour le débat public et qui s'adapte à leurs typologies.

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.

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, détaille le planning du dispositif de concertation afin de montrer les liens entre les différents ateliers.

Il souligne qu'un bilan de la concertation sera rédigé en début d'année 2017 et précise 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.

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, 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.

François GERARD du CODEF demande ce que le dispositif de concertation prévoit de spécifique pour associer les jeunes.

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, explique que SNCF Réseau a sollicité des écoles pour définir avec des étudiants les actions à engager pour intéresser les jeunes et favoriser leur participation. Le dispositif est encore en cours de définition.

M. Daniel GESTAIN d'Ille-et-Vilaine Nature Environnement demande quelle a été la fréquentation des réunions organisées jusqu'à présent dans le cadre de la concertation complémentaire.

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, indique que la participation a été variable selon les ateliers et que pour chaque atelier entre 5 et 15 organismes ont été représentés.

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, complète en indiquant que pour chaque atelier une vingtaine d'organismes a été sollicitée : comités locaux mobilisés en faveur du cadre de vie, associations environnementales, représentants du monde agricole, associations d'usagers, chambres consulaires, CESER, syndicats, etc.

Le projet présenté en concertation

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, conclut ce premier temps d'échange en revenant sur le cadre du projet LNOBPL, tel qu'il est aujourd'hui présenté en concertation.

Les partenaires du projet

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, rappelle 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

Cédric LEVREL, 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 de Rennes et entre les deux capitales régionales.
- Il concerne les Régions Bretagne et Pays de la Loire, et plus particulièrement le département de Loire Atlantique.

Le périmètre du projet

Cédric LEVREL, 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’une 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 du réseau breton.

L’axe Brest-Quimper ne faisait pas partie des réflexions lors du débat public et a donc été ajouté au projet depuis suite à ces demandes qui ont émergé lors du débat.

Les solutions techniques

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, 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.

Il 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 de scénarios permettra de visualiser ces différentes solutions techniques et d’évaluer leurs performances ainsi que leurs impacts.

Le contexte ferroviaire dans lequel s’inscrit le projet

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, explique le cadre de référence pour penser le projet LNOBPL, à savoir :

- La ligne à grande vitesse Bretagne Pays de la Loire (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.
- La majorité des réponses ferroviaires dites « légères » sur le réseau principal seront réalisées.

Le service ferroviaire 2017/2018

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, présente ensuite les améliorations apportées par « Atlantique 2017 » qui verra la mise en service de deux LGV (BPL et –SEA entre Tours et Bordeaux), ce qui va apporter des améliorations considérables pour le service ferroviaire dans son ensemble, notamment grâce à la mise en œuvre du cadencement. Il s’agit d’améliorer la logique de rabattement au niveau des transports ferroviaires en faisant des gares de véritables pôles d’échanges multimodaux.

Temps d’échange avec la salle

Jean-Baptiste MAINSARD de la Chambre d’agriculture d’Ille-et-Vilaine s’interroge sur la possibilité d’assister aux ateliers « acteurs économiques » soulignant que les agriculteurs sont une force économique importante de la région. Ensuite il souhaite des précisions sur l’impact du projet sur les terres agricoles : que se passera-t-il si lignes nouvelles sont créées et que d’autres sont délaissées ? Est-ce que les emprises des lignes anciennes seront rendues à l’agriculture ?

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, indique qu’en effet près de 65% du territoire breton est agricole et **Arnaud GODART, SNCF Réseau**, explique que les acteurs agricoles sont évidemment conviés aux réunions pour les acteurs économiques.

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, continue en indiquant que la plupart des aménagements présentés prennent en compte un doublement du réseau existant avec des lignes nouvelles pour augmenter la capacité du réseau. Il explique que cela permet par exemple à Rennes d’améliorer le trafic périurbain, trafic qui doit être combiné avec un trafic vers des destinations plus éloignées. Il précise que la combinaison de ces deux types de trafics est complexe et nécessite donc de recourir à des lignes nouvelles, tout en conservant les lignes anciennes, qui ne pourront donc pas être transformées en terres agricoles. Il indique également que le recours à des lignes nouvelles ne consomme pas nécessairement plus de foncier que l’aménagement de lignes existantes qu’on rectifierait pour obtenir des trajectoires plus rectilignes en sortant des emprises existantes.

Jean-Baptiste MAINSARD de la Chambre d’agriculture d’Ille-et-Vilaine poursuit sur le sujet en rappelant que les terres sont un bien précieux et se demande si la contre-valeur financière qui sera proposée pour la compensation agricole sera suffisante. Il craint que le territoire de demain soit de moins en moins agricole et demande s’il ne faudrait pas faire un geste important pour conserver le foncier.

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, explique qu’on est trop en amont du projet pour évaluer les impacts exacts et donc les compensations. En effet la démarche engagée aujourd’hui consiste à mettre en regard besoins et solutions mais aussi impacts, avec la forte nécessité d’anticiper les impacts, notamment agricoles. C’est pourquoi il est important d’engager le dialogue sur ces questions dès à présent. **Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau**, complète en dressant un parallèle avec la LGV Le Mans-Rennes qui passe sur un territoire similaire. Il faudra valoriser ce qui a été mis en œuvre sur ce projet notamment l’observatoire du foncier.

Jean-Baptiste MAINSARD de la Chambre d'agriculture d'Ille-et-Vilaine conclut en soulignant que l'amélioration de la desserte ferroviaire induit une croissance de l'urbanisation et demande si l'impact de cette urbanisation a été mesuré.

Arnaud GODART, SNCF Réseau, répond que les impacts indirects du projet doivent bien sûr être intégrés dès à présent, notamment avec les services de l'Etat. Un retour des expériences au niveau national doit servir à l'anticipation de ce sujet.

Daniel LECLERC de l'AUTIV rappelle que son association a produit un cahier d'acteurs lors du débat pour proposer une solution économe en terres agricoles et capable de porter un projet de territoire : s'articuler autour de la ligne Rennes-Redon actuelle le plus possible jusqu'au niveau de Masserac et ensuite réutiliser la plate-forme de l'ancienne ligne Rennes-Nantes, qui permet de desservir l'aéroport de Notre-Dame des Landes tout en desservant des pôles moyens comme Messac-Guipry, Guéméné-Penfao. Cela permettrait en outre selon lui de consommer peu de terres agricoles puisque la plate-forme existe déjà même s'il faudrait l'élargir un peu. Il y aurait des mesures à prendre au niveau de l'agglomération de Blain. De même, elle ne court-circuite pas Redon même si elle passe quelques kilomètres à l'est. Il suggère également d'envisager la réutilisation de l'ancien triangle ferroviaire de Coismo pour avoir une branche de 5 kilomètres allant vers Redon. Enfin, il rappelle que son association proposait aussi une solution par Châteaubriant et qu'une étude avait été faite pour étudier cette possibilité. Il demande qu'une expertise soit faite sur la proposition faite par l'association.

Michel CANIAUX d'ALTRO demande si les lignes nouvelles seront accessibles au fret. Cela permettrait de limiter les nuisances du fret en milieu urbain. Il souhaite savoir également si le projet de tram Nantes-aéroport de Notre-Dame-des-Landes est toujours prévu. Enfin, il souligne que les goulets d'étranglement sont aujourd'hui plutôt en sortie des agglomérations et demande ce que le projet prévoit notamment pour améliorer la sortie de Rennes. Comment régler la conflictualité des trafics TER périurbains et trafic grande distance ?

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, rappelle que SNCF Réseau a bien pris connaissance du cahier d'acteurs de l'AUTIV lors du débat public. Il souligne que le tracé ou les tracés ne sont pas encore aujourd'hui définis mais qu'ont été esquissés des grands faisceaux possibles de passage. Il indique qu'il est d'abord indispensable de définir l'ambition de service du projet avant de définir ces tracés. Concernant la desserte des gares intermédiaires il indique que s'arrêter dans ces gares fait perdre en performance sur l'ensemble du linéaire. Par ailleurs certaines villes citées ne sont pas dans le périmètre du projet LNOBPL. Il souligne en outre que les tracés historiques ont souvent des tracés sinueux qui ne permettent pas de gagner en performance. Enfin, il rappelle que le projet de tracé proposé par l'AUTIV passe près de la forêt du Gâvre et que les fuseaux présentés par SNCF Réseau doivent tenir compte de ces enjeux environnementaux.

Daniel LECLERC de l'AUTIV souligne que, selon lui, mieux vaut reprendre un tracé existant dans la forêt que de bâtir une ligne nouvelle en lisière de forêt dans des zones bocagères souvent très riches sur le plan de la biodiversité. En outre le tracé évoqué est plutôt rectiligne.

Alain RADUREAU, garant, rappelle que lors du débat public a été menée une expertise complémentaire sur l'amélioration de la liaison Nantes-Rennes sans desserte de l'Aéroport du Grand Ouest, étude financée par la CNDP. Dans le cadre d'une concertation complémentaire, il précise que

les moyens du débat public ne peuvent plus être employés et si une expertise complémentaire est réalisée, elle ne peut être prise en charge que par le maître d'ouvrage.

Arnaud GODART, SNCF Réseau, revient sur les conclusions de cette expertise. Il indique que la desserte Rennes-Châteaubriant fait l'objet d'une réflexion dans le cadre du CPER pour sa modernisation.

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, souligne que l'expertise complémentaire est disponible sur le site du débat public. Il rappelle que, dans cette étude, avait été étudiée la potentialité d'une liaison Rennes-Châteaubriant avec l'hypothèse de ne pas desservir l'aéroport Notre-Dame-des-Landes. L'étude avait conclu que l'aménagement de cette liaison, avec les mêmes objectifs de performance que celle visée par les scénarios LNOBPL, aboutissait à un coût équivalent à un scénario du projet LNOBPL mais sans répondre aux besoins d'amélioration des dessertes de l'axe Rennes-Quimper.

Concernant la desserte de Notre-Dame-des-Landes, il indique que le tram-train est pris en hypothèse de référence dans les études LNOBPL, sans toutefois présager de sa réalité opérationnelle.

Sur le goulet d'étranglement rennais, comme pour le goulet nantais, il explique que le bouchon se situe en sortie de gare avec des circulations de trains à la même vitesse hors gare et donc un phénomène de rattrapage. Il faut donc élargir la réflexion jusqu'aux terminus périurbains.

Il indique enfin que les études n'envisagent pas que le trafic de fret soit intégré dans le projet car les pentes acceptables sont bien plus faibles pour le fret et qu'on peut difficilement mélanger les deux trafics. La logique est plutôt de garder le fret sur l'infrastructure existante sur laquelle il passe déjà.

François GERARD du CODEF s'interroge sur la connexion, notamment fret, de Saint-Nazaire qui est le port économique de la Bretagne au reste du réseau. Une virgule dédiée au fret entre Savenay et Saint-Nazaire permettrait, selon lui, d'améliorer la desserte de ce pôle économique majeur.

Il rappelle ensuite que le train est un levier fort d'aménagement du territoire, qu'il permet de « dégonfler » les métropoles et de répartir les habitants sur tout le territoire.

Il indique enfin que son association est insatisfaite des nouveaux horaires desservant Redon, en soulignant que les habitants du secteur subissent trois contraintes : les trains périurbains s'arrêtent à Messac, les liaisons directes Nantes-Rennes ne s'arrêtent pas à Redon et les voyageurs de Quimper et de Lorient cherchent à aller au plus vite à Rennes pour rejoindre Paris. Redon est donc trop loin de Rennes pour être périurbain mais trop proche pour bénéficier de la LGV. Le territoire a besoin d'être désenclavé et une gare est un atout majeur de développement même s'il faut concilier la mobilité et l'agriculture.

Alain RADUREAU, garant, rappelle que dans le projet présenté lors du débat public un scénario shuntait Redon et Lamballe. Grâce au débat public ce scénario, le vert, a été abandonné par SNCF Réseau même s'il était apprécié des gens du centre de la Bretagne.

Jacques LEFEBVRE de l'association pour la qualité de vie à Pléneuf-Val-André rappelle le titre de son cahier d'acteur du débat public : Lamballe - Porte d'entrée de la Côte de Penthièvre, la Côte de Penthièvre étant ce qui se situe sur le versant est de la baie de Saint-Brieuc. Il a remarqué avec satisfaction que les solutions ne permettant pas de desservir Lamballe et Redon ont été écartées mais s'interroge sur la façon d'irriguer les territoires. Actuellement il n'y a pas de correspondances entre les services de transport interurbains et les services SNCF à Lamballe qui ne figure pas dans les pôles d'échange multimodaux. Il demande donc comment faire pour le devenir ?

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, rappelle que si un scénario contournait les gares de Redon et Lamballe il ne préjugerait pas de savoir quels trains emprunteraient ce contournement et quels trains continueraient de desservir ces gares. Il souligne qu'il faut bien distinguer infrastructure et service. Il rappelle que l'étape de concertation complémentaire permet de recueillir les demandes concernant des mesures d'accompagnement et qu'il y a bien volonté de connecter les différents services de déplacement. Ainsi, les Schémas régionaux d'aménagement de développement et d'égalité des territoires (SRADDET) vont permettre de coordonner les offres de pôles multimodales dans les territoires.

Concernant la gare de Redon il y a une difficulté à faire cohabiter différents trains répondant à des besoins différents. Il y a une dualité de service entre trains rapides et trains de desserte plus fine.

Il indique que la virgule citée par le CODEF est une solution mais ce n'est pas encore un besoin. Il rappelle que, lors du débat public, deux réunions ont été organisées par la CNDP sur le fret, à Guingamp et à Saint-Nazaire, mais qu'il n'y a pas eu de demandes précises concernant une insuffisance du réseau en matière de fret. Il y a plutôt des interrogations sur le modèle français du fret de manière générale.

Arnaud GODART, SNCF Réseau, insiste sur la notion de capacité notamment dans les zones saturées de Rennes et Nantes. SNCF Réseau porte une attention particulière à la réflexion sur ces nœuds.

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, répond concernant Lamballe qu'avec la loi NoTRE la Région va désormais organiser des schémas régionaux et aura les compétences des départements en matière de transport interurbain autocar. Il souligne le souhait de SNCF Réseau que le projet de LNOBPL soit réfléchi dans le cadre de l'organisation générale des déplacements dans la région.

M. Daniel GESTAIN d'Ille-et-Vilaine Nature Environnement confirme qu'il faut bien une stratégie régionale sur les transports et plus globalement sur l'aménagement du territoire dans le SDRADDET. Agriculture, desserte locale, ces questions sont intégrées dans le SDRADDET. Il souligne que le projet ferroviaire LNOBPL sera réalisé à l'horizon 2030 alors que SDRADDET à une échéance plus proche. Il souhaite que les deux démarches soient bien coordonnées et considère qu'il faut avant tout une vision du développement territorial et que le développement ferroviaire doit venir en appui de cette vision. Il faut un besoin exprimé au niveau régional qui trouverait sa réponse dans le développement du réseau ferré. Il s'étonne donc qu'il n'y ait pas plus de représentants de la Région ou du COPIL LNOBPL lors de cet atelier.

Alain BIGNON, de l'ADE 35, salue que la concertation se poursuive. Il souligne que pour gagner du temps il faut améliorer le réseau ou l'agrandir. Il demande quel est le taux de saturation du réseau breton et quelles sont les perspectives du développement du transport à 50 ans. Il rappelle que le projet de LGV Rennes-Le Mans avait été discuté une contrepartie qui était de développer le fret sur les anciennes lignes. Le transport de fret sur les voies ferrées est nécessaire et doit permettre d'éviter que le réseau routier ne soit développé en parallèle du réseau ferroviaire. Enfin il demande quels sont les perspectives pour les transports régionaux ?

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, confirme que l'idéal est d'avoir un schéma directeur de niveau SDRADDET et décliner ensuite en opérations. L'ampleur de LNOBPL permet toutefois aussi d'introduire ces questions tout en élargissant la réflexion à d'autres champs que le ferroviaire. Il souligne que les contributions collectées lors de la concertation sont une matière pour élaborer le

SDRADDET. Il rappelle que les régions sont partenaires du projet et qu'il y aura donc coordination. Il indique que les besoins en matière de déplacement pour 2030 sont déjà connus et que le projet LNOBPL vise justement à anticiper ces besoins dès maintenant pour ne pas prendre de retard. Concernant le fret il estime que la question n'est pas le réseau mais la quantité de fret en circulation qu'il faut augmenter.

André CROCQ, de Rennes Métropole, souligne que les attentes vis-à-vis du SDRADDET sont légitimes mais qu'il ne faut pas attendre qu'il soit engagé pour réfléchir à tous ces sujets. Il souligne que l'éclatement des compétences « mobilité » entre plusieurs échelons était problématique mais que le paysage vient de se clarifier avec la loi NoTRE.

M. Daniel GESTAIN d'Ille-et-Vilaine Nature Environnement demande une précision : quel est le sujet de la concertation ? Parle-t-on de besoins de service ou d'infrastructure ? Il insiste sur la nécessité de demander aux habitants quels sont leurs besoins concernant le schéma ferroviaire de la région.

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, confirme que l'objectif de la concertation est bien de préciser les besoins dans le cadre des cinq objectifs du projet définis suite au débat public. Il indique qu'il y a un équilibre à trouver entre les besoins et les infrastructures. Il donne l'exemple de la liaison Nantes-Rennes qui a fait l'objet de beaucoup de discussions lors du débat public. Il faut d'abord définir les fonctionnalités pour voir ensuite ce que ça implique en termes d'infrastructure.

Michel CANIAUX d'ALTRO rappelle qu'à Pontivy il y avait une forte mobilisation lors du débat public et demande ce qu'il en est du Centre Bretagne dans le projet.

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, explique le Centre Bretagne n'a pas été inclus dans le périmètre du projet LNOBPL. C'est une question qui doit être traitée dans le cadre d'autres solutions, comme la RN164 qui est une réponse importante.

Arnaud GODART, SNCF Réseau, explique que le projet LNOBPL se positionne dans une logique d'intermodalité mais aussi dans un contexte d'argent public rare. Il ne faut pas opposer les modes qui doivent au contraire se compléter. Il souligne que le projet ne s'oppose pas à la modernisation du réseau actuel et au traitement des lignes à vocation plus régionale qui font l'objet notamment de CPER et qui doivent être améliorées dès maintenant.

Jean-Baptiste MAINSARD de la Chambre d'agriculture d'Ille-et-Vilaine demande s'il y a eu des comparatifs entre les modes de transport et si la multimodalité est prise en compte entre tous les modes.

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, la logique repose vraiment sur la pertinence de chacun des modes. Ainsi le train ne desservira pas tout.

Partage d'une connaissance commune

François GERARD du CODEF demande que la présentation de SNCF Réseau projetée lors de l'atelier soit envoyée aux participants. **Simon MAZAJCZYK, animateur**, indique à tous que la présentation leur sera remise en fin de réunion.

Le territoire du projet

Benoît FORMSTECHEER, 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. Il présente les zones les plus denses et les plus dynamiques économiquement qui structurent le territoire métropolitain : les métropoles et les littoraux.

Un document de juillet 2016 du Conseil général du développement durable montre que le taux de croissance du PIB est le plus fort sur le territoire du projet. De nombreux modèles montrent le lien entre la croissance économique et l'augmentation des déplacements.

Le transport ferroviaire représente un véritable enjeu de compétitivité pour ces territoires, notamment pour le tourisme. Il y a une volonté de rapprocher l'Ouest de Bretagne de l'axe dynamique Nantes-Rennes et de Paris. Le schéma de transport français reste encore dans la logique Paris-province. On remarque un véritable enjeu de cohésion territoriale, et une forte attente pour rapprocher la Bretagne de Paris comme cela a pu être le cas récemment pour l'Est et le Sud.

Alain BIGNON de l'ADE 35 demande si la croissance évoquée est une croissance économique ou bien démographique.

Benoît FORMSTECHEER, SNCF Réseau, indique que les prévisions sont bien économiques et démographiques. Les taux de croissance à long terme dans les deux domaines sont largement positifs.

M. Daniel GESTAIN d'Ille-et-Vilaine Nature Environnement insiste sur le fait que la notion de fréquence est aussi importante que le temps de trajet pour la desserte ferroviaire.

Benoît FORMSTECHEER, SNCF Réseau, indique que la 2^e session d'ateliers permettra d'approfondir ces points, notamment la question des fonctionnalités précises liées aux besoins exprimés.

François GERARD du CODEF demande si dans les prévisions de croissance démographique on peut savoir quelle sera la part des jeunes et quelle sera la part d'arrivée de populations âgées, car cela a des implications différentes en matière de mobilité.

Benoît FORMSTECHEER, SNCF Réseau, renvoie vers le site internet du projet LNOBPL qui met à disposition toutes les études socioéconomiques. Il explique qu'il y aura bien un vieillissement de la population à l'échelle nationale et plus particulièrement dans les zones littorales. 30% de la population aura plus de 60 ans en 2040. Il cite l'exemple de la région PACA très attractive, dense et saturée. Elle connaît des problèmes de mobilité depuis déjà longtemps. Avec le projet LNOBPL il s'agit d'anticiper un phénomène comparable.

Les mobilités sur le territoire

Benoît FORMSTECHE, **SNCF Réseau**, précise que les futures données citées sont issues du Ministère des Transports, et bien que les chiffres soient un peu datés, les volumes sont toujours d'actualité. Il souligne que 73% des déplacements de moins de 80 kilomètres sont faits en voiture. En moyenne chaque personne effectue 6,2 voyages par an supérieurs à 80 kilomètres (soit 12 à 13 déplacements). Sur les longs trajets, la voiture représente toujours 77% des déplacements. Le ferroviaire est un peu moins représenté pour les longs déplacements sur le périmètre LNOBPL que la moyenne française.

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.

Il donne quelques chiffres clés pour permettre une meilleure compréhension de la zone d'étude. Sur les 5 départements, il y a environ 14 millions de déplacements journaliers soit 3,4 déplacements par jour et par personne. En Bretagne, la croissance du flux de transit est moins

François GERARD du **CODEF** réagit sur les différences entre les personnes qui se déplacent hors Bretagne et ceux qui y arrivent. Il s'interroge sur la raison de cette différence entre entrées et sorties.

Benoît FORMSTECHE, **SNCF Réseau**, indique que c'est l'attractivité touristique qui doit expliquer en grande partie cette différence.

Les spécificités du transport ferroviaire

Benoît FORMSTECHE, **SNCF Réseau**, 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). Il rappelle que tous les aménagements « faciles » sur le réseau en Bretagne seront faits en 2018. Toute modification substantielle prendra une quinzaine d'années. Il prend l'exemple de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, actuellement saturée, pour qui la réponse retenue n'entrera pas en service avant 2030. Il existe des contraintes techniques importantes liées au mode d'exploitation.

Il s'appuie sur un graphique pour expliquer les concepts de sillons et de saturation du réseau. Il illustre également le fait qu'il est complexe d'ajouter un train sur le réseau. Les différentes dessertes et vitesses limitent les capacités de développement.

M. Daniel GESTAIN d'**Ille-et-Vilaine Nature Environnement** demande si le traitement des nœuds a des conséquences importantes dans les possibilités de séquençage sur des distances plus importantes en ayant de plus grandes capacités de stockage au niveau des nœuds. Est-ce qu'une troisième possibilité ne peut pas être étudiée : le stockage des trains. Par exemple, stocker le TER une dizaine de minutes le temps de laisser passer le TGV.

M. Daniel GESTAIN d'**Ille-et-Vilaine Nature Environnement** demande lui aussi si des voies de dégagement dans les gares peuvent être une solution. Il s'interroge aussi sur le recours aux Blocs

Automatiques Lumineux (BAL) qui permettrait de revoir les longueurs des cantons. Est-ce qu'avec des cantons plus courts on ne peut pas gérer plus facilement le trafic ? Il souhaite savoir si les cantons bretons actuels sont optimaux.

Benoît FORMSTECHE, **SNCF Réseau**, explique qu'un canton en signalisation ferroviaire est un tronçon de ligne et que dans un canton un seul train peut circuler à la fois. Il indique donc que plus les cantons sont courts, plus on peut avoir de trains. Il explique que la modernisation des cantons et des BAL ont été faites et sont quasiment terminées. Entre Rennes et Redon ce sera opérationnel en 2018. En signalisation rien de mieux ne peut être fait sur le réseau. Le stockage dans les gares est une idée séduisante sur le papier quand tout se passe bien. Mais le problème c'est que les incidents impliquant des retards peuvent se produire. Dès lors, ce type de montage horaire peut induire des sur-stationnements rendant les temps de parcours des trains lents peu attractifs. En effet, . La variété de dessertes induit une capacité limitée, ainsi sur la la LGV Atlantique : tous les TGV roulent à 300 km et on peut faire circuler 11 TGV par heure mais parce qu'ils ont la même desserte, le même schéma.

M. Daniel GESTAIN d'Ille-et-Vilaine Nature Environnement demande si l'optimal sur le réseau breton ne doit pas aussi être défini par des objectifs de vitesse et quels sont-ils de vitesse pour le réseau breton ?

Arnaud GODART, **SNCF Réseau**, explique qu'en 2017 le cadencement sera fait avec l'arrivée de la LGV BPL, ce qui pose la question des correspondances. La réflexion est menée par SNCF Réseau pour optimiser le réseau actuel. Le but est d'avoir plus de trains, en écoutant tous les territoires et en répondant à tous les objectifs de desserte, pour maximiser l'usage du patrimoine ferroviaire. Sur Rennes-Brest et Rennes-Quimper on a tiré au maximum profit de l'infrastructure existante avec augmentation des vitesses, suppression des passages à niveau et modernisation de la signalisation.

Benoît FORMSTECHE, **SNCF Réseau**, présente ensuite sur le cadre économique du transport ferroviaire et notamment 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 soit 20 euros au kilomètre. A partir d'un taux de remplissage de 70%, un TER n'a pas besoin de subventions pour fonctionner, le taux de remplissage moyen observé est aujourd'hui de l'ordre de 30%. 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.

André CROCO, **vice-président de Rennes Métropole**, demande si la prévision est bien d'une augmentation des voyages de l'ordre de 70% d'ici 2030, augmentation en lien avec la croissance du territoire.

Benoît FORMSTECHE, **SNCF Réseau**, confirme que c'est bien cela et que c'est une prévision hors projet LNOBPL.

François GERARD du CODEF demande si le coût de revient au kilomètre ne doit pas être approfondi avec la part de l'infrastructure dans ce coût et le comparer à d'autres modes. En effet dans le cas de la route par exemple pour laquelle l'infrastructure est prise en charge en partie par les pouvoirs publics.

M. Daniel GESTAIN, **d'Ille-et-Vilaine Environnement** demande si le coût n'est pas aussi variable selon la fréquentation de la ligne.

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, indique que le coût de l'infrastructure n'est pas inclus dans le prix de revient et qu'il est de l'ordre de 3 à 5 euros au kilomètre. La fréquentation des voyageurs ne changera pas le coût de l'infrastructure mais apportera des recettes supplémentaires.

Alain BIGNON de l'ADE 35 demande si l'aéroport de Notre-Dame des Landes aura une influence sur la fréquentation sur le réseau.

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, répond qu'il y aura un effet, mais relativement limité en termes de volume par rapport à la fréquentation totale sur le projet.

Alain RADUREAU, garant, rappelle que dans l'expertise complémentaire, les experts considéraient que le trafic entre Rennes et Nantes serait augmenté par l'aéroport de Notre-Dame des Landes. Ce différentiel aurait un impact sur la rentabilité socioéconomique de la liaison Nantes Rennes.

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, précise qu'1 million de voyageurs serait apporté par l'aéroport de Notre-Dame des Landes alors que le projet LNOBPL concerne en tout 19 millions de voyageurs.

François GERARD du CODEF demande quelles sont les différences en termes de coût environnemental entre l'infrastructure ferroviaire et d'autres modes de déplacements polluants.

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, répond que le simulateur de scénario permettra de voir les effets du report modal sur les émissions de CO2 et renvoie vers les documents en ligne sur le site internet du projet.

André CROCCQ, vice-président de Rennes Métropole, revient sur les différences de coûts entre TER et Intercités et de part de financement public.

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, indique que les lignes Intercités Paris-Clermont et Paris-Rouen-Caen-Cherbourg ont vraisemblablement un poids très important dans la meilleure rentabilité globale de l'activité Intercités.

Cadre de la prochaine séance

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, 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, de même que les retours du panel de 1 000 citoyens, des retours de la SNCF sur des avis d'usagers qui auront été recueillis.

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 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 ?

Michel CANIAUX d'ALTRO remarque que dans le scénario mauve la section de ligne nouvelle a été limitée à Lamballe et demande si cela influe sur les temps de parcours donnés lors du débat public.

Benoît FORMSTECHE, **SNCF Réseau**, rappelle que les scénarios n'existent plus et indique qu'il y a désormais 6 secteurs et que tous les scénarios du débat ont été repensés et mis bout-à-bout dans ces 6 secteurs.

Conclusion de la séance

André CROQ vice-président de Rennes Métropole remercie les participants pour la qualité des échanges et souligne la qualité du support de présentation diffusé par le maître d'ouvrage.

Arnaud GODART, SNCF Réseau, remercie également les participants et les partenaires présents et incite chacun à utiliser le forum du site internet du projet et à relayer l'information pour permettre le plus grand nombre de contributions.

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.