

Atelier citoyens Saint-Brieuc

25 JANVIER 2017

Compte-rendu

LIAISONS NOUVELLES
OUEST BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE
GRAND PROJET FERROVIAIRE



Introduction

Simon MAZAJCYK, consultant en concertation, animateur de la réunion, remercie les participants pour leur présence et présente le programme de la rencontre. Il s'agit du troisième atelier citoyens dans le cadre du projet de Liaison nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire. La réunion sera principalement consacrée au travail réalisé sur le simulateur de scénarios à partir des besoins exprimés lors de la session précédente.

Simon MAZAJCYK présente l'ordre du jour de cette 3^e session :

- Cadre et objectif de la séance
- Récapitulatif et validation des décisions prises au cours des séances précédentes
- Eclairage sur les propriétés des trois autres groupes
- Echanges avec les participants – Questions et réponses
- Temps de travail et d'échange autour de l'outil de simulation
- Temps de synthèse et conclusion

Tour de table

Simon MAZAJCYK donne la parole aux intervenants de la soirée afin qu'ils se présentent.

Membres de l'équipe Etat d'Esprit-Stratis :

- Simon MAZAJCYK consultant en concertation – animateur de l'atelier
- Juliette DEGARDIN, consultante en concertation – en charge du compte rendu de l'atelier

Membres de l'équipe projet SNCF Réseau :

- Benoît FORMSTECHE, Chef de mission LNOBPL
- Luc RIMAURO, en charge de la concertation sur le projet LNOBPL

Autres personnalités présentes :

- Géraldine BERTAUD, CEREMA, en charge du suivi de la démarche globale de concertation
- Cédric CHERFILS, Région Bretagne
- François RIGOIL, Urbaniste, Agence d'urbanisme de Brest, en charge d'une étude sur le projet LNOBPL

Plusieurs remarques / constats sont faits par les participants à propos du simulateur :

- l'outil est facile d'utilisation
- l'outil ne permet pas vraiment de faire varier les paramètres
- des bugs ont été constatés dans l'utilisation du simulateur à la suite du dernier atelier.

Pas de remarques des participants concernant les séances précédentes.

Rappel des objectifs de la séance

- Valider les priorités identifiées au cours des séances précédentes
- Les illustrer et les questionner au travers du simulateur de scénarios
- Synthétiser nos échanges pour préparer la réunion de synthèse

L'objectif sera de réfléchir sur des scénarios axes par axes, grâce à l'outil pour se mettre d'accord sur un choix de scénario voire d'en réaliser plusieurs si la séance le permet.

Benoît FORMSTECHECER rappelle que l'on va se servir des conclusions tirées à l'issue des séances précédentes – la deuxième séance était consacrée à l'expression des besoins et à la description des fonctionnalités (temps de parcours, temps de performances).

Points saillants des échanges précédents

Luc RIMAURO présente les points saillants identifiés lors des séances précédentes.

I. LES ELEMENTS EN LIEN DIRECT AVEC LE PROJET LNOBPL

- **Le lien vers Paris a été le point d'amélioration le plus régulièrement cité :**
 - Avoir davantage de trains pour aller et venir de Paris, l'objectif d'un train par heure a été soulevé
 - Une plus grande amplitude horaire : le dernier train depuis Paris pour rentrer à Saint-Brieuc est jugé trop tôt
 - Une diminution du temps de parcours de 10 à 15 minutes a été mentionnée comme un objectif pour rendre le train plus attractif depuis Saint-Brieuc
- **Améliorer la liaison Paris – Brest : avec un temps de parcours compris entre 3h et 3h15**
- **Améliorer la liaison Nantes – Saint-Brieuc avec un objectif de 2h de temps de trajet**
- **Améliorer la liaison Nantes – Rennes**
- **Une meilleure liaison entre les branches nord et sud du réseau**
- **La liaison avec l'AGO : une liaison directe depuis Saint-Brieuc afin de pouvoir se passer de la voiture**

II. DES DEMANDES COMPLEMENTAIRES A INTEGRER AU BILAN DE LA CONCERTATION

Concernant les mesures d'accompagnement, les points suivants ont été exprimés

- La question des tarifs : baisse des coûts et meilleure lisibilité.
- La question de l'intermodalité, avec la préoccupation des voyages porte à porte et du maillage global du territoire : Le maillage territorial et le réseau inter-villes a été présenté comme un enjeu clé pour le projet.
- Faciliter les liaisons entre la Bretagne et le reste de la France, hors Île-de-France, notamment vers le centre, le sud, le sud-ouest, etc.

Elles ne peuvent être intégrées au projet car elles concernent le service ferroviaire plus que le réseau et ne seront pas testées dans le simulateur mais sont bien compilées dans le cadre de la concertation.

Simon MAZAJCZYK valide auprès du public les critères qui avaient été retenus lors des séances précédentes afin de procéder à l'élaboration des scénarios.

III. LES PRIORITES COMPLEMENTAIRES DES AUTRES TERRITOIRES

Luc RIMAURO rappelle les points saillants exprimés dans les autres ateliers citoyens et qui peuvent différer de ceux exprimés à Saint-Brieuc :

- Viser un trajet en 3 heures entre Paris et Brest, avec une demande d'un Rennes – Brest en 1h30 (avec 10 AR par jour)
- La liaison Brest – Quimper en 45 minutes (avec 9 AR au moins de cette durée) par jour, pour être compétitif par rapport au covoiturage
- Une augmentation de la fréquence des trains entre Nantes et la pointe bretonne : la liaison entre Nantes et Quimper dans un temps compris entre 1h45 et 2 heures / la liaison Nantes – Brest avec des objectifs de performance compris entre 2h et 2h30
- La liaison Nantes – Rennes jugée prioritaire : plus fiable, directe, plus rapide et cadencée. Des divergences quant à la durée optimale (entre 45min et 1 heure) et le nombre d'A/R par jour (de 15 à 20).

↗ Un participant a le sentiment que le secteur Rennes – Nantes a fait l'objet d'objectifs plus ambitieux sur les autres territoires.

Simon MAZAJCZYK rappelle que le simulateur va permettre de tester l'ensemble des possibilités. Il ajoute que les toutes les informations des sessions précédentes sont compilées dans le bilan de la concertation.

Travail sur le simulateur

Simon MAZAJCZYK rappelle l'objectif du simulateur qui est de construire des scénarios en fonction des différentes solutions techniques existantes, de les évaluer et de les comparer. C'est l'exercice qui va être réalisé par le groupe.

I. ELABORATION DU 1^{ER} SCENARIO

Pour rappel, la démarche comprend 4 familles d'aménagement :

- La modernisation
- La création de lignes nouvelles
- Les solutions capacitaires
- L'aménagement au plus proche de l'existant

Secteur Rennes – Lamballe :

Comprend quatre solutions techniques :

- Ligne nouvelle Rennes – Lamballe
- Aménagement La Brohinière – Lamballe
- Ligne nouvelle Rennes – La Brohinière
- Capacité : Rennes – La Brohinière

↗ Un participant demande quelle est la durée du chantier pour une ligne nouvelle ?

Benoît FORMSTECHECER répond qu'il faut compter 3 à 4 ans car les chantiers comprennent un premier temps de génie civil avec des terrassements et un second temps de déploiement des équipements ferroviaires (voies, caténaies...) et sont donc longs et étendus dans le temps.

↗ Un participant demande le type de trains qui pourraient circuler sur cette ligne nouvelle.

SNCF Réseau répond que cela concerne à la fois les TER rapides et les TGV.

↗ Une participante demande si cela permettrait de gagner du temps sur les TER ?

Luc RIMAURO répond que, pour les TER, on gagnerait du temps sur les relations Rennes – Lamballe. Les TER gagneraient entre 7 et 9 minutes.

La solution retenue est l'option ligne nouvelle Rennes – Lamballe.

Ce choix de ligne nouvelle permet de répondre à trois des cinq objectifs du projet.

Secteur Brest-Plouaret

Comprend trois solutions :

- Ligne nouvelle de Morlaix à Brest
- Aménagement Plouaret – Trégor – Morlaix
- Ligne nouvelle Morlaix – Landerneau

Précisions de l'équipe projet :

- Plusieurs points positifs mais des enjeux environnementaux non négligeables (pour tous les choix proposés ci-dessus).
- Pour la solution de ligne nouvelle Morlaix – Brest, il y a deux variantes : en passant par le nord, on passe à proximité de l'aéroport de Brest alors qu'en passant par le sud cette solution permettrait un gain de temps de 5 minutes sur Brest – Quimper.

↗ Une participante intervient pour dire que l'environnement doit être pris en compte dans le choix des solutions proposées.

↗ Un participant demande au maître d'ouvrage des éléments de comparaison afin de pouvoir évaluer les solutions techniques d'un point de vue budgétaire et notamment le ratio minute gagnée / investissement.

L'équipe projet répond qu'à titre de comparaison, la ligne Le Mans – Rennes (180 km pour un gain de 37 minutes) actuellement en construction s'élève à un coût supérieur à 3 milliards d'euros.

La solution retenue pour la composition du premier scénario est la ligne nouvelle Morlaix – Brest.

Certains participants émettent cependant des réserves sur les aspects environnementaux.

Secteur Rennes – Redon – Nantes

Solutions techniques proposées (sur le secteur Rennes – Redon) :

- Capacité Rennes – Messac-Guipry
- Capacité Rennes – Nantes
- Ligne nouvelle Rennes – Redon
- Ligne nouvelle Rennes – Nantes

Auxquelles s'ajoutent les 5 solutions supplémentaires du secteur Nantes – Redon.

↗ Un participant demande à l'équipe projet si un scénario a bien été pensé dans le cas où l'aéroport du grand ouest ne verrait pas le jour.

L'équipe projet répond que s'il n'y a pas d'aéroport sur la ligne, cela permet d'économiser 200 millions d'euros (coût de la gare) mais qu'en contrepartie, aucun projet de desserte de Nantes Atlantique n'est prévu dans les paramètres du simulateur. En termes de temps, cela permet de gagner environ 7 minutes supplémentaires. La ligne nouvelle est prévue pour un coût de 2,2 milliards d'euros, sans l'aéroport, cela sera chiffré à 2 milliards d'euros. La desserte de l'aéroport apparaît également comme un enjeu pour la rentabilité socio-économie du projet.

Les participants décident de retenir pour ce premier scénario une solution ambitieuse : la ligne nouvelle entre Nantes et Rennes.

Elle permet d'améliorer considérablement la liaison entre Saint-Brieuc et Nantes.

Secteur Brest – Quimper

Ce secteur est concerné uniquement par des solutions de modernisation du réseau avec des niveaux de performances différents.

Simon MAZAJCZYK interroge les citoyens pour savoir si ce secteur apparaît comme prioritaire pour le groupe, car il n'était pas directement cité dans les besoins validés en début de séance.

↗ Un participant témoigne de l'incapacité dans laquelle il est (de Saint-Brieuc) pour témoigner de la pertinence de ces choix de territoires. Ce secteur n'a pas été identifié comme un besoin du point de vue de sa situation géographique.

↗ Un autre participant dit qu'il s'agirait, à travers cet aménagement, de rattraper un retard que la pointe bretonne connaît encore aujourd'hui. De son point de vue, c'est important. Il s'agit d'exprimer une solidarité sur l'ensemble du territoire.

Simon MAZAJCYK explique que ce tronçon a été intégré au périmètre du projet suite au débat public de 2014-2015.

↗ Simon MAZAJCYK demande au maître d'ouvrage en quoi consistent les travaux qui sont faits actuellement entre Brest et Quimper.

Benoît FORMSTECHEP précise qu'il s'agit d'une remise à niveau (de la voie, des signalisations etc.) pour revenir aux temps de parcours initiaux et d'accroître les fréquences en passant de 6,5 à 9 AR par jour.

↗ Un participant demande si les études menées par SNCF Réseau prennent en compte le trafic du fret.

Benoît FORMSTECHEP répond que, potentiellement, cela peut améliorer le fret mais que, principalement, les études menées portent sur le trafic de voyageurs. Il s'agit, cependant, de s'assurer que le réseau ne soit pas limitant pour le développement du FRET.

↗ Une autre participante affirme que, d'après les cartes proposées, le taux de fréquentation de ces lignes est peu important et qu'une rénovation du réseau aura déjà été opérée par les travaux actuels.

↗ D'autres participants interviennent dans les échanges pour nuancer ce point de vue et affirment que les échanges Brest – Quimper sont nombreux en raison de leurs situations administratives et militaires alors que le réseau actuel est peu satisfaisant.

↗ L'agence d'urbanisme de Brest, présente à la réunion, explique aussi que la liaison entre ces deux villes est importante notamment pour l'attractivité du bassin d'emploi finistérien. Ainsi, pour faire venir du personnel qualifié sur ce territoire, il faut une offre de transport adaptée.

↗ Une participante dit que si ce secteur a fait l'objet de travaux récemment, ce n'est peut-être pas la priorité en matière de projets.

↗ Un participant demande à quelle vitesse les trains peuvent circuler sur ce tronçon.

L'équipe projet lui répond qu'avant les travaux sur le tronçon, les trains circulaient à une vitesse de 40 km/h mais qu'à l'avenir, les trains pourront circuler à une vitesse de 100 à 140 km/h. La remise en service est prévue pour 2018.

Le même participant affirme prendre conscience du besoin réel et tangible d'une meilleure desserte de ce secteur et reconnaît l'opportunité d'un gain de temps significatif.

Les participants décident de retenir pour ce premier scénario une solution ambitieuse en retenant l'amélioration de la ligne Brest-Quimper à 850 M€.

Le groupe étant cependant divisé sur la priorité de cet aménagement.

Secteur Lorient – Quimper

Une solution technique est possible sur ce secteur, la création d'une ligne nouvelle.

Les participants décident de retenir cet aménagement afin de finaliser un premier scénario ambitieux pour l'ensemble du territoire.

Scénario global

Un temps d'échange a lieu avec la salle sur ce premier scénario (joint en annexe), les participants précisent qu'il répond à l'ensemble des besoins identifiés mais émettent des réserves quant à son coût global et à son impact environnemental sur certains secteurs.

➤ Un participant demande quelle est la portion de lignes nouvelles sur la base de ce scénario ?

L'équipe projet lui répond que cela représenterait environ 250 km de ligne nouvelle.

PAUSE

II. ELABORATION DU 2EME SCENARIO

Le scénario n°2, à la demande des participants, vise à répondre aux besoins validés en intégrant davantage les préoccupations budgétaires, de rentabilité socio-économiques et les enjeux environnementaux.

Les solutions retenues dans l'élaboration de ce scénario sont les suivantes :

- **Ligne nouvelle Rennes – Lamballe**
- **Ligne nouvelle Morlaix – Landerneau**
- **Solution ligne nouvelle Nantes – Rennes**
- **Absence d'aménagement entre Brest et Quimper**
- **Absence d'aménagement entre Lorient et Quimper**

Les participants partagent l'idée que ce scénario répond bien aux besoins initialement partagés sans toutefois permettre un aménagement global du territoire, notamment pour le Finistère.

III. ELABORATION DU 3EME SCENARIO

Il s'agit pour les participants de proposer une variante, notamment avec un objectif de performance moins ambitieux entre Saint-Brieuc et Nantes.

Les solutions retenues dans l'élaboration de ce scénario sont les suivantes :

- **Ligne nouvelle Rennes – Lamballe**

- Ligne nouvelle Morlaix – Brest
- Modernisation Brest et Quimper (850 M€)
- Absence d'aménagement entre Lorient et Quimper
- Ligne nouvelle Nantes – Savenay
- Aménagement Savenay – Redon

Tour de table – réactions de la salle :

Quel est le scénario qui vous semble le plus pertinent ?

- Un participant affirme qu'il apprécie les trois pour des raisons différentes et pour les capacités de transport que cela comprend, le scénario 1 paraissant le plus ambitieux et donc pertinent à ses yeux.
- Un autre participant choisirait le premier scénario en insistant cependant sur la priorité de la liaison Nantes – Rennes.
- Un autre participant choisirait le 1^{er} mais souligne les arbitrages financiers à prendre en compte d'autant que Nantes – Rennes reste prioritaire, de son point de vue, par rapport à Brest – Quimper.
- Un autre participant choisirait le premier scénario à condition qu'il y ait une amélioration de services et que les coûts ne soient pas trop élevés (prix du billet).
- Deux autres participants choisiraient le scénario n°2 pour son rapport performance/prix, (coût et gain de temps). Brest – Quimper leur semble moins prioritaire.
- Deux autres participants choisiraient le scénario n°1 en évoquant une projection dans le temps et la nécessité d'adapter l'ensemble du réseau.
- Un autre participant s'avère embarrassé dans son choix. Le scénario 1 étant, malgré sa performance, moins pertinent de son point de vue en raison d'une fréquentation moins importante de la population à la pointe bretonne. Il se prononce donc plutôt en faveur du scénario 2.
- Un autre participant privilégie le 2^{ème} scénario malgré des réticences concernant la question environnementale.
- Trois autres participants choisiraient le scénario n°2 en raison des économies qu'il permettrait de faire (2 milliards d'euros par rapport au scénario n°1).
- Un autre participant orienterait son choix vers le scénario n°1, malgré quelques hésitations avec le n°2.
- Un autre participant choisirait le scénario n°1 qui permettrait, selon lui, d'augmenter le nombre d'utilisateurs et le report modal.

Le premier scénario se dégage des expressions de chacun, mais le deuxième scénario reçoit l'assentiment d'un nombre important de participants également.

Perception des participants sur l'organisation des ateliers :

Les participants semblent satisfaits des ateliers, de la richesse des échanges entre citoyens et du caractère constructif des trois ateliers.

Tous soulignent la pertinence du simulateur et repartent satisfaits d'avoir participé à cette démarche, jugée enrichissante de leur point de vue. La communication et la démarche de concertation entreprises par SNCF Réseau sont très appréciées par les participants.

Conclusion de la séance

Simon MAZAJCYK remercie les participants pour leur présence aux trois ateliers.

Benoît FORMSTECHE se dit très satisfait de l'expérience ; celle-ci aura permis de prendre de la hauteur sur le projet.

Il confirme également que le scénario n°2 reprend en grande partie le scénario n°1 et qu'il n'y a ainsi pas d'opposition entre deux visions, simplement l'une d'entre elles qui va plus loin.

Simon MAZAJCYK informe les participants qu'une réunion de synthèse aura lieu fin février / début mars à Rennes. Cette réunion aura pour objectif de croiser l'ensemble du matériau produit lors de cette concertation. Les informations pratiques seront transmises très rapidement.