

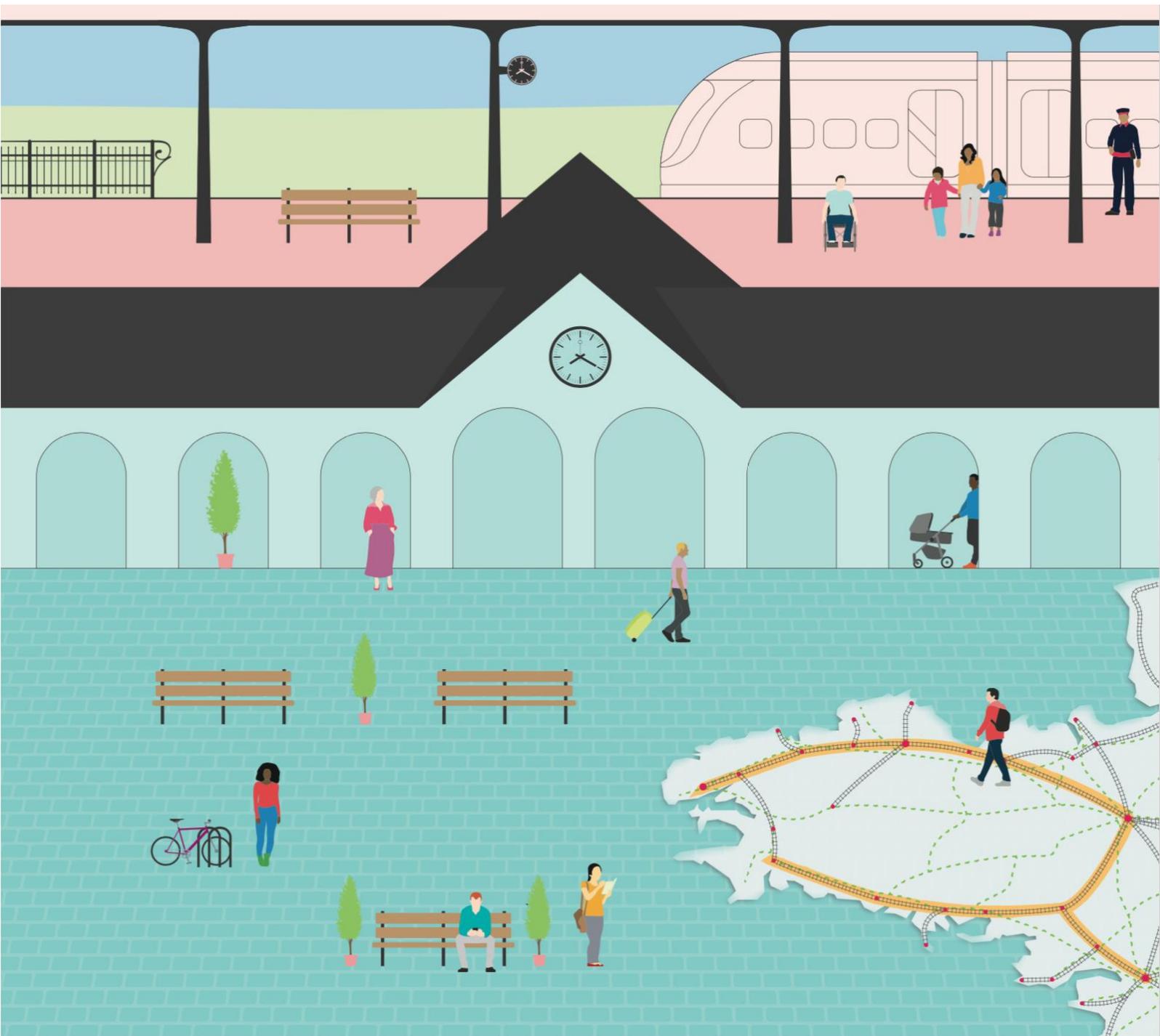
LIAISONS NOUVELLES

OUEST BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE

GRAND PROJET FERROVIAIRE #LNOBPL

DIALOGUE TERRITORIAL LNOBPL / DECEMBRE 2021 - FEVRIER 2022

REUNION A DESTINATION DES ELUS D'ILLE-ET- VILAINE DU 31 JANVIER 2022



AVANT-PROPOS

La réunion réunissant les élus d'Ille-et-Vilaine s'est tenue le 31 janvier 2022, de 16h à 18h.

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 30 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 table des participants	3
2. Mot d'accueil des partenaires du projet.....	4
II. PRESENTATION DU GRAND PROJET LNOBPL.....	5
1. Le territoire et les mobilités	5
2. Présentation de LNOBPL.....	6
III. TEMPS D'ECHANGES.....	7
IV. PRESENTATION DES SOLUTIONS D'AMENAGEMENT ETUDIEES.....	7
V. TEMPS D'ECHANGES.....	8
VI. CONCLUSION.....	10

I. INTRODUCTION ET ACCUEIL DES PARTICIPANTS

1. Tour de table 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 en charge 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

Marie CHIRON, chargée de concertation sur le grand projet Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire

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

- La préfecture d'Ille et Vilaine

Ludovic GUILLAUME, secrétaire général de la préfecture d'Ille-et-Vilaine

Claudine VILSAINT, chargée de mission de l'animation territoriale

- 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

Alexandre DUPONT, chef du service Infrastructures Sécurité Transports

- La région Bretagne

Michael QUERNEZ, vice-président en charge du climat et des mobilités

Fabrice GIRARD, direction des transports et des mobilités au Conseil Régional

- Le département d'Ille-et-Vilaine

Christophe MARTINS, vice-Président délégué aux finances, au patrimoine départemental, à la commande publique et aux dossiers ferroviaires

Bertrand VEILLARD, direction des Grands Travaux d'infrastructures Service Génie Civil

- Rennes Métropole

André CROCQ, vice-président en charge de la prospective, de l'animation territoriale et des coopérations

Gwenaël BODO, directeur de la stratégie

Ronan QUENTEL, Responsable du Pôle coopérations territoriales et contractualisations, directions des coopérations métropolitaines, de la veille territoriale et de l'évaluation

Parlementaires d'Ille et Vilaine :

Claudia ROUAUX, député d'Ille-et-Vilaine

Dominique DE LEGGE, sénateur d'Ille-et-Vilaine

Daniel SALMON, sénateur d'Ille-et-Vilaine

Sylvie ROBERT, sénatrice d'Ille-et-Vilaine

EPCI :

Vincent MINIER, président de Bretagne Porte de Loire communauté

Loïc REGEARD, président de la communauté de communes Bretagne Romantique

Bernard ETHORÉ, président de la communauté de communes de Brocéliande

Anne PERRIN, maire de Lécousse, vice-présidente déléguée aux mobilités Fougères Agglomération

Chrystèle BERTRAND, vice-présidente, déléguée au cadre de vie, Monfort Communauté

Jean-François MARY, président de Redon agglomération

Christophe BIDAUD, directeur général des services, Redon Agglomération

Pascal DUCHENE, maire de Redon

Philippe CHEVREL, président de la communauté de communes Saint-Méen Montauban

Joel SIELLER, président de Vallons de Haute Bretagne Communauté

Isabelle LE CALLENNEC, présidente de la communauté d'agglomération Vitré communauté

Alain RADUREAU, Garant de la concertation

2. Mot d'accueil des partenaires du projet

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

Michael QUERNEZ, vice-président de la région Bretagne, salue les acteurs présents et les garants. Il rappelle que la réunion du jour est la troisième organisée avec les élus dans le cadre du dialogue territorial. Il précise qu'après un temps de latence, de nouvelles études et une nouvelle phase de dialogue sont menées dans le cadre du grand projet ferroviaire. Les études permettent de rappeler les objectifs de LNOBPL à l'horizon 2035-2040 : réduire les temps de parcours, rapprocher la pointe bretonne de Paris et de Rennes, augmenter le cadencement des trains. Il rappelle qu'il est important d'avoir une complémentarité de l'offre TER et TGV, sans les opposer et qu'il faut concilier les temps de parcours et la desserte fine des territoires, afin que l'ensemble des bretonnes et des bretons puissent accéder au train dans de bonnes conditions. Aujourd'hui, la réunion doit permettre à l'ensemble des acteurs territoriaux de s'exprimer et d'appréhender collectivement le grand projet LNOBPL. Il ajoute que

d'autres étapes devront être franchies afin d'atteindre les objectifs posés et notamment la désaturation des nœuds ferroviaires de Rennes et de Nantes.

Christophe MARTINS, vice-président du Conseil Départemental, délégué aux finances, au patrimoine départemental, à la commande publique et aux dossiers ferroviaires, partage les objectifs précédemment cités par M. QUERNEZ. Il explique, qu'à l'aune des élections, il est important de remobiliser l'ensemble des territoires concernés par LNOBPL. Il rappelle qu'il est indispensable de travailler collectivement à l'échelle de la région mais également à l'échelle des métropoles et que la desserte fine des territoires ne doit pas s'opposer à la réduction des temps de parcours. Il ajoute que l'économie du foncier est également un enjeu, notamment pour le département d'Ille-et-Vilaine.

André CROCCQ, vice-président de Rennes Métropole, rappelle qu'en plus de l'accessibilité de la pointe bretonne (Brest et Quimper), LNOBPL concerne également l'axe sud qui dessert les bassins d'emplois de Nantes et de Rennes, via le barreau Rennes - Redon vers Nantes. Il poursuit en insistant sur l'importance de ne pas opposer accessibilité et mobilité du quotidien. Il ajoute que l'insertion urbaine, dans les trames bâties existantes, du grand projet ferroviaire est un enjeu au regard de l'objectif de sobriété foncière. Il rappelle ainsi qu'un travail par anticipation sur les acquisitions foncières devra être mené pour atteindre cet objectif.

Ludovic Guillaume, secrétaire général de la préfecture d'Ille-et-Vilaine, rappelle le plein engagement de l'Etat dans la poursuite de LNOBPL, qui s'inscrit dans le cadre du projet Bretagne à grande vitesse, dont la première étape a été l'inauguration de la LGV entre Le Mans et Rennes, en 2017, mais aussi le pacte d'accessibilité. Il ajoute que LNOBPL est un grand projet au long court, qui présente diverses étapes d'études et de concertation. Enfin, il rappelle que LNOBPL gagne encore à être connu et qu'il est important d'écouter les attentes de chacun pour continuer à faire avancer ce sujet.

II. PRESENTATION DU GRAND PROJET LNOBPL

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, puisque ces derniers sont longs à mettre en œuvre et structurants pour les territoires.

Cédric Levrel rappelle la dynamique propre au département d'Ille-et-Vilaine.

En termes de mobilités, 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 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 sur 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 passages à niveau, principalement.

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 3 heures 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 de 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.

III. TEMPS D'ECHANGES

Isabelle Le Callenec, présidente de Vitré Communauté, rejoint les propos de Monsieur Martins, qui représente le Conseil départemental, et explique, qu'en lien avec les questions liées à l'économie du foncier, il est également important de travailler avec l'ensemble des EPCI directement concernés par les solutions techniques qui seraient envisagées dans le cadre du grand projet LNOBPL, et pose donc la question de son impact foncier. En ce qui concerne la désaturation de la gare de Rennes, elle explique que la presse a évoqué la construction d'une nouvelle gare et demande ce qu'il en est. Elle pose également la question des suites données à LNOBPL, après l'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame des Landes, puisque des engagements avaient été pris par le Premier ministre de l'époque. Elle souligne que LNOBPL est évoqué depuis plus de dix ans. Elle rappelle également l'importance d'aborder LNOBPL en prenant en compte les autres modes de transports : aérien et routier. Enfin, elle précise que la carte du grand projet ferroviaire ne mentionne pas d'aménagements pour une liaison Rennes - Nantes par Châteaubriant et interroge le maître d'ouvrage sur ce sujet.

Cédric Levrel rappelle que l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame des Landes a substantiellement modifié les solutions techniques envisagées pour LNOBPL. Aujourd'hui, le principal aéroport du périmètre est celui de Nantes-Atlantique.

En ce qui concerne les démarches engagées sur la gare de Rennes, les études se concentrent sur la gare actuelle. Une vision sur le long terme est envisagée pour augmenter sa capacité actuelle.

Depuis le débat public, l'option envisagée est d'améliorer la connexion entre Rennes et Nantes par Redon au motif que les améliorations concourront à mieux connecter la Bretagne sud. Des améliorations des dessertes sur le réseau existant entre Rennes et Châteaubriant ne sont pour autant pas exclues mais s'inscriraient dans un cadre extérieur à LNOBPL.

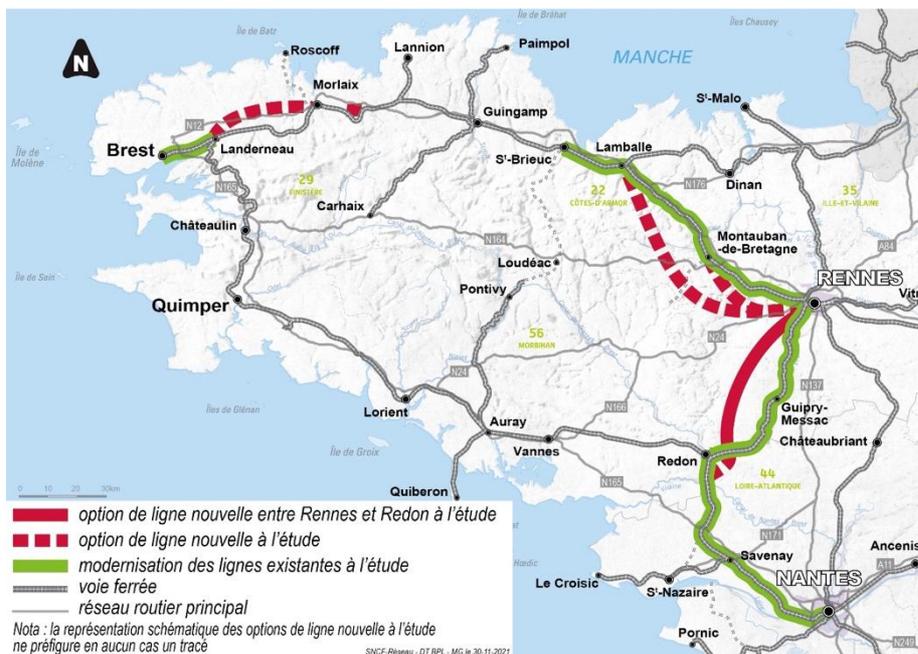
IV. PRESENTATION DES SOLUTIONS D'AMENAGEMENT ETUDIEES

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 limitants 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 estimé de 2 à 3 millions d'€/km :
 - Rectification du tracé
 - Modernisation de la signalisation
- Création de lignes nouvelles pour faire circuler plus de trains et réduire la durée des trajets. Coût estimé 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 l'axe Rennes - Brest.

En synthèse, LNOBPL permettrait :

- 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

Vincent Minier, président de Bretagne Porte de Loire Communauté, précise qu'en tant que président de l'EPCI qui se situe à l'est de la Vilaine, une vingtaine de communes seront potentiellement concernées par LNOBPL. Il pose la question des destinataires de l'amélioration du trafic envisagée : pour qui, aux dépens de qui et pourquoi ? Il constate que son territoire, qui ne dispose d'aucune gare, sera peu bénéficiaire des aménagements envisagés et regrette que les schémas proposés soit généralement en étoile et concentrés sur un gain de temps pour les métropolitains et les habitants de la capitale. Il souligne que ce sont les territoires ruraux qui seront victimes de cette nouvelle ligne et que peu d'habitants l'envisagent comme un gain. Sur l'accessibilité et la rapidité, il ajoute qu'un gain de temps de 5 à 10 min est faible par rapport à l'argent public investi. Il rappelle que les lignes à grande vitesse sont souvent un facteur de développement aux dépens des habitants locaux. Il ajoute que le désenclavement de la Bretagne est important mais qu'il faut être attentif aux conséquences pour le paysage, l'économie et la démographie. Cette course à la vitesse et au désenclavement l'interpelle, il alerte sur le fait qu'un mouvement contestataire important pourrait naître.

Isabelle Le Callenec, présidente de Vitré Communauté, rejoint les questions de Vincent Minier. Elle aborde également le sujet de la consommation du foncier et souligne qu'il y a des injonctions contradictoires sur ce sujet, eu égard à l'objectif de zéro artificialisation des sols à l'horizon 2050. Elle demande si une étude a été faite sur l'avis des usagers quant au gain de temps permis par LNOBPL. Est-ce un point important pour eux ? Elle demande également si la réalisation du grand projet ferroviaire aura une incidence sur le prix des billets. Elle explique que les citoyens souhaitent que certaines lignes secondaires, qui ont été fermées par le passé à l'image de Morlaix - Roscoff, rouvrent.

Cédric Levrel revient sur les bénéfices des solutions de ligne nouvelle qui permettent de doubler la capacité du réseau sur certaines sections de voies.

Il ajoute que les études sont encore en cours notamment auprès des usagers mais que l'on peut déjà mettre en avant le fait que LNOBPL intéresse 18 millions de voyageurs annuels et qu'il permettra d'augmenter le trafic ferroviaire (de l'ordre de 2 millions de voyageurs supplémentaires sur 1 an). Ces échelles de réflexions sont à avoir en tête pour s'interroger sur les effets des apports en gains de temps.

Yves Legrenzi ajoute, s'agissant des sujets fonciers, qu'un dialogue est ouvert avec les acteurs du territoire et les associations environnementales pour traiter les questions foncières et identifier en amont quels seraient les points de sensibilité du territoire. Des études fines vont permettre également de réaliser un diagnostic environnemental. SNCF Réseau est attentif à respecter le principe d'aménagement qui vise à éviter, réduire et compenser les impacts environnementaux du grand projet ferroviaire.

Vincent Minier, président de Bretagne Porte de Loire Communauté, ajoute que le prix évoqué pour la ligne nouvelle est de 25 à 30 millions du km alors que l'amélioration d'une ligne existante coûterait 10 fois moins. Il demande que soit rappelé le gain en termes de fréquence avec la création d'une ligne nouvelle.

Cédric Levrel explique qu'il y a un facteur d'augmentation de 10 à 20% de la fréquence lorsqu'on modernise une ligne existante. La fréquence est doublée avec la création d'une ligne nouvelle et le réseau est fluidifié.

Joël Sieller, président de Vallons de Haute Bretagne Communauté, note que la nouvelle ligne entre Rennes et Redon permettrait des fréquences supplémentaires pour les liaisons de proximité alors qu'actuellement cette dernière est limitée à cause de la saturation du réseau.

Yves Legrenzi explique qu'avec les études réalisées sur chaque scénario, un rapport coût-bénéfice global est calculé. Il intègre le nombre de trains qui circuleront sur les différents tronçons du réseau. La création d'une ligne nouvelle permettrait de réduire le nombre de TGV en circulation sur la ligne existante et de faire circuler sur cette dernière plus de trains périurbains. Or il existe aujourd'hui un besoin important en trains de proximité au sud de Rennes.

Pascal Duchêne vice-président de Redon agglomération et maire de Redon, demande si les collectivités dont le territoire est traversé par le grand projet seront impactées au titre du zéro artificialisation nette ?

Yves Legrenzi explique que les études ne permettent pas aujourd'hui de dire combien d'hectares et quels territoires seront touchés par ces questions. C'est l'Etat qui en aura la charge et non la commune puisque LNOBPL est un grand projet d'infrastructure, d'intérêt national.

Pascal Duchêne, vice-président de Redon agglomération et maire de Redon, rappelle que LNOBPL a une grande importance pour Redon. Néanmoins il tient à rappeler le rôle et l'implication des collectivités pour créer le pôle d'échange multimodal, qui a coûté entre 24 et 25 millions d'euros. Il souligne qu'il ne faudrait pas qu'à la faveur d'un nouveau projet ces précédents investissements soient oubliés.

Yves Legrenzi rappelle que les études actuelles n'envisagent pas de changement sur les trains qui passent en gare de Redon. La ligne nouvelle se raccorderait sur la ligne existante à l'est de Redon. Les trains venant de l'est et allant vers l'ouest passeront toujours en gare de Redon. L'étude du contournement de Redon a été écartée à la suite des étapes de concertation avec les acteurs locaux, menées précédemment.

Cédric Levrel complète en précisant qu'aucune hypothèse de création de gare nouvelle est envisagée et que LNOBPL vise à consolider et développer le réseau existant.

Isabelle Le Callenec, présidente Vitry Communauté, explique que LNOBPL date de 2013 et que la question de son opportunité est à nouveau posée, puisque le contexte socio-économique change. Elle souhaite savoir si le grand projet ferroviaire correspond aux stratégies de la Région Bretagne ainsi que la position du département sur le sujet.

Philippe Chevrel, président de la communauté de communes Saint-Méen Montauban, remercie SNCF Réseau pour cette présentation. Il demande si le transport par fret sera plus facile avec la création d'une ligne nouvelle. Il explique qu'il faudrait que les territoires proches de la RN12 puissent aussi accéder aux trains sur les petites lignes ferroviaires. Il souligne que la possibilité de rejoindre La Brohinière à partir de Mauron serait un vecteur important pour les usagers. Il demande enfin si les réflexions sur LNOBPL ne pourraient pas être élargies puisqu'aujourd'hui seules deux grandes lignes pour rejoindre les métropoles sont évoquées.

Yves Legrenzi précise que les objectifs de LNOBPL sont avant tout ciblés sur le trafic voyageur. Pour autant les améliorations du réseau ferroviaire existant profiteront également au transport fret. Néanmoins LNOBPL ne peut répondre à lui seul à l'enjeu global du développement du transport de marchandises par voie ferroviaire.

VI. CONCLUSION

Michael QUERNEZ, vice-président de la région Bretagne, rappelle que le dialogue territorial a pour intérêt de questionner les territoires bretons. Tout le sens de cette réunion est de recueillir les avis des territoires. Il explique que cette démarche de dialogue territorial vise également à recevoir les contributions des acteurs économiques et de tous les citoyens. C'est aujourd'hui une démarche d'écoute. Il rappelle que LNOBPL s'inscrit dans un projet global, dont la première concrétisation a eu lieu en 2017. LNOBPL poursuit plusieurs objectifs en termes de temps de parcours, de cadencement, de maillage fin du territoire et de confort des usagers. Ce qui est attendu aujourd'hui c'est aussi d'avoir des trajets en tout confort (wifi, téléphonie...) sur les lignes intermédiaires, qui maillent le territoire. En plus de la question des équilibres territoriaux, il y aura aussi des problématiques de gestion et de budget. Elles seront débattues par le Conseil régional en 2022. La démarche de LNOBPL et les expressions de tous, dans le cadre du dialogue territorial, seront extrêmement utiles aux membres du Comité de Pilotage.

Christophe Martins, vice-Président délégué aux finances, au patrimoine départemental, à la commande publique et aux dossiers ferroviaires au Conseil Départemental d'Ille-et-Vilaine, explique que le département d'Ille-et-Vilaine s'est donné un bon mois pour réajuster sa feuille de route sur LNOBPL. Il rappelle que ce type de débat sociétal est important et qu'il est toujours difficile de prévoir les comportements et pratiques futurs en matière de mobilité. Ces difficultés se sont accrues avec la crise sanitaire et la diminution des transports aériens. Ils soulignent qu'il existe des propositions et des demandes contraires entre les acteurs du territoire. Par exemple, certains souhaitent maintenir une desserte de proximité, alors que d'autres veulent développer des trains plus rapides, pour aider le développement économique du territoire. Il exprime une interrogation quant à la compétitivité future du transport ferroviaire. Aujourd'hui des billets d'avion aller-retour sont disponibles à 54 euros, pour un vol aller-retour entre Nantes et Madrid. Il alerte donc sur le besoin de réagir pour que LNOBPL – évalué au stade du débat public à un montant de 3 à 5 milliards - soit économiquement rentable pour tout un chacun et réponde aux enjeux de transition énergétique et de développement du territoire.

André Crocq, vice-président en charge de la prospective, de l'animation territoriale et des coopérations de Rennes Métropole, exprime sa satisfaction puisque les sujets importants ont été abordés. Il souligne qu'il y a un engagement solidaire pour développer l'accessibilité de la pointe Bretonne et améliorer la desserte entre Nantes et Rennes. Il a apprécié le débat et rappelle que les enjeux liés à l'offre périurbaine et report modal sont majeurs. Il souligne également que la solidarité territoriale est un enjeu clé qui s'est notamment manifesté par la participation de la métropole à la régénération de la ligne Rennes - Retiers.

Ludovic Guillaume, Secrétaire général de la préfecture d'Ille-et-Vilaine, indique que ces échanges vont permettre de donner plus d'assises au grand projet ferroviaire. L'État a commencé à engager la préparation future du sujet des mobilités du CPER. LNOBPL prendra toute sa place dans ce nouveau contrat. Il remercie les participants pour la qualité des échanges.

Christophe Huau, directeur territorial Bretagne - Pays de la Loire SNCF Réseau, remercie les participants pour leurs contributions. Il relève que beaucoup de questions ont porté sur la section de ligne nouvelle envisagée. Il faut qu'il y ait une volonté claire de frugalité en termes de consommation du foncier. Ces différentes questions se fondent sur des attentes liées au trafic et à la performance. Ces sections de lignes nouvelles permettent d'améliorer la capacité du réseau. L'un des enjeux sera également de traiter les nœuds ferroviaires de Nantes et Rennes. Les gares devront être capables d'absorber les flux supplémentaires. La réflexion doit intégrer tous les niveaux de trafic y compris celui du fret. Il explique que les différents acteurs du territoire de LNOBPL ne doivent pas hésiter à saisir SNCF Réseau pour formuler des contributions complémentaires. Il ajoute que de nouvelles phases de concertation vont ponctuer les différents moments d'études pour permettre de recueillir graduellement les avis des publics.

Cédric Levrel rappelle que le dialogue territorial est ouvert jusqu'à la fin du mois de février. Les échanges d'aujourd'hui seront portés au bilan du dialogue territorial. Il informe les participants qu'une campagne sur les réseaux sociaux a été lancée. Elle a permis de donner un nouvel élan aux contributions du public, notamment sur la plateforme en ligne.

Alain Radureau, garant de la concertation, conclue la réunion et souligne la qualité du dialogue. Un dialogue entre les différents territoires est en train de naître au fil de ces réunions puisque chacun à son approche de LNOBPL. Cela implique aussi des réflexions sur l'aménagement global du territoire, qui devront être intégrées à LNOBPL.

Pour aller plus loin :

[Décision ministérielle de février 2020](#)

[Le film d'animation LNOBPL](#)

[Support de présentation LNOBPL](#)

[L'essentiel](#)

[Le 4 pages](#)