

Atelier

Acteurs économiques

Rennes

17 novembre 2016

Compte-rendu

Introduction

Simon MAZAJCZYK, consultant en concertation, animateur de la réunion, remercie les participants pour leur présence et présente le cadre de la rencontre : un atelier de concertation dans le cadre du projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL), porté par SNCF Réseau. Le même format de rencontre est mis en place à Nantes et Brest.

Il passe ensuite la parole à **André CROCQ, vice-président de Rennes Métropole**, qui accueille les participants en rappelant que cette concertation complémentaire répond à une volonté du comité de pilotage du projet LNOBPL dans lequel siègent les partenaires. Il souligne que la concertation peut permettre de réinterroger certains aspects du projet et de les approfondir.

Tour de table

La réunion commence par un tour de table de présentation.

Les intervenants sont :

- **Benoît FORMSTECHE**, chef de mission adjoint LNOBPL chez SNCF Réseau
- **Cédric LEVREL**, chargé des études techniques sur le projet LNOBPL chez SNCF Réseau Pays de la Loire
- **Arnaud GODART**, directeur du pôle design du Réseau et chef de mission LNOBPL chez SNCF Réseau Pays de la Loire
- **Luc RIMAURO**, chargé de concertation chez SNCF Réseau

Les participants sont :

- **Vincent CHARVET**, responsable d'opérations ferroviaires à la DREAL de Bretagne
- **Gwen LEGAL**, directeur d'études et développement territorial de la CCI de Bretagne
- **Jacques UGUEN**, membre de la commission aménagement, développement des territoires, environnement du CESER Bretagne
- **André CROCQ**, vice-président de Rennes Métropole en charge du suivi du SCOT, du développement durable et de l'animation territoriale et conseiller municipal de Chavagne
- **Gwenaël BODO**, directeur de la stratégie et du rayonnement métropolitain de Rennes Métropole
- **Cédric CHERFILS**, directeur transports, territoires et mobilités de la Région Bretagne
- **Nicolas AUBERT**, responsable études au Syndicat mixte aéroportuaire AGO

Enfin le garant, **Alain RADUREAU**, présente son rôle.

Présentation d'Alain RADUREAU, garant de la concertation

Alain RADUREAU, garant, se présente et explique le rôle qu'il aura tout au long de cette concertation.

Il rappelle que SNCF Réseau a demandé à la Commission nationale de débat public (CNDP) la nomination d'un garant et qu'il a été nommé en février 2016 par cette même CNDP. Il rappelle qu'il était membre de la Commission particulière du débat public (CPDP) sur le projet LNOBPL.

Alain RADUREAU explique que le garant est avant tout un intermédiaire neutre entre le public et le maître d'ouvrage. Il rappelle notamment qu'il a signé un engagement de neutralité à l'égard du projet.

Il veille ainsi à s'assurer que :

- le public dispose d'une information sincère et complète sur le projet. Il insiste dans ce cadre sur la documentation qui sera remise à chacun et sur le site Internet qui compilera toute les informations nécessaires à la bonne compréhension du projet ;
- chacun puisse s'exprimer et que toutes les positions soient entendues et intégrées par le maître d'ouvrage. L'objectif est de favoriser des échanges argumentés afin d'aller plus loin dans l'analyse du projet ;
- les recommandations de la CNDP suite au débat public soient respectées par SNCF Réseau dans la concertation qui s'ouvre.

Alain RADUREAU précise que si le public de la concertation juge qu'un de ces points n'est pas respecté, chacun peut solliciter l'intervention du garant. Il ajoute que les moyens de le contacter sont précisés dans la charte de la concertation qui sera remise à chaque participant à l'issue de la réunion.

Suites du débat public et nouvelle étape de concertation

Retour sur le débat public

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, explique que pour la construction de 40 kilomètres de ligne nouvelle, ou tout projet ferroviaire supérieur ou égal à 300 millions d'euros, la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) est obligatoire. Une fois la saisine validée, la CNDP désigne une Commission particulière au débat public (CPDP) pour encadrer le débat public spécifique

au projet. Lors cette première phase de concertation, plus de 2 000 participants ont assisté aux réunions publiques.

Plusieurs scénarios ont été proposés lors du débat public pour une amélioration du réseau dans le périmètre du projet LNOBPL. Ces trois scénarios de modernisation du réseau servant de base de discussion lors du débat public ne sont plus utilisés sous cette forme dans cette nouvelle phase de concertation.

Il souligne que le projet LNOBPL présenté en débat public avait un budget prévisionnel compris entre 3 et 5,5 milliards d'euros selon les scénarios. L'horizon temporel de mise en place du projet LNOBPL se situe à 2030 et plus.

Il rappelle que le débat public a permis de :

- confirmer l'opportunité du projet et ses grands objectifs ;
- faire naître des demandes de scénarios alternatifs ;
- exprimer le besoin de développer des solutions d'augmentation de la capacité du réseau ;
- intégrer l'axe Brest-Quimper dans le périmètre du projet, ce qui a été une demande importante des acteurs de l'ouest de la Bretagne ;
- écarter les solutions d'aménagement ne desservant pas Lamballe et Redon.

Il cite les cinq objectifs validés pour le projet suite au débat public :

- améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne ;
- renforcer le réseau d'inter-villes et l'irrigation des territoires par un maillage de dessertes rapides et performantes ;
- rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée ;
- desservir l'aéroport du Grand Ouest pour toute son aire de chalandise ;
- dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret).

Alain RADUREAU, garant, rappelle ensuite les quatre recommandations de la Commission nationale du débat public (CNDP) suite au débat public :

- Le projet était présenté initialement comme un projet d'infrastructure mais la CNDP a recommandé à SNCF Réseau de mettre l'accent sur le service ferroviaire apporté et sur les territoires.
- La seconde recommandation de la CNDP était d'impliquer tous les partenaires à la réflexion sur la mobilité et de s'intéresser plus précisément aux trains du quotidien en travaillant plus globalement sur les futurs besoins en mobilité de la Bretagne.
- La CNDP a recommandé également de bien veiller à justifier tous les choix techniques et le rejet de certaines hypothèses. En effet, lors du débat public beaucoup de propositions et de demandes de desserte diverses ont émergé.
- Enfin, la CNDP recommande, même si la phase de réalisation du projet est un peu lointaine, au maître d'ouvrage de porter une attention particulière à la question des emprises foncières et des impacts environnementaux.

La concertation complémentaire au débat public

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, explique que, suite au débat public, une nouvelle phase de concertation volontaire dite complémentaire au débat public s'engage.

En effet, lors du débat public, l'opportunité du projet a été confirmée mais aucun scénario préférentiel n'est ressorti assez clairement. Le projet reste donc à affiner. De plus, il a été difficile lors du débat public de mobiliser le public sur un territoire aussi vaste, qui concerne environ 7 millions d'habitants. Il est important pour SNCF Réseau d'associer tous les publics et acteurs tout au long de la vie du projet, de façon continue. Il s'agit de faire donc plus que les étapes réglementaires obligatoires que sont le débat public ou l'enquête publique. Enfin, Benoît FORMSTECHE rappelle que SNCF Réseau et ses partenaires souhaitent poursuivre le dialogue avec les acteurs du territoire étant donné l'ampleur et la durée du projet.

Les objectifs de la concertation

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, rappelle qu'en écho aux enseignements du débat public, la concertation actuelle vise plusieurs objectifs :

- faire connaître le projet LNOBPL sur l'ensemble du territoire ;
- à partir des objectifs généraux du projet, approfondir la question des besoins de déplacements à long terme ;
- faire s'exprimer tous les publics sur les fonctionnalités et les scénarios d'aménagements envisagés pour le projet afin de dégager un cahier de charges pour le maître d'ouvrage et ses partenaires.

La concertation dans la réalisation d'un grand projet

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, replace la concertation complémentaire au débat public dans le processus global de réalisation d'un grand projet d'aménagement. Elle intervient suite aux études préalables et au débat public et se situe avant les études préalables à l'enquête publique et l'enquête publique elle-même. C'est à ce moment que seront discutées les bases d'un fuseau et d'un tracé beaucoup plus précis. Enfin, sont menées les études détaillées préparatoires aux travaux pour permettre la livraison du projet. Il ajoute que le délai est d'environ 20 ans entre le lancement des études et la mise en service de l'infrastructure.

Il insiste sur la nécessité de discuter des objectifs et des fonctionnalités dès maintenant car ce sont ces fonctionnalités qui conditionneront les choix techniques qui seront fait. Ainsi, par exemple, si une des fonctionnalités recherchées est d'atteindre un temps de trajet de 50 minutes entre Nantes et Rennes avec une fréquence augmentée, la choix de solutions techniques sera limité car celles-ci devront répondre à ce cadre.

Le dispositif de concertation

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, détaille l'organisation de la concertation complémentaire mise en place entre octobre 2016 et février 2017. Elle s'appuie sur deux dispositifs : en ligne et présentiel.

Le dispositif en ligne intègre un forum participatif, un simulateur de scénarios, et un panel de citoyens interrogé sur les besoins de déplacement. Ces éléments sont librement accessibles par l'ensemble du grand public. Le simulateur permettra de comparer différentes solutions d'aménagement en fonction des fonctionnalités retenues par l'utilisateur (fréquence, gain de temps par exemple). En parallèle, des rencontres sont prévues sur l'ensemble du territoire au travers d'ateliers avec les citoyens, les associations, les acteurs économiques et les élus du territoire. Les ateliers ont été organisés par type d'acteurs et non pas de façon thématique afin que chacun puisse s'exprimer sur tous les aspects du projet. Il précise que ces ateliers sont dupliqués sur tous les territoires sous un même format.

Il indique également qu'en complément des actions spécifiques envers les jeunes publics sont mises en œuvre via un partenariat avec des universités et écoles de la région. Il détaille ensuite le calendrier du dispositif de concertation afin de montrer les liens entre les différents ateliers. Le dispositif a pour objectif d'aboutir à un bilan de la concertation en début d'année 2017. Il ajoute que tout ce dispositif est encadré par une charte de la concertation, validée par le garant de la concertation, qui constitue un engagement du maître d'ouvrage. Une synthèse permettant d'avoir une vision croisée sur l'ensemble des rencontres du dispositif est prévue en février 2017. Cela permettra de voir si des consensus ou des grandes tendances se dégagent au sein de chaque territoire ou chaque type de public, etc.

Il précise que le processus de concertation vise à associer tous les acteurs afin d'éclairer la décision finale prise par SNCF Réseau et ses partenaires réunis dans un Comité de pilotage.

André CROCO, vice-président de Rennes Métropole, demande ensuite des précisions sur le dispositif de concertation complémentaire et plus précisément sur la durée de la concertation et la possibilité ou non de contribuer après le mois de février 2017. Il insiste sur le fait que certains acteurs produisent des contributions poussées dont l'élaboration prend du temps.

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, précise qu'en effet les rencontres ont lieu jusqu'en février 2017 et que SNCF Réseau se saisira ensuite du contenu de cette concertation pour en tirer un bilan pour la suite du projet.

Arnaud GODART, SNCF Réseau, précise que des compléments d'étude sont réalisés en parallèle et que si les rencontres n'ont lieu que sur une période qui peut paraître courte, le maître d'ouvrage s'est investi dans le processus de concertation en amont et qu'il fera également en aval.

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, ajoute que des dates seront indiquées précisément pour la clôture du forum en ligne fin février. Il explique qu'il sera difficile de prendre en considération des contributions qui arriveraient fin mars par exemple car SNCF Réseau doit produire un bilan de la concertation, qui sera présenté au comité de pilotage du projet.

Arnaud GODART, SNCF Réseau, souligne que si cette phase de concertation devra être clôturée de façon formelle, l'ambition de SNCF Réseau est bien d'avoir une concertation continue tout au long du projet et que de nouveaux temps d'échange seront organisés.

Alain RADUREAU, garant, estime qu'il serait souhaitable que les contributions soient toutes rendues publiques. En effet, si certaines arrivent *a posteriori* elles ne seront donc pas consultables par tous, ce qui va à l'encontre des principes de transparence et pourrait laisser penser que certaines contributions seraient volontairement passées sous silence.

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, conclut en rappelant qu'un site internet du projet a été créé pour cette concertation et qu'il sera accessible tout au long du projet. Il mettra à disposition des outils de participation lors des phases de participation. Par ailleurs, les contributions produites resteront accessibles même lors des phases non participatives du projet.

Le projet présenté en concertation

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, poursuit après ce premier temps d'échange en revenant sur le cadre du projet LNOBPL, tel qu'il est aujourd'hui présenté en concertation.

Les partenaires du projet

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, que SNCF Réseau est le maître d'ouvrage du projet. Il précise les différents partenaires du projet :

- l'Etat,
- les régions Bretagne et Pays de la Loire,
- les quatre départements bretons et la Loire-Atlantique,
- les métropoles de Brest, Nantes et Rennes.

Ces partenaires sont financeurs des études, de la concertation et font partie du comité de pilotage, décideur sur le projet.

Les grandes lignes du projet

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, rappelle les grandes lignes à connaître sur le projet LNOBPL :

- Le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL) vise à proposer des réponses aux nouveaux besoins de mobilités à l'horizon 2030 et au-delà. C'est un projet d'amélioration du service ferroviaire et de la desserte du territoire. Il ajoute qu'il ne s'agit pas d'un projet de lignes à grande vitesse.
- Il s'inscrit dans la continuité de la LGV Bretagne – Pays de la Loire qui sera mise en service en juillet 2017 et la modernisation du réseau ferroviaire engagée.
- Pour améliorer le service ferroviaire, il propose des aménagements du réseau ferroviaire principal à l'ouest de Nantes et de Rennes et entre les deux capitales régionales. Il concerne les Régions Bretagne et Pays de la Loire, et plus particulièrement le département de Loire Atlantique.

Le périmètre du projet

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, revient sur le périmètre du projet qui couvre près de 700 km de voies ferrées et ajoute qu'il ne s'agit pas d'une logique de LGV de bout en bout. Il s'agit bien d'amélioration du réseau existant qui peut comporter des morceaux de lignes nouvelles. Les modalités prises en compte sont : la fréquence, la vitesse ou encore la capacité des trains utilisant le réseau breton.

L'axe Brest-Quimper ne faisait pas partie des réflexions lors du débat public et a donc été ajouté au projet depuis, suite à des demandes qui ont émergé lors du débat.

Les solutions techniques

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, ajoute que SNCF Réseau a analysé toutes les possibilités d'aménagement sur le réseau principale afin d'atteindre les objectifs du projet et les propose à la concertation. Des zones sont non aménageables et ces choix seront expliqués notamment sur le site Internet et le simulateur.

Il présente les quatre solutions techniques qui doivent permettre aujourd'hui de concevoir le projet LNOBPL et d'aménager les six secteurs de réflexions :

- l'aménagement qui consiste à rectifier le tracé existant pour augmenter les vitesses. En restant à proximité du réseau existant mais en sortant des emprises.
- la modernisation qui consiste à électrifier la ligne et adapter la signalisation, cette solution concerne spécifiquement l'axe Brest / Quimper qui est le seul axe du périmètre qui n'est pas électrifié.
- la ligne nouvelle : cela ne concernerait que de petites sections dans ce projet.
- la capacité qui consiste à augmenter le nombre de voies dans le but de pouvoir faire circuler plus de trains sur le réseau.

Le simulateur de scénarios permettra de mettre en œuvre ces différentes solutions techniques en fonction des besoins qui auront émergés en concertation.

Le contexte ferroviaire dans lequel s'inscrit le projet

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, explique le cadre de référence pour penser le projet LNOBPL, à savoir :

- la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire (LGV BPL) sera réalisée et mise en service, Rennes sera à 1h25 de Paris en 2017.
- le nouveau service ferroviaire de 2017-2018 est mis en place dans le cadre de la LGV BPL : horaires, organisation des trains, cadencement, etc.
- la majorité des réponses ferroviaires dites « légères » sur le réseau principal seront réalisées.

Le service ferroviaire 2017/2018

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, présente ensuite les améliorations apportées par « Atlantique 2017 » qui verra la mise en service de deux LGV (BPL et SEA entre Tours et Bordeaux), ce qui va apporter des améliorations considérables pour le service ferroviaire dans son ensemble, notamment grâce au cadencement. Il s'agit d'améliorer la logique de rabattement au niveau des transports ferroviaires en faisant des gares de véritables pôles d'échanges multimodaux, aussi appelés « hubs ».

Temps d'échange avec la salle

Le projet présenté soulève plusieurs questions chez les participants.

Jacques UGUEN du CESER Bretagne s'interroge sur les gares de Rennes et de Nantes. Quelle est leur capacité à recevoir à la fois le trafic de fret, des TER et des TGV ? Il souligne que la désaturation de Rennes est essentielle. Enfin, au-delà du coût du péage, il demande quelles seront les répercussions du projet LNOBPL sur le coût des voyages, en insistant sur la nécessité de maintenir la possibilité pour les habitants du territoire de prendre les transports en commun.

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, indique que dans toutes les solutions retenues SNCF adopte une vision globale intégrant à la fois le traitement du nœud et celui de la gare. Ainsi, les coûts présentés tiennent toujours compte du coût des aménagements dans les gares. En effet, si on souhaite faire circuler plus de trains sur les voies il faut aussi pouvoir les accueillir en gare. Concernant le coût du péage et le du coût du billet, il indique que c'est une question qui est souvent revenue lors du débat public et lors de la concertation complémentaire en cours. Il explique qu'il est difficile de prévoir la politique tarifaire qui aura cours en 2030 même si dans les études socioéconomiques les charges sont intégrées dans l'évaluation globale du projet. Des hypothèses sont suivies dans les études mais elles sont purement académiques et ne présagent pas de la politique tarifaire qui sera en vigueur en 2030. Dans les études type LGV on parle du coût de la minute gagnée.

Arnaud GODART, SNCF Réseau, complète concernant la saturation des nœuds de Nantes et Rennes. Il explique que SNCF Réseau prend en compte cette saturation avec un intérêt fort. C'est bien un acquis du débat public. Le projet LNOBPL n'est pas un projet de LGV mais bien un projet de desserte du territoire avec un axe important de désaturation du réseau, notamment de Nantes et Rennes qui sont les portes d'entrée du réseau. Ce projet contribue aussi à la complémentarité avec le transport du quotidien, avec les projets menés en parallèle dans le CPER. Il y a bien une intermodalité et une volonté de maillage, en lien avec les autres partenaires sur les autres modes.

Gwen LEGAL de la CCI Bretagne regrette l'abandon de l'approche du projet via 3 scénarios. Il rappelle que la CCI Bretagne était plutôt favorable au projet et que le scénario bleu semblait se

dégager. Il craint que l'abandon des scénarios ne nuise à la lisibilité du projet même si cela répond à des considérations techniques fondées. N'est-il pas possible de décliner le scénario bleu en ajoutant la liaison Brest/Quimper, et avec des options comme le barreau Lannion/Morlaix ou Quimper/Quimperlé ?

Alain RADUREAU, garant, rappelle qu'il n'y a pas eu d'unanimité du public lors du débat public, même si de nombreux organismes se sont prononcés en faveur du scénario bleu. Au sein du public en général il y a eu beaucoup de demandes diverses. Une des idées de SNCF Réseau pour cette concertation complémentaire a été de tout remettre à plat, en donnant les clés aux gens pour pouvoir se mettre à la place des chefs de projet de SNCF Réseau avec le simulateur.

Le site de SNCF Réseau vise à présenter en détail le projet afin que chacun puisse comprendre précisément ses enjeux et son contenu.

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, confirme que lors du débat public il y a eu beaucoup d'intervention des grands acteurs en faveur du scénario bleu. Ce qu'on propose aujourd'hui c'est le même matériau d'étude des scénarios bleu et mauve, complété dans le Finistère. Lors du débat des expertises complémentaires ont montré que des panachages étaient possibles, faire de la modernisation sur un secteur, des lignes nouvelles ailleurs. Pendant le débat certaines options sur les scénarios étaient peu lisibles, notamment pour la désaturation des gares. SNCF Réseau a bien comme objectif d'avoir un projet lisible.

Arnaud GODART, SNCF Réseau, complète en utilisant une métaphore. Il explique que lors du débat public SNCF Réseau a présenté des appartements témoin. Quand on achète une maison, on ne sait pas toujours ce qu'on veut, la position des cloisons, des couleurs, etc. On demande conseil et ensuite sur cette première base on affine nos envies puis on travaille sur les aménagements détaillés. Nous avons travaillé sur une version simplifiée d'abord, puis avec l'enrichissement permis par le débat public, SNCF Réseau revient avec un projet enrichi, et un niveau de maturité supérieur. Par ailleurs, et c'est essentiel, SNCF Réseau ne vient pas avec un projet d'aménagement mais vient chercher une expression des besoins, avec une approche fonctionnelle. En bref, quelles sont les fonctionnalités qui découlent des 5 objectifs validés suite au débat public ?

Gwenaël BODO de Rennes Métropole insiste sur le fait que les grandes collectivités locales ont défendu le scénario bleu, même s'il y avait parfois des variantes. Il y a eu des écrits importants de la part des collectivités.

Nicolas AUBERT du syndicat mixte aéroportuaire confirme que les collectivités du syndicat se sont engagées aussi pour le scénario bleu.

Partage d'une connaissance commune

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, présente des clés de compréhension des territoires Bretagne et de la Loire-Atlantique et indique que les notes qui ont permis cette présentation sont disponibles sur le site internet du projet.

Le territoire du projet

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, souligne le dynamisme démographique du territoire du projet qui va connaître une augmentation de plus de 20% de sa population d'ici à 2040. Le territoire représente déjà 7 millions d'habitants. En 2040 ce secteur accueillera donc 8,3 millions d'habitants. Cette croissance place ce territoire dans les territoires les plus dynamiques de France.

Le dynamisme est particulièrement fort autour des métropoles de Nantes et Rennes mais les prévisions de croissance pour le Finistère et les Côtes d'Armor sont de 10%, soit 100 000 habitants de plus dans chacun de ces départements.

Les zones les plus denses et les plus dynamiques économiquement qui structurent le territoire métropolitain sont donc concentrées au niveau des métropoles et des zones littorales.

Le second enjeu du territoire est le dynamisme économique, qui suit la tendance démographique. En effet, le secteur bénéficie d'un des taux de croissance les plus forts de France. Cédric LEVREL souligne que les études utilisées ont été actualisées en 2016 et donc tiennent compte du contexte économique actuel. Ces études sont importantes car il y a un parallèle fort entre croissance économique et démographique et besoin de déplacement.

Il met ensuite en évidence également la spécificité du territoire du projet LNOBPL caractérisée par un fonctionnement autour de systèmes urbains et interurbains avec des métropoles mais aussi un réseau de villes moyennes qui maillent le territoire et équilibrent le territoire. Deux éléments importants caractérisent le territoire : le tourisme et le poids du secteur mer/littoral.

A côté de ces atouts, des déséquilibres doivent être pris en compte : l'éloignement de Paris/Europe du fait du caractère péninsulaire de la Bretagne, le déséquilibre est/ouest du fait de ce caractère péninsulaire et enfin le poids de la consommation foncière conséquence du dynamisme évoqué précédemment.

Il présente ensuite une carte qui projette l'éloignement relatif par rapport à Paris depuis 1978-2017 les différents projets de LGV mises en service. Cela montre l'évolution de la distance à la centralité parisienne. On voit ainsi par exemple le rapprochement de Strasbourg, l'impact de la LGV Tours-Bordeaux qui sera mis en service 2017. Cette carte inclut l'effet de la LGV BPL.

Gwenaël BODO de Rennes Métropole demande des précisions sur cette carte qui lui donne l'impression que Rennes est plus loin de Paris que Strasbourg alors que le temps de trajet sera plus court.

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, explique que cette carte a été réalisée avec une modélisation à la fois du temps ferroviaire et de la distance physique.

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, indique que la distance qui sépare Strasbourg de Paris doit être de l'ordre de 450 km et que le temps de parcours entre les deux villes est de 1h50 en TGV tandis que Rennes se trouve à 360 km de la capitale à laquelle elle sera reliée en 1h25 de TGV en 2017.

Alain CROCQ vice-président de Rennes Métropole estime donc que le titre de la carte anamorphe présentant le rapprochement des territoires à la faveur des mises en service successives de LGV devrait préciser qu'il s'agit d'un croisement de deux données : temps ferroviaire/distance kilométriques.

Jacques UGUEN du CESER Bretagne souligne par ailleurs que l'éloignement de Paris doit être considéré selon deux échelles : d'un côté la connexion avec Paris intramuros et de l'autre la connexion avec le hub parisien et donc avec les aéroports parisiens. Il considère que le barreau sud d'interconnexion des LGV en Ile-de-France allonge la distance entre la Bretagne et le reste de l'Europe et de la France.

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, renvoie aux conclusions du débat public sur l'interconnexion sud concernant cet impact du barreau sud de Massy-Valenton en Ile-de-France, hors périmètre du projet LNOBPL.

Les mobilités sur le territoire

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, précise que les données citées sont issues du Ministère des Transports, et bien que les chiffres soient un peu datés (2010), les volumes sont toujours d'actualité. Deux échelles sont analysées : les déplacements de courte distance (moins de 80 km), c'est-à-dire les déplacements du quotidien et les déplacements de longue distance (plus de 80 kilomètres). Il explique que chaque trajet est compté comme un déplacement.

Il souligne que 73% des 3,4 déplacements quotidiens de moins de 80 kilomètres sont faits en voiture. Les transports en commun sont peu utilisés, à peine 4%, et seuls 30% des déplacements locaux sont effectués entre le domicile et le lieu de travail.

Gwen LEGAL de la CCI Bretagne demande la confirmation que les statistiques des déplacements présentées comptabilisent bien les petits trajets très courts, le midi pour acheter un sandwich par exemple.

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, le lui confirme. Il poursuit en expliquant qu'en moyenne chaque personne effectue 6,2 voyages par an supérieurs à 80 kilomètres. Pour un quart il s'agit de déplacements personnels et donc trois quarts concernent des déplacements professionnels. Sur les longs trajets, la voiture représente toujours 77% des déplacements. En outre, le ferroviaire est un peu moins représenté pour les longs déplacements sur le périmètre LNOBPL (13%) que la moyenne française hors Ile-de-France (17%).

Il donne des précisions sur les origines des voyages de plus de 80 km en lien avec le territoire du projet : 38 000 voyages par jour se font au sein du territoire du projet, 25 000 se font depuis le territoire du projet vers l'extérieur et 35 000 voyages se font depuis l'extérieur vers l'intérieur du territoire du projet. L'écart peut s'expliquer par l'attrait touristique du territoire.

Concernant les déplacements longue distance les prévisions annoncent un accroissement de 25% des trafics routiers à l'horizon 2030 avec un pic dans les zones autour des métropoles de Nantes et Rennes (+25% sur la RD12, + 35% sur la RD164, +35% sur la RD165 littoral sud 35%, +25% sur la

RD137, de fortes croissances aussi autour des métropoles sur les rocades). De plus, ces prévisions ne tiennent pas compte de la possible augmentation des déplacements de courte distance sur ces mêmes axes.

Les spécificités du transport ferroviaire

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, présente une carte qui représente un « serpent de charge », terme utilisé par SNCF Réseau pour désigner la charge des voyageurs (en milliers) par jour sur le réseau. L'étude date de 2009 et il s'agit de la référence des études de trafic LNOBPL. Le raisonnement ne se contente pas de regarder le mode ferroviaire car il y a complémentarité et concurrence entre les modes. Sur le territoire du projet LNOBPL il y a donc eu une analyse des trafics routiers et ferroviaires et leur évolution de 2009 à 20130.

Le poids de fréquentation voyageurs se décompose comme suit : 32 000 voyageurs/jour entre Rennes et Paris puis une répartition des trafics avec sur l'axe nord 12 000 voyageurs/jours sur l'axe Rennes/Brest (on constate un pic entre Brest et Landerneau liée à l'importante fréquentation du TER sur ce trajet) et sur l'axe sud une diminution progressive des voyageurs également sur l'axe Rennes/Redon/Quimper avec 14 000 voyageurs en sortie de Rennes à environ 5 000 voyageurs entre Lorient et Quimper. Sur l'axe Rennes/Nantes il y a un cumul des trafics TGV et TER. Le barreau Redon/Savenay est plus étroit et concerne les relations Rennes/Nantes et Nantes/Bretagne sud avec un trafic plus faible. Côté Nantes on voit les relations Nantes/ Saint-Nazaire.

Cette situation actuelle a été comparée avec celle qui peut être projetée pour 2030 dans laquelle on tient compte de la LGV BPL et qui prend le réseau de 2017 sur lequel est modélisé l'impact de la croissance démographique et économique. Globalement, il y a une augmentation de 75% des trafics ferroviaires. Le projet LNOBPL n'est pas intégré dans cette modélisation.

Vincent CHARVET de la DREAL Bretagne estime qu'il faudrait indiquer sur la présentation qu'il s'agit de projections sur le réseau existant sans le projet LNOBPL. En effet le résultat est surprenant sur la portion entre Redon et Savenay. Quand on sait qu'il s'agit du réseau actuel projeté en 2030 on comprend que c'est à cause de la saturation de cette portion et pas du fait ferroviaire.

Gwen LEGAL de la CCI BRETAGNE s'interroge sur l'absence d'évolution sur les schémas entre 2009 et 2030 concernant la portion entre Brest et Quimper.

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, explique que sur le trajet Nantes/Rennes un train direct met 1h14 et que l'infrastructure ne peut accueillir qu'un train par heure par sens aujourd'hui. En 2017 l'offre va déjà augmenter, avec 10 trains directs par jour. Il y a aussi un déploiement BAL (Bloc Automatique Lumineux) entre Rennes et Redon en 2018 qui permet d'augmenter la capacité. Il faut comparer cette heure et quart à un axe routier rectiligne, la RN137, entre Nantes et Rennes. On est à 5% de part modale pour le train sur cet axe. C'est très faible par rapport à d'autres situations comparables en France où la part modale peut facilement être de 10% avec un service performant. Il y a une question d'habitudes de recours à la voiture malgré la congestion routière, le coût de l'essence. Un saut de performance de cet axe doit permettre un report modal important.

Gwen LEGAL de la CCI Bretagne demande donc quel est le saut de performance nécessaire pour avoir ce report modal ? Faut-il passer ce trajet à 50 minutes ?

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, précise que dans les études du débat public, les scénarios bleu et mauve estimaient les potentiels de trafic. Le scénario bleu proposait 50 minutes avec 20 AR/jour (c'est équivalent au service entre Paris/Rennes et Paris/Nantes) donc 2 trains par heure par sens et arrivait à un report à 15/17%.

Sur la question concernant Brest/Quimper, la situation de 2009 était de 6,5 AR/jour, la situation de 2030 tient compte de la régénération de la ligne qui va commencer. Il y aura 9 AR et un temps de parcours d'1h01 et 1h12 pour les omnibus. Les solutions techniques peuvent permettre de doubler le trafic sur cet axe, une évolution d'ampleur comparable à ce qui peut être fait sur Nantes/Rennes, on pourra gagner 15 minutes et doubler les trains. Avec le simulateur on pourra tester tout cela.

Alain RADUREAU, garant, apporte un point de vue d'utilisateur en rappelant que sur les liaisons courtes la fréquence est déterminante.

Cédric LEVREL, SNCF Réseau, précise que le transport ferroviaire subit des contraintes multiples que ne connaissent pas d'autres modes de déplacements (avion, car, etc.). Il bénéficie toutefois de plusieurs atouts : c'est un mode de transport de masse, privilégié pour les axes accueillants des flux importants (par exemple un TGV en rame double accueille 1 200 voyageurs) ; il permet un accès direct aux centres-villes ; c'est un mode de déplacement sûr et écologique. Les coûts de production et de maintenance sont donc élevés pour l'infrastructure ferroviaire.

Il s'appuie ensuite sur un graphique espace/temps pour expliquer les concepts de sillons et de saturation du réseau. Il illustre le fait qu'il est complexe d'ajouter un train sur le réseau. Les différences de dessertes et de vitesses limitent les capacités de développement. Les sections les plus chargées : sud de Rennes 6 trains/heure, sortie de Nantes 8 trains/heure liées à la diversité des circulations. L'ajoute de trains sur le réseau actuel est complexe sauf à mettre tous les trains à la même vitesse ou à supprimer des dessertes mais dans ce cas on diminue la qualité du service.

Il revient sur le cadre économique du transport ferroviaire en soulignant la question des subventions publiques. Il explique notamment que faire circuler un TER sur 100 km coûte environ 2 000 € à l'entreprise soit 28 € en moyenne par voyageur et 20 euros au kilomètre. Le coût voyageur du TER est de 28 centimes/kilomètres, pour 100 km c'est donc 28 euros compte tenu de la fréquentation moyenne des TER en France. Cela entraîne une analyse du taux d'utilisation des trains. A partir d'un taux de remplissage de 70% de toutes les circulations, le TER n'a pas besoin de subventions pour circuler. Le taux de remplissage moyen observé est aujourd'hui de l'ordre de 30% ce qui nécessite une subvention de l'ordre de 50%.

Il ajoute que dans le secteur TGV, le prix du billet permet de financer le service à 100 %. Tandis que dans le cas des trains de proximité, l'Etat ou les collectivités locales font la balance pour pallier le manque à gagner. La subvention publique est donc nécessaire pour proposer un prix du billet attractif sur les trajets régionaux.

Il indique que c'est le même ordre de grandeur pour les transports urbains publics type métro ou tram.

André CROQ vice-président de Rennes Métropole remercie SNCF Réseau pour ces données qui éclairent le débat. Il considère qu'il faut des orientations politiques fortes et que ces données éclairent les décisions publiques dans un contexte économique contraint pour la puissance publique. Pour les lignes urbaines la comparaison n'est pas tout à fait exacte dans un contexte métropolitain. Il indique qu'à Rennes Métropole il y a le même débat pour le PDU et le PLUI avec de fortes demandes d'avoir plus de bus entre les bassins de vie mais que la capacité de réponse, avec un niveau de service suffisant, est très coûteux dès qu'on s'éloigne des centres des métropoles. Les données sont intéressantes mais elles masquent des réalités très diverses.

Jacques UGUEN du CESER Bretagne estime que ces données montrent que le TER ne peut vivre que par l'investissement public. Selon lui cela impose de s'interroger sur le rôle qu'on veut faire jouer au TER. Doit-il venir en appui du développement territorial ou ne sert-il qu'à remplir les TGV ? Pour le CESER le TER doit servir aux déplacements du quotidien avant de servir à rabattre vers le TGV.

Arnaud GODART, SNCF Réseau, rappelle l'objectif de complémentarité des modes de transport. En outre, il faut mettre au débat la notion de pertinence des modes. Le train n'a pas forcément une pertinence sur toutes les liaisons : il est par nature un transport de masse

Cédric CHERFILS de la Région Bretagne insiste sur le fait que les problématiques sont ferroviaires mais concernent aussi les autres modes de transport. Il y a également des enjeux de développement territorial. Enfin, il faut avoir en tête les enjeux de développement de la grande vitesse sur tout le territoire.

Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, souligne que si, sur le plan économique, on peut regretter que le ferroviaire coûte cher, il faut garder à l'esprit qu'il joue un rôle dans l'aménagement du territoire.

Cadre de la prochaine séance

Simon MAZAJCZYK, animateur de la réunion, indique que l'essentiel de la prochaine séance sera consacré au travail des participants sur l'expression de besoins en matière de déplacements et à la traduction de ces besoins en fonctionnalités concrètes pour le projet LNOBPL. Il indique que le simulateur de scénarios sera également présenté au cours de cette séance, de même que les retours du panel de citoyens et de l'enquête qualitative menée par SNCF Réseau.

Il conclut en présentant un certain nombre de questions sur lesquelles les participants peuvent d'ores et déjà s'interroger :

- Quels sont les besoins prioritaires de déplacements pour le territoire en 2030 et au-delà ?
- Quelle accessibilité pour les différents territoires ?
- Quel niveau de service vous semble nécessaires sur les différents secteurs : nombre de trains, dessertes prioritaires, temps de parcours adaptés, fréquences, horaires, etc.
- Quelles liaisons prioritaires le projet doit-il proposer à horizon 2030 : transports régionaux, transports périurbains, lien avec Paris et le territoire national, liens entre les différents ?

Conclusion de la séance

André CROQ vice-président de Rennes Métropole remercie les participants pour la qualité des échanges et souligne la qualité du support de présentation.

Arnaud GODART, SNCF Réseau, remercie également les participants et les partenaires présents.

Alain RADUREAU, garant, conclut la séance en incitant les participants à solliciter leurs réseaux afin que la participation à la concertation soit la plus large possible. Il remercie les personnes présentes de leur investissement.