

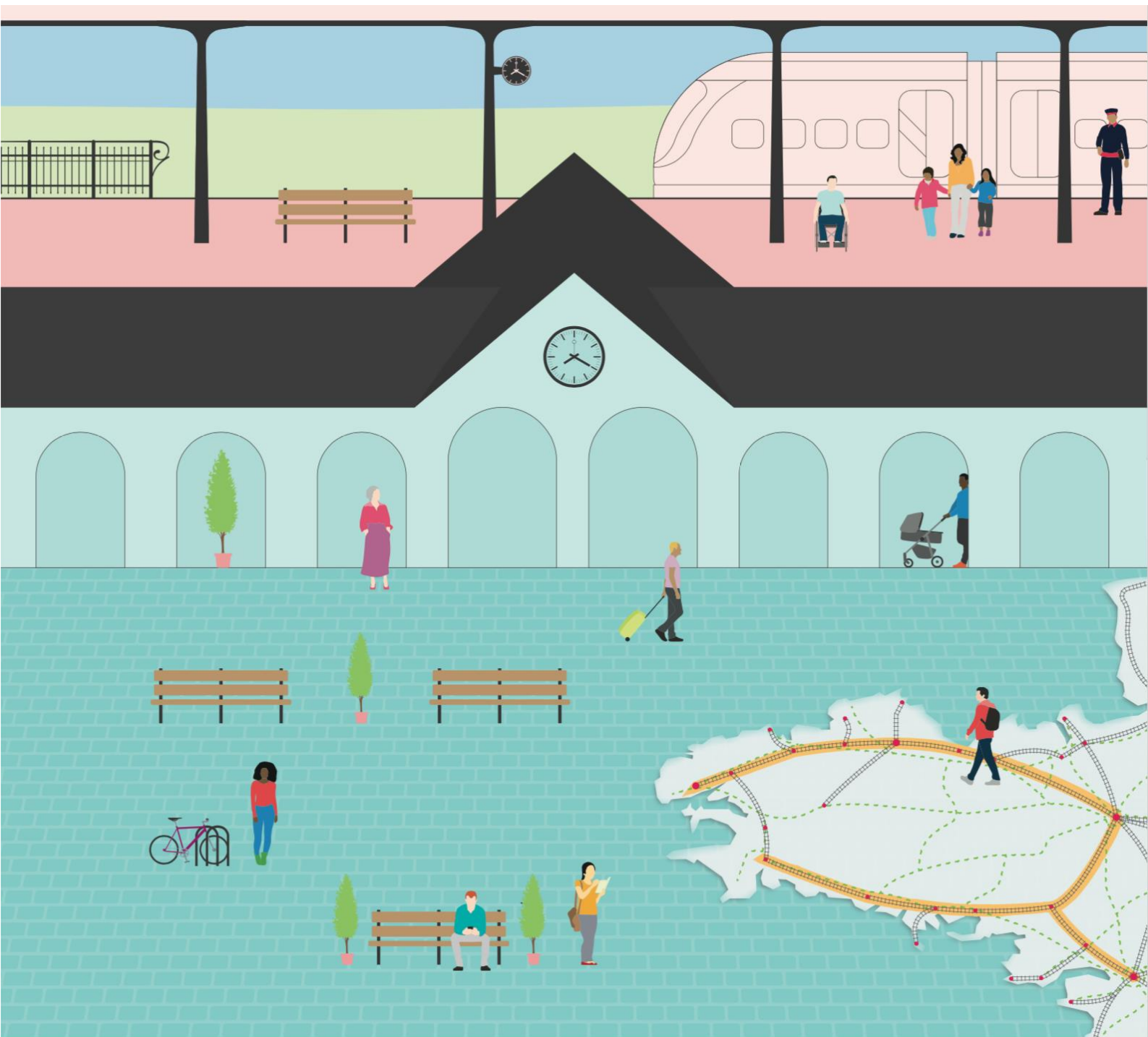
LIAISONS NOUVELLES

# OUEST BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE

GRAND PROJET FERROVIAIRE #LNOBPL

## DIALOGUE TERRITORIAL LNOBPL / DECEMBRE 2021 - FEVRIER 2022

### REUNION A DESTINATION DES ELUS DES COTES D'ARMOR DU 28 JANVIER 2022



## AVANT-PROPOS

La réunion réunissant les élus des Côtes d'Armor s'est tenue le 28 janvier 2022, de 14h à 16h.

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

Elle a réuni 27 participants :

La réunion était animée par l'Agence Eker :

- Simon Mazajczyk, animateur

*Sommaire*

<b>I. INTRODUCTION ET ACCUEIL DES PARTICIPANTS .....</b>	<b>3</b>
1. Tour de table des participants .....	3
2. Mot d'accueil des partenaires.....	4
<b>II. PRESENTATION DU GRAND PROJET LNOBPL.....</b>	<b>5</b>
1. Le territoire et les mobilités, des enjeux liés au grand projet LNOBPL .....	5
2. Présentation de LNOBPL.....	5
<b>III. TEMPS D'ECHANGES.....</b>	<b>6</b>
<b>IV. PRESENTATION DES SOLUTIONS D'AMENAGEMENT ETUDIEES.....</b>	<b>7</b>
<b>V. TEMPS D'ECHANGES.....</b>	<b>8</b>
<b>VI. CONCLUSION.....</b>	<b>9</b>

## I. INTRODUCTION ET ACCUEIL DES PARTICIPANTS

### 1. Tour de table des participants

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

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

**Christophe HUAU**, directeur territorial Bretagne - Pays de la Loire

**Cédric LEVREL**, chef de mission Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire

**Yves LEGRENZI**, adjoint au chef de mission Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire

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

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

- La préfecture de la Région Bretagne

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

- La préfecture des Côtes d'Armor

**Thierry MOSIMANN**, préfet des Côtes d'Armor

- La direction départementale des Territoires et de la Mer des Côtes d'Armor

**Priscille GHESQUIERE**, Cheffe du Service Observations, Foncier et Transitions

- La région Bretagne

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

**Fabrice GIRARD** directeur des Transports et des Mobilités

**Olivier COUTAND**, Chargé des interfaces entre réseaux de transport, instructeur FEDER

- Le département des Côtes d'Armor

**André COENT**, vice-président en charge des mobilités

**Jean-Jacques LELIEVRE**, chargé de mission en charge des mobilités

Parlementaires des Côtes d'Armor

**Yannick KERLOGOT**, représenté par sa collaboratrice

**Gérard LAHELLEC**, sénateur des Côtes d'Armor

**Annie LE HOUEROU**, sénatrice des Côtes d'Armor

**Marc LE FUR**, député des Côtes d'Armor et conseiller régional de Bretagne.

EPCI :

**Suzanne LEBRETON**, vice-présidente en charge des Finances, de l'Administration Générale et de la Contractualisation, communauté d'agglomération Dinan Agglomération, maire de Trélivan

**Sylvaine LECOQ**, responsable en charge des projets et de la prospective, communauté d'agglomération Dinan Agglomération

**Jérôme MASSE**, Directeur général adjoint, Guingamp Paimpol Agglomération

**Claire VIDAMENT**, directrice de Cabinet, Guingamp Paimpol Agglomération

**Thierry ANDRIEUX**, président de la Communauté d'agglomération de Lamballe Terre et Mer

**Yves LEMOINE**, vice-président en charge des mobilités, communauté d'agglomération Lamballe Terre et Mer

**Marie-Anne LAUTOUT**, directrice de la communication, communauté d'agglomération Lamballe Terre et Mer

**Joël LE JEUNE**, président de la communauté d'agglomération Lannion-Trégor Communauté

**Mickaël THOMAS**, directeur général adjoint, communauté d'agglomération Lannion-Trégor Communauté

**Alain RADUREAU**, garant de la concertation

## 2. Mot d'accueil des partenaires

**Alain Radureau**, garant de la concertation, souhaite la bienvenue aux participants et excuse l'absence de la co-garante de la concertation, Madame Ségolène Charles.

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

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

**Michael Quernez**, vice-président de la région Bretagne, rappelle que la réunion est la deuxième rencontre organisée en Bretagne. Il souligne l'intérêt des élus pour LNOBPL et relève la nécessité de faire en sorte que les acteurs économiques puissent apporter leurs contributions. LNOBPL doit être fait en co-construction, le dialogue est donc nécessaire et les acteurs associatifs se font les porte-paroles des usagers. LNOBPL est important puisqu'il va fixer la forme des futures mobilités du quotidien. Il y a donc plusieurs enjeux, d'une part apporter des solutions de mobilités efficaces pour le transport du quotidien, d'autre part, contribuer à la décarbonisation, en lien avec le changement climatique. Pour la région Bretagne, le travail réalisé permettra de se projeter quant à l'avenir du développement de l'offre TER et TGV, sans les opposer : augmentation progressive de l'offre ferroviaire, objectif de développement du cadencement et d'amélioration des mobilités du quotidien. Michael Quernez rappelle qu'en termes de calendrier, il est important de faire en sorte que toute la Bretagne puisse bénéficier de ces améliorations.

**André Coent**, vice-président du département des Côtes d'Armor en charge des mobilités, rappelle l'engagement des Côtes d'Armor dans le grand projet ferroviaire. Il explique que la richesse de LNOBPL

serait de desservir tous les territoires, y compris Lannion, Paimpol et Carhaix. La réduction du temps de parcours entre Lannion et Paris, à moins de 3 heures pourra permettre un désenclavement important.

**Thierry Mosimann**, préfet des Côtes d'Armor, rappelle que les questions de mobilités sont structurantes pour le développement des territoires mais qu'elles concernent aussi les déplacements du quotidien. Le grand projet LNOBPL poursuit trois objectifs. D'abord améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne, ensuite le rapprochement des deux capitales régionales, que sont Nantes et Rennes, enfin le renforcement du réseau inter-villes et l'irrigation du territoire. Plusieurs éléments sont donc à prendre en compte : le temps de parcours, la fréquence des trains, le volume des personnes déplacées, et le transport par fret.

## II. PRESENTATION DU GRAND PROJET LNOBPL

### 1. Le territoire et les mobilités, des enjeux liés au grand projet LNOBPL

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

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

Cédric Levrel rappelle la dynamique propre au département des Côtes d'Armor.

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

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

- Plus de 2600 km de lignes
- 258 gares et points d'arrêts
- 1000 trains en circulation par jour
- 80 000 voyageurs par jour

Les précédentes améliorations du réseau ferroviaire, concernant l'axe Rennes-Brest Bretagne nord, sont cités : modernisation de la signalisation, réalisation de pôles d'échanges multimodaux, relèvement de vitesse, suppression de passages à niveau principalement.

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

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

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

### 2. Présentation de LNOBPL

Le grand projet ferroviaire des liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire, LNOBPL, consiste à l'horizon 2035 et au-delà, à améliorer la performance des liaisons sur les axes Nantes - Rennes - Bretagne sud et Rennes - Brest :

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

LNOBPL poursuit quatre objectifs :

- Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne : Brest et Quimper à 3heures de Paris à long terme
- Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée
- Renforcer le réseau inter-ville et l'irrigation du territoire par un maillage de desserte rapide et performantes
- Dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant la capacité, notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret).

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

Les grandes étapes et le calendrier prévisionnel sont présentés :



Cédric Levrel décrit la gouvernance du projet LNOBPL :

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

À la suite de la décision ministérielle du 20 février 2020, les premières études préliminaires pour LNOBPL ont été lancées. Elles vont permettre de mettre à jour le socle de connaissances pour la poursuite des études : enjeux territoriaux, environnementaux, déplacements et de construire graduellement les scénarios d'amélioration des deux axes ferroviaires Nantes-Rennes-Bretagne sud et Rennes - Brest.

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

### III. TEMPS D'ECHANGES

Joël Lejeune, président de Lannion-Trégor Communauté, explique qu'une meilleure accessibilité entre Brest et Rennes est essentielle pour le territoire de Lannion Agglomération, qui est situé à l'ouest du département. Il souligne néanmoins que Lannion est la seule communauté d'agglomération qui ne soit pas desservie par une ligne TGV. Il y a donc un enjeu à ce que ce territoire soit rapidement relié à la ligne TGV et à aborder la question des arrêts et du cadencement des trains. Aujourd'hui, les temps de trajet entre Lannion et Brest sont inadmissibles, il y a des problèmes de correspondances : si le TGV a du retard en venant de Paris, les correspondances partent sans attendre les voyageurs. Il y a donc un ensemble de besoins à mettre en cohérence pour que le territoire de Lannion agglomération soit mieux desservi, d'autant que la liaison aérienne régulière de Lannion à Orly a été abandonnée. Le TGV est donc vital.

Gérard Lahellec, sénateur des Côtes d'Armor, explique qu'il n'y a pas à remettre en question les apports de la LGV BPL mise en service en 2017. Néanmoins la problématique du rapprochement de la pointe bretonne à Rennes n'est pas résolue. C'est donc aujourd'hui un sujet à traiter de manière centrale, tout en veillant à préserver la desserte de tous les territoires, Dinan Lamballe ou Lannion, par exemple. Le développement du réseau ferroviaire à l'aune de LNOBPL devrait également intégrer la nécessité de desservir ces territoires, pour qui les problématiques de fréquence, vitesse et de gain de temps sont primordiales.

Suzanne Lebreton, vice-présidente en charge des Finances, de l'Administration Générale et de la Contractualisation à la communauté d'agglomération Dinan Agglomération et maire de Trélivan, explique qu'il y a des travaux sur la ligne Dinan-Lamballe actuellement. Elle souligne l'importance des correspondances et de la desserte de Lamballe mais aussi de la gare de Caulnes.

André Coent, vice-président du département des Côtes d'Armor en charge des mobilités, rappelle l'importance de développer le transport vis-à-vis du centre Bretagne. La ligne ferroviaire entre Carhaix et Guingamp a une importance capitale pour la desserte de l'ensemble du centre Bretagne.

Marc Le Fur, député des Côtes d'Armor et Conseiller régional de Bretagne, exprime ses inquiétudes quant au calendrier de LNOBPL, qui paraît très lointain. Il demande si les aménagements entre Rennes et Redon ne peuvent pas être réalisés avant les autres. En ce qui concerne le cadencement des trains, il demande s'il est techniquement possible de faire circuler plus de trains sur les voies existantes. Il signale que ni Loudéac, ni Pontivy ne sont signalés sur la carte du projet.

Christophe Huau rappelle que LNOBPL ne couvre pas l'ensemble des sujets de mobilités ferroviaires à l'échelle du territoire. Les lignes de desserte fine du territoire font l'objet de projets menés en parallèle, en lien avec le CPER. En réponse à Monsieur Le Fur, il explique que le réseau ferroviaire breton est plutôt en bon état grâce aux différents investissements de l'État et du conseil régional. Néanmoins Rennes est un nœud ferroviaire saturé. Des réflexions sont menées sur un nouveau système de signalisation en gare, qui pourrait fonctionner en octobre 2023. Il rendra possible l'augmentation des circulations des trains en heure de pointe. Il ajoute qu'il existe également un enjeu de plus longue durée lié à la modernisation de la signalisation avec la mise en place de commandes centralisées régionales et le développement des systèmes d'exploitation ERTMS, qui permettront d'augmenter la capacité ferroviaire.

Cédric Levrel explique qu'à la suite de la décision ministérielle de 2020, les options d'aménagements envisagées sur l'axe Nantes-Rennes-Bretagne sud sont plus précises que pour l'axe Rennes-Brest, où le champ des possibles reste plus ouvert à ce stade.

#### IV. PRESENTATION DES SOLUTIONS D'AMENAGEMENT ETUDIEES

Yves Legrenzi rappelle les caractéristiques de performance du réseau ferroviaire sur l'axe Rennes - Brest. Les points limitant sur le réseau se situent notamment en sortie de la gare de Rennes. Cette limite de capacité est liée au fait que des trains différents coexistent train périurbain, train reliant des villes intermédiaires et TGV. Les temps de parcours entre Rennes et la pointe bretonne sont également une limite.

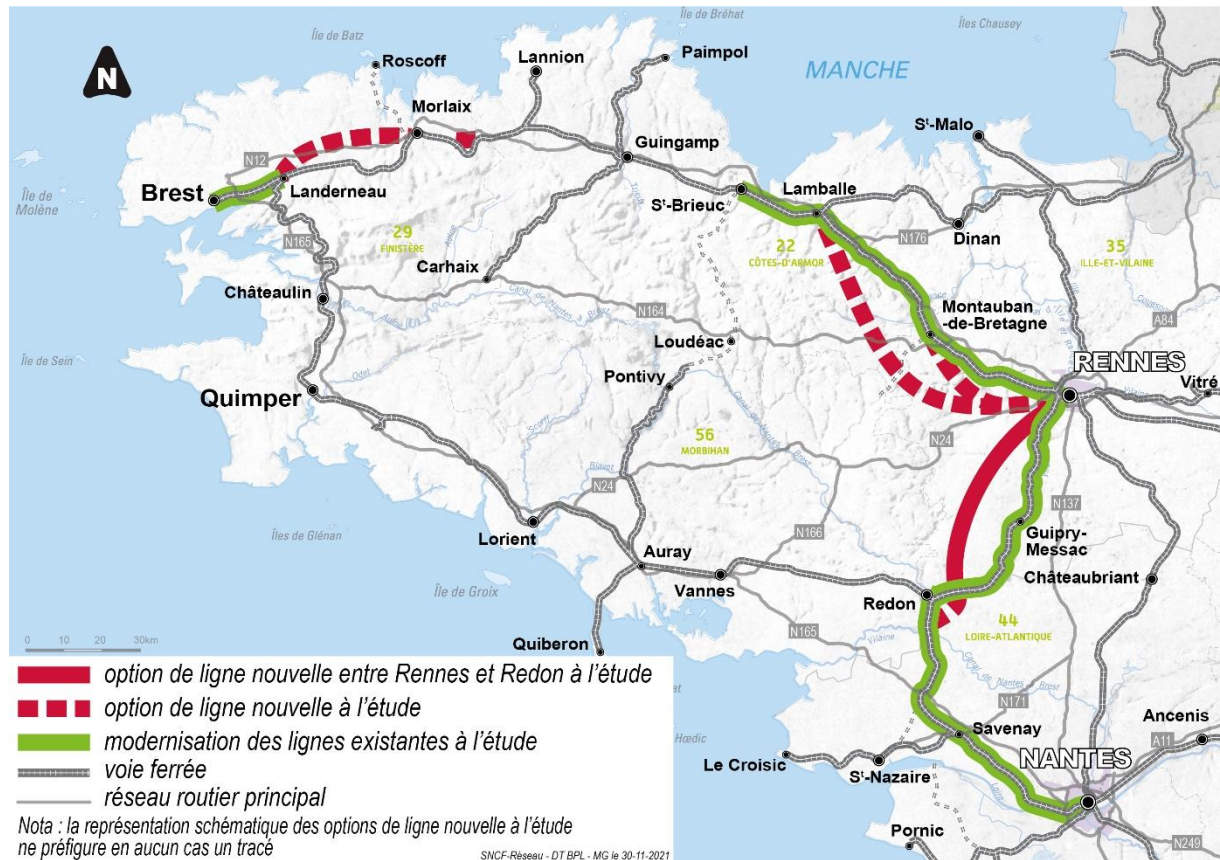
Yves Legrenzi présente les approches techniques à l'étude pour améliorer la performance du réseau ferroviaire dans le cadre de LNOBPL :

- La modernisation des lignes existantes pour améliorer la capacité et la vitesse du réseau. Coût de 2 à 3 millions d'€/km :
  - Rectification du tracé
  - Modernisation de la signalisation



- Création de lignes nouvelles pour faire circuler plus de trains et réduire la durée des trajets. Coût de 25 à 30 millions d'€/km.

Les solutions étudiées sont présentées :



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

En synthèse le grand projet LNOBPL permettrait :

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

## V. TEMPS D'ECHANGES

Un participant demande s'il serait possible de faire des zones de doublement après Rennes.

Yves Legrenzi explique que cette solution fait partie des outils dont disposera SNCF Réseau une fois que toutes les expertises auront été faites. Néanmoins, cette solution n'est pas si simple en raison des contraintes qui existent sur le foncier en milieu périurbain et du fait que les lignes de doublement doivent être suffisamment longues pour permettre le dépassement des trains dans des conditions d'exploitation satisfaisantes. Aujourd'hui aucun tronçon de doublement permettant de résoudre facilement les problématiques de saturation à l'ouest de Rennes n'a été identifié.

Marc Le Fur, député des Côtes d'Armor et conseiller régional de Bretagne, rappelle qu'à la suite de la construction de la LGV BPL, il avait été annoncé, que les trains ne s'arrêteraient plus au Mans et à Laval, il demande si cet engagement est respecté aujourd'hui.

Cédric Levrel explique que les horaires des trains sont programmés trois ans à l'avance. La crise sanitaire a pu avoir un impact puisque les plans de transports ont été adaptés.

Joël Le Jeune, président de la communauté d'agglomération Lannion-Trégor Communauté, demande quels services et améliorations seront développés pour les gares intermédiaires.

Cédric Levrel explique qu'il s'agit de concevoir un schéma directeur sur l'axe Rennes-Brest et de prendre en considération tous les besoins des territoires. Il y a aujourd'hui des études d'exploitation pour regarder quels seraient les horaires de trains adaptés en 2035-2040, à partir de l'évolution de l'offre. Il existe une certaine stabilité sur les Côtes d'Armor : les hypothèses faites par rapport aux études prennent aussi en compte la capacité à maintenir, en performance, des schémas de desserte actuels. Cédric Levrel explique également que le réseau actuel est le fruit de l'histoire et que sa configuration globale limite certaines possibilités de développement.

Joël Le Jeune, président de la communauté d'agglomération Lannion-Trégor Communauté, juge cette précision insuffisante. Il demande que des études soient menées pour l'amélioration de la desserte de cette partie du département. Il attend davantage du projet LNOBPL.

Yves Lemoine, vice-président en charge des mobilités, communauté d'agglomération Lamballe Terre et Mer, explique que l'agglomération Lamballe Terre et Mer va être beaucoup impactée par LNOBPL, notamment en termes de consommations de terres agricoles, eu égard aux dispositions de la loi climat. Il souligne que cela pose différentes problématiques et demande comment LNOBPL sera inclus dans les documents d'urbanisme locaux.

Yves Legrenzi rappelle que les études qui suivront cette phase de dialogue territorial auront pour objet de comparer les différents scénarios étudiés. Des temps d'échanges seront menés avec l'ensemble des acteurs du territoire et notamment la profession agricole afin d'évaluer le rapport coût-bénéfice de chaque scénario.

Les mesures compensatoires ne seront envisagées qu'une fois les scénarios préférentiels analysés.

## VI. CONCLUSION

**Michael Quernez**, vice-président à la Région Bretagne en charge du climat et des mobilités, remercie ses collègues et rappelle que les réflexions d'aujourd'hui sont importantes pour les années à venir. Il relève différentes préoccupations qui touchent au quotidien des territoires. Il rappelle que les conventions menées sur la ligne LGV BPL sont respectés même si des aménagements des circulations des trains ont pu être réalisés pendant la crise sanitaire. Il relève qu'un élément n'a pas été abordé, c'est la problématique du confort de parcours et notamment les sujets de connexion internet et de téléphonie à bord des trains. Au-delà des temps de parcours, du cadencement et du maillage fin du territoire, les questions du confort et de la qualité des services sont aussi attendues par les bretonnes et les bretons.

**André Coent**, vice-président au département des Côtes d'Armor en charge des mobilités, remercie SNCF Réseau pour cette présentation. Il rejoint Monsieur Lejeune et souhaite savoir si la SNCF mène des études sur « le train du futur ». Ce train sans chauffeur pourrait permettre de gagner en termes de fonctionnement et engendrerait moins d'investissement. Il rappelle que le maillage du territoire est tout aussi important que la réduction des temps de parcours.

**Thierry Mosimann**, préfet des Côtes d'Armor, exprime son intérêt quant aux suites de la démarche du dialogue territorial. Il demande à savoir quelles seront les prochaines étapes.

**Christophe Huau**, directeur territorial Bretagne – Pays de la Loire SNCF Réseau, explique que des réflexions ont été engagées sur les trains autonomes. Néanmoins les études sont longues pour permettre l'effectivité de ces trains à basse consommation d'énergie. Il remercie chaque intervenant de sa contribution, et rappelle qu'ils peuvent contacter SNCF Réseau pour toute question ou proposition. En parallèle du dialogue territorial, des études préliminaires ont commencé et permettront de consolider les orientations et les objectifs du projet à l'horizon du prochain comité de pilotage. C'est au cours de ce dernier que seront décidées les prochaines étapes, en suivant un processus progressif de définition du grand projet ferroviaire.

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

**Alain Radureau**, garant de la concertation, conclut la réunion. Il remercie les participants pour leurs approches percutantes et les points d'intérêts soulignés. Il rappelle que LNOBPL est une démarche qui s'inscrit dans la durée. Il explique que l'information des différents administrés résidents sur le territoire du grand projet ferroviaire est indispensable pour faire partager à tous l'actualité de LNOBPL. Les élus ont donc un rôle à jouer également pour faire connaître LNOBPL le plus largement possible et inciter le public à participer aux temps de dialogue.

Pour aller plus loin

[Décision ministérielle de février 2020](#)

[Le film d'animation LNOBPL](#)

[Support de présentation LNOBPL](#)

[L'essentiel](#)

[Le 4 pages](#)