

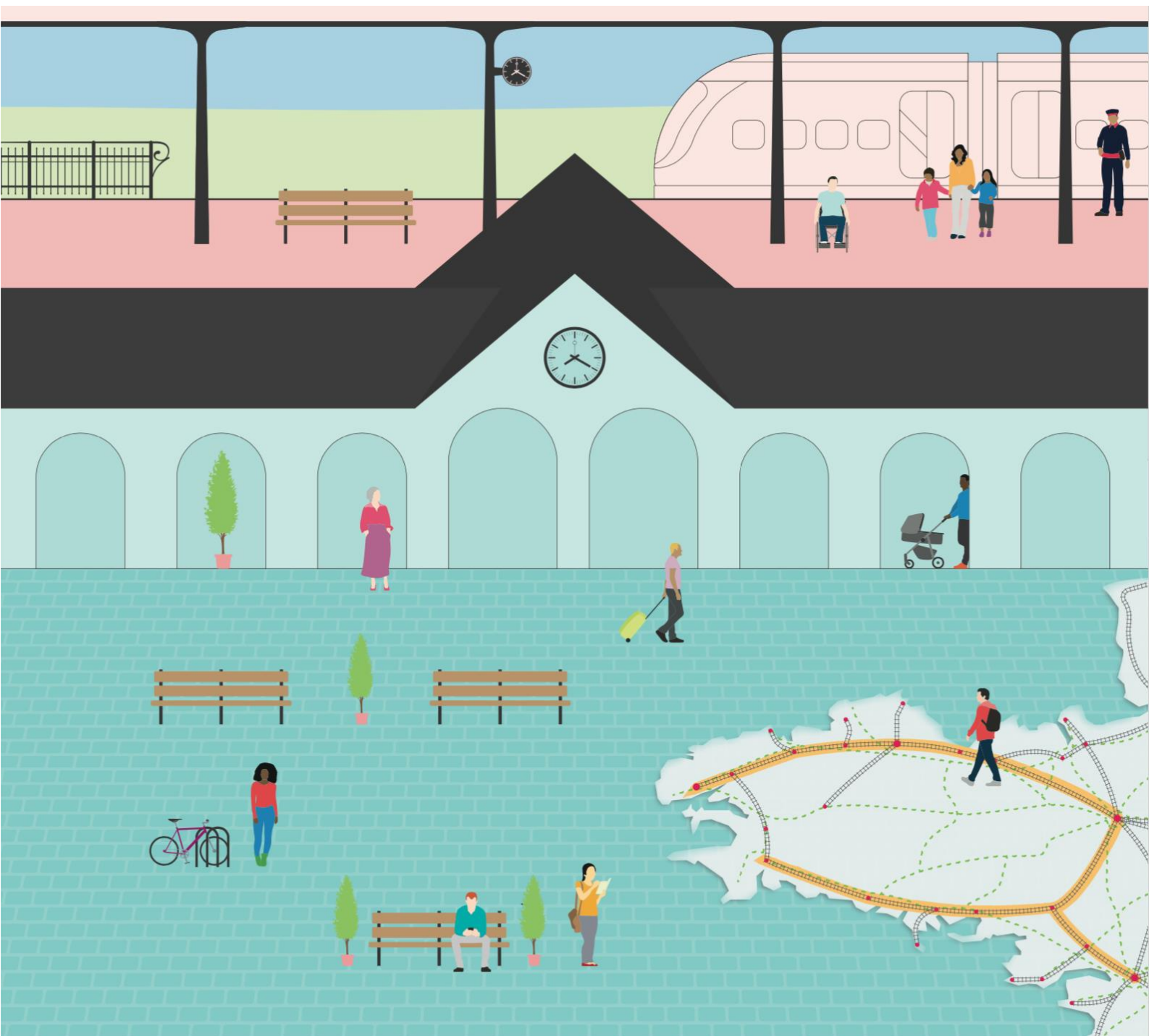
LIAISONS NOUVELLES

OUEST BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE

GRAND PROJET FERROVIAIRE #LNOBPL

DIALOGUE TERRITORIAL LNOBPL / DECEMBRE 2021 - FEVRIER 2022

REUNION DE CLOTURE DU DIALOGUE TERRITORIAL 3 MARS 2022



AVANT-PROPOS

La réunion de clôture du dialogue territorial s'est tenue le 3 mars 2022, de 19h à 21h.

La réunion s'est déroulée au Roazhon Park, à Rennes.

Elle a réuni 66 participants.

La réunion était animée par l'Agence Eker :

- Simon Mazajczyk, animateur

Pour faciliter le compte-rendu des échanges, la réunion a été enregistrée (son uniquement).

LISTE DES PARTICIPANTS

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

Christophe HUAU, directeur territorial Bretagne - Pays de la Loire

Loïc COCHEREL, Responsable du Pôle Prospective, Emergence et MOA, direction 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

Virginie LECORNU, assistante, mission Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire

Sophie ROUSSELLE-DANET, responsable communication et dialogue territorial Bretagne

Nicolas VIDOT, alternant, mission Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire

- SNCF :

Nicolas LETERRIER, Coordinateur régional adjoint, Pays de la Loire

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

- La préfecture de la Région Bretagne

Philippe MAZENC, Secrétaire général pour les affaires régionales

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

- La préfecture de la Région Pays de la Loire

Mathieu REUNAVOT, Chargé de mission transports, mobilités, mer, énergies marines renouvelables

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

Alexandre DUPONT, Responsable du Service Infrastructures Sécurité Transports

- La direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) des Pays de la Loire

David GOUTX, Directeur adjoint

- La Région Bretagne

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

Fabrice GIRARD, directeur des Transports et des Mobilités

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

- La Région Pays de la Loire

Julien BAINVEL, Conseiller régional de la commission transports, représentant de Christelle MORANCAIS

Lucie ETONNO, Conseillère régionale

Isabelle AUTHIER, Chargée de programme Infrastructures ferroviaires et continuité territoriale

- Le Département des Côtes d'Armor

Jean-Jacques LELIEVRE, Chargé de mission Mobilités, représentant de Christian COAIL, Président du Département des Côtes d'Armor

- Le Département du Finistère

Jean-Baptiste HUET, Directeur délégué à l'accessibilité

- Le Département d'Ille-et-Vilaine

Arnaud BUREL, Conseiller technique Cabinet du Président du Conseil Départemental d'Ille-et-Vilaine, représentant de Jean-Luc CHENUT

Pierre EWALD, Directeur des Grands Travaux d'Infrastructure

Bertrand VEILLARD, Responsable du Service Génie Civil et Etudes Générales

- Brest Métropole

François CUILLANDRE, maire de Brest, président de Brest Métropole

Michel GOURTAY, vice-président à l'économie

Tristan LE GUILLOU DE PENANROS, Responsable Aménagement du territoire, coopérations territoriales et maritimes - Mission Stratégie et Prospective

- Nantes Métropole

Aziliz GOUEZ, Vice-présidente de Nantes Métropole déléguée à l'alliance des territoires

Nathalie BARRUET, Directrice de la stratégie et des études et du Département des Déplacements

Cédric GUILBAUD, Direction Générale à la Cohérence Territoriale - Département des Mobilités - Direction de la Stratégie et des Etudes - Service Etudes de Déplacements

- Rennes Métropole

André CROCQ, 1er Vice-Président, Prospective, animation territoriale et coopérations

Gwenaël BODO, Directeur de la stratégie et du rayonnement métropolitain

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

Parlementaires :

Thierry BENOIT, Député d'Ille-et-Vilaine

EPCI :

Pierrick ALLARD, directeur du Syndicat Mixte du SCoT et Association du Pays des Vallons de Vilaine

Jennifer CHERUEL, Déléguée générale, Pôle Métropolitain Loire Bretagne

Serge COLLET, Maire et Vice-président, Communauté de commune de Saint-Méen Montauban (CCSMM)

Danielle CORNET, 1^{ère} vice-présidente en charge de l'Habitat, Maire de Pontchâteau, Communauté de Commune Saint-Gildas-des-Bois

Anne-Sophie GUILLEMOT, Vice-présidente en charge des Mobilités et des Infrastructures, Dinan Agglomération

Hervé PASCAL, Vice-président à l'urbanisme, à la planification, aux transports et aux mobilités, à l'habitat, Communauté de Commune Marches de Bretagne

Sylvaine LECOQ, Chargée de mission sur les projets et la prospective, Dinan Agglomération

Yves LEMOINE, Vice-président en charge des mobilités, Lamballe Terre & Mer

Yves MAUGEY, Directeur général, Communauté de Commune de Pontchâteau Saint-Gildas-des-Bois

Vincent MINIER, Président, Bretagne Porte de la Loire Communauté

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

Stéphane POILVE, 9^{ème} Vice-président en charge des mobilités, développement durable, mutualisation, Communauté de Commune de Pontchâteau Saint-Gildas-des-Bois

- Représentants des acteurs socio-économiques et des associations

Jérôme ARBEZ, Coordinateur du réseau des Conseils de développement Breton

François BAREAU, Directeur régional des relations institutionnelles Etudes Projets, CCI Bretagne

Alain BIGNON, Vice-président de la SAFER Bretagne et premier secrétaire-adjoint de la Chambre d'Agriculture d'Ille-et-Vilaine

Jean-François BONNARD, Administrateur de l'AUTIV

Thomas EVEN, Représentant, CCIMBO

Bernard FOURAGE, Président, ESG INFRA

Daniel GESTAIN, Trésorier, FNE Bretagne

Celia GISSOT, Représentante, AUTIV

Elif GOREN, Représentant, Chambre régionale d'agriculture de Bretagne

Guy JOURDEN, Coordinateur du Réseau des Conseils de développement Bretons

Jacqueline LERAY, Secrétaire de l'association, ACCRET

Isabelle LE ROUX-MEUNIER, Présidente de l'association, AUTIV

Mériadec LE MOUILLOUR, Président du Directoire - Société Portuaire Brest Bretagne, représentant CCIMBO

Jean-Luc MASSICOT, Accompagnant, ESG INFRA

Alain MIGNON, Représentant de la chambre régionale d'agriculture et membre de la SAFER Bretagne

Jean-Claude ROGER, Membre de l'association, ACCRET

Philippe RAJALU, Président, ACCRET

Christian VALLEE, élu, Chambre d'Agriculture 35

Jean VERGER, Coordinateur du Réseau des Conseils de développement Breton

Ségolène CHARLES, Garante de la concertation

Alain RADUREAU, Garant de la concertation

Sommaire

I. INTRODUCTION ET ACCUEIL DES PARTICIPANTS	6
II. RETOUR SUR LE DISPOSITIF DU DIALOGUE TERRITORIAL	7
1. Le dispositif mis en place.....	7
2. Les réunions avec les élus des territoires	8
3. Les réunions avec les acteurs socio-économiques et associatifs	8
4. Les ateliers citoyens	8
5. Zoom sur les dix points d'attention formulés par le panel citoyen	8
6. Des actions tournées vers les jeunes.....	9
7. Information et participation en ligne	9
8. Les partenaires de LNOBPL, relais de l'information.....	9
III. PREMIERS ENSEIGNEMENTS A CHAUD	10
1. L'opportunité de LNOBPL confortée.....	10
2. Des sujets en débat lors du dialogue.....	11
3. Des points de vigilance.....	11
4. Des sujets connexes prégnants	12
IV. TEMPS DE PARTAGE	12
V. INTERVENTION DES GARANTS	15
VI. SUITES A DONNER ET CONCLUSION DES PARTENAIRES DE LNOBPL	17

I. INTRODUCTION ET ACCUEIL DES PARTICIPANTS

Christophe HUAU, directeur territorial Bretagne – Pays de la Loire SNCF Réseau, salue les participants. Il remercie toutes les personnes qui ont participé au dialogue territorial : élus, représentants des collectivités territoriales, représentants des services de l'Etat, représentants des acteurs associatifs et socio-économiques des territoires, ainsi que le panel de citoyens.

Il remercie également les partenaires de LNOBPL (Etat, Régions Bretagne et Pays de la Loire, les quatre Départements bretons et les métropoles de Brest, Nantes et Rennes) pour leur implication et leur soutien actif.

Il rappelle que le dialogue territorial s'inscrit dans le cadre d'un processus de construction progressive du grand projet LNOBPL et que des moments de concertation avec les territoires sont organisés à chaque grande étape du projet. Aujourd'hui, LNOBPL est dans une phase préliminaire. Les contributions abondantes au dialogue territorial vont nourrir et compléter les premières études techniques, qui sont en cours de réalisation. Cet ensemble sera partagé lors du comité de pilotage, à l'automne 2022. Une restitution écrite du dialogue territorial, à la fois par SNCF Réseau et par les garants de la concertation, sera produite sous la forme de deux rapports distincts qui seront communiqués au public d'ici l'été.

Cédric LEVREL, chef de mission Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire, rappelle le cadre général du grand projet 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 rappelés :



II. RETOUR SUR LE DISPOSITIF DU DIALOGUE TERRITORIAL

Yves LEGRENZI, adjoint au chef de mission Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire présente le dispositif mis en place pendant le dialogue territorial.

Le dialogue territorial était motivé par trois objectifs :

- informer largement sur le grand projet, ses objectifs et ses différentes composantes à l'échelle des territoires concernés ;
- recueillir l'avis des acteurs territoriaux et du public sur les besoins de mobilités et les aménagements proposés pour y répondre ;
- préparer les modalités de concertation qui permettront d'associer le public aux étapes d'élaboration ultérieures de LNOBPL.

Les conditions sanitaires liées à la pandémie de la COVID-19 ont conduit à un dispositif quasi exclusivement en distanciel.

1. Le dispositif mis en place

Avant le lancement du dialogue territorial proprement dit, **45 rencontres** menées en amont avec les acteurs des territoires (collectivités territorialement concernées par LNOBPL, associations, acteurs économiques) ont permis de préparer le dialogue territorial.

Un large dispositif a été mis en place pour le dialogue territorial :



2. Les réunions avec les élus des territoires

- Une réunion a été organisée dans chacun des 5 départements concernés par LNOBPL, en présence des élus partenaires de LNOBPL ;
- ces réunions ont été largement suivies : **113 personnes y ont participé** ;
- de nombreux retours et contributions ont été recueillis lors de ces temps d'échanges.

3. Les réunions avec les acteurs socio-économiques et associatifs

- Une réunion a été organisée dans chaque région concernée. Des réunions spécifiques supplémentaires ont été organisées à la demande de certains acteurs (acteurs économiques du Finistère / MEDEF Bretagne / chambres d'agriculture de Bretagne) ;
- de nombreux acteurs y ont participé : CESER, acteurs économiques, associations environnementales, associations d'usagers des transports, représentants de la profession agricole ;
- **103 personnes** au total ont participé à ces rencontres ;
- la mobilisation significative des acteurs économiques et associatifs a permis de recueillir de nombreux retours et contributions sur LNOBPL.

4. Les ateliers citoyens

- 2 groupes de 15 citoyens (un groupe par axe) ont été constitués aléatoirement, avec des profils variés (âges, usages des transports, lieux d'habitation...) ;
- 3 réunions en ligne se sont tenues pour chacun de ces groupes ;
- des temps de montée en compétence et d'acculturation au grand projet ferroviaire ont été organisés avant des temps d'échanges et de contributions ;
- la formalisation collective des recommandations des citoyens sera versée au bilan du dialogue territorial : elle a pris la forme de 10 recommandations développées ci-après.

5. Zoom sur les dix points d'attention formulés par le panel citoyen

Un travail spécifique a été mené pour obtenir des expressions d'usagers au-delà des acteurs traditionnels des dispositifs de concertation.

Les citoyens ont formulé dix points d'attention pour LNOBPL :

1. Améliorer les parcours au départ et à l'arrivée des gares, avec des solutions de transports en commun et de parking vélos et voitures aux abords des gares pour faciliter l'intermodalité
2. Le nombre de trains (la fréquence) en heure de pointe et en heure creuse doit être augmenté pour donner plus de souplesse aux usagers dans l'organisation de leur voyage
3. Pour LNOBPL, le coût des solutions techniques ne doit pas être reporté sur le prix des billets de train
4. Le train a un coût écologique (impact sur le foncier et sur la biodiversité) en cas de création de lignes nouvelles. Cet impact est acceptable si le train est suffisamment attractif pour diminuer les émissions de CO2 avec le report modal
5. Il est nécessaire de développer l'accès au train pour tous (PMR, personnes âgées...)
6. Le prix du train doit être plus attractif pour les usagers, en particulier pour voyager en famille ou en groupe
7. Le train doit être un mode de transport attractif pour limiter, quand cela est possible les déplacements en voiture (moins de pollution et de bouchons)
8. Les services dans les trains (prise électrique, wifi, possibilité de monter avec son vélo dans le train) doivent être améliorés
9. Il est important de maintenir une desserte fine du territoire avec des fréquences de train satisfaisantes pour les petites et moyennes gares

10. La vitesse des trains ne doit pas s'opposer à une desserte fine des gares intermédiaires, il faut permettre des trajets qui s'arrêtent dans les gares avec un temps de parcours performant

6. Des actions tournées vers les jeunes

Plusieurs actions ont été lancées et sont encore en cours auprès des jeunes, afin de les associer aux réflexions sur LNOBPL :

- Présentation au Conseil régional des jeunes de Bretagne (CRJ)
 - 1 réunion en ligne réunissant une cinquantaine de lycéens et apprentis bretons ;
 - un temps de présentation et d'échanges sur le champ des possibles pour le réseau ferroviaire en 2050.
- Participation au challenge « A vos défis » de la fondation Rennes 1
 - Des équipes pluridisciplinaires d'étudiants rennais ont travaillé sur la thématique du ferroviaire et du changement climatique pendant 2 mois

7. Information et participation en ligne

Un dispositif d'information et de participation en ligne a été mis en place :



8. Les partenaires de LNOBPL, relais de l'information

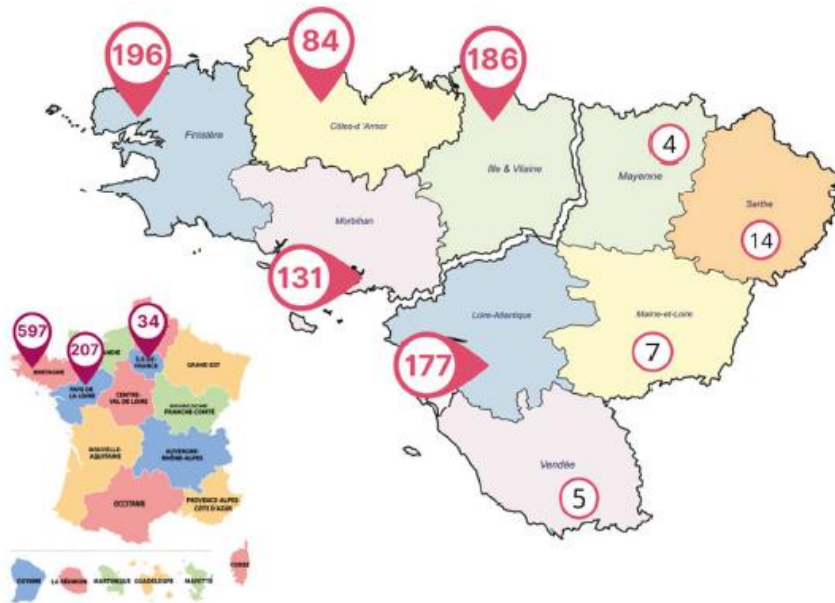
Yves LEGRENZI remercie les partenaires de LNOBPL et les territoires qui ont relayé les supports d'information du grand projet ferroviaire via leurs propres relais de communication.

Il conclut en présentant les chiffres clés du dispositif de dialogue territorial mis en place :

Les chiffres à retenir :

- **19 rencontres organisées**
- **45 rencontres préparatoires avec les acteurs du territoire**
- **248 personnes rencontrées**
- **21 articles de presse**
- **84 000 personnes touchées sur les réseaux sociaux**
- **31 000 visiteurs du site internet**
- **870 contributions sur le site internet**

La répartition géographique des contributions :



III. PREMIERS ENSEIGNEMENTS A CHAUD

1. L'opportunité de LNOBPL confortée

Cédric LEVREL présente les enseignements à chaud du dialogue territorial.

Depuis la dernière phase de concertation du projet LNOBPL, en 2016-2017, étape complémentaire au débat public, le monde a changé :

- la ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire (LGV BPL) a été mise en service en 2017 ;
- le projet d'aéroport à Notre-Dame des Landes a été abandonné en 2018 ;
- la loi d'orientation sur les mobilités (LOM) a été promulguée en 2019.

Des éléments de territoires plus larges sont également à prendre en considération :

- l'attractivité de la Bretagne et des Pays de la Loire demeure ;
- les problématiques liées au changement climatique sont de plus en plus prégnantes ;
- la crise sanitaire liée à la pandémie de la COVID – 19 entraîne des effets conjoncturels et structurels, dont la pérennité à moyen et long terme n'est pas encore connue.

Ces différents changements justifiaient d'ouvrir une nouvelle phase de dialogue territorial.

Cédric Levrel présente les différentes expressions, entendues pendant cette phase de dialogue, sur les éléments clés et les objectifs de LNOBPL.

Il y a un consensus sur le besoin d'un grand projet ferroviaire structurant pour augmenter le nombre de trains, dans un territoire où les habitants se déplacent plus que la moyenne nationale. De nombreuses expressions ont été relevées sur les besoins d'amélioration des trains du quotidien.

Concernant les objectifs de LNOBPL, les expressions réaffirment largement la nécessité d'une meilleure desserte du Finistère et d'une liaison améliorée entre Nantes et Rennes.

Concernant les points d'oppositions exprimés, Cédric Levrel rappelle qu'aucune construction de gare nouvelle n'est envisagée dans le cadre de LNOBPL.

Des oppositions persistent sur l'intérêt de construire des sections de lignes nouvelles, notamment en raison de l'impact sur l'environnement. LNOBPL a souvent été abordé sous l'angle, bien que réducteur, du temps de parcours. Le dialogue territorial a donc permis d'insister sur la notion de capacité du réseau ferroviaire. Au-delà des gains de temps de parcours, les lignes nouvelles permettent de dédoubler le réseau. Les trains rapides circuleront sur les nouvelles lignes, les trains du quotidien circuleront sur les lignes existantes sur lesquelles les créneaux de circulation libérés par les trains rapides permettront de gagner de la capacité.

La décision ministérielle de février 2020 a demandé que les études soient concentrées sur les deux axes Nantes - Rennes - Bretagne sud et Rennes - Brest. Cédric Levrel précise que les visions sur les attendus, les apports et les impacts de LNOBPL diffèrent selon les territoires consultés.

Il ajoute qu'un grand projet ferroviaire s'inscrit sur le temps long. LNOBPL a été engagé en 2009. Lors du dialogue territorial, des expressions fortes expriment la nécessité d'avancer rapidement et d'entrer dans une phase opérationnelle pour LNOBPL.

Le quatrième objectif de LNOBPL, à savoir l'augmentation de la capacité des nœuds ferroviaires de Nantes et de Rennes n'a pas été cité explicitement, mais est bien une des conditions de réponse à plusieurs objectifs cités précédemment.

2. Des sujets en débat lors du dialogue

Des expressions contrastées ont été exprimées sur la notion de temps gagné : plusieurs participants ont insisté sur l'enjeu clé d'un gain de temps significatif quand d'autres ont mis en avant le coût de la minute gagnée et ses impacts environnementaux.

Des débats sur les solutions techniques : certains participants estiment suffisantes les solutions d'amélioration du réseau sans ligne nouvelle, quand d'autres estiment qu'un report modal significatif nécessite des solutions plus ambitieuses. Le gain de capacité pour les trains du quotidien grâce aux lignes nouvelles n'est pas perçu.

La liaison Nantes - Rennes via Redon présentée dans le cadre de LNOBPL fait l'objet de réserve de la part de quelques participants qui soutiennent une liaison via Châteaubriant. Cédric Levrel explique que le choix opéré dans le cadre de LNOBPL, est d'améliorer la liaison Nantes - Rennes via Redon car elle bénéficie au plus grand nombre en termes de volume de trafic, dans la mesure où elle permet également d'améliorer les liaisons Rennes - Bretagne sud et Nantes - Bretagne sud.

3. Des points de vigilance

Cédric Levrel précise ensuite les points de vigilance exprimés par les participants au dialogue territorial :

- L'équilibre entre les réseaux ferroviaires nord et sud en Bretagne ;
- l'amélioration des relations Nantes - Bretagne sud - Brest ;
- la complémentarité entre TGV / TER ;
- la préservation ou régénération des lignes de desserte fine du territoire est une priorité ;
- la maîtrise des coûts du grand projet ferroviaire est un point d'attention revenu régulièrement dans les expressions, avec des échelles d'investissement qui posent questions ;
- la desserte des villes moyennes sur les axes de LNOBPL est un enjeu prégnant ;
- une demande d'amélioration des trajets entre Saint-Nazaire - Pontchâteau - Redon et Rennes en intégrant les réflexions à celles menées dans le cadre de LNOBPL, dans l'objectif d'une desserte directe sans correspondance à Savenay ;
- l'impact environnemental, la maîtrise de l'imperméabilisation des sols et la consommation de foncier notamment agricole sont des enjeux prégnants ;
- l'enjeu du développement du fret ferroviaire est régulièrement évoqué.

4. Des sujets connexes prégnants

Cédric Levrel termine la présentation en soulignant les sujets connexes qui, bien que sortant du périmètre du réseau ferroviaire en tant que tel, ont occupé une part non négligeable des échanges et contributions compilés lors de cette phase de dialogue :

- penser le parcours « porte à porte ». L'enjeu du pré et du post acheminement pour développer l'attractivité du train : faciliter l'intermodalité (réseau de transports en commun, parkings vélos et voitures) ;
- améliorer l'attractivité du train par les services offerts et le confort (wifi, téléphonie, conditions de voyage...) ;
- veiller à maintenir des tarifs accessibles (condition clé du report modal).

LNOBPL impose une projection à long terme, c'est pourquoi des expressions récurrentes questionnent le bien fondé du grand projet ferroviaire, susceptible d'accroître l'attractivité du territoire et d'augmenter de surcroît les pressions liées au prix du foncier et aux impacts écologiques. Des enjeux de prospective sur la mobilité ont également été questionnés, sur les nouvelles habitudes et modes de déplacements qui se développent, autant que sur les nouvelles pratiques liées au développement du télétravail par exemple.

IV. TEMPS DE PARTAGE

Un temps d'échange est ensuite ouvert avec les participants présents à la réunion.

- **Jean Vergé, ancien président du Conseil de développement du pays de Lorient**, précise être un usager de la SNCF depuis très longtemps. Il regrette que les acteurs du monde économique de la Bretagne sud et des villes moyennes n'aient pas été davantage intégrés aux réflexions et aux réunions portant sur la dorsale sud de Brest à Nantes.
- **Guy Jourden président du Conseil de développement de la métropole du pays de Brest et coordinateur du réseau breton des conseils de développement**, rappelle que le premier objectif de LNOBPL est de rapprocher Brest et Rennes. Or, à la suite du débat public, les trois axes Rennes - Quimper, Rennes - Brest et Rennes - Nantes ont été regroupés. Il ne faut pas que ce regroupement se fasse au détriment de Brest.
- **Pierrick Allard directeur du Syndicat Mixte du SCoT et Association du Pays des Vallons de Vilaine**, explique la surprise des différents élus en prenant connaissance du nouveau tracé entre Rennes et Redon. L'opportunité de cette nouvelle voie n'a pas été concertée. Son emprise de 750 ha aurait de nombreuses conséquences sur le foncier agricole et couperait le pays des Vallons de Vilaine en deux. Il souligne que la concertation sera compliquée dans ce contexte. Il souhaiterait que le travail développé par les différents territoires sur l'amélioration des voies ferroviaires en Bretagne soit mutualisé.

Cédric Levrel explique que certaines entités économiques ont pu ne pas être présentes lors du dialogue territorial. Néanmoins, les premiers retours du dialogue démontrent qu'à quelques exceptions près, la grande majorité du monde économique a été entendue, notamment car à l'échelle régionale, les chambres consulaires ont été un relais pour les réseaux d'acteurs locaux. Même si le dialogue territorial est terminé, LNOBPL est un grand projet qui se construit en concertation continue, et les différents acteurs du territoire continueront à être consultés dans les prochaines phases du grand projet ferroviaire.

Christophe Huau explique que LNOBPL se concentre sur les sections ferroviaires les plus circulées et que les études sont réparties du bilan du premier débat public. Il ajoute qu'il n'y a pas de compétition entre les territoires et plus particulièrement entre la branche nord et la branche sud et entre Quimper et Nantes. Le gain de temps de la branche sud interviendra essentiellement sur la section entre Rennes et Redon, qui bénéficiera aux liaisons Nantes - Rennes et aux liaisons Rennes - Bretagne sud.

Yves Legrenzi précise qu'aucun tracé précis n'a pour le moment été figé pour la ligne nouvelle envisagée entre Rennes et Redon. Seules des options de passages consistant en des fuseaux larges ont été définies.

Ces fuseaux sont consultables sur le site internet LNOBPL, dans le corpus d'étude mis en ligne à l'occasion du débat public de 2014.

Pour donner suite à la décision ministérielle de février 2020, les différentes combinaisons possibles entre amélioration du réseau existant et construction d'une nouvelle ligne sont étudiées. Les documents de présentation diffusés lors du dialogue territorial ont simplifié les représentations pour des raisons pédagogiques. Le trait apparaissant sur les cartes n'est donc pas une option de tracé à ce stade. Ce n'est qu'au fur et à mesure des différentes étapes techniques que les options de passage seront affinées.

Cédric Levrel complète en expliquant que sur l'impact foncier, SNCF Réseau est pleinement conscient des enjeux de l'insertion d'une telle ligne nouvelle, il est donc essentiel que le grand projet ferroviaire soit connu et que sa construction associe les territoires, afin de trouver les meilleurs compromis en matière d'insertion.

- **Isabelle Le Roux-Meunier, représentante de l'AUTIV**, s'exprime au nom de la COFER BZH. La coordination estime que le dialogue territorial est insuffisant et qu'il doit prendre une autre dimension. Le caractère scolaire de la présentation ne permet pas, selon elle, de saisir la complexité de LNOBPL et ses conséquences pour les territoires bretons, les liaisons inter-métropolitaines et les avantages qu'en tireront les usagers du train du quotidien, dans un contexte environnemental et climatique changé, une démographie sensiblement augmentée et une sociologie régionale modifiée, depuis l'élaboration de LNOBPL.

D'autre part, il n'est à son avis, pas possible de parler de dialogue puisqu'il n'était pas possible de discuter d'autres scénarii. Les critères de sélection des invités à participer sont obscurs. Des élus et des autorités locales et territoriales ont été exclues, au motif que leur circonscription ne faisait pas partie du périmètre du projet. Cet argument n'est pas recevable au regard d'un grand projet ferroviaire qui a l'ambition de concerner l'ensemble de deux régions administratives. Enfin, elle soutient qu'un simple recueil d'avis du public par internet est insuffisant au regard des impacts et du coût d'un tel grand projet ferroviaire. Les quelques 800 contributions recueillies en 3 mois, sur une population de près de 7 millions d'habitants ne sont pas représentatives et posent les limites de cette méthode, d'autant qu'il n'était nulle part question de répondre à ces contributions. La coordination ferroviaire régionale rappelle que le dernier débat public sur LNOBPL date de 2014 alors qu'il était encore question de l'aéroport de Notre Dame des Landes et que les données socio-environnementales ont fortement évolué depuis. Par conséquent, la COFER BZH, qui réunit la quasi-totalité des associations et des collectifs qui travaillent à l'avenir du train en Bretagne, demande un nouveau débat public, qui permette l'expression de tous les acteurs concernés et l'étude de scénarii alternatifs.

- **Danielle Cornet, vice-président de la communauté d'agglomération du Pays de Pont-Château Saint-Gildas-des-Bois**, excuse Jean-Louis Mogan président de la communauté d'agglomération qui n'a pas pu être présent. Elle constate que la demande faite par son territoire de démarrer des études pour développer le transport passager vers la pointe de Saint-Nazaire, en parallèle de LNOBPL et des premières études sur le fret a été intégrée. Elle salue cette belle avancée et rappelle l'importance d'irriguer ce bassin d'emploi, dans un contexte de changement climatique.
- **Mériadec Le Mouillour, représentant de la société portuaire Brest-Bretagne**, estime que le dialogue territorial est positif. Il souligne néanmoins qu'il est désormais temps de passer à l'action, puisque les prémices de LNOBPL datent de 2009. Il rappelle l'importance d'associer les acteurs économiques à la concertation et de développer la question du fret ferroviaire, pour apporter une véritable réponse aux problématiques d'émission de CO2.

Cédric Levrel explique que c'est un champ de solutions techniques, couplant amélioration du réseau existant et ligne nouvelle, qui a été présenté lors du dialogue territorial et pas un scénario arrêté. C'est donc le bilan du dialogue territorial et les résultats des études en cours qui permettront de choisir les solutions techniques retenues, qui seront ensuite étudiées plus avant. Il ajoute que les études menées

aujourd'hui sont conformes à la décision ministérielle de février 2020, à savoir l'actualisation des études eu égard au changement de contexte du grand projet ferroviaire, depuis 2009. Il explique que la crise sanitaire n'a pas permis de diffuser une information sur le grand projet ferroviaire autant que prévu, et qu'il a fallu adapter le dialogue territorial avec une très forte composante numérique. Néanmoins, il semble qu'un socle commun pour LNOBPL se dessine. Ce dernier va permettre de consolider le grand projet ferroviaire et de définir graduellement les trajectoires d'amélioration des deux axes Nantes-Rennes - Bretagne sud et Rennes - Brest. Cédric Levrel affirme à nouveau l'importance de construire la suite de LNOBPL en associant tous les territoires d'ici l'enquête publique, envisagée à ce stade à l'horizon 2027. Enfin, il rappelle que les questions du fret et du calendrier de LNOBPL ont été abordées lors du dialogue territorial. Ces éléments seront donc approfondis lors du bilan du dialogue territorial.

Yves Legrenzi précise que tous les élus des territoires, y compris ceux qui n'étaient pas territorialement concernés par LNOBPL, ont été invités aux réunions départementales organisées à destination des élus dans le cadre du dialogue territorial. Il rappelle l'importance accordée par SNCF Réseau à l'association de l'ensemble des acteurs des territoires des cinq départements couverts par LNOBPL.

- **Vincent Minier, président de Bretagne Porte de Loire Communauté**, explique que son territoire, situé à l'est de la Vilaine, pourrait être largement impacté par ce grand projet ferroviaire. Il rappelle avoir déjà pu s'exprimer à plusieurs reprises lors du dialogue territorial. Il n'est pas opposé à un projet d'amélioration des transports ferroviaires mais rappelle que l'une des principales problématiques de son territoire est liée aux mobilités du quotidien, pour lesquelles une ligne LGV n'aurait aucun avantage. Il souhaite que la Région Bretagne s'exprime et qu'elle apporte des garanties quant au maintien des trains TER en circulation, afin que LNOBPL permette réellement une amélioration significative sur le réseau ferroviaire comme le présente SNCF Réseau.

L'animateur précise que les partenaires de LNOBPL interviendront en fin de réunion.

- **Philippe Rajalut, représentant de l'association citoyenne Châteaubriant - Rennes en train**, souhaite lever un malentendu : il explique que l'ACCRET ne revendique pas nécessairement une ligne Rennes - Châteaubriant - Nantes, dans le cadre de LNOBPL. Néanmoins, vu les répercussions importantes de LNOBPL sur l'ensemble du territoire, il semble nécessaire d'apporter une solution complémentaire de desserte fine sur cette ligne Rennes - Châteaubriant - Nantes. Il ne faut pas que ce territoire soit oublié, à l'instar de Pont-château et de Saint-Nazaire.
- **Bernard Fourage, représentant d'ESG INFRA**, lit une contribution écrite, transmise à SNCF Réseau, aux garants et distribuée aux participants au début de la réunion : « *Le 17 janvier 2018, lors de l'annonce de l'abandon du projet de Notre Dame des Landes le premier ministre, M. Edouard Philippe, a précisé qu'il faudrait tirer les leçons de cet échec pour le futur. En termes de débat public, de procédure, de présentation et de discussion des alternatives à l'occasion de la concertation LNOBPL, achevée le 28 février 2022, ESG INFRA a observé à regret que cette recommandation n'avait en rien été suivie. Lors des concertations en visioconférence, avec un public très réduit, il était seulement proposé aux porteurs d'alternatives de formuler de brèves questions sur des stickers ou à l'oral. Dans les deux cas ils ne disposaient ni du temps pour expliciter clairement et complètement l'argumentation de sa question, ni de la possibilité de présenter ses alternatives à un public d'usagers, pourtant très concernés par ces dernières. Il évoque de petits échanges en catimini et sans la présence du public et de la presse. C'est pourquoi, ESG INFRA demande aux garants et à l'assemblée, d'accepter et d'organiser soit une prolongation de deux mois de cette concertation avec des réunions publiques, soit une autre session d'une même durée un peu plus tard dans l'année avec des réunions publiques. Ces tribunes données permettront d'exposer au plus grand nombre d'autres alternatives et de montrer qu'il est possible d'obtenir des solutions, avec l'optimisation de l'existant dans le cadre d'une vision globale et intégrée des transports.* »
Il invite les participants à lire les griefs, qu'il fait à SNCF Réseau et demande à ce dernier et à Systra France de cesser d'accepter l'illogique pour des raisons de politique locale et d'exercer avec courage, et à nouveau, leur devoir de conseil.

- **Alain Mignon, représentant de la chambre régionale d'agriculture et membre de la SAFER Bretagne**, note les opportunités qu'offre le grand projet ferroviaire pour le Finistère et Brest, en matière d'amélioration des temps de parcours. Il rappelle que l'Ille-et-Vilaine a été solidaire de la Région Bretagne lors de la réalisation de la ligne à grande vitesse Rennes - Le Mans. Il souligne que les solutions d'aménagements présentées dans le cadre de LNOBPL, affectent principalement le foncier d'Ille-et-Vilaine. Les impacts environnementaux les plus importants seront situés au sud du département, sur les zones naturelles humides vers Langon et au-delà. Il demande si eu égard au principe de zéro artificialisation nette (ZAN), les compensations liées à la consommation de foncier seront à la charge des collectivités. Il souhaite également que le fret soit développé en Bretagne. Enfin, il souligne qu'il s'inquiète des problèmes liés au nœud ferroviaire de Rennes.
- **Lucie Etonno, conseillère régionale des Pays de la Loire**, souhaite revenir sur les recommandations formulées par les usagers et souligne que le gain de temps ne fait pas partie des objectifs qu'ils ont abordés. En effet, les usagers ont plutôt mentionné les questions de fréquence et de confort. Elle explique l'intérêt d'observer ces recommandations notamment pour comprendre les nouvelles pratiques et les nouveaux usages du ferroviaire. Elle ajoute que même si les nœuds ferroviaires de Nantes et de Rennes sont peu mentionnés, les usagers les abordent en évoquant la question des services express métropolitains. Elle rappelle que le train est une réponse en termes de santé environnementale et que les villes de demain seront des zones à faible émission. Enfin, elle souhaite savoir comment il sera possible de continuer à débattre et à contribuer au grand projet LNOBPL jusqu'à la phase d'enquête publique. Elle demande également si une phase d'information sur les résultats des études techniques, et notamment sur la modernisation de réseau sera organisée, eu égard aux enjeux liés à la virgule de Savenay pour la connexion avec Saint-Nazaire.

Christophe Huau rappelle que la politique ferroviaire ne se limite pas à LNOBPL. Un travail quotidien d'amélioration des performances du réseau est mené, avec les partenaires de SNCF Réseau, comme l'Etat et les Conseils régionaux. LNOBPL est un sujet très important pour les deux Régions mais il n'a pas l'ambition de prendre en compte toutes les problématiques ferroviaires. A son sens, il ne faut pas opposer les différents trafics, un développement du TGV dans les deux régions est une chance pour le train du quotidien, puisqu'à la suite de la mise en service de la LGV BPL une croissance à deux chiffres de la fréquentation des TER a été constatée. Le travail sur LNOBPL est aussi un moyen d'accroître la capacité du réseau et donc de développer le fret, qui représente un enjeu incontournable pour les territoires.

L'ambition n'est pas de construire deux branches à grande vitesse sur la totalité du grand projet ferroviaire. Aujourd'hui, avec les évolutions de contexte depuis le débat public, les études sont approfondies et actualisées et chaque phase de LNOBPL sera ponctuée de périodes de dialogue avec les acteurs des territoires. Il rappelle que c'est une chance puisque la Bretagne et les Pays de la Loire sont des territoires qui se développent, il n'y a donc pas de risque de malthusianisme sur la politique ferroviaire. Enfin, il ajoute qu'il est important d'avoir une ambition de manière générale pour augmenter la part du ferroviaire, qui présente de grands avantages en matière environnementale.

V. INTERVENTION DES GARANTS

Alain RADUREAU, garant de la concertation, remercie tous ceux qui ont participé à ce dialogue territorial et souligne que les interventions ont été plutôt nombreuses et riches. Il rappelle que les garants formuleront un avis sur le dialogue territorial. Il remercie également les organisateurs du dialogue territorial qui ont dû adapter le dispositif au contexte sanitaire.

Il explique que ce dialogue territorial a été conçu par SNCF Réseau comme un élément clé de la relance de LNOBPL, après plusieurs années de latence. Il souligne le volontarisme du Comité de pilotage qui a souhaité mettre en place un vaste dispositif de dialogue territorial, en parallèle des études en cours. Cette démarche est intéressante et ne peut qu'être saluée par les garants et la CNDP, dans la mesure

où elle vise à associer le public au plus tôt, même si l'histoire du grand projet ferroviaire est néanmoins déjà longue.

Un nombre important de publics a été touché. Cela était nécessaire puisque les phases précédentes de concertation avaient montré la faible notoriété de LNOBPL. Seules 90 interventions avaient été recensées sur le site de la concertation complémentaire après un déploiement important du dispositif de communication et un premier débat public, qui avait lui-même compté peu de participants. Il était donc nécessaire d'informer fortement le public sur le grand projet ferroviaire. Cet effort d'information a été réalisé en lien avec les partenaires territoriaux et au travers d'un travail très conséquent sur les réseaux sociaux. Le dialogue territorial a permis de faire progresser sensiblement la connaissance de LNOBPL et fait émerger un large débat sur l'opportunité du grand projet ferroviaire mais aussi sur les attentes des différents publics en matière de service ferroviaire. Alain Radureau poursuit en expliquant que SNCF Réseau doit maintenant proposer des réponses argumentées aux principales contributions développées lors de ce dialogue territorial.

Il ajoute que d'une manière générale le bilan est positif et souligne que le dialogue territorial a également mis en évidence les difficultés à mettre en place une information complète du public. Plusieurs thèmes mériteront selon les garants un travail spécifique d'information et de vulgarisation à l'avenir : les spécificités du transport ferroviaire, la notion de capacité du réseau et l'économie du transport ferroviaire. Les Régions, autorités organisatrices des mobilités, pourront prendre un rôle pédagogique central sur cette dernière thématique.

Alain Radureau conclut en rappelant qu'il est important d'aborder tous les sujets avec le public y compris ceux qui sont techniques, lorsqu'ils permettent d'éclairer un projet.

Ségolène CHARLES, garante de la concertation, rappelle que le dialogue territorial était un moment clé de la concertation continue. Elle souligne que la CNDP, en désignant deux garants pour accompagner ce long processus de la concertation continue, a montré l'importance qu'elle attache à ce dispositif participatif. En retour, les garants ne peuvent donc qu'encourager l'information et la participation du public et ce, tout au long de la concertation continue.

Dans cette perspective, les garants estiment que le travail d'information doit se poursuivre. Pour cela, ils proposent que SNCF Réseau mette en place une lettre d'information comme un fil directeur, articulé avec LNOBPL, destinée aussi bien aux personnes ayant participé au dialogue territorial qu'au grand public. Par ailleurs, compte-tenu des échéances lointaines de LNOBPL, il semble important de donner une place au jeune public pour aborder des questions de fond et articuler les temporalités du grand projet ferroviaire en mobilisant le monde universitaire et scolaire. Dans ce contexte, il est intéressant de poursuivre les questions liées à la prospective et à des enjeux spécifiques sur des territoires particuliers, qui ont émergé au cours du dialogue territorial.

La participation du public est également indispensable. Il est donc important de prévoir des moments d'écoute des avis du public et ce, à chaque étape de LNOBPL, dans une perspective de continuité. A ce titre, il serait intéressant d'instaurer des débats sur différents thèmes, abordés lors du dialogue territorial et pouvant permettre de mieux comprendre le contexte du grand projet ferroviaire. Elle liste les thèmes suivants :

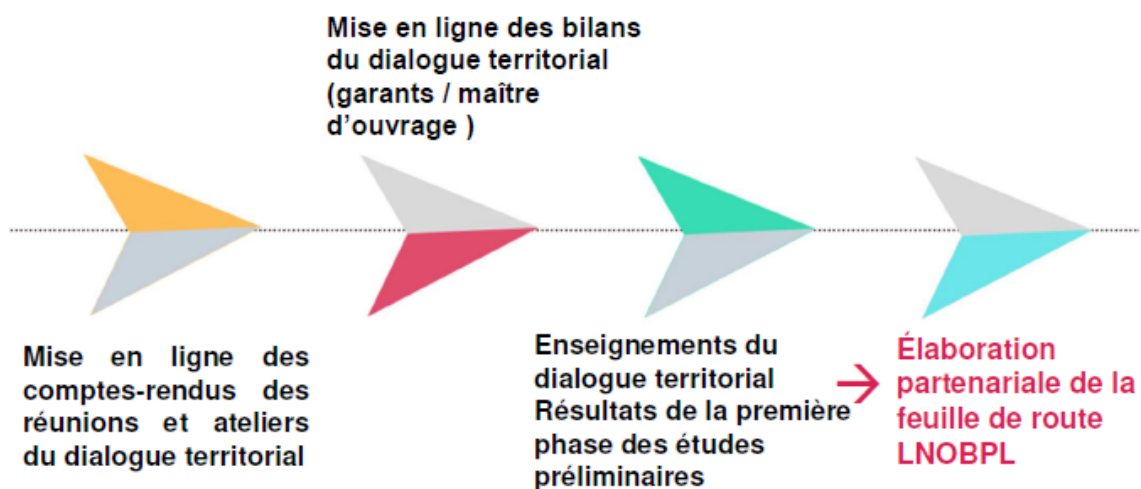
- les mobilités en 2050 ;
- la place du rail dans une économie moins carbonée ;
- le rôle du rail dans l'aménagement des territoires des 5 départements concernés par LNOBPL.

Sur ces sujets complexes, qui conditionnent largement LNOBPL, elle ajoute que SNCF Réseau pourrait mettre à disposition du public le résultat de ses études préalables.

Ségolène Charles conclut en indiquant que les garants saluent la démarche initiée, et encouragent vivement sa poursuite du point de vue de l'information et de la participation, auprès des différentes parties prenantes de LNOBPL et du grand public, dans toute sa diversité.

VI. SUITES A DONNER ET CONCLUSION DES PARTENAIRES DE LNOBPL

Cédric Levrel remercie le Comité de pilotage qui a permis de lancer ce dialogue territorial en parallèle des études. Cet exercice n'est pas forcément aisé mais il a de nombreuses vertus. Les comptes rendus des réunions et des ateliers organisés pendant le dialogue territorial ainsi que les bilans du maître d'ouvrage et des garants seront publiés sur le site internet. Les principaux enseignements du dialogue territorial seront couplés à l'analyse des résultats des études pour élaborer de manière partenariale la feuille de route de LNOBPL. Ces analyses seront soumises au Comité de pilotage, lorsque celui-ci sera amené à décider des suites à donner quant aux trajectoires d'amélioration des deux axes. Les principaux résultats des études seront également mis en ligne afin de partager les possibilités d'évolution des réseaux ferroviaires et étayer les choix qui seront issus de ces études.



Michael QUERNEZ, vice-président du Conseil régional de Bretagne souligne que même si une concertation est toujours perfectible, le dialogue territorial a été construit dans de bonnes conditions, malgré la crise sanitaire et que le nombre de personnes ayant contribué est tout à fait acceptable au vu des circonstances. En tant qu'élu local, il explique qu'il peut parfois s'avérer difficile de faire participer les habitants aux enquêtes publiques, à cet égard ce dialogue territorial est donc une réussite. La crise sanitaire interpelle d'ailleurs sur la manière dont sont conduites les concertations. Il remercie tous les contributeurs et participants aux différentes réunions organisées dans le cadre du dialogue territorial.

Il rappelle que ce n'est qu'une première étape, et que LNOBPL, qui implique une projection pour les 10-15 prochaines années, sera nécessairement ponctué d'autres phases de dialogue et de concertation.

Le dialogue territorial a permis de réactiver le grand projet ferroviaire. En effet, du fait de son expérience de vice-président du département du Finistère, il témoigne qu'à ses prémices, LNOBPL était très confidentiel, et seuls les élus et les partenaires participaient. Le grand projet ferroviaire commence donc à être partagé au-delà des initiés, à savoir les élus, les associations d'usagers, les acteurs économiques et avec la population.

Les premiers enseignements du dialogue territorial soulignent que le monde a effectivement changé. En effet, initialement LNOBPL visait la vitesse. Or, les préoccupations d'aujourd'hui montrent que même si cette ambition perdure, d'autres préoccupations ont surgi en lien avec les évolutions de la société. Sans savoir si la pandémie de Covid 19 aura un impact durable, l'appréhension du temps a évolué. La question du cadencement a ainsi plus d'importance, tout comme le fait de ne pas opposer vitesse et desserte des lignes fines du territoire. Il rappelle qu'augmenter la proximité a toujours été un objectif pour la Région Bretagne. La question du confort est également prégnante. Le train doit être un lieu opérationnel pour travailler ou avoir des loisirs.

Michael Quernez ajoute qu'un grand projet ferroviaire de cette nature doit être parfaitement compatible avec les préoccupations environnementales et de biodiversité. L'une des préoccupations majeures est également l'impact de LNOBPL sur le renchérissement du prix du billet. Ces différentes manières d'appréhender LNOBPL sont donc parfaitement corrélées aux attentes de la société. Cela est rassurant et permet de ne plus percevoir LNOBPL que comme un grand projet ferroviaire dédié à la vitesse.

Les Régions, et plus globalement les AOM, ont une responsabilité majeure dans l'explication de l'économie générale d'un tel grand projet ferroviaire et de ce qu'est le train au quotidien.

LNOBPL est certes coûteux mais il est indispensable, pour les prochaines années à venir. C'est pourquoi, les élus ont une véritable responsabilité vis-à-vis des usagers du train, pour bien faire comprendre qu'au-delà des coûts d'infrastructures, les coûts d'exploitation sont également importants. Michael Quernez souligne son inquiétude quant à la capacité à mobiliser les financements nécessaires pour acheter les futurs matériels roulants et parvenir à l'objectif de l'accessibilité pour tous, en garantissant des tarifs abordables. In fine, c'est donc toute l'économie générale des projets qui mérite d'être étudiée, au cours de débats de portée générale, avec l'ensemble de la population, comme y invitent les garants. Il sera notamment question de rappeler aux usagers du train qu'ils ne payent qu'une partie de leur billet. Il rappelle enfin que LNOBPL n'est pas le seul projet porté par la Région Bretagne et que cette dernière travaille au quotidien avec SNCF Réseau, l'Etat et les collectivités territoriales sur l'amélioration du transport ferroviaire et la performance des lignes de desserte fine. Le grand projet LNOBPL n'est pas celui qui mobilisera le plus de crédits dans les futurs CPER et notamment le volet mobilité pour 2023. Il ne faut donc pas opposer LNOBPL aux autres ambitions portées par la Région : les lignes fines de territoire, la proximité, le cadencement, auquel LNOBPL apportera des réponses, pour atteindre les objectifs attendus par les usagers et les associations d'usagers présentes ce soir. Pour conclure, Michael Quernez invite à élargir le débat pour aborder, au-delà de LNOBPL, la stratégie du transport ferroviaire pour les quinze à vingt prochaines années.

Julien BAINVEL, Conseiller régional des Pays de la Loire, explique que pour la Région Pays de la Loire, LNOBPL est aussi l'un des maillons d'une chaîne, qui prend place dans la stratégie régionale des mobilités. Cette dernière porte notamment le développement des cars interurbains, du transport à la demande, du covoiturage et l'augmentation de l'offre de TER. Il y a évidemment une volonté forte de rapprocher les deux capitales régionales Nantes et Rennes, en matière de mobilité du quotidien, puisque la liaison en train est aujourd'hui plus longue qu'en voiture. LNOBPL est donc une priorité. Il rappelle que la Région a le soutien de l'Etat à travers le Contrat d'avenir, conclu entre le Premier ministre et la présidente de Région, Madame Christelle Morangis. La Région poursuit l'objectif d'augmenter l'offre entre Nantes et Rennes, via Redon et Savenay. Il rappelle que cela n'exclut pas l'amélioration d'autres axes et explique que des améliorations sont ainsi étudiées sur la liaison Nantes - Châteaubriant - Rennes, évoquée par le président de l'ACCRET.

Il souligne que le dialogue territorial a permis de montrer l'importance pour les acteurs du territoire de travailler collectivement et de porter des projets communs, en prenant en compte toutes les considérations sociales, environnementales et économiques qui ont été évoquées ce soir et plus largement, au cours du dialogue territorial. C'est pourquoi LNOBPL doit prendre en compte la question du fret. A ce titre Julien Bainvel précise à Madame Danielle Cornet et aux élus de la Communauté de Communes Pays de Pont-Château Saint-Gildas-des-Bois que les études sur le fret via la virgule de Savenay seront lancées rapidement.

La question de l'information, comme l'ont souligné les garants, est incontournable tout au long du grand projet ferroviaire. Le défi de la vulgarisation des thématiques liées à l'économie et au financement du ferroviaire devra être relevé collectivement. Il rappelle l'engagement des Pays de la Loire pour LNOBPL, qui est une priorité dans les actions conduites par la présidente de Région. Il conclut son propos en remerciant l'ensemble des contributeurs qui se sont mobilisés jusqu'à présent, et qui vont continuer à être associés à ce grand projet ferroviaire.

François CUILLANDRE, président de Brest Métropole, estime qu'avec le dialogue territorial, il apparaît qu'un grand nombre de personnes connaissent désormais la signification du sigle LNOBPL. Malgré des premières craintes, les contributions ont finalement été nombreuses et Brest Métropole y a pris sa part, tout comme l'intercommunalité du Pays de Brest, qui compte près de 420 000 habitants et les communes de Morlaix, Lannion, ainsi que le pôle métropolitain Loire Bretagne, qui regroupe Nantes, Saint-Nazaire, Rennes et Angers.

François Cuillandre rappelle que la durée du trajet entre Brest et Rennes et plus largement Brest et Paris, est trop importante. Les brestoises souhaitent une accélération et un rééquilibrage de LNOBPL. Il ajoute que Brest et Quimper ont toujours eu un fonctionnement commun et doivent être à 3 heures de Paris et à 1h30 de Rennes. Cet objectif de réduction du temps de parcours est d'intérêt national et remonte juridiquement à 2003. Cet objectif a d'ailleurs été réaffirmé par le pacte d'accessibilité pour la Bretagne signé par l'Etat en 2019. Les enjeux du ferroviaire sont liés au temps de parcours mais aussi à la fréquence et au confort du voyage. Dans le même temps, de grands projets d'infrastructure ferroviaires connaissent, dans d'autres régions, notamment dans le sud-ouest, un coup d'accélérateur. François Cuillandre souligne que pour LNOBPL c'est encore le moment du dialogue territorial, qui est certes essentiel mais qui reprend les bases d'un grand projet ferroviaire, formulées dès 2014 au cours du débat public, même si le contexte a depuis évolué, notamment avec l'arrêt du projet d'aéroport à Notre-Dame des Landes. François Cuillandre explique que Brest Métropole souhaite désormais que LNOBPL passe à une phase opérationnelle de travaux, pour poursuivre les premières améliorations apportées avec la mise en service de la LGV BPL en 2017. Il rappelle que même si LNOBPL est un grand projet ferroviaire à long terme, le Finistère doit bénéficier d'améliorations dès maintenant, sous peine de subir un décrochage évident. Ce décrochage apparaît d'autant plus prégnant que le transport aérien ne joue plus son rôle, eu égard au désengagement quasi-total d'Air France sur le territoire, au profit d'une politique nationale, qui vise à privilégier le transport aérien international. Enfin, il explique que la différence de traitement et de calendrier entre les axes nord et sud interpelle fortement. Une vision et une cohérence globale de LNOBPL doit être portée. Brest Métropole refuse la sectorisation et la division de LNOBPL. Dans le cadre de cette vision globale, il faut donc intégrer l'inscription du port de Brest - Roscoff au réseau central du RTE-T, qui aura des conséquences sur le réseau ferroviaire.

Aziliz Gouez, vice-présidente de Nantes Métropole, rappelle l'importance de LNOBPL. Elle explique également que même si la métropole nantaise n'a pas la compétence transport ferroviaire, la question du rail est centrale dans les stratégies de mobilités qui sont déployées au cours de ce mandat. Le train est évidemment essentiel du point de vue de la transition énergétique, du report modal et de l'aménagement du territoire. La Métropole souhaite donc que les études se poursuivent puisque que LNOBPL s'inscrit aujourd'hui dans un cadre nouveau, à la suite de l'abandon du projet d'aéroport de Notre - Dame - des - Landes. Elle rappelle que les éléments de coût de LNOBPL seront déterminants dans la concrétisation des engagements des différents partenaires.

Pour Nantes Métropole, les enjeux ont tous été évoqués d'une façon ou d'une autre lors de cette réunion de clôture. La question de la liaison Nantes - Rennes et du temps de parcours est centrale. Aujourd'hui le temps de trajet en voiture est similaire au temps de trajet en train, la question de la substitution se pose donc, puisque pour le moment il n'y a pas d'incitation à préférer le train à la voiture individuelle. En ce qui concerne le cadencement, l'objectif est d'arriver à un train toutes les demi-heures puisque les flux entre les deux métropoles correspondent à une mobilité du quotidien. La liaison entre Nantes et le sud Bretagne, à savoir l'axe Redon - Vannes - Lorient - Quimper est également indispensable. Il est intéressant que les participants du dialogue territorial aient évoqué la liaison à Brest par le sud de la Bretagne.

Aziliz Gouez rejoint le propos de Michael Quernez et souligne que les questions d'économies d'échelle et de vitesse ne se posent plus dans les mêmes termes aujourd'hui. On assiste selon elle à un moment d'inflexion dans les trois Métropoles Nantes, Rennes et Brest, quant à leur relation au territoire local. Il est également important de poser ces questions d'échelle au sein de l'Union Européenne.

Ce grand projet ferroviaire pose aussi la question des trains périurbains sur le segment Nantes - Redon. Elle explique que Savenay polarise son propre territoire, ce qui pose la question plus large de l'étoile ferroviaire nantaise et du modèle de ville polycentrique.

Pour la métropole, les stratégies de mobilités se posent dans le cadre d'une stratégie plus large de rééquilibrage du développement économique sur le grand territoire autour de la métropole et aussi sur la question du rééquilibrage du logement. En effet, à l'image de Savenay, certaines villes, qui sont à une vingtaine de minutes de Nantes, développent des quartiers de gares avec des fonctions résidentielles et économiques, comme Pornic, Clisson ou Ancenis. La question des liaisons ferroviaires locales est également liée à celle du desserrement du nœud ferroviaire nantais, pour parvenir à des cadencements toutes les demi-heures pour les liaisons intermédiaires.

Pour conclure, Aziliz Gouez rejoint les propos de François Cuillandre et rappelle qu'il ne faut pas opposer les tracés nord et sud, présentés dans le cadre de LNOBPL. Les territoires de Nantes, Rennes et Angers sont solidaires de la demande de Brest sur la grande vitesse. La question des liaisons secondaires et de Savenay pose aussi la question de la virgule de Savenay. Elle explique avoir pris connaissance ce soir de l'intérêt des contributeurs au développement d'une liaison vers Saint-Nazaire, dans le cadre de LNOBPL. Même si, comme l'a rappelé François Cuillandre il est nécessaire de passer à l'action, il est aussi important de rappeler qu'il existe des priorités, notamment eu égard aux temps d'amortissement des investissements pour un tel grand projet ferroviaire. Il faut donc garder à l'esprit une idée plus large de l'aménagement du territoire et aussi poser la question du lien entre la Bretagne, le sud-ouest, la façade Atlantique et le sud de l'Europe.

André CROCQ premier vice-président de Rennes Métropole, approuve les points majeurs énoncés par SNCF Réseau dans sa présentation et salue le dialogue territorial. Il explique que si rien n'est fait, des problématiques surviendront pour répondre aux nombreux défis du futur. Il ajoute qu'il est important de s'intéresser aux infrastructures et notamment aux gares. Ces équipements souffrent et vieillissent et certains sont proches de la saturation. Il faut donc les aborder au-delà des questions de vitesse et de cadencement.

Il souligne le dynamisme des territoires concernés par LNOBPL. Ce grand projet ferroviaire a donc un sens particulièrement important car il fait système. André Crocq soulève le risque de marginalisation de ce territoire, situé au bout de l'Europe, et indique que le risque apparaît encore plus grand pour la pointe ouest. LNOBPL est structurant, le travail de partenariat, issu du débat public, a permis de poursuivre les études sur le scénario le plus consensuel pour les partenaires du grand projet et la maîtrise d'ouvrage. LNOBPL est indispensable pour que tous ces territoires portent un développement commun.

Philippe MAZENC, secrétaire général pour les affaires régionales de la Préfecture de Bretagne, explique avoir été frappé par le nombre de contributions qui replacent LNOBPL dans des considérations plus larges, à l'image de la question du fret. Il rappelle que LNOBPL n'est pas le seul effort financier consenti par l'Etat, les Régions et l'ensemble des partenaires pour développer le ferroviaire.

Il remercie l'ensemble des intervenants qui ont apporté leurs contributions et souligne l'importance du débat. Il rappelle l'engagement de l'Etat dans ce grand projet, composante du projet Bretagne à grande vitesse, dont la première réalisation a abouti à la mise en service de la LGV BPL, en 2017. Le pacte d'accessibilité signé en février 2019 avec le président du Conseil régional de Bretagne en présence du Premier ministre engage à poursuivre les études de ce grand projet ferroviaire multiforme au service du gain de temps mais aussi du renforcement de l'offre de proximité.

LNOBPL s'inscrit dans un temps long, ce qui ne veut pas dire qu'il faut rester inactif. Ce temps long oblige au contraire à réfléchir à la manière d'engager, à chaque étape d'étude, un temps de dialogue. La phase de dialogue territorial a été la bienvenue et donne le sentiment que la notoriété du grand projet ferroviaire a grandi.

Ce dialogue territorial a confirmé un certain nombre de positions qui avaient été prises précédemment. Elle a aussi permis de renouveler certaines de ces positions et de mettre à jour LNOBPL, en suspens depuis

2014. Le vrai bilan de la participation ne pourra être tiré qu'à froid, avec un travail important à venir de la part de SNCF Réseau.

Pour conclure, il ajoute que l'État a commencé à engager, en lien avec la Région Bretagne, la préparation du futur volet mobilité du Contrat de Plan État - Région (CPER) 2023 - 2027. LNOBPL y aura toute sa place, dans une logique de poursuite des études, pour conduire à l'étape des premières enquêtes publiques. Le dialogue territorial qui a été mené a permis de donner encore plus d'assise et de légitimité à LNOBPL, dans la perspective de ces futures négociations.

En conclusion, **Christophe Huau** relève que tous les grands enjeux du ferroviaire ont été soulevés au cours de la réunion. Il rappelle que LNOBPL doit être articulé avec tous les sujets : fret, temps de parcours, train du quotidien, partage de la capacité entre les trains périurbains dans les métropoles, liaisons interrégionales, risque de congestion dans les étoiles ferroviaires. Ces sujets sont tous des enjeux ferroviaires pour les régions Bretagne et Pays de la Loire pour les quinze prochaines années.

Il remercie tous les contributeurs au dialogue territorial et note les attentes émises par les garants pour proposer une forme de concertation continue. Il rappelle que la population française est propriétaire de la SNCF, que LNOBPL est un grand projet ferroviaire d'intérêt public et que les études sont financées par le contribuable. Il y aura donc une transparence totale sur LNOBPL avec les citoyens et les territoires.

Enfin, il remercie les collaborateurs de la SNCF qui ont œuvré pour le dialogue territorial et rappelle que d'autres rendez-vous seront organisés.

Pour aller plus loin :

[Décision ministérielle de février 2020](#)

[Le film d'animation LNOBPL](#)

[Support de présentation LNOBPL](#)

[L'essentiel](#)

[Le 4 pages](#)