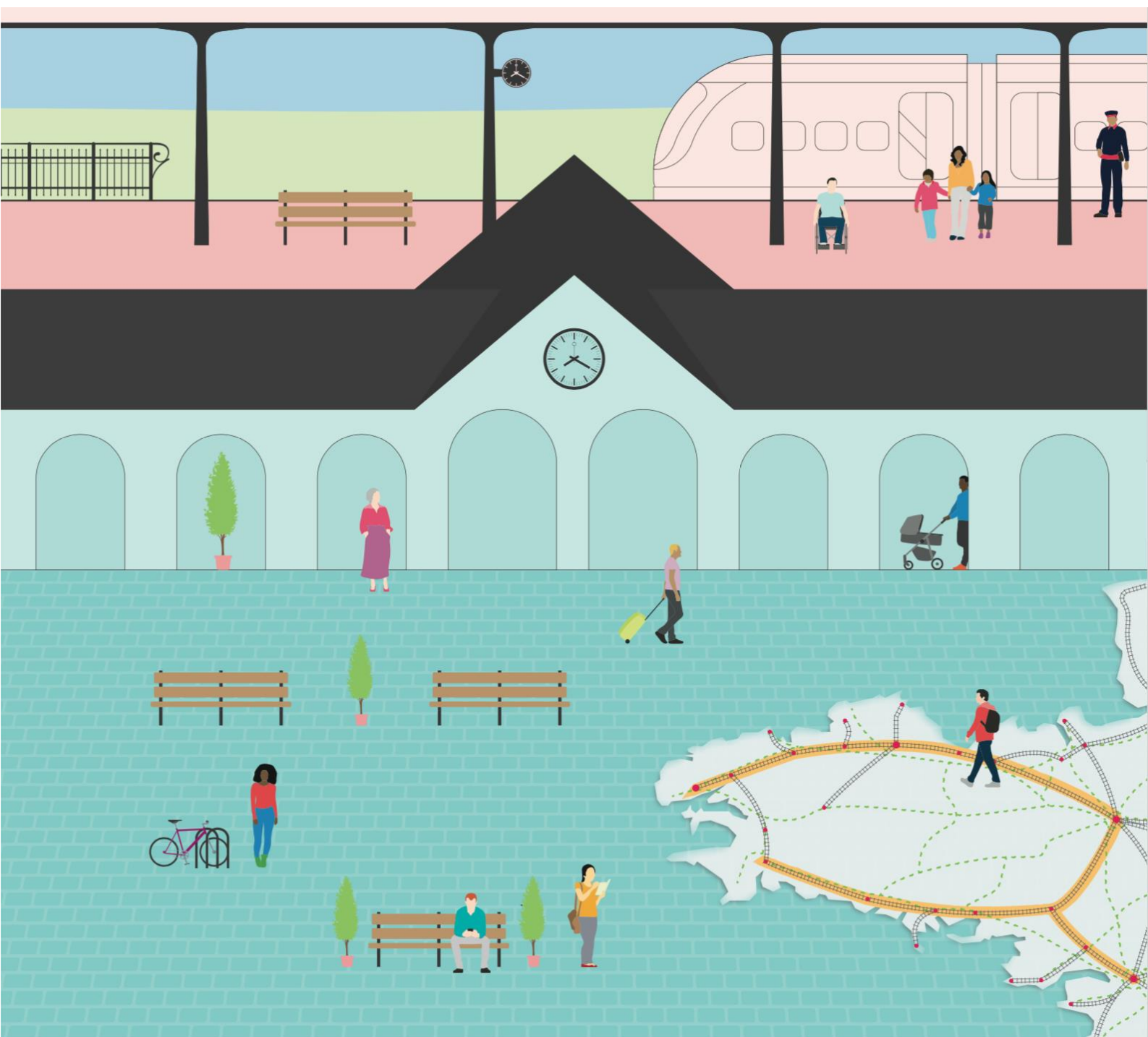


LIAISONS NOUVELLES

OUEST BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE

GRAND PROJET FERROVIAIRE #LNOBPL

DIALOGUE TERRITORIAL LNOBPL / DECEMBRE 2021 - FEVRIER 2022 REUNION A DESTINATION DES ELUS DU FINISTERE DU 25 JANVIER 2022



AVANT-PROPOS

La réunion réunissant les élus du Finistère s'est tenue le 25 janvier 2022, de 14 à 16 h.

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

Elle a réuni 37 participants :

La réunion était animée par l'Agence Eker :

- Simon Mazajczyk, animateur

Pour faciliter le compte-rendu des échanges, la réunion a été enregistrée.

Sommaire

I. INTRODUCTION ET ACCUEIL DES PARTICIPANTS	3
1. Tour de tables des participants.....	3
2. Mot d'accueil des partenaires du projet.....	5
II. LE TERRITOIRE ET LES MOBILITES : DES ENJEUX LIES AU GRAND PROJET ..	6
1. Le territoire et les mobilités	6
2. Présentation de LNOBPL.....	6
III. TEMPS D'ECHANGES.....	7
IV. PRESENTATION DES SOLUTIONS D'AMENAGEMENT ETUDIEES.....	8
V. TEMPS D'ECHANGES.....	9
VI. CONCLUSION.....	10

I. INTRODUCTION ET ACCUEIL DES PARTICIPANTS

1. Tour de tables des participants

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

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

Christophe HUAU, directeur territorial Bretagne – Pays de la Loire

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

- SNCF :

Mickael PICART, coordinateur régional adjoint

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

- La préfecture du Finistère

Stéphane DURON représentant **Philippe MAHE**, préfet du Finistère,

- La préfecture de la Région Bretagne

Pierre-Alexandre POIVRE, chargé de mission Mobilités, Énergie et Infrastructures Numériques

- La direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bretagne

Sarah HARRAULT, Cheffe de la division mobilités et maîtrise d'ouvrage, adjointe au chef du service IST

- La région Bretagne

Michael QUERNEZ, premier vice-président en charge du climat et de la mobilité

Marie LECUIT-PROUST, directrice générale adjointe Mer, tourisme et mobilités

Fabrice GIRARD, directeur des Transports et des Mobilités

Anne DERRIEN-MALECKI, cheffe de service infrastructures, mobiles et aménagement (SIMA)

- Le Département du Finistère

Maël DE CALAN président du département du Finistère

Stéphane LE DOARE, vice-président aux infrastructures et au désenclavement

Florian WIECKOWSKI CREIGNOU, conseiller au cabinet du président

Jean-Baptiste HUET, Directeur délégué à l'accessibilité

- Brest Métropole

François CULLANDRE, maire de Brest, président de Brest Métropole

Michel GOURTAY, vice-président à l'économie

Tristan LE GUILLOU DE PENANROS mission stratégie et perspectives

Parlementaires du Finistère :

Annaïg LE MEUR, député du Finistère, représentée par **William CALVEZ**, attaché parlementaire

Didier LE GAC, député du Finistère

Graziella MELCHIOR, député du Finistère, représentée par **Loréenn MORVAN**

Richard FERRAND, député du Finistère, représenté par **Denoual LE ROUX**

Nadège HAVEY, sénatrice du Finistère, représentée par **Grégory BRETON**

EPCI :

Benoît BITHOREL, service des transports, communauté d'agglomération Concarneau Cornouaille Agglomération

Marie Pierre JEAN JACQUES, Vice-présidente de la communauté d'agglomération Quimper Bretagne Occidentale

Jean-Luc RAULT, Direction des mobilités et de l'espace public, communauté d'agglomération Quimper Bretagne Occidentale

Caroline CARTIER, Directrice de projets responsable du service mobilités, communauté d'agglomération Quimper Bretagne Occidentale

Daniel GOYAT, maire de La Forêt-Fouesnant, vice-président, Commission Aménagement de l'espace, communauté de communes du Pays Fouesnantais

Laurence CLAISSE, maire de Landivisiau, première vice-présidente de la communauté de communes du Pays de Landivisiau

Marie-Claire HENAFF, maire de Saint-Vougay, deuxième vice-présidente « aménagement et mobilité », communauté de communes du Pays de Landivisiau

Bernard MICHEL, maire de Saint-Servais, conseiller communautaire, communauté de communes du Pays de Landivisiau

Julien POUPON, cinquième vice-président aux mobilités, communautés de communes de Landerneau Daoulas

Mickaël KERNEIS, président de la communauté de communes Presqu'Île de Crozon Aulne Maritime

Roger HERE, vice-président Mobilités, Morlaix Communauté

Sébastien MIOSSEC, président de Quimperlé Communauté

Denez DUIGOU, Vice-président en charge de l'urbanisme intercommunal et des mobilités, Quimperlé Communauté

Géraldine BERTAUD, Directrice de projet Transition écologique, évaluation et concertation, Cerema

Alain RADUREAU, garant de la concertation

2. Mot d'accueil des partenaires du projet

Michael QUERNEZ, premier vice-président de la région Bretagne, remercie l'ensemble des acteurs qui ont organisé ces moments de dialogue dans un temps contraint. Cette réunion va permettre d'approfondir les échanges, engagés lors du comité de pilotage LNOBPL, en préfecture. Pour le Conseil Régional de Bretagne, l'objectif de LNOBPL est de contribuer à développer l'attractivité finistérienne. En effet, le grand projet ferroviaire doit permettre à la pointe finistérienne d'être à trois heures de Paris, pour Quimper comme pour Brest, tout en maintenant un maillage de proximité. Le Conseil régional continue à travailler pour améliorer les services de proximité des TGV et des TER, sans attendre 2035 ou 2040. Ces réflexions s'inscrivent également dans le cadre du CPER breton. Une ambition forte est portée pour répondre à la problématique des déplacements du quotidien, tout en maintenant des tarifs accessibles pour permettre à chaque citoyen de prendre le train. Cette ambition forte sera présentée en CTAP. Enfin, il souligne que la desserte de proximité et le gain de temps sont malheureusement trop souvent opposés alors qu'ils représentent des sujets complémentaires.

Maël DE CALAN, président du Département du Finistère, rappelle que le principe du dialogue territorial est de recueillir la parole des élus locaux et de la population. L'objectif de réduction des temps de parcours vers la pointe bretonne est important et urgent, tant pour les élus, que pour la population. La réduction des temps de parcours permettra notamment de créer des emplois durables pour le territoire. Aujourd'hui, la qualité de la desserte est catastrophique. Le Conseil départemental va, dans le cadre et au-delà du dialogue territorial, essayer de remobiliser les finistériens. Il est important de coupler les travaux réalisés vers Quimper et ceux réalisés vers Brest. Le Contrat de Plan Etat Région ne sera signé qu'à la condition que Brest et Quimper soit à 3 heures de Paris et que des premiers travaux, allant dans le sens d'une réduction des temps de parcours, soient identifiés. Il ne faut pas non plus conditionner l'engagement des travaux à l'atteinte immédiate des trois heures, mais plutôt mettre en place une politique des « petits pas », permettant d'avancer à court terme, avec des premiers travaux concrets qui s'inscrivent dans un scénario global. Il rappelle qu'il ne faut pas attendre que les milliards soient tous réunis avant d'engager de premières actions.

Michel GOURTAY, vice-président de Brest métropole, partage l'idée qu'il ne faut pas opposer la question de la proximité et de l'accessibilité de la pointe bretonne. Placer Brest et Quimper à 3 heures de Paris, et à 1h30 de Rennes, est une priorité stratégique pour Brest Métropole. Il souligne que l'horizon lointain de LNOBPL est aussi une conséquence de la méthode employée. Six ans se sont écoulés depuis le débat public, qui a permis de définir les scénarios pour la pointe bretonne mais qui n'a été suivi d'aucun effet. Il n'est donc pas étonnant qu'il y ait de la lassitude et de la résignation, au fur et à mesure que les années passent. Il explique également que la politique menée par Air France aujourd'hui est une politique d'abandon de certaines dessertes et notamment celle de la pointe bretonne. Il appelle donc à entrer au plus vite dans une phase opérationnelle. Il observe qu'ailleurs des projets d'amélioration de l'offre ferroviaire sont menés comme Bordeaux-Toulouse ou Montpellier-Perpignan. Il est donc important que les choses bougent également en Bretagne, c'est d'ailleurs l'intérêt du dialogue territorial, qui permet de faire en sorte que la voix des territoires soit enfin entendue.

Stéphane DURON, représentant de la préfecture du Finistère, salue les participants, se dit à l'écoute des échanges à venir, et propose d'aborder directement le contenu de la réunion pour présenter l'avancée de LNOBPL.

Christophe HUAU, directeur territorial Bretagne - Pays de la Loire de SNCF Réseau, salue les participants. Il les remercie pour leur participation et leur intérêt pour le grand projet ainsi que pour la mobilité ferroviaire. La réunion du jour va permettre d'aborder la mise en œuvre de LNOBPL, qui s'inscrit dans un long processus. A chaque étape, le grand projet fera l'objet de temps de concertation avec les territoires et le public.

Il rappelle que cette réunion s'inscrit dans un cycle engagé avec les élus de chaque département concerné. Son objet est double, d'une part présenter l'état des lieux de LNOBPL et de ses enjeux et d'autre part de recueillir les avis et les réflexions des élus des territoires concernés. Les contributions récoltées, tout comme les études préliminaires engagées, seront présentées au Comité de pilotage, amené, à l'automne 2022, à prendre les prochaines décisions quant aux suites à donner à LNOBPL.

II. LE TERRITOIRE ET LES MOBILITES : DES ENJEUX LIES AU GRAND PROJET

1. Le territoire et les mobilités

Cédric Levrel rappelle le périmètre du grand projet inscrit dans le quadrilatère Rennes - Nantes - Brest - Quimper.

LNOBPL s'inscrit dans une projection à long terme pour permettre d'adapter le réseau ferroviaire aux évolutions de la Bretagne et des Pays de La Loire, d'ici 2050. Le dynamisme des deux régions, corrélé à la croissance démographique et au défi de la transition écologique va conduire à l'augmentation des besoins de mobilités. Pour répondre à ces enjeux, il faut donc réfléchir dès maintenant à ce grand projet ferroviaire, puisque ces derniers sont longs à mettre en œuvre et structurants pour les territoires.

Cédric Levrel rappelle la dynamique propre au département du Finistère.

En termes de mobilité, les habitants se déplacent beaucoup sur le périmètre analysé. Ce nombre élevé de déplacements conduit à la saturation du réseau routier et à la saturation des nœuds ferroviaires de Nantes et de Rennes.

Le mode ferroviaire est un moyen de transport de grande capacité qui représente en régions Bretagne et Pays de la Loire :

- Plus de 2600 km de lignes
- 258 gares et points d'arrêts
- 1 000 trains en circulation par jour
- 80 000 voyageurs par jour

Les précédentes améliorations du réseau ferroviaire, concernant l'axe Nantes - Rennes - Bretagne sud et sur l'axe Rennes - Brest, sont citées (modernisation de la signalisation, réalisation de pôles d'échanges multimodaux, relèvement de vitesse, suppressions de passage à niveau).

Il est rappelé qu'après la mise en service de la LGV BPL, une croissance globale des trafics ferroviaires a été observée. Les secteurs périurbains de Rennes, Nantes et Brest sont les plus circulés.

L'exercice de projection, objet du dialogue territorial, est effectué pour permettre de réfléchir dès à présent aux possibilités d'amélioration des liaisons ferroviaires entre Nantes, la Bretagne Sud, Rennes et Brest, face à différents enjeux :

- un réseau ferroviaire déjà confrontés à des saturations
- des routes déjà saturées aux heures de pointe
- l'avenir incertain du transport aérien
- l'émergence de nouvelles pratiques (télétravail, co-voiturage)

2. Présentation de LNOBPL

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 des liaisons sur les axes Nantes - Rennes - Bretagne sud et Rennes - Brest :

- diminution des temps de parcours
- augmentation du nombre de trains

LNOBPL poursuit quatre objectifs :

- Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne : Brest et Quimper à 3heures de Paris à long terme
- Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée
- Renforcer le réseau inter-ville et l'irrigation du territoire par un maillage de desserte rapide 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).

Ces objectifs sont étudiés en conformité avec le Pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne et le Contrat d'avenir pour les Pays de la Loire.

Les grandes étapes et le calendrier prévisionnel sont présentés :



Cédric Levrel décrit la gouvernance du projet LNOBPL :

- Les partenaires financeurs :
 - L'État
 - La Région Bretagne
 - La Région Pays de la Loire
 - Les départements des Côtes d'Armor, du Finistère, d'Ille-et-Vilaine et du Morbihan
 - Les métropoles de Brest, Nantes et Rennes
- SNCF Réseau est le maître d'ouvrage

À la suite de la décision ministérielle du 21 février 2020, les premières études préliminaires pour LNOBPL ont été lancées. Elles vont permettre de mettre à jour le socle de connaissances pour la poursuite des études : enjeux territoriaux, environnementaux, déplacements et de construire graduellement les scénarios d'amélioration des deux axes ferroviaires Nantes - Rennes - Bretagne sud et Rennes - Brest.

Un dialogue territorial, ouvert le 2 décembre 2021, pour une durée de trois mois, est organisé en parallèle pour concerter avec les acteurs des territoires et définir la feuille de route de LNOBPL.

L'inscription du port de Brest au réseau central du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) a été retenue en décembre 2021 par la Commission européenne ; elle est désormais proposée à l'approbation du Parlement européen des États membres.

III. TEMPS D'ÉCHANGES

François Cuillandre, président de Brest Métropole et maire de Brest, rappelle qu'il est maire de Brest depuis 20 ans et élu depuis 30 ans. Le dossier LNOBPL est en discussion depuis tout ce temps. Il explique que, dans sa pratique personnelle, il ne se rend plus à Paris puisque le temps de parcours, de 3h50 en train, ne permet pas de faire l'aller-retour dans la journée et qu'il n'existe plus de liaison aérienne, notamment depuis la crise sanitaire. Il souligne que la suppression de cette ligne aérienne est en opposition avec les prescriptions de la LOM. Cela pose, pour la pointe finistérienne, un problème majeur tant aux habitants qu'aux chefs d'entreprises. De nombreuses études ont déjà été menées, il est maintenant temps de concrétiser ces études et de réaliser les premières améliorations sur certaines

portions de voies entre Rennes et Brest, de manière à mettre Brest et Quimper à une heure et demie de Rennes et à trois heures de Paris, pour ne pas marginaliser davantage ces territoires. Il craint qu'il y ait un traitement différencié entre la portion nord et la portion sud du Finistère. Enfin, il souligne que divers projets d'amélioration du réseau ferroviaire sont menés entre Paris et le sud-ouest (Bordeaux et Toulouse). La pointe bretonne ne veut pas être délaissée dans toutes ces décisions. La réduction des temps de parcours est un enjeu pour le développement économique du Finistère.

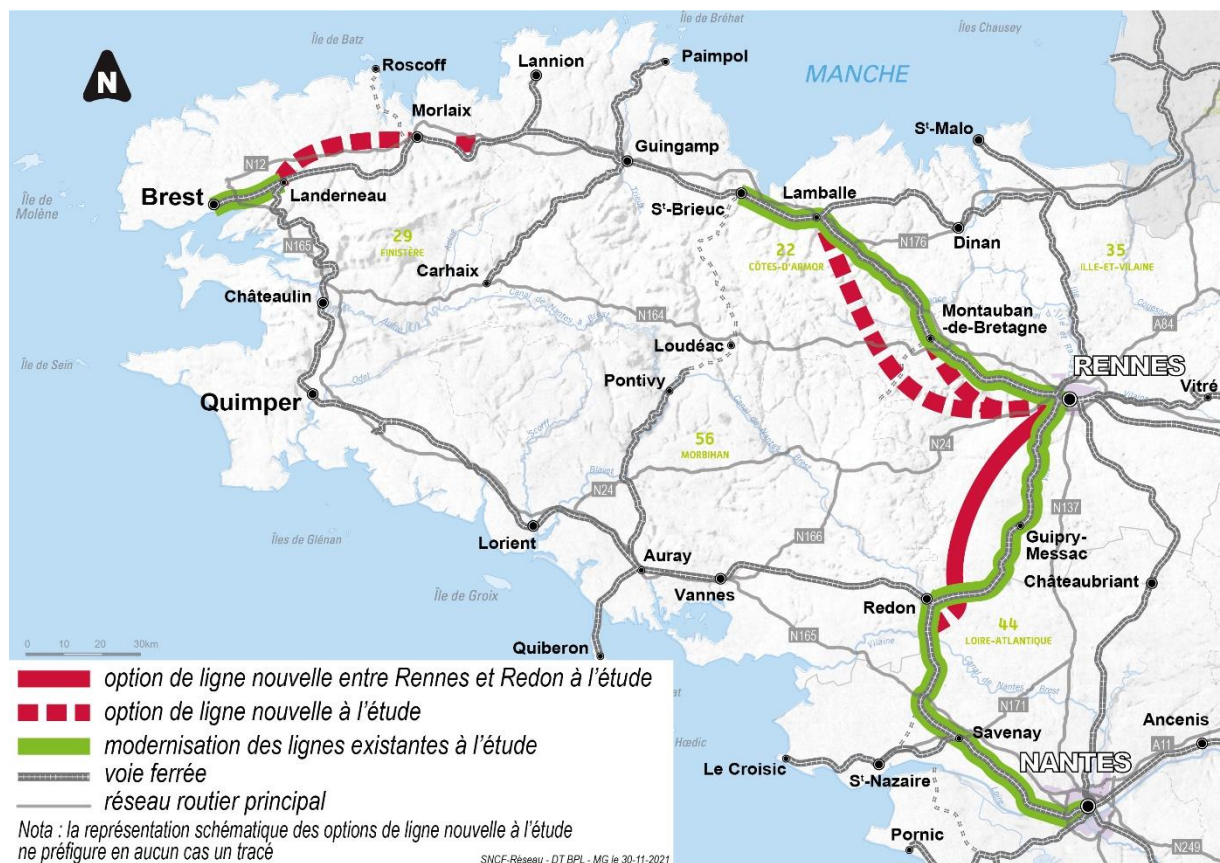
IV. PRESENTATION DES SOLUTIONS D'AMENAGEMENT ETUDIEES

Yves Legrenzi rappelle les caractéristiques de performance du réseau ferroviaire sur l'axe Nantes - Rennes - Bretagne sud et sur l'axe Rennes - Brest. Les points limitant sur le réseau se situent aujourd'hui en sortie des grandes gares que sont Rennes et Nantes. Cette limite de capacité est liée au fait que des trains différents coexistent : trains périurbains, trains reliant des villes intermédiaires et TGV.

Yves Legrenzi présente les approches techniques à l'étude pour améliorer la performance du réseau ferroviaire dans le cadre de LNOBPL :

- La modernisation des lignes existantes pour améliorer la capacité et la vitesse du réseau. Coût de 2 à 3 millions d'€/km :
 - Rectification du tracé
 - Modernisation de la signalisation
- La création de lignes nouvelles pour faire circuler plus de trains et réduire la durée des trajets. Coût de 25 à 30 millions d'€/km.

Les solutions étudiées sont présentées :



Yves Legrenzi explique, par secteurs, quels seraient les apports de ces aménagements pour l'axe Nantes-Rennes - Bretagne sud et pour l'axe Rennes - Brest.

François Cuillandre, maire de Brest et président de Brest Métropole, demande pourquoi sur la carte des solutions étudiées la voie nouvelle est symbolisée par un trait rouge plein entre Rennes et Redon alors que la voie nouvelle est représentée en pointillé sur Rennes - Lamballe et Morlaix - Landerneau. Il demande si cela est dû à une différence de traitement, notamment en termes de calendrier.

Cédric Levrel explique que cette représentation différenciée est liée à la décision ministérielle de février 2020, qui précise les objets d'aménagements sur l'axe Nantes - Rennes - Bretagne sud et qui préconise la construction d'un schéma directeur d'axe sans préciser les objets le constituant sur l'axe Rennes-Brest, d'où cette différence de représentation sur la carte.

Il précise que la notion de schéma directeur d'axe pose la question de l'impact et l'apport de ces différentes solutions techniques et les potentiels conflits qui pourraient survenir afin d'en assurer la cohérence.

En synthèse LNOBPL permettra :

- d'augmenter le nombre de trains et réduire les temps de parcours
- de faciliter et de sécuriser les déplacements du quotidien et de longue distance
- d'offrir une offre de mobilité plus respectueuse de l'environnement et de répondre à l'augmentation du nombre d'usagers du train

V. TEMPS D'ÉCHANGES

Maël De Calan, président du département du Finistère, souligne que les options à l'étude pour le barreau sud ne permettent pas d'atteindre les trois heures de temps de parcours vers Quimper. Il demande dans quelle mesure il est possible aujourd'hui d'engager des études supplémentaires, qui permettraient, dans une logique de petits pas, de rendre plausible l'atteinte des trois heures sur le barreau sud. La même question est posée sur le barreau nord.

Michel Gourtay, vice-président à l'économie de Brest Métropole, appuie la question de Maël de Calan et demande quels sont les moyens envisagés pour atteindre l'objectif des 1h30 de temps de parcours entre Rennes et Brest.

Cédric Levrel explique que les précédentes opérations menées dans les années 2010 de relèvement de vitesse ont permis de réduire de quelques minutes les temps de parcours. Aujourd'hui, sur l'axe sud Redon - Quimper le champ des possibles du point de vue de SNCF Réseau se limite à la possibilité qui a été présentée, dans la mesure où, sur le reste de l'axe, les vitesses ont été relevées ; il souligne qu'il existe une séquence de gares importantes rapprochées à desservir (Vannes - Auray - Lorient), qui contraignent les possibilités d'aménagements.

Il ajoute que sur l'axe Rennes – Brest, il est difficilement possible d'arriver à un gain de temps de plus de 18 minutes, dans la mesure où les secteurs qui pourraient être traités, présentent les mêmes caractéristiques (limites de fréquence et d'inter distance entre des gares importantes (Saint-Brieuc, Guingamp, Morlaix).

Yves Legrenzi complète en expliquant qu'un TGV a besoin de 20 km pour atteindre sa vitesse nominale, cela signifie par corollaire, que créer des sections de lignes nouvelles en dessous de cette distance ne permet de gagner que peu de temps de parcours.

Sébastien Miossec, président de Quimperlé Communauté, explique qu'il ne faut pas oublier la question du confort du transport ferroviaire. Le train doit être un lieu de travail de qualité, où un accès à la téléphonie et au réseau internet doit être possible. Il souligne qu'entre Rennes, Redon et Vannes, ce service est assez aléatoire, voire impossible. Dans l'accès à l'offre de transport, le confort est un élément déterminant pour l'attractivité du ferroviaire. Cela doit pouvoir se résoudre sans grosses infrastructures à réaliser. Il souligne également que les solutions étudiées, qui seront réalisées à long termes, ne permettent pas de répondre aux attentes urgentes et importantes. Il souligne que le barreau Quimper - Lorient a disparu des solutions techniques envisagées. Il est interrogatif sur la capacité à pouvoir trouver des segments de foncier aménageables (urbanisation, contraintes environnementales). Il explique qu'il ne

faut pas que SNCF Réseau présente un projet irréalisable. Il ajoute que les interventions sur le réseau existant et sur des périmètres fonciers plus réduits, doivent être envisagées dès maintenant et permettront de gagner du temps. Enfin il approuve les propos de Michael Quernez et souligne que le nœud ferroviaire de la gare de Rennes est une grande source de ralentissement pour accéder à la pointe finistérienne.

Cédric Levrel explique qu'au-delà des limites existantes liées au réseau 4G extérieur au train lui-même, la portée de celui-ci est également limitée par les vitres des TER qui sont faites pour résister aux chaleurs l'été et aux ondes. Cela justifie pour partie la faible qualité du réseau actuelle. C'est un sujet qui ne relève pas directement de SNCF Réseau mais qui sera remonté.

Sur la capacité à créer de nouvelles infrastructures à fort impact foncier, une dizaine d'années d'études est requise pour analyser les possibilités. Les solutions représentées sur la carte des solutions d'aménagement de LNOBPL sont celles qui ont fait l'objet de premières analyses de capacité d'insertion. Il est nécessaire d'informer tous les territoires et, en particulier ceux qui sont les plus concernés par la construction de nouvelles infrastructures. Il ajoute que les précédentes études prospectives ont estimé que LNOBPL permettrait le report modal vers le transport ferroviaire de 2 millions de voyageurs annuels. Il est donc important d'objectiver le rapport coût-bénéfice.

Maël De Calan, président du département du Finistère, pense qu'il ne faut pas que les élus finistériens se brident eux-mêmes. Il rappelle les différents freins liés au développement des lignes nouvelles : financiers, acceptabilité et diverses normes qui encadreront ce type de projet. Il ajoute qu'il appartient à l'Etat de lever ces différents freins avec les collectivités locales. Il faut, en parallèle d'un travail sur les lignes existantes, régler les problématiques liées à la saturation du nœud ferroviaire de la gare de Rennes, même si cela ne permettra pas de réduire les temps de parcours vers Paris.

Michel Gourtay, vice-président à l'économie de Brest métropole, souhaite dire qu'il est en accord avec la réflexion de Maël de Calan.

VI. CONCLUSION

Michael Quernez, vice-président de la région Bretagne, explique avoir écouté les points de vue de ses différents collègues. Il alerte sur le fait qu'il est important que les acteurs des territoires puissent avoir des réponses qui soient très vite de portée opérationnelle. La stratégie doit permettre de prioriser les enjeux et de les inscrire au travers des contractualisations à venir avec l'Etat, afin de les rendre opérationnelles dans les meilleurs délais. Il rappelle que le CPER devra être bien négocié puisqu'il apportera une partie des réponses aux questions posées. Les nœuds ferroviaires de Nantes et Rennes sont stratégiques pour permettre d'apporter une offre de service conséquente. Il faut lier les objectifs de temps de parcours et du renforcement des cadences. Il revient sur la question du confort du transport ferroviaire. Il aimerait que des réponses plus appropriées soient apportées à la question du wifi et du téléphone. Ce sujet est essentiel pour faire du train une mobilité choisie et compétitive. La Région Bretagne va également devoir prendre des décisions de commandes de trains dans les années à venir, et veiller à la bonne organisation entre le TGV et le TER. Il souligne que les insatisfactions des usagers sont vraiment très fortes sur ce sujet. C'est donc un enjeu majeur qui ne doit pas être traité de manière anodine.

Mael de Calan, président du département du Finistère, rappelle qu'il est important de mener une politique des petits pas, le plus rapidement possible, dans le cadre d'un scénario global, qui puisse effectivement permettre d'atteindre l'objectif des 3 heures.

François Cuillandre, maire de Brest et Président de Brest Métropole, exprime la volonté d'aller le plus vite possible pour atteindre les objectifs fixés à LNOBPL. L'enjeu de l'accessibilité de la pointe

finistérienne est depuis trop longtemps en discussion. Il rappelle qu'il est important qu'il y ait un traitement égal entre le nord et le sud de la Bretagne.

Christophe Huau, directeur territorial Bretagne - Pays de la Loire de SNCF Réseau, explique que la question de l'utilisation d'internet dans les trains croise à la fois le sujet du matériel roulant et le fait d'avoir des antennes d'opérateurs téléphoniques à proximité des voies. Les pylônes qui servent pour le GSM ferroviaire ne sont pas utilisables pour le grand public. Il remercie tous les participants. Ce n'est pas le dernier rendez-vous sur le grand projet ferroviaire. Les élus ne doivent pas hésiter à adresser des contributions complémentaires à SNCF Réseau.

Alain Radureau, garant de la concertation, se dit frappé par la détermination des élus du Finistère. Il pense néanmoins que le sujet de l'adhésion du public à LNOBPL a été peu évoqué. Le public dans son ensemble reste peu informé. Un travail d'information aussi bien de la part de SNCF Réseau que de la part des élus doit être mené pour amener les citoyens à adhérer aux propositions d'aménagements proposées dans le cadre de LNOBPL.

Pour aller plus loin :

[Décision ministérielle de février 2020](#)

[Le film d'animation LNOBPL](#)

[Support de présentation LNOBPL](#)

[L'essentiel](#)

[Le 4 pages](#)