

LIAISONS NOUVELLES

# OUEST BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE

GRAND PROJET FERROVIAIRE #LNOBPL

## DIALOGUE TERRITORIAL LNOBPL / DECEMBRE 2021 - FEVRIER 2022

### REUNION A DESTINATION DES ACTEURS ECONOMIQUES DU FINISTERE DU 28 FEVRIER 2022



## AVANT-PROPOS

La réunion réunissant les acteurs économiques du Finistère s'est tenue le 28 février 2022, à la CCI de Brest.

Elle a réuni 21 participants.

La réunion était animée par l'Agence Eker :

- Simon Mazajczyk, animateur

*Sommaire*

<b>I. INTRODUCTION ET PRESENTATION DES PARTICIPANTS .....</b>	<b>4</b>
<b>II. REGARDS SUR LE TERRITOIRE DU GRAND PROJET LNOBPL .....</b>	<b>5</b>
1. Le territoire du grand projet LNOBPL .....	5
2. Les dynamiques territoriales .....	6
3. Le défi de la transition écologique .....	6
4. Zoom sur le territoire de la Bretagne.....	6
<b>III. QUELS ENJEUX EN TERMES DE MOBILITE.....</b>	<b>7</b>
1. Les mobilités observées sur le territoire .....	7
2. Focus sur le ferroviaire .....	8
3. Quelle place pour les mobilités de demain ? .....	8
<b>IV. LE GRAND PROJET LNOBPL .....</b>	<b>8</b>
1. LNOBPL, un grand projet ferroviaire pour l’Ouest .....	8
2. Les objectifs et les horizons de LNOBPL.....	8
3. La gouvernance.....	9
4. Où en est-on aujourd’hui ? .....	9
<b>V. TEMPS D’ECHANGES.....</b>	<b>9</b>
<b>VI. LES OPTIONS D’AMENAGEMENTS A L’ETUDE.....</b>	<b>11</b>
1. Le réseau ferré en Bretagne et Pays de la Loire .....	11
2. Un grand projet hybride .....	12
3. Les solutions étudiées .....	14
4. Les apports de LNOBPL, focus sur l’axe Nantes – Rennes – Bretagne Sud .....	14
5. Les apports de LNOBPL, focus sur l’axe Rennes - Brest.....	15
6. Quelles améliorations des déplacements ? .....	15

<b>VII. TEMPS D’ECHANGES.....</b>	<b>16</b>
<b>VIII. CONCLUSION.....</b>	<b>19</b>

## I. INTRODUCTION ET PRESENTATION DES PARTICIPANTS

L'animateur accueille les participants et présente le déroulé de la réunion. Sont présents :

- SNCF Réseau, la maîtrise d'ouvrage du grand projet LNOBPL :

**Cédric LEVREL**, chef de mission Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire

**Yves LEGRENZI**, adjoint au chef de mission Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire

Représentants de l'Etat et des collectivités partenaires de LNOBPL :

- Le Département du Finistère

**Jean-Baptiste HUET**, Directeur délégué à l'accessibilité

- Brest Métropole

**Tristan LE GUILLOU DE PENANROS** mission stratégie et prospectives

- Représentants des acteurs économiques du Finistère

**François ARBELLOT**, membre du Conseil de développement du Pays de Brest et de l'IFM Bretagne - Ouest

**Guy BERROU**, directeur, Port de Brest

**Jean-Jacques DENIEL**, représentant de Benoit LUCAS, directeur général du Crédit Agricole

**Christian COUILLEAU**, membre du conseil d'administration, Investir en Finistère

**Delphine DREVRILLON**, directrice de Centre d'Affaires, ARKEA Banque entreprise et institutionnels

**Christian GRINIER**, directeur général, Groupe EVEN

**Guillaume HARDY**, directeur des relations institutionnelles, ARKEA

**Frédéric HERVE**, vice présent, Université de Bretagne Occidentale – UBO

**Guy JOURDEN**, membre, Conseil de développement du Pays de Brest

**Iwen LAYEC**, délégué général adjoint représentant d'Elodie LE PROVOST, directrice, BSC

**Jean-Claude LEBRETON**, membre, Conseil de développement du Pays de Brest

**Françoise LE LANN**, directrice, Investir en Finistère

**Patrice LE LOUREC**, directeur, Thales

**Evelyne LUCAS**, présidente, CCIMBO

**Ronan SANQUER**, secrétaire général, CHU de Brest

- **Alain RADUREAU**, garant de la concertation
- Agence Eker : Simon Mazajczyk, animateur

**Evelyne Lucas, Présidente de la CCI MBO**, salue les participants et les remercie pour leur présence. Elle souligne l'importance de s'exprimer et de porter les attentes finistériennes dans le cadre du dialogue territorial sur LNOBPL. Elle rappelle l'impatience des acteurs locaux à voir ce dossier avancer.

**Tristan Le Guillou de Penanros, Brest Métropole**, rappelle que **BMO** est partie prenante de LNOBPL, aux côtés des deux Régions, des départements bretons et des deux métropoles de Nantes et de Rennes. Il était nécessaire que Brest Métropole s'inscrive pleinement dans cette gouvernance, puisqu'il est primordial de répondre, dans les meilleurs délais, à l'objectif d'une liaison quotidienne Brest - Paris en 3 heures et en 1h30 pour Rennes - Brest. Cet objectif est d'ailleurs reconnu d'intérêt national depuis 2003. La mise en service de la LGV BPL a été une première avancée mais aujourd'hui la pointe bretonne est lasse d'attendre depuis 20 ans l'abaissement du temps de parcours vers Paris. Il y a un enjeu à intervenir sur les infrastructures ferroviaires pour réduire les temps de parcours tout en conciliant la mobilité du quotidien et les dessertes intermédiaires cadencées. Les premières perspectives de travaux sont aujourd'hui posées à l'horizon 2035 et il y a quelque part une contradiction forte entre le calendrier de LNOBPL et les annonces gouvernementales sur la réactivation de grands projets ferroviaires, notamment dans le sud de la France. Or, les enjeux climatiques et la crise sanitaire confortent le ferroviaire et LNOBPL. L'entrée du port de Brest - Roscoff au réseau RTE-T, le 14 décembre dernier, le développement du fret ferroviaire et les questions de modernisation de la signalisation ferroviaire, sont autant de leviers pour LNOBPL. Brest Métropole confirme donc sa volonté d'accélérer ce grand projet ferroviaire, et de rééquilibrer les axes nord Rennes - Brest et sud Nantes - Rennes - Bretagne sud ; c'est le sens des différentes interventions des élus lors des précédentes rencontres organisées dans le cadre du dialogue territorial.

**Alain Radureau, garant de la concertation**, salue les participants. Il rappelle qu'il est l'un des deux garants nommés par la CNDP et que son rôle est de veiller à la qualité de l'information et des échanges, tout au long de la concertation continue, jusqu'aux enquêtes publiques.

**Cédric Levrel, chef de mission Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire**, présente les données de territoire et le cadre général de LNOBPL.

## II. REGARDS SUR LE TERRITOIRE DU GRAND PROJET LNOBPL

### 1. Le territoire du grand projet LNOBPL



Cédric Levrel présente la carte du territoire du grand projet LNOBPL, à savoir le quadrilatère Nantes, Rennes, Brest et Quimper. Cette carte permet de représenter synthétiquement les grandes infrastructures de transport actuelles : réseau ferroviaire, réseau routier et aéroports.

## 2. Les dynamiques territoriales

Les régions Bretagne et Pays de la Loire sont toutes les deux très dynamiques.

- 3 pôles métropolitains importants : Brest, Nantes et Rennes
- Un maillage du territoire fin et de nombreuses villes moyennes
- 2 grands ports : Saint-Nazaire et Brest.
- Attraits touristiques et économiques

Le développement des activités économiques et l'attractivité du territoire conduisent à l'augmentation des besoins en termes de mobilités, tant des personnes que des marchandises.

En termes de démographie, les projections effectuées sur le long terme soulignent le fort dynamisme des deux régions, tant au niveau national qu'au niveau européen. Les études de l'INSEE estiment que d'ici trente ans, ces deux régions pourraient accueillir un million d'habitant supplémentaire.

## 3. Le défi de la transition écologique

La transition énergétique est aujourd'hui un véritable défi, notamment pour le secteur des transports, responsable à lui seul de 30% des émissions de gaz à effet de serre. En Bretagne, plus de 85% des déplacements de moins de 100 km sont effectués en voiture individuelle. L'amélioration du réseau ferroviaire apparaît déterminante aussi bien en termes écologiques, que pour répondre aux problématiques de congestion routière aux abords des métropoles et sur les axes routiers principaux.

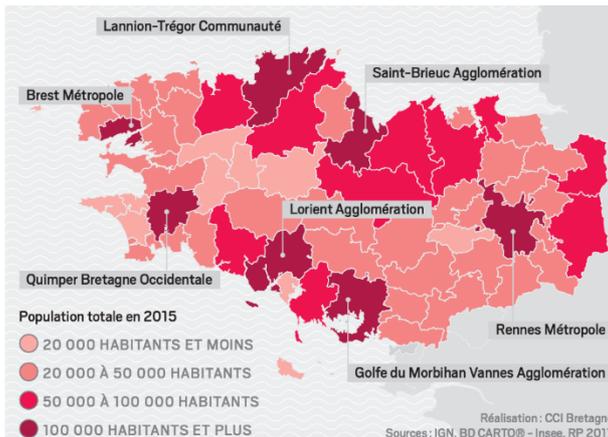
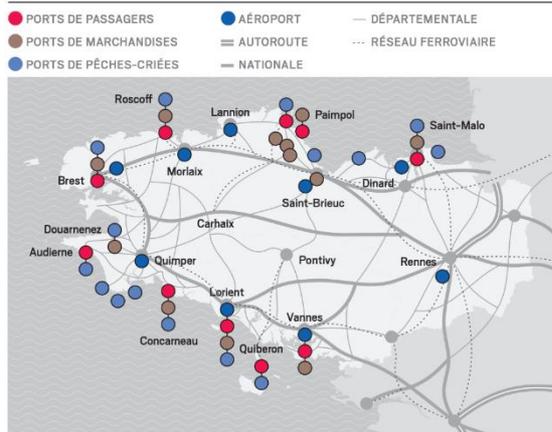
## 4. Zoom sur le territoire de la Bretagne

Les chiffres et graphiques suivants permettent d'illustrer le dynamisme de la Bretagne.

La Bretagne compte :

- 3 340 379 habitants (5,1% de la population nationale et 9<sup>ème</sup> rang national)
- 99,5 milliards d'euros de Produit Intérieur Brut en 2018 (4,3% du PIB national, 7<sup>ème</sup> rang national)
- 27 208 km<sup>2</sup> (5% du territoire national)
- 2 700 Km de linéaire côtier
- 9 aéroports
- 16 ports de commerce
- 15 ports de pêche-créées
- 1 208 communes (dont 10 de plus de 20 000 habitants)
- 59 intercommunalités (dont 7 de plus de 100 000 habitants)

### Infrastructures en Bretagne



## III. QUELS ENJEUX EN TERMES DE MOBILITE

### 1. Les mobilités observées sur le territoire

Yves Legrenzi présente les différentes mobilités observées sur le territoire.

La carte suivante permet d'illustrer le trafic routier et le taux de fréquentation des gares.



Il rappelle l'importance du nombre de villes moyennes, plutôt dynamiques, qui maillent le territoire. Le taux d'utilisation de la voiture en Bretagne est l'un des plus importants de France.

Le réseau routier est parfois confronté à de fortes congestions, notamment aux abords des métropoles, ce qui pose la question de l'opportunité d'augmenter la part modale du train.

## 2. Focus sur le ferroviaire

Le mode ferroviaire est un moyen de transport de grande capacité qui représente :

En France :

- 28 000 km de lignes
- 3 000 gares et points d'arrêts
- 15 000 trains circulent par jour
- 5 millions de voyageurs par jour

En Régions Bretagne et Pays de la Loire :

- Plus de 2 600 km de lignes
- 258 gares et points d'arrêts
- 1 000 trains circulent par jour
- 80 000 voyageurs par jour

## 3. Quelle place pour les mobilités de demain ?

Les fortes évolutions démographiques, décrites précédemment, se traduisent par un besoin de déplacements accru alors même que :

- Le réseau ferroviaire est aujourd'hui déjà proche de la saturation, notamment aux abords des grands nœuds ferroviaires de Nantes et de Rennes.
- Les congestions routières sont de plus en plus importantes, même avec le développement du télétravail
- Le rôle de l'avion en 2050 doit être interrogé eu égard aux logiques de décarbonation des déplacements

Il faut donc réfléchir collectivement à la façon dont les infrastructures de transports doivent évoluer.

Le grand projet LNOBPL est nécessaire pour améliorer les liaisons ferroviaires entre Nantes, la Bretagne Sud, Rennes et Brest. Il est donc nécessaire d'engager dès maintenant les réflexions sur l'avenir global du réseau.

## IV. LE GRAND PROJET LNOBPL

### 1. LNOBPL, un grand projet ferroviaire pour l'Ouest



Les enjeux territoriaux qui ont été précédemment présentés aux participants soulignent le besoin d'augmenter la part modale du fer dans les déplacements sur le territoire de LNOBPL. C'est pourquoi le grand projet ferroviaire des liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire, LNOBPL, consiste à l'horizon 2035 et au-delà, à améliorer la performance (diminution des temps de parcours et augmentation du nombre de trains) des liaisons sur les axes Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest.

Cédric Levrel explique que cette carte illustre de manière simplifiée l'ambition du grand projet ferroviaire. Elle permet de mettre en exergue les enjeux spécifiques qui existent autour des nœuds ferroviaires de Nantes et de Rennes.

Le réseau ferroviaire fait l'objet d'améliorations continues : de nombreux projets ont ainsi récemment permis d'améliorer ses performances dans les régions Bretagne et Pays de la Loire. Cependant, sont perçues dès à présent les limites du réseau ferroviaire, notamment sur les secteurs les plus circulés.

Il faut donc réaliser un exercice de projection pour envisager et prévoir le réseau ferroviaire de demain, en tenant compte des différents enjeux territoriaux et écologiques à venir.

## 2. Les objectifs et les horizons de LNOBPL

Le grand projet LNOBPL poursuit quatre objectifs :

- Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne : Brest et Quimper à 3 heures de Paris à long terme
- Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée
- Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation du territoire par un maillage de dessertes rapides et performantes
- Dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret)

LNOBPL est en conformité avec le Pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne et avec le Contrat d'avenir pour les Pays de la Loire.

Comme expliqué précédemment, le grand projet ferroviaire s'inscrit sur le long terme :



La décision ministérielle de février 2020, qui acte le lancement des études préliminaires LNOBPL est disponible ici :

<https://www.lnobpl.fr/sites/lnobpl.fr/files/telechargements/documents/mediatheque/D%C3%A9cision%20minist%C3%A9rielle.pdf>

Cédric Levrel ajoute que LNOBPL est un grand projet connecté au territoire et aux infrastructures existantes, puisqu'aucune création de nouvelle gare n'est envisagée.

Il précise que le coût de LNOBPL a été évalué entre 3 et 6 milliards d'euros lors des phases d'études antérieures, selon les scénarios considérés.

## 3. La gouvernance

### • Les partenaires financeurs



### • Le maître d'ouvrage



## 4. Où en est-on aujourd'hui ?

La décision ministérielle du 21 février 2020 a acté le lancement de la première phase des études préliminaires LNOBPL :

- Mettre à jour le socle de connaissances pour la poursuite des études : enjeux territoriaux, environnementaux, déplacements ;
- Construire graduellement les scénarios d'amélioration des deux axes ferroviaires Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest (modernisation des lignes existantes, modernisation de la signalisation avec le système européen ERTMS, lignes nouvelles).

En parallèle de la poursuite des études pour construire les solutions techniques permettant d'améliorer le réseau ferroviaire d'ici 2050, SNCF Réseau a engagé une nouvelle phase de dialogue avec les acteurs du territoire. Le dialogue territorial, qui a commencé le 2 décembre 2021 pour une durée de 3 mois vise à :

- Informer sur le grand projet ferroviaire
- Recueillir l'avis des acteurs territoriaux et du public
- Préparer les prochaines étapes

L'enjeu du dialogue territorial est donc de contribuer à définir quel sera le réseau ferroviaire en 2050 avec LNOBPL sur les axes Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest.

## V. TEMPS D'ECHANGES

- Un participant rappelle qu'en 2017, trois axes étaient présentés au débat public : l'axe Rennes - Nantes, l'axe Rennes - Quimper et l'axe Rennes - Brest. Aujourd'hui, l'axe Rennes - Nantes - Quimper est confondu. Les améliorations sur cet axe, contraignent le calendrier de l'axe Rennes - Brest, puisque rien ne se passera pendant la réalisation de ces aménagements. Il y a donc un déséquilibre qui se crée et il faut le signaler. L'inscription au RTE-T doit supposer des aménagements et l'ERTMS permettra des cadencements différents et de gagner du temps. Il faut mener des réflexions aussi bien sur le transport des personnes, que sur le fret. Il explique qu'il est indispensable de désenclaver la pointe bretonne.

- Un participant explique que LNOBPL est seulement évoqué en termes d'amélioration et non de gain de temps. Dans le support diffusé, l'objectif de réduction du temps de parcours entre Rennes et Brest à 1h30 n'est pas mentionné et seuls des « délais longs » sont évoqués. Il demande que cette expression de « long terme » soit précisée.
- Un participant souligne que le projet n'est pas seulement technique mais aussi politique. LNOBPL n'est que l'un des aspects des besoins de mobilité de la pointe bretonne. Ce grand projet ferroviaire est indispensable pour permettre à la métropole de Brest de rester compétitive. Il faut, pour lui, faire attention à ne pas différencier les différents aspects de LNOBPL : l'ensemble du grand projet est indispensable et cela nécessite d'aller au-delà d'un simple raisonnement technique. Les acteurs bretons doivent être fermes, vigilants et déterminés pour maintenir le dynamisme de la pointe bretonne. Il ne faut pas mener de faux débats.

**Cédric Levrel** rappelle que le Comité de pilotage de LNOBPL a demandé à ce qu'une phase de dialogue territorial soit organisée, dans l'optique de recueillir les expressions des territoires. Il est nécessaire d'étalonner au mieux les besoins, en matière de grand projet ferroviaire français. Aujourd'hui l'amélioration de l'accessibilité de la pointe bretonne ne se résume pas à la réduction du temps de parcours à 3 heures entre Brest et Paris. Un travail visant à préciser les besoins et les solutions sera mené.

**Cédric Levrel** rappelle également que la décision ministérielle de 2020 a demandé que LNOBPL se concentre sur les deux axes Rennes - Brest et Nantes - Rennes - Bretagne sud. La décision ministérielle n'est pas rédigée de la même façon sur les deux axes.

Aujourd'hui les différentes contributions récoltées lors du dialogue territorial permettront d'intégrer potentiellement de nouveaux sujets à LNOBPL comme ceux du RTE-T et du fret ferroviaire, afin de prendre en compte tous les besoins des territoires.

**Yves Legrenzi** précise que la modernisation des lignes existantes est envisagée à l'horizon 2035, et la création de ligne nouvelle à l'horizon 2040.

- Un participant explique qu'il est important de prendre en compte les effets de la pandémie de Covid-19 sur les déplacements. Il ajoute qu'il ne faut pas cantonner les aménagements réalisés pour la pointe bretonne au seul transport de personnes. Il rappelle que l'isolement du territoire peut nuire aux investissements. Enfin, il souligne les problèmes de couverture internet dans les trains entre Brest et Rennes et le manque de services à bord.
- Une participante rappelle que la pertinence du réseau ferroviaire est liée à l'attractivité de demain de la pointe bretonne. Elle souligne qu'avec la réduction de l'offre aérienne et la dégradation de l'offre ferroviaire, les entreprises ne pourront plus recruter et croître ce qui impactera à terme le dynamisme breton.
- Un participant explique que les besoins de mobilités auront évolué d'ici 2050. Le train est aujourd'hui devenu une solution incontournable en matière de transition énergétique. Néanmoins, la notion de fret ferroviaire n'est pas suffisamment mise en avant au sein de LNOBPL, alors même que la Bretagne a une place importante dans le secteur agroalimentaire. Il est nécessaire que le transport de marchandises soit pensé de manière décarbonée.
- La présidente de la CCIMBO demande que le nom de Brest soit mentionné en premier dans les origines-destinations de LNOBPL. Elle souligne que les travaux d'amélioration du réseau pourraient commencer par Brest.

**Cédric Levrel** explique que les études sont réalisées en parallèle du dialogue territorial. Une phase d'enquête sur la situation des mobilités a été menée et les données récoltées doivent être lues au prisme des impacts de la pandémie de Covid-19. L'objectif au-delà du dialogue territorial est également de créer des partenariats d'observation afin de mener un travail de prospective avec les collectivités pour affiner les prévisions sur les mobilités de 2050.

Il ajoute que la question des services dans les trains a été un sujet important du dialogue territorial et que, même si elle n'est pas directement liée au réseau ferroviaire, elle sera remontée par SNCF Réseau aux acteurs compétents.

Enfin, la terminologie du grand projet ferroviaire reprend les termes de la décision ministérielle. La demande visant à inscrire Brest - Rennes plutôt que Rennes - Brest sera néanmoins portée au bilan du dialogue territorial.

**Yves Legrenzi** apporte des précisions opérationnelles sur la question de la connectivité et explique que des discussions sont engagées entre l'Etat, la Région et les opérateurs pour densifier la couverture internet près des voies ferrées.

## VI. LES OPTIONS D'AMENAGEMENTS A L'ETUDE

### 1. Le réseau ferré en Bretagne et Pays de la Loire

Yves Legrenzi présente la capacité du réseau ferroviaire aujourd'hui :

- Entre Nantes - Rennes
  - 1 train possible par heure avec un temps de trajet d'1h15
  - 7 trains possibles par heure entre Nantes et Savenay
- Entre Rennes - Quimper
  - 1 train possible par heure avec un temps de trajet d'1h59
- Entre Nantes - Quimper
  - 1 train possible toutes les deux heures avec un temps de trajet de 2h16



Yves Legrenzi présente ensuite les performances du réseau sur l'axe Rennes - Brest :

- Pour les trajets Rennes - Brest
  - Le meilleur temps de trajet en TGV est d'1h56
- Pour les trajets Paris – Brest
  - Le meilleur temps de trajet TGV est de 3h26 (avec arrêts à Rennes et Saint-Brieuc) \_ un trajet en 3h13 sans arrêt à Rennes le vendredi soir
- Pour les trajets Rennes - Saint-Brieuc
  - 1 TER possible par heure avec un temps de trajet de 48 minutes

- Pour les axes Rennes - Brest et Rennes - Saint-Malo
  - 8 trains possibles par heure en sortie ouest de la gare de Rennes



Il explique qu'il n'est pas possible aujourd'hui d'augmenter la capacité du réseau ferroviaire sans aménagements supplémentaires. Il précise que les études sont réalisées, de manière préférentielle, en heure de pointe puisque c'est dans ce créneau horaire que se posent le plus les questions liées à la capacité du réseau ferroviaire. Il ajoute que la capacité ferroviaire est aujourd'hui limitée en entrée et sortie de gares puisque des trains hétérogènes (omnibus, directs...) circulent sur les mêmes voies.

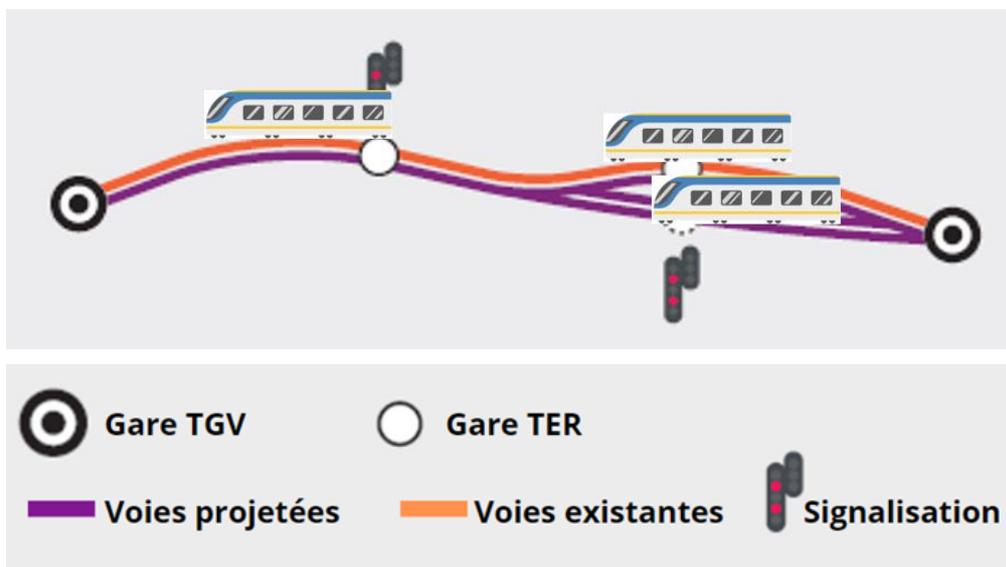
## 2. Un grand projet hybride

Dans le cadre de LNOBPL, différentes approches techniques sont étudiées pour améliorer les liaisons ferroviaires et atteindre les objectifs fixés pour améliorer le réseau.

Il existe deux grandes familles de travaux possibles :

- La modernisation des lignes existantes :

Cette technique permet de rester sur l'emprise du réseau ferroviaire et d'améliorer le réseau existant. Deux grandes manières de procéder sont traitées dans les études actuelles :



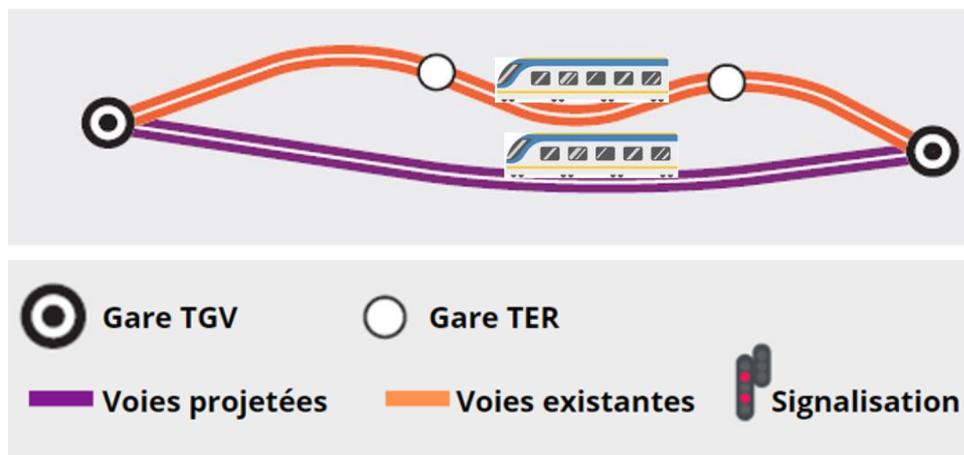
- La rectification du tracé :

La rectification du tracé permet notamment de réduire les virages pour que les trains aient moins à ralentir dans les courbes. Développer des trajets plus rectilignes permet de réduire le temps de parcours. Néanmoins, lorsque ces rectifications de tracé sont significatives elles nécessitent de sortir des emprises du réseau ferré et sont consommatrices de foncier. Cette opération peut donc être complexe à mener.

- La modernisation de la signalisation :

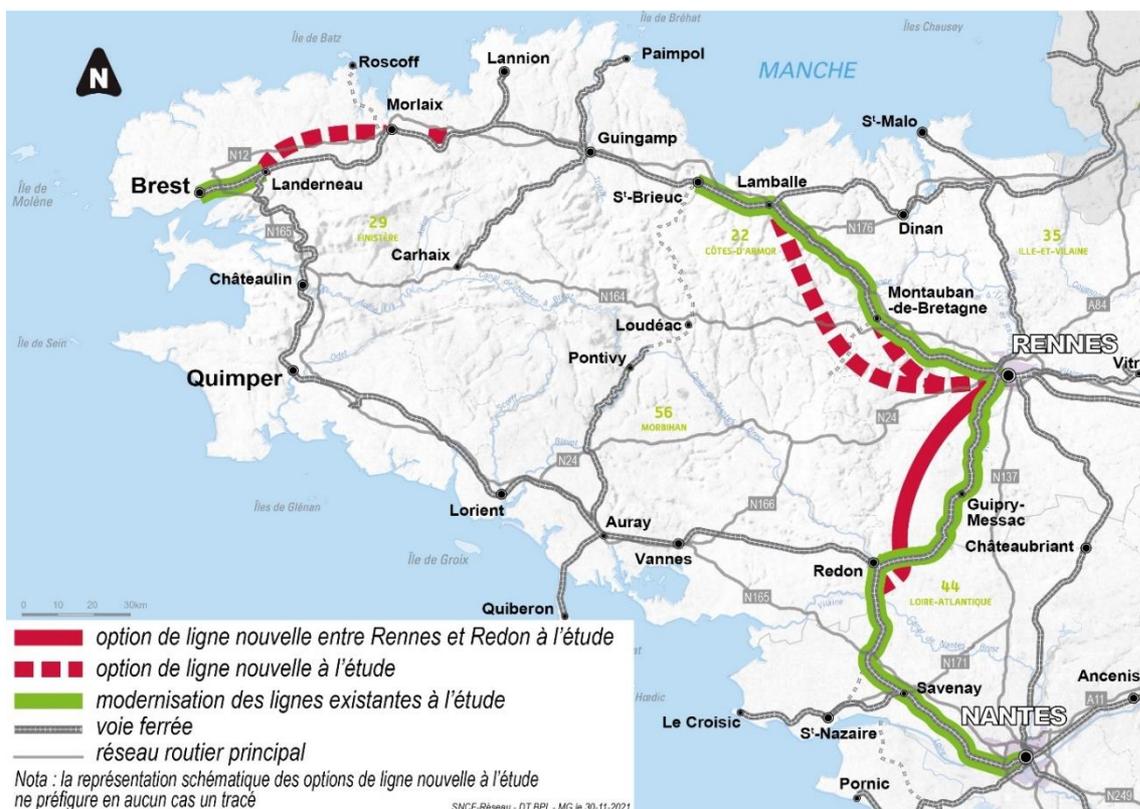
Aujourd'hui, le trafic ferroviaire hors lignes à grandes vitesses est principalement régulé par tronçons, délimités par des feux. Ce système de sécurité permet de prévenir un train, lorsque ce dernier doit freiner, si le train qui le précède a un problème, afin qu'ils n'entrent pas en collision. Un nouveau système est étudié : l'ERTMS, un système de gestion de la circulation des trains de dernière génération développé à l'échelon européen. Il permet une gestion du trafic plus dynamique, en étant directement lié à la commande en cabine. Il permet d'optimiser la distance entre les trains, en réduisant la distance entre eux au minimum requis pour le freinage. Avec ce système, il est donc possible de faire circuler plus de trains sur un même tronçon.

- La création de lignes nouvelles



La création d'une ligne nouvelle induit des travaux plus significatifs. Elle permet de gagner en vitesse puisque la voie créée permet, si elle est au standard grande vitesse, une circulation à 320 Km/h des trains. Elle permet également de gagner en capacité puisque plusieurs trains peuvent partir en même temps et emprunter deux voies différentes puisque la ligne existante est conservée.

### 3. Les solutions étudiées



Yves Legrenzi précise qu'en termes de coût,

- La création d'une ligne nouvelle coûte en moyenne 25 à 30 millions d'euros du kilomètre
- La modernisation de la signalisation coûte en moyenne 2 à 3 millions d'euros du kilomètre

### 4. Les apports de LNOBPL, focus sur l'axe Nantes – Rennes – Bretagne Sud



- Pour les liaisons Nantes - Rennes
  - Deux trains par heure en heure de pointe (contre un seul aujourd'hui)
  - Gain de temps jusqu'à 15 minutes (avec ligne nouvelle)

- Pour les liaisons de l'axe Nantes - Savenay - Quimper
  - Un train Nantes - Quimper par heure de pointe (contre un toutes les deux heures aujourd'hui)
  - Amélioration des trajets Nantes – Savenay (périurbain)
- Pour les liaisons de l'axe Rennes - Quimper
  - Gain de temps jusqu'à 10 minutes (avec ligne nouvelle)
  - Deux trains Rennes - Vannes en heure de pointe (contre un seul aujourd'hui)
  - Augmentation des trajets Rennes - Guipry-Messac (périurbain)

Yves Legrenzi précise qu'à ce stade du grand projet ferroviaire, des travaux sur la section Redon - Quimper ne sont pas envisagés. Néanmoins LNOBPL bénéficiera également à l'amélioration de la desserte de Quimper et à celle de la capacité du réseau en Bretagne sud.

## 5. Les apports de LNOBPL, focus sur l'axe Rennes - Brest



- Pour l'axe Brest - Rennes - Paris
  - Gain de temps jusqu'à 18 minutes (avec ligne nouvelle)
  - Amélioration des trajets Brest - Landerneau (périurbain)
- Pour les liaisons Rennes - Saint-Briec
  - Gain de temps jusqu'à 10 minutes (avec ligne nouvelle)
  - Deux trains Rennes - Saint-Briec en heure de pointe (contre un seul aujourd'hui)
- Pour les liaisons Rennes - La Brohinière
  - Amélioration des trajets Rennes - La Brohinière (périurbain)
- Amélioration et densification des dessertes ferroviaires périurbaines de Rennes et Brest

## 6. Quelles améliorations des déplacements ?

Yves Legrenzi précise que les solutions techniques envisagées permettront :

- L'augmentation du nombre de trains et la réduction des temps de parcours
- Des déplacements du quotidien et longue distance facilités et sécurisés
- Une offre de mobilité plus respectueuse de l'environnement

En synthèse, Yves Legrenzi ajoute que LNOBPL ne vise pas uniquement à améliorer le temps de parcours entre la pointe bretonne et Paris mais qu'il améliorera également significativement les déplacements du quotidien, tout en contribuant à la décarbonation des déplacements.

**Cédric Levrel** rappelle qu'avec LNOBPL, les projections envisagent la possibilité de mettre 2 millions de voyageurs en plus dans les trains, sur une année.

## VII. TEMPS D'ECHANGES

- Un participant, explique l'importance du temps de trajet moyen pour les usagers. Entre Brest et Rennes on compte 2h30 à 2h40 de temps de trajet moyen. Il souligne que la liaison Brest-Quimper est complètement oubliée alors même qu'outre l'ouverture qu'elle représente sur Nantes et la façade Atlantique, c'est une liaison très utilisée par les finistériens. Il précise que l'on compte plus de 25 000 voyages par jour en voiture sur la voie express, contre 12 000 voyageurs par mois sur la ligne SNCF. Cette dernière est extrêmement lente (1h30 de temps de parcours) et réalise des arrêts fréquents (3 arrêts). Il ajoute qu'il ne faut pas traiter le fret de manière annexe. Le dossier RTE-T va être central pour les acteurs brestois. Brest ne pourra devenir un grand port de commerce que s'il existe des lignes de fret dignes de ce nom. Il souligne que le fret profitera également au transport voyageur.
- Un participant demande pourquoi la réunion de clôture du dialogue territorial est organisée à Rennes, à une heure tardive, peu accommodante pour les brestois. Il ajoute que les lignes nouvelles ne sont pas représentées de la même manière sur les cartes : la ligne nouvelle entre Rennes et Redon semble actée, or les élus concernés ne semblent pas informés. Il faut s'attendre selon lui à de fortes réactions, liées au sujet d'expropriation sur ce sujet des lignes nouvelles. Il explique que l'ERTMS peut donner l'avantage de ne pas attendre 2035 et d'engager dès à présent de premiers travaux entre Brest et Rennes. Il souligne également les dysfonctionnements entre la ligne Brest - Quimper, auxquels des aménagements peuvent répondre dès maintenant.
- Un participant demande si des critères de choix ont été mis en place dans le cahier des charges des travaux pour définir les différents scénarios d'aménagement.

**Cédric Levrel** rappelle que la décision ministérielle confie à SNCF Réseau la rédaction de la feuille de route de LNOBPL. Les études et les contributions du dialogue territorial permettront d'éclairer le choix du Comité de pilotage pour la suite du grand projet ferroviaire. Il précise qu'aujourd'hui les critères de comparaison entre les différents scénarios n'ont pas été strictement définis. Néanmoins, il est possible de se baser sur les critères définis lors des précédentes phases : performance, temps de parcours et fréquence, coût, impact sur l'environnement, aspect socio-économique (bilan coût-avantage du scénario présenté).

Il précise qu'aujourd'hui, seule la ligne nouvelle Rennes - Redon est inscrite dans la décision ministérielle. En ce qui concerne l'axe Rennes - Brest, il est demandé d'élaborer son schéma directeur d'axe. Cela explique les différentes représentations graphiques des solutions d'aménagements envisagées à ce stade.

Au sujet de l'information locale sur le territoire de Redon, **Yves Legrenzi** explique que l'ensemble des présidents des intercommunalités concernées par LNOBPL ont été rencontrés. Il est effectivement important de discuter très en amont avec les acteurs des territoires.

Sur les temps de parcours, il ajoute qu'aujourd'hui, c'est le meilleur temps qui est présenté même si les choix de dessertes qui seront faits induiront des temps de trajet différents une fois que les aménagements

réalisés. Il rappelle que le train est un système de transport massifié impliquant la desserte de grands pôles pour maximiser sa fréquentation.

Le sujet de la liaison Brest - Quimper est récurrent dans les contributions du dialogue territorial. Le tracé historique de cette ligne à voie unique est particulièrement sinueux, ce qui explique les difficultés à densifier l'offre ferroviaire et à augmenter les vitesses. Dans le cadre de LNOBPL, la décision ministérielle a choisi de ne pas intervenir sur la liaison Brest - Quimper à cette étape du grand projet ferroviaire. Néanmoins, cela ne signifie pas que des études puissent être menées ultérieurement dans un autre cadre. C'est également le cas pour la ligne Rennes - Châteaubriant - Nantes.

**Cédric Levrel** rappelle que le système d'ERTMS permet d'améliorer le réseau sans impacter le foncier mais nécessite une adaptation du matériel roulant. Il ajoute que l'ERTMS ne permet pas d'améliorer les temps de parcours mais seulement d'augmenter les fréquences.

**Yves Legrenzi** explique que l'augmentation des performances du réseau bénéficiera aussi bien au transport de voyageurs qu'au fret. LNOBPL vise d'abord à apporter des réponses aux enjeux liés au transport voyageurs. Il ajoute qu'une analyse croisée de scénarios entre LNOBPL et les attendus de l'Union européenne sur le RTE-T va être menée.

- Un participant souligne que des travaux peuvent être engagés sur la liaison Brest - Quimper même si cet axe ne fait pas partie de LNOBPL. Il souligne que les travaux prévus n'ont pas encore été terminés dans leur intégralité ; il y a donc des solutions immédiates et il est important d'aborder les questions de cette ligne qui constitue une des dessertes fines du territoire finistérien.
- La présidente de la CCIMBO rappelle que le Premier ministre a annoncé la réalisation d'aménagements pour la ligne Bordeaux - Toulouse, dont le coût s'élève à près de 15 milliards d'euros. Or le scénario bleu proposé en 2014, dans le cadre de LNOBPL s'élevait à 3 - 4 milliards d'euros. Elle demande s'il y a une différence de traitement entre ces territoires.
- Un participant souligne que la crise Covid-19 a des impacts directs dès à présent sur le territoire. Les liaisons aériennes vers la pointe bretonne sont supprimées et les liaisons en train ont été fortement réduites (le train de 5h30 a été supprimé). Il faut apporter ces éléments au débat, car aucune autre métropole française ne semble être dans cette situation.
- La société portuaire Brest Bretagne rappelle qu'elle porte de nombreuses ambitions en matière de report modal et de développement du fret ferroviaire. Le port a donc clairement inscrit cet axe dans son projet stratégique. A la suite de l'inscription au réseau RTE-T, un commissaire européen est venu constater ses différentes potentialités. Il est donc important que LNOBPL puisse partager cette ambition et la mettre en œuvre au travers de ses solutions techniques mais aussi des commandes publiques qui pourraient être compatibles avec les objectifs de l'Union Européenne et du RTE-T.

Sur la question de la priorisation des grands projets, **Cédric Levrel** rappelle que la loi d'orientation sur les mobilités (loi LOM) de 2019 a institué le Conseil d'Organisation des Infrastructures dont le rôle est de prioriser, à l'échelle nationale, les grands projets ferroviaires.

**Yves Legrenzi** explique qu'indépendamment de toute considération politique, qui ne concerne pas SNCF Réseau, les projets réalisés dans le sud-ouest ont bénéficié d'une déclaration d'utilité publique, ce qui n'est pas encore le cas de LNOBPL.

Il ajoute que LNOBPL est aujourd'hui l'expression d'un besoin qui s'exprime politiquement. Au sein du département du Finistère, la démarche de dialogue territorial permet aussi de mettre en lumière le grand projet ferroviaire et ses composantes.

- Un participant explique que les objectifs de la ligne nouvelle ne sont pas évoqués et qu'aucun objectif de temps de trajet ne semble fixé.
- Une participante rappelle que le monde change, et la pandémie de Covid-19 a bouleversé les déplacements. Elle souligne que la décision ministérielle est antérieure à ces événements et qu'elle axe LNOBPL sur la desserte de Rennes et de Nantes alors que les premiers enseignements de la crise sanitaire semblent montrer un désengouement des Français pour les métropoles. Le ferroviaire peut donc être abordé de deux manières. Soit comme un outil visant ici à conforter les positions de Rennes ou de Nantes, soit comme un outil d'aménagement du territoire. Elle a le sentiment qu'aujourd'hui ce sont essentiellement les positions de Nantes et de Rennes qui sont renforcées. Elle s'interroge sur la capacité de LNOBPL à réellement permettre une diminution des temps de parcours et augmenter la desserte du quotidien. Elle ajoute que peu de travaux sont prévus pour la pointe bretonne et se demande comment rendre compatibles les sujets de vitesse et les trains du quotidien sans perturber le trafic. Elle rappelle qu'un certain nombre d'usagers ont relevé des perturbations de l'offre TER après la mise en service de la LGV BPL. Enfin elle ajoute que la réduction des temps de parcours à trois heures ne concerne que les trains Paris - Brest et non les trains Brest - Paris.
- Au nom de l'université de Brest et des Grandes Ecoles, un participant souligne que les étudiants seront de plus en plus mobiles dans le futur et qu'ils sont peu attirés par la voiture. Cette réflexion doit donc être intégrée sur un projet à long terme.

**Cédric Levrel** explique que les études évaluent les différents apports des scénarios, notamment en termes de report modal. En ce qui concerne les objectifs, ces derniers évoluent tout comme la question de l'opportunité de LNOBPL. Il est donc important de décrire des besoins territoriaux et de réaliser un travail de projection, puisque la question de l'opportunité du grand projet ferroviaire se posera jusqu'au début des premiers travaux.

Les retours des associations d'usagers, à la suite de la mise en place de la LGV BPL et le maintien d'une desserte en TER, ont été entendus. L'emplacement des travaux se concentre en effet autour des métropoles, puisque la coordination de l'ensemble des trains en circulation s'effectue en sortie de Rennes et de Nantes. Enfin, les questions liées à l'aménagement du territoire sont traitées en Comité de pilotage, une fois que l'expression des besoins territoriaux a été collectée, au travers des études et du dialogue territorial.

**Yves Legrenzi** explique qu'il est encore tôt pour peser de manière fine les évolutions apportées par la crise sanitaire. Une étude de l'INSEE montre que Nantes et Rennes sont très dynamiques alors même qu'elles sont proches l'une de l'autre. La vision de la décision ministérielle est qu'il est nécessaire de répondre aux besoins de mobilité de ce bipôle d'attractivité, où les déplacements ferroviaires sont peu performants.

Il ajoute, sur les liaisons TER, que la Région Bretagne réfléchit à l'offre qu'elle souhaite développer, et qu'aujourd'hui le réseau est essentiellement saturé au niveau des nœuds ferroviaires de Rennes et de Nantes. Il explique que le système ferroviaire est imbriqué, c'est pourquoi les aménagements sont d'abord envisagés aux endroits les plus problématiques puisque par effet de cascade cela permet aussi de débloquent d'autres situations.

- Un participant estime que la pointe bretonne est mise de côté par rapport à Nantes et Rennes, qui ont toujours bénéficié de meilleurs investissements. Il n'est pas seulement question de temps de trajet mais aussi d'attractivité. Une barrière est en train de se créer entre Rennes et Nantes et le reste du territoire. Il y a également un déséquilibre entre l'Est et l'Ouest, renforcé par les infrastructures mises en place et le calendrier des travaux (débuter les travaux par Saint-Brieuc plutôt que Brest). Il souligne que ces décisions sont politiques.

- Un participant rappelle l'importance d'adopter une vision globale et multimodale, qui soit favorable à un développement équilibré des territoires et au développement du Finistère. LNOBPL a une responsabilité quant au futur de la pointe bretonne dans la mesure où il traduit une certaine vision du territoire. Il faut une vision globale puisque LNOBPL représente le seul espoir d'ouverture de la pointe bretonne.
- Un participant souligne qu'un plus grand portage politique doit être mené pour que le département du Finistère ne soit pas le grand oublié de LNOBPL. Il est important de se prononcer pour avoir une vision du territoire de demain et du développement futur des entreprises.

**Cédric Levrel** souligne qu'il y a une solidarité des différents acteurs territoriaux sur le périmètre de LNOBPL. Celle-ci se traduit au sein du Comité de pilotage pour porter ces décisions.

## VIII. CONCLUSION

**Tristan Le Guillou de Penanros, Brest Métropole** souligne l'existence de sensibilités territoriales fortes au sein de l'instance de pilotage de LNOBPL et rappelle qu'il est important de ne pas « saucissonner » le grand projet ferroviaire. LNOBPL doit être abordé dans sa globalité et l'ensemble des questions doit être abordé collectivement. L'enjeu de la desserte vers l'ouest est central. Le RTE-T est aujourd'hui un objectif tangible pour l'ouest breton, il espère que cela pourra avoir un impact positif sur le calendrier de LNOBPL. Il remercie les participants pour leurs différentes interventions.

**Alain Radureau** retient la forte demande d'amélioration du réseau ferré. Il explique que LNOBPL se concentre beaucoup sur le Finistère. Il insiste sur l'importance de créer une adhésion autour du grand projet ferroviaire, en informant et en sensibilisant la population. Les acteurs du territoire (économiques et politiques) ont donc aussi un rôle à jouer de ce point de vue. Les garants veilleront à ce que la population finistérienne puisse être pleinement informée et contribuer à LNOBPL. Il remercie les participants pour la force de leurs argumentaires et leurs différentes contributions.

**Cédric Levrel** rappelle que les contributions des acteurs des territoires sont nécessaires puisqu'elles permettront d'éclairer la décision du Comité de pilotage. Un bilan du dialogue territorial va être réalisé et à la suite des études, différents scénarios seront proposés au Comité de pilotage. Il remercie l'ensemble participants pour le temps accordé à ce dialogue territorial.

### Pour aller plus loin :

[Décision ministérielle de février 2020](#)

[Le film d'animation LNOBPL](#)

[Support de présentation LNOBPL](#)

[L'essentiel](#)

[Le 4 pages](#)