

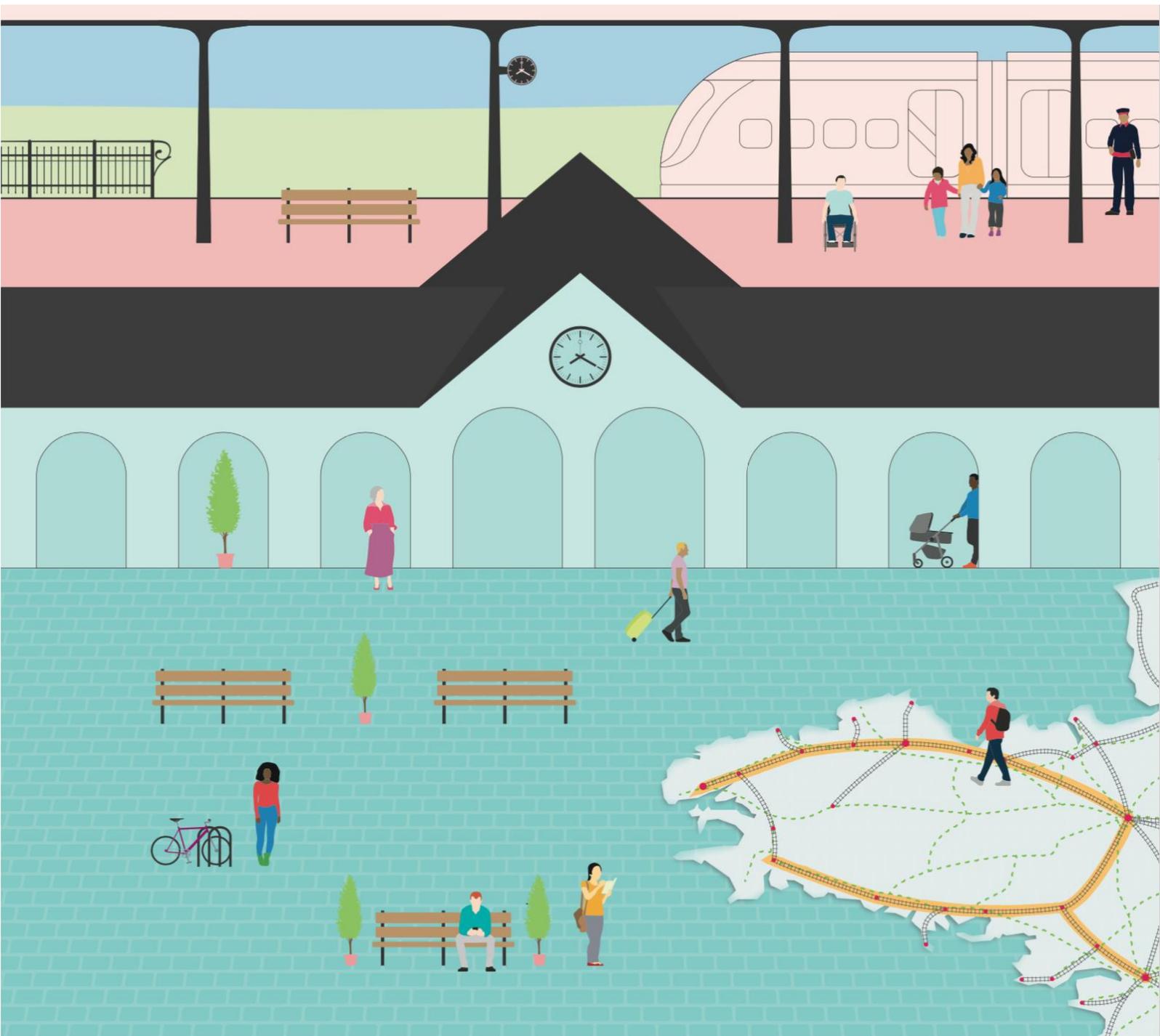
LIAISONS NOUVELLES

# OUEST BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE

GRAND PROJET FERROVIAIRE #LNOBPL

## DIALOGUE TERRITORIAL LNOBPL / DECEMBRE 2021 - FEVRIER 2022

### REUNION ASSOCIATIONS ET ACTEURS SOCIO- ECONOMIQUES DE BRETAGNE, DU 20 JANVIER 2022



## AVANT-PROPOS

La réunion réunissant les acteurs associatifs et socio-économiques de Bretagne s'est tenue le 20 janvier 2022, de 10h à 12h.

En raison des conditions sanitaires particulières, liées à la crise sanitaire de la Covid-19, la réunion a été réalisée à distance, via l'application zoom.

Elle a réuni 36 participants :

- **29 représentants des associations et acteurs socio-économiques de la région Bretagne**
- **Alain Radureau**, garant de la concertation
- **Ségoène Charles**, garante de la concertation
- **SNCF Réseau**
  - **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
  - **Marie Chiron**, chargée de concertation sur le grand projet Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire
- **Agence Eker**
  - Simon Mazajczyk, animateur
  - Mathilde Béquet, co-animatrice

*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 .....	7
3. Quelle place pour les mobilités de demain ? .....	7
<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 ? .....	10
<b>V. PREMIER TEMPS D’ECHANGES.....</b>	<b>10</b>
<b>VI. LES OPTIONS D’AMENAGEMENTS A L’ETUDE.....</b>	<b>13</b>
1. Le réseau ferré en Bretagne et Pays de la Loire .....	13
2. Un grand projet hybride .....	14
3. Les solutions étudiées .....	16
4. Les apports de LNOBPL, focus sur l’axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud.....	16
5. Les apports de LNOBPL, focus sur l’axe Rennes - Brest.....	17
6. Quelles améliorations des déplacements ? .....	17
<b>VII. DEUXIEME TEMPS D’ECHANGES .....</b>	<b>18</b>

1. Les principaux éléments abordés par le groupe 1 .....	18
2. Les principaux éléments abordés par le groupe 2 .....	18
<b>VIII. CONCLUSION ET SUITE DE LA DEMARCHE.....</b>	<b>19</b>
1. La suite de la démarche.....	19
2. Les contacts .....	19
3. Le mot des garants.....	19
<b>IX. ANNEXES.....</b>	<b>20</b>
1. Support de travail du groupe 1 .....	20
2. Support de travail du groupe 2 .....	21

## I. INTRODUCTION ET PRESENTATION DES PARTICIPANTS

L'animateur souhaite la bienvenue aux participants. Il rappelle quelques règles qui permettront de faciliter les échanges de chacun, sur zoom. Il présente le déroulé de la réunion.

**Cédric Levrel**, chef de mission Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire, salue les participants. Il explique que la réunion est un moment d'échanges pour permettre d'informer les participants sur les avancées du grand projet LNOBPL et de recueillir leurs contributions.

**Alain Radureau**, garant de la concertation, se présente et souhaite la bienvenue aux participants. Il explique qu'il est l'un des deux garants de la concertation par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), après la phase de débat public. Il rappelle que le dialogue territorial est une phase de concertation au long cours. Son rôle est de veiller à ce qu'une information complète et sincère soit donnée sur LNOBPL et de garantir l'expression du public.

**Sékolène Charles**, garante de la concertation, complète en expliquant avoir rejoint Alain Radureau en tant que co-garante sur le grand projet ferroviaire, en juillet 2020.

Un tour de table des participants est effectué, sont présents :

- **Jean-Luc PELTIER**, membre de la commission Aménagement et Mobilité du CESER de Bretagne
- **Fanny TARTARIN**, membre de la commission Aménagement des territoires et Mobilité du CESER de Bretagne
  
- **Alain BIGNON**, représentant de la Chambre d'agriculture d'Ille-et-Vilaine, de la SAFER Bretagne et des agriculteurs expropriés d'Ille-et-Vilaine
- **Olivier CAROFF**, représentant de la Chambre d'agriculture sur le territoire finistérien
- **Frédéric CHEVALLIER**, élu à la Chambre d'agriculture du territoire de Brocéliande
- **Jean Jacques DENIEL**, agriculteur élu à la Chambre d'agriculture du Finistère et de Bretagne sur le territoire de Brest Métropole
- **Elif GOREN**, chargée de mission Aménagement pour la Chambre Régionale d'agriculture de Bretagne
- **François KERSCAVEN**, représentant de la Chambre d'agriculture de Bretagne sur le territoire de Morlaix
- **Blandine LE CORRE**, conseillère foncier à la SAFER Bretagne sur le sud du département Ille-et-Vilaine
  
- **Françoise LE LANN**, directrice d'Investir en Finistère, réseau des entreprises finistériennes
- **Meriadec LE MOUILLOUR**, Président de la Société Portuaire Brest-Bretagne, et vice-président de l'Union des Ports de France, représentant de la CCI
- **Renaud ALLAIRE**, Président régional de la jeune chambre économique en Bretagne
- **Régis COAT**, représentant de l'institut LOCARN, expert en mobilité et directeur de projet du train léger autonome Taxirail
  
- **Guy JOURDEN**, représentant du Conseil de développement de la métropole et du pays de Brest et du réseau des Conseils de Développement de Bretagne
- **Jean VERGER**, représentant du réseau des Conseil de Développement de Bretagne
  
- **Yves ARNAUD**, représentant de l'AUTIV et du Comité Gare Vivante de Betton
- **Bernard FOURAGE**, membre de l'Association Citoyenne Chateaubriant Rennes en train (ACCRET)
- **Stéphanie GREVET**, porte-parole de la Coordination Ferroviaire bretonne et membre du Collectif d'usager TER Bretagne Sud

- **Dominique GONTIER**, représentant du collectif TER Bretagne sud et militant à Bretagne Vivante
  - **Eric JOSSE**, représentant du collectif Retour du Train à Moron et adhérent à la coordination ferroviaire bretonne
  - **Jean-Luc LE BARON**, Président du CODEF (Comité de Défense et de Promotion de la Desserte ferroviaire de Redon et du Pays de Redon), membre de la FNAUT et de la Coordination Bretonne Ferroviaire
  - **Ywan LE CLEC'H**, représentant de l'association Oui au train de Nuit ! et du collectif En Bretagne
  - **Isabelle LE ROUX-MEUNIER**, présidente de l'association des usagers des transports en Ille et Vilaine (AUTIV)
  - **Jean-Pierre LETONDU**, représentant de l'Association des Usagers des Transports d'Ille-et-Vilaine (AUTIV)
  - **Joel MENAGE**, représentant de l'Association Réseau Ferroviaire Bretagne Nord (AFBN)
  - **Philippe RAJALU**, Président de l'association Chateaubriant – Rennes en train (ACCRET), adhérent à l'AUTIV 35 et membre de la Coordination Ferroviaire bretonne
- 
- **Daniel GESTAIN**, représentant de France Nature Environnement Bretagne (FNE)
  - **Yasmina HELIGON**, représentante de l'Union régionale de la Consommation du Logement et du Cadre de Vie (CLCV)
  - **Xavier METAY**, coordinateur de France Nature Environnement Pays de la Loire

## 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'habitants 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.

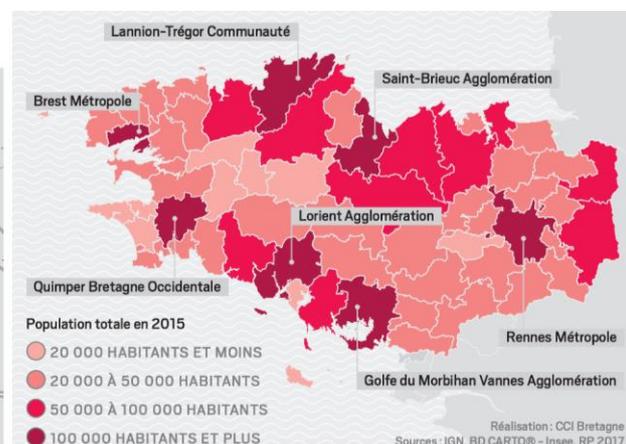
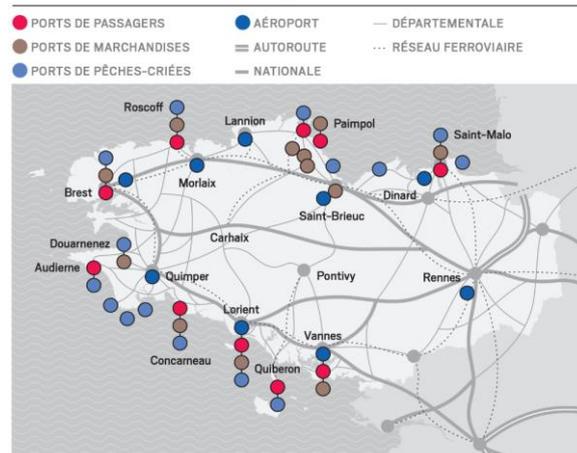
## 4. Zoom sur le territoire de la Bretagne

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-criées
- 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 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 de LNOBPL. Elle permet également 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. PREMIER TEMPS D'ÉCHANGES

Les participants sont invités à intervenir sur la base des deux questions suivantes :

- *Quels sont selon vous les points forts et les points faibles du ferroviaire sur le territoire ?*
- *En 2050, comment imaginez-vous le réseau ferroviaire en Bretagne et en Loire-Atlantique ?*

Les contributions suivantes ressortent des échanges :

Plusieurs participants, à l'image de FNE Pays de la Loire, de l'AUTIV, du COFERBZH et du Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest estiment qu'il faut organiser un nouveau débat public compte tenu des évolutions de la société, depuis 10 ans. Le débat public devrait ainsi permettre de réfléchir au réseau inter-villes et au maillage du territoire, pour placer les déplacements du quotidien au centre du débat.

L'Association Oui au train de nuit, l'AUTIV, le COFERBZH et l'association pour la promotion de la ligne Morlaix - Roscoff expliquent que les grands investissements réalisés par LNOBPL risquent d'avoir des effets négatifs pour les lignes secondaires et les gares intermédiaires. Ils soulignent que les LGV qui ont été développées dernièrement ont conduit à la réduction du nombre de TER et à la réduction de la desserte des gares intermédiaires.

Pour l'association Investir en Finistère, le grand projet LNOBPL doit intégrer le volet mobilité du Contrat de Plan Etat Région (CPER), afin d'aligner les réflexions sur les sujets des mobilités du quotidien. Cela permettrait également une complémentarité des échelles, à la fois budgétaires et calendaires.

L'association Oui au Train de Nuit explique que LNOBPL semble davantage tourné vers la liaison avec Paris. Elle estime qu'il faudrait davantage renforcer les connexions interrégionales avec les Pays de la Loire, la Normandie et le bassin aquitain.

La CCIMBO (Bretagne Ouest) explique l'importance d'intégrer les standards du réseau central du réseau trans-européen de transport – RTE-T pour la liaison Brest-Rennes en lien avec l'inscription du port de Brest

au RTE-T et notamment la mise aux normes ERTMS des voies, les vitesses de 160Km/h pour les trains passagers et 100 Km/h pour le fret, ce qui donne un temps de trajet de 1h30 entre Brest et Rennes pour un train de passagers et ce qui permet au fret ferroviaire de se développer.

Plusieurs participants (AUTIV, le COFERBZH, le Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest, France Nature Environnement (FNE), Le Keréden) rappellent l'importance du mode ferroviaire pour réduire la congestion routière et les émissions de CO2. Néanmoins, pour permettre une vraie vision écologique, il faut penser les déplacements du quotidien et améliorer le réseau TER. En effet, selon ces acteurs, LNOBPL semble davantage se concentrer sur les grands trajets et ne permettra pas de réduire les bouchons. Un raccordement et des correspondances avec les réseaux de transports collectifs locaux doivent être développés. Les participants soulignent également l'importance du développement du fret ferroviaire pour l'écologie.

Le TER devrait également être davantage pensé pour les déplacements du quotidien, notamment en termes de fréquence.

La Chambre d'agriculture de Bretagne s'inquiète du fait que LNOBPL pourrait conduire à la réduction des espaces agricoles et avoir un impact important sur l'agriculture du territoire. Il est important de bien envisager le rapport coût-bénéfice sur ce grand projet ferroviaire.

Investir en Finistère, l'ACCRET, le Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest, l'Association Oui au train de nuit, le COFERBZH, la CCIMBO (Bretagne Ouest) et le réseau des Conseils de Développement de Bretagne s'accordent sur le fait que la Bretagne sud n'est pas assez prise en compte dans LNOBPL. Ils soulignent l'importance d'une liaison entre Nantes et la façade atlantique, y compris le bassin nazairien et d'une liaison entre Brest et Quimper pour assurer une desserte de la Bretagne sud.

Ils regrettent que la majorité des réflexions ne prennent pas suffisamment en compte les liaisons Nord-Sud en Bretagne.

Le Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest, l'AUTIV et Le Keréden expliquent qu'il faut terminer et valoriser les travaux déjà engagés, par exemple entre Brest, Saint-Brieuc, Rennes-Lorient et Nantes.

Ils estiment que l'amélioration de l'existant est préférable à la création de lignes nouvelles et soulignent qu'il y a parfois un décalage entre le discours porté par SNCF Réseau et le regard de l'utilisateur.

L'ACCRET et FNE Pays de la Loire soulignent l'importance de travailler la capacité ferroviaire en sortie des gares, notamment pour permettre d'augmenter la fréquence des trains. Il faut pouvoir mettre en visibilité et en cohérence LNOBPL et les autres améliorations qui pourraient être apportées sur les axes pour sortir du débat TGV/TER qui suscite toujours beaucoup de tensions et qui ne permet pas de développer un projet ferroviaire global pour la Bretagne.

Le Keréden, l'AUTIV, l'Association pour la promotion de la ligne Morlaix - Roscoff et le COFERBZH s'accordent sur l'importance d'avoir une vision d'ensemble pour le territoire et de penser les mobilités en Centre-Bretagne.

L'AUTIV, le COFERBZH et l'ACCRET souhaitent qu'une réflexion soit portée sur une liaison Rennes-Nantes via Châteaubriant puisque l'accès à Rennes par le sud-ouest est saturé.

Un représentant de la Chambre d'Agriculture de Bretagne explique que les prévisions d'évolution démographique en Bretagne sont très inquiétantes. Une telle augmentation de population pose plusieurs questions, l'arrivée de nouvelles populations en termes d'environnement et d'accès à l'eau, et notamment celle de l'aménagement du territoire et de l'artificialisation des sols. Il rappelle à ce titre que le Conseil régional de Bretagne a voté la zéro artificialisation nette de foncier dans les années à venir. Il demande si une réflexion est menée par les acteurs du territoire à ce sujet. Il souligne qu'il faudrait moderniser les déplacements quotidiens sur le territoire plutôt que les accès rapides à la Bretagne. Il ajoute qu'il ne faut pas oublier le fret ferroviaire.

Cédric Levrel explique que le sujet de l'évolution des territoires est large dans la mesure où ce sont les politiques territoriales qui prennent en compte ces considérations. Mais il faut néanmoins mettre LNOBPL en perspective de ces enjeux environnementaux. Sur la liaison Brest-Quimper, il ajoute qu'elle n'a pas été retenue dans la décision ministérielle de février 2020. Néanmoins, cela n'exclut pas une amélioration des axes qui ne sont pas décrits sur la carte de LNOBPL. Il y a notamment une politique forte menée en Bretagne de régénération des axes ferroviaires existants et le réseau est majoritairement en bon état.

Sur les questions de mobilités, de fréquence et sur le sujet du TGV, Cédric Levrel explique que LNOBPL vise l'amélioration des liaisons ferroviaires à différentes échelles. L'enjeu est d'améliorer le réseau dans sa globalité en proposant des investissements mutualisés pour les TER et les TGV.

Le représentant du port de Brest souligne qu'avec l'intégration du port de Brest au RTE-T, la mise aux normes du réseau central étendu doit être réalisée au plus tard pour 2040. Il y a donc selon lui un décalage avec le calendrier annoncé pour LNOBPL. Il ajoute que la question du fret ferroviaire est centrale et que réduire le transport de marchandises via le réseau routier au profit du fret ferroviaire permettrait d'améliorer les conditions de vie de chacun au quotidien. Selon lui, le fret est une question prioritaire pour le développement de la Bretagne, tout comme la massification du transport des usagers par le fer et la mer. À la vue du calendrier, il faut rectifier la date de mise en service de LNOBPL et réaliser assez vite des études plus opérationnelles pour aller vers des solutions concrètes. Il demande que les dossiers RTE-T et LNOBPL soient abordés en cohérence et dans une même instance de décision.

Le Keréden explique que la croissance démographique doit amener à développer un meilleur maillage du territoire. Il faut anticiper, planifier et s'organiser pour que des endroits moins attractifs comme le centre Bretagne ne soient pas oubliés. Il ajoute que l'axe vers la Bretagne sud est oublié alors qu'il devrait être un axe majeur. Il explique également qu'une liaison entre le nord de la Bretagne et la Normandie a aussi son intérêt. Le Keréden interroge également le maître d'ouvrage sur la non-présence de la région Bretagne à cette réunion.

La représentante de la CLCV explique que le périmètre de LNOBPL interroge. Il y a une contradiction entre l'objectif affiché d'irriguer l'ensemble du territoire breton et le périmètre qui est montré. Elle juge qu'il n'y a aucune liaison entre le rail, le transport aérien et le transport maritime. Il y a peu de TER particulièrement le weekend et dans les petites gares. Il y a aussi un manque de TER pour se rendre dans d'autres régions comme la Nouvelle Aquitaine, les Pays de la Loire ou encore la Normandie. Il faudrait faire une boucle ferroviaire bretonne et augmenter la fréquence des TER.

Le comité Gare vivante de Betton expliquent que des grands investissements sont nécessaires mais qu'ils doivent être accompagnés de présence humaine. Il faut s'assurer que LNOBPL n'interfère pas sur le fonctionnement des TER, il ne faut pas que le projet nuise à la desserte du quotidien.

Cédric Levrel explique que les horaires des trains et leurs trajectoires sont mis au point trois ans avant leur modification. De plus, le TGV a une logique nationale puisqu'il parcourt de plus grandes distances. Sur la plupart des axes, il y a un TGV disponible par heure. La répartition entre les TGV et les TER répond à une logique complexe et constitue un système d'ensemble.

L'adaptation des horaires pour être au plus près des besoins des territoires est menée chaque année afin qu'il puisse y avoir une logique de complémentarité entre TGV et TER.

Le système ferroviaire a une logique économique globale. Il est pertinent pour des trafics massifiés puisqu'un train est à l'équilibre économique lorsqu'il est rempli à 70%.

La Région Bretagne n'est pas représentée aujourd'hui car il s'agit d'une réunion à destination des acteurs socio-économiques et des associations, mais elle participe au dispositif du dialogue territorial notamment lors des réunions à destination des élus du territoire, en tant que partenaire du grand projet ferroviaire. Tous les éléments issus de cette rencontre lui seront rapportés.

Sur les questions liées au périmètre de LNOBPL, Cédric Levrel insiste sur le fait que le ferroviaire est un mode de transport massifié, adapté aux secteurs où il y a une densité suffisante d'usagers potentiels. En ce sens, le transport ferroviaire est complémentaire du transport routier ou par car, par exemple.

Yves Legrenzi ajoute que le développement du fret ferroviaire est également traité par LNOBPL même si les objectifs historiques du grand projet LNOBPL ciblent principalement les voyageurs.

Aujourd'hui, la mise en service est estimée à l'horizon 2035, et au-delà en cohérence avec les objectifs fixés par l'Union Européenne pour le RTE-T.

Le représentant de l'ACCRET explique qu'il semble que le mode d'exploitation proposé est complexe et qu'il oblige à un certain nombre de contraintes peu favorables au développement d'un service de qualité pour les usagers. Il explique qu'ailleurs en Europe, les décideurs proposent d'abord des projets de services avant de penser à l'infrastructure. Il ajoute qu'il subsiste une tension entre est-ouest de la Bretagne et nord-sud de la Bretagne. La façon dont sont présentés les éléments n'est pas forcément compréhensible et est éloignée des conditions quotidiennes des usagers.

## 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 sur l'axe Nantes - Rennes - Bretagne sud :

- 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.

## 2. Un grand projet hybride

Dans le cadre de LNOBPL, différentes approches techniques sont étudiées pour améliorer les liaisons ferroviaires.

Il existe deux grandes familles de travaux possibles :

- La modernisation des lignes existantes :

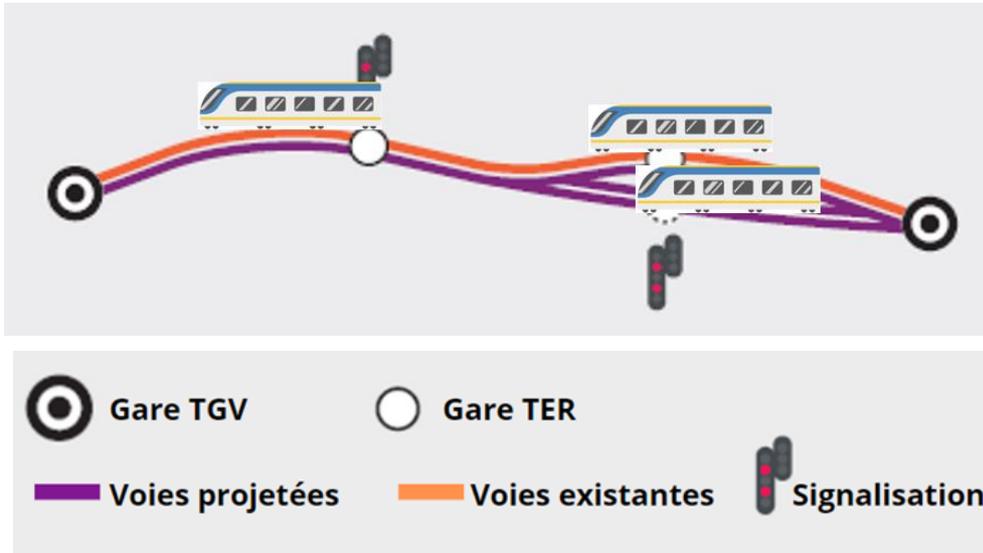
Cette technique permet de rester sur l'emprise du réseau ferroviaire et d'améliorer le réseau existant. Deux grandes manières de procéder sont traitées dans les études actuelles :

- 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.

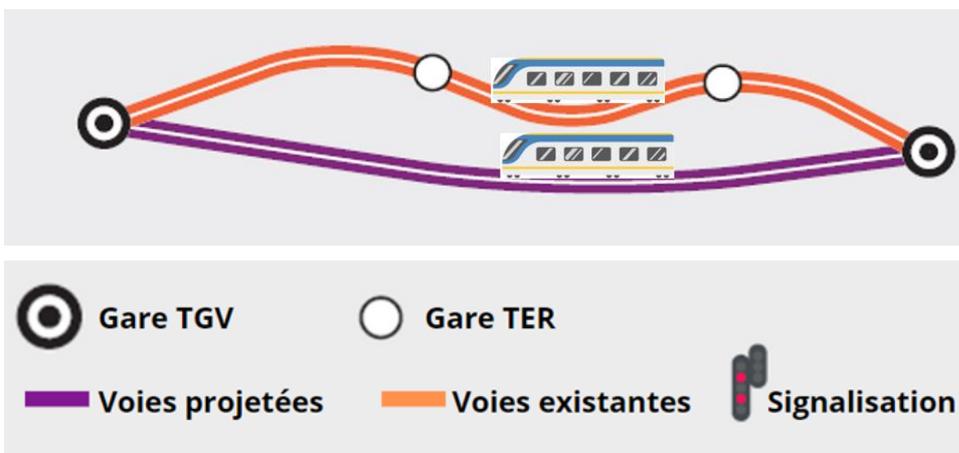
- La modernisation de la signalisation :

Aujourd'hui, le trafic ferroviaire hors lignes à grande vitesse 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.

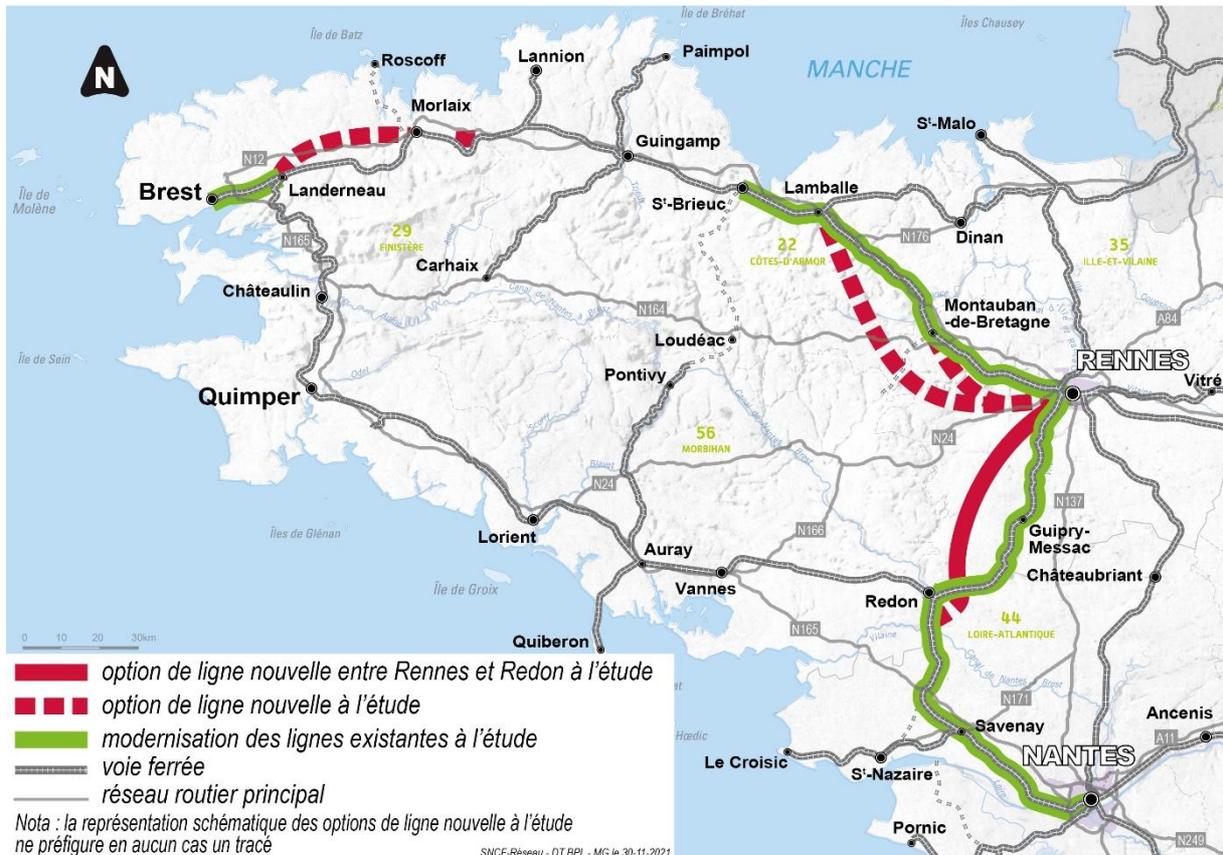


- La création de lignes nouvelles

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 la desserte de Quimper et à l'amélioration de la capacité du réseau en Bretagne sud et dans le Finistère 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)

## 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.

## VII. DEUXIEME TEMPS D'ECHANGES

Les participants sont répartis en deux sous-groupes avec un référent SNCF Réseau. Après la présentation des solutions techniques étudiées, ils sont invités à répondre aux questions suivantes :

- Quels sont les enjeux pour vous ?
  - Sur la trajectoire d'amélioration des deux axes ?
  - Sur les aménagements à l'étude ?
  - Sur des points de vigilance ?

Les supports de travail sont reproduits en annexe de ce compte-rendu.

### 1. Les principaux éléments abordés par le groupe 1

Yves Legrenzi rappelle que les participants qui n'ont pu s'exprimer à l'oral peuvent poster leurs contributions dans le tchat.

Les participants du groupe 1 ont abordé le rôle du triangle de Redon, les apports et conséquences des solutions techniques étudiées sur la desserte de la gare de Redon. En particulier, le CODEF a demandé de préciser en quoi l'éventuel futur contournement de la gare de Redon n'aurait pas d'effet sur la desserte ferroviaire de celle-ci.

Ils rappellent que la desserte de la pointe bretonne est un enjeu important et notamment la réduction du temps de trajet vers Brest. Aujourd'hui, le gain de temps estimé par les études n'est pas forcément à la hauteur de leurs attentes.

Ils ont abordé la question des enjeux fonciers et les impacts agricoles et environnementaux des travaux, notamment dans le secteur des marais de la Vilaine.

En ce qui concerne la desserte des lignes moyennes, les participants ont le sentiment que les précédentes ouvertures de ligne à grande vitesse ont conduit à la diminution de l'offre de TER sur le territoire. C'est donc un point de vigilance à avoir pour la suite du projet.

### 2. Les principaux éléments abordés par le groupe 2

Les participants du groupe 2 expriment la difficulté à se projeter en 2050 tout en ayant une perception de l'offre ferroviaire qui existe aujourd'hui. Il est difficile d'envisager le futur du transport ferroviaire, eu égard à la place de l'avion et à l'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire, notamment sur les grandes lignes.

Les participants ont également débattu sur la question de l'amélioration de l'axe Nantes - Rennes par Châteaubriant.

Cédric Levrel rappelle que la décision ministérielle de février 2020, acte que les solutions techniques d'amélioration de LNOBPL sur l'axe Rennes - Nantes se feront par Redon au motif de la massification des flux, donc au bénéfice du plus grand nombre. Néanmoins, cela n'exclut pas des futurs travaux d'amélioration, indépendants de LNOBPL, à Châteaubriant. Il y a, à ce titre, une consultation en cours sur le CPER Breton.

Les participants ont également abordé les mobilités du quotidien, la circulation du fret sur le réseau ferroviaire existant mais aussi les solutions techniques proposées par LNOBPL.

## VIII. CONCLUSION ET SUITE DE LA DEMARCHE

### 1. La suite de la démarche

Cédric Levrel rappelle la suite de la démarche du dialogue territorial aux participants.

Jusqu'à fin février les participants ont la possibilité de contribuer :

- Sur le site internet du projet : [www.lnobpl.fr](http://www.lnobpl.fr)
- Par mail : [lnobpl@reseau.sncf.fr](mailto:lnobpl@reseau.sncf.fr)

Une réunion de clôture de la démarche de dialogue territorial est envisagée le 3 mars 2022.

### 2. Les contacts

#### SNCF Réseau

Marie CHIRON, chargée de communication et de concertation sur le grand projet LNOBPL

[ext.marie.chiron@reseau.sncf.fr](mailto:ext.marie.chiron@reseau.sncf.fr)

#### Garants de la concertation

M. Alain RADUREAU

Mme. Ségolène CHARLES

[alain.radureau@garant-cndp.fr](mailto:alain.radureau@garant-cndp.fr)

[segolene.charles@garant-cndp.fr](mailto:segolene.charles@garant-cndp.fr)

### 3. Le mot des garants

Ségolène Charles remercie les participants. Elle souligne la richesse des discussions et explique que certaines propositions font écho à celles proposées lors des ateliers citoyens. Elle rappelle qu'en tant que garants, avec Alain Radureau, ils s'assureront qu'un compte-rendu clair et intelligible de la réunion sera transmis aux participants et qu'ils veilleront à ce que toutes les contributions soient entendues dans le cadre du grand projet.

Alain Radureau relève également la très grande richesse des échanges. Les réflexions et les éléments présentés par les participants sont nombreux, c'est pourquoi il les encourage à fournir des contributions enrichies et complètes sur le site de la concertation.

#### **Pour aller plus loin :**

[Décision ministérielle de février 2020](#)

[Le film d'animation LNOBPL](#)

[Support de présentation LNOBPL](#)

[L'essentiel](#)

[Le 4 pages](#)

## IX. ANNEXES

### 1. Support de travail du groupe 1

#### Vos remarques idées et contributions sur...

Groupe 1

##### La trajectoire d'amélioration sur l'axe Nantes - Rennes Bretagne Sud

ok - les options de lignes nouvelles permettent de conserver les lignes existantes, sans impacter les lignes existantes par des travaux

Nantes - Rennes - Châteaubriant ?  
Quid des études ?

quelle garantie sur le nombre de passage de TGV ?  
? du nombre d'arrêt ? (cf Le Mans)

##### La trajectoire d'amélioration sur l'axe Rennes Brest

valoriser les travaux déjà réalisés

les investissements envisagés sont massifs, sont-ils au détriment des petites lignes ?

déséquilibre entre les grands axes entre les métropoles et les petites lignes ?

commencer les travaux par l'ouest

en 2010 des premiers travaux de modernisation sur Rennes - Brest, mais ces rectifications ont été réduites

#### Vos remarques idées et contributions sur...

Groupe 1

##### Les aménagements à l'étude

problématique des correspondances à assurer

enjeux fonciers, agriculture

si on augmente le cadencement = augmentation du besoin en électricité > a-t-on pris ces sujets en considération ?

les lignes nouvelles serviront-elles également pour le fret ?

créer une virgule de Dinan à Saint-Malo ? (mais nécessaire d'investissements)

##### les autres points d'attention

- s'interroger sur les mentalités actuelles : gagner 10 minutes ou avoir + de fréquence ?
- l'ERTMS nécessite des modifications du matériel roulant
- faire passer des trains fret aux heures de pointe ? (= nécessaire de partir l'après-midi pour être sur les plateformes) + noeud ferroviaire Nantes et Rennes
- nombre de train par heure : peut-on faire passer + de train ?
- mobilité du quotidien et engorgement des RN : comment faciliter le report modal ?
- quel impact du TGV sur l'amélioration de la congestion routière ?
- améliorer le transport du quotidien : privilégier la desserte fine
- la logique de "terminus" dans les métropoles

## 2. Support de travail du groupe 2

### Vos remarques idées et contributions sur...

Groupe 1

#### La trajectoire d'amélioration sur l'axe Nantes - Rennes Bretagne Sud

- contournement du pôle multimodal de Redon : apporter des précisions complémentaires sur les effets des aménagements sur la desserte de Redon. Tous les TGV doivent passer par Redon pour assurer la bonne desserte de cette gare.
- Ratio investissement / temps gagné faible (Brest Quimper) Or constat LGV Bretagne sud a conduit à moins de TER (diminution de la desserte)
- Triangle de Redon passage obligé pour aller de Rennes à Nantes : à quel endroit se ferait le raccordement ?
- sujets de relèvements de vitesse entre Redon et Nantes
- hypothèse création ligne nouvelle : quid du sujets paysage / zone naturelle à préservée (protégées par docs d'urbanisme)
- sujets du phasage et de l'organisation des sillons

#### La trajectoire d'amélioration sur l'axe Rennes Brest

gagner en rapidité sur l'axe pointe bretonne-Paris (objectif des 3 heures)

mieux connecter les trois métropoles nantes, rennes, brest (réseau interville)

sujets d'ajustements sur la desserte du Finistère nord et sud

### Vos remarques idées et contributions sur...

Groupe 2

#### Les aménagements à l'étude

quid d'une meilleure jonction intervalles ?

#### les autres points d'attention

rapport coût / bénéfices : est-ce qu'on tient compte de l'impact sur l'agriculture ? (impact foncier)

faible offre en TER en Bretagne, sur le nombre d'usagers sur le créneau domicile - travail : quels sont les chiffres ?

pousser la réflexion intrarégionale

mieux intégrer la pointe bretonne (cf contexte covid et dégradation des liaisons aériennes)

externalités négatives : afflux de population sur territoire déjà attractif, mieux envisager le train comme un moyen d'aménager l'ensemble des territoires, notamment finistérien