

LIAISONS NOUVELLES
OUEST BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE
GRAND PROJET FERROVIAIRE



DOSSIER D'INFORMATION
OCTOBRE 2016



Contact presse : SNCF Réseau : Véronique Poiron - 06 86 30 37 71 – veronique.poiron@reseau.sncf.fr

SOMMAIRE

Introduction	page 3
1 - Les liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire : un projet en construction	page 4
- 2014 - 2015 : un débat public, des évolutions	page 4
- 2016 - 2017 : la concertation se poursuit	page 5
2 - Le dispositif de concertation déployé	page 7
- Le dispositif d'information et de participation en ligne : www.lnobpl.fr	page 7
- Les ateliers participatifs	page 8
3 - Les suites données à la concertation	page 9
4 - Ce qu'en disent les partenaires	page 10

INTRODUCTION

Le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL) vise à répondre aux besoins de mobilité à l'ouest de Nantes et de Rennes et entre ces deux capitales régionales à l'horizon 2030. Ce projet consiste à rendre plus performants les déplacements en train, de courte, moyenne et longue distance, sur ce territoire dans le prolongement de la modernisation actuelle du réseau.

Le projet de liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire s'inscrit dans la **continuité du dynamisme ferroviaire breton et ligérien**, engagé depuis plusieurs années avec la construction de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne - Pays de la Loire entre Le Mans et Rennes (mise en service en 2017) ainsi que la modernisation du réseau ferré existant : renouvellement des voies, suppression de passages à niveau, relèvements de vitesse et adaptation de la signalisation pour améliorer la performance, aménagement de pôles d'échanges multimodaux (PEM) dans les principales gares, réorganisation des horaires et déploiement du cadencement en 2017.

Un débat public sur ce projet s'est tenu sous l'autorité de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) de septembre 2014 à janvier 2015. Il a permis de conforter l'opportunité du projet, au travers de ses grands objectifs.

Il reste néanmoins à **définir les fonctionnalités précises du projet** (performances du service ferroviaire) et à **dégager un scénario préférentiel d'aménagement du réseau**.

C'est pourquoi SNCF Réseau a décidé la **poursuite du projet ferroviaire de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire** par une **étape complémentaire** qui s'inscrit dans le prolongement du **débat public**.

Cette phase de concertation se tient **d'octobre 2016 à février 2017** afin de recueillir l'avis des usagers des transports, du grand public, des élus des territoires concernés, des associations et des acteurs économiques. Elle associe largement les partenaires du projet.

1 - LES LIAISONS NOUVELLES OUEST BRETAGNE-PAYS DE LA LOIRE : UN PROJET EN CONSTRUCTION

L'objectif du projet est d'une part le **renforcement des mobilités régionales**, en rapprochant Nantes et Rennes et en améliorant le maillage régional, et d'autre part le **développement des mobilités nationales et internationales**, notamment par l'accès au réseau ferroviaire national et européen à grande vitesse et au futur aéroport du Grand Ouest. Par ailleurs, il permettra aussi de dégager sur le réseau des possibilités de circulations supplémentaires pour **favoriser les liaisons entre les villes du territoire**.

Cet ambitieux projet d'amélioration de l'infrastructure ferroviaire est prévu pour répondre aux enjeux du territoire à l'horizon 2030 et au-delà.

Les partenaires du projet sont 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, et SNCF Réseau maître d'ouvrage.

➤ 2014-2015 : le débat public

Du 4 septembre 2014 au 3 janvier 2015, un débat public a été organisé sous l'égide d'une Commission Particulière du Débat Public, nommée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Ce débat public a porté sur l'opportunité du projet et sur les conditions de sa réalisation.

Dans ce cadre, 16 réunions publiques et 6 rencontres voyageurs ont été organisées rassemblant plus de 2 000 participants, 16 000 visiteurs se sont rendus sur le site du débat, 155 questions ont été posées et 101 avis ont été émis, 43 cahiers d'acteurs et 30 contributions ont été rédigés.

Le compte-rendu et le bilan du débat public sont téléchargeables sur : www.debatpublic.fr/projet-liaisons-ferroviaires-bretagne-loire-lnobpl

A l'issue du débat, la Commission Nationale du Débat Public a émis **plusieurs recommandations** dans le cadre de la poursuite du projet :

- Une demande forte d'élargissement du champ de la discussion, d'un projet d'infrastructure à un **projet de service ferroviaire** et à un **projet de territoires** ;
- L'implication de l'ensemble des acteurs des politiques de transport et d'aménagement pour permettre **une réflexion collective**, notamment sur les thèmes de la **mobilité** et de **l'aménagement du territoire**, avec pour priorité **l'amélioration des trains du quotidien** ;
- La **justification des choix techniques** et des hypothèses retenues ou abandonnées, notamment pour la liaison Nantes - Rennes;
- Une attention particulière à la question des **emprises foncières** et des **impacts environnementaux**.

➤ 2016-2017 : la concertation se poursuit

Durant le débat public, plusieurs scénarios d'aménagement ont été présentés. Le débat a permis de valider les objectifs poursuivis par les partenaires sur le projet mais n'a pas permis de dégager un scénario d'aménagement préférentiel.

La concertation et les études se poursuivent donc pour déterminer les fonctionnalités du projet (temps de parcours, fréquences, services attendus, liens avec les autres modes de transport sur les différents axes).

Ainsi, SNCF Réseau a décidé le 21 mai 2015 de poursuivre les études du projet ferroviaire de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire sur la base des 5 objectifs suivants :



Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne.

Brest et Quimper à 3 heures de Paris



Renforcer le réseau 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).

Cette nouvelle phase de concertation se déroule d'octobre 2016 à février 2017.

Cette nouvelle étape de concertation vise, à partir de l'expression des besoins des parties prenantes, à dégager les fonctionnalités du projet et le scénario d'aménagement à retenir pour poursuivre les études de réalisation. Parmi les questions mises en débat, certains axes seront tout particulièrement traités :

- **Une vision globale des déplacements** en liant le transport ferroviaire aux autres modes de transport et en particulier aux transports sur l'ensemble des zones urbaines du territoire ;
- **Une évaluation des besoins des déplacements** dans et entre les régions à l'horizon 2030 en intégrant les évolutions possibles de la population ;
- **Les temps de parcours et les fréquences** optimum pour desservir l'ensemble du territoire concerné compris entre les pôles urbains de Nantes, Rennes, Brest et Quimper ;
- **L'accroissement de la capacité et de la qualité de service** du réseau notamment aux abords des principaux « nœuds ferroviaires » ;
- **Une recherche du meilleur rapport coût-efficacité** des solutions possibles en évaluant leurs impacts sur la dépense publique ;
- **Les scénarios d'aménagement** : il s'agit de préciser les investissements de développement à engager (sur le réseau existant et concernant les tronçons de lignes nouvelles).

Afin d'assurer la qualité du dialogue entre le public et SNCF Réseau, la concertation est placée sous le contrôle d'un **garant neutre et indépendant, Alain Radureau**, désigné par la Commission Nationale du Débat Public.

SNCF Réseau a souhaité préciser les règles de la concertation et ses modalités de mise en œuvre au cours de cette étape complémentaire au débat public au travers d'une **Charte de la concertation**. Celle-ci comporte les engagements pris par SNCF Réseau pour cette phase de concertation et constitue un socle commun et partagé par l'ensemble des acteurs et parties prenantes.

Chaque participant s'engage à la respecter lors de cette phase de concertation. La charte de la concertation a été validée par le garant de la concertation qui s'y réfèrera tout au long de l'étape complémentaire au débat public.

Alain Radureau, garant de la concertation

Architecte DPLG, Alain Radureau a exercé professionnellement jusqu'en 2014 en tant qu'ingénieur de recherche en environnement. Depuis 2009, il a été désigné membre de la commission particulière du débat public (CPDP) en charge de l'organisation du débat public sur le prolongement du grand canal et l'extension des infrastructures portuaires du grand port maritime du Havre, sur le parc éolien en mer de la Baie de Saint Briec et, dernièrement (2014-2015) du projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire (LNOBPL). Il possède une connaissance fine de la concertation, du projet LNOBPL et du territoire de son aire d'étude.

2 - LE DISPOSITIF DE CONCERTATION DÉPLOYÉ

SNCF Réseau et les partenaires du projet ont souhaité déployer un dispositif d'information et de concertation qui permette d'associer un large public.

Pour assurer l'information et la participation de tous, la concertation mise en place repose sur :

- un **dispositif d'information et de participation en ligne** complet et facilement accessible à tous ;
- des **ateliers participatifs** avec différents publics particulièrement intéressés et mobilisés par le projet : citoyens, associations, acteurs économiques, élus, étudiants.

➤ Le dispositif d'information et de participation en ligne : www.lnobpl.fr

Un **site internet dédié** inclura toutes les informations sur le projet (études, synthèses), des infographies pédagogiques, une présentation de la concertation et des divers dispositifs. Il permettra également une mise en ligne régulière des documents sortant de la concertation comme le bilan, les comptes rendus des rencontres, etc. Il sera ainsi le lieu où toute l'information relative à la concertation post-débat public sera capitalisée et rendue accessible à tous.

Le site intègrera également un **module participatif** qui permettra à chacun de s'exprimer sur toutes les thématiques du projet et un **simulateur de scénarios (« serious game »)** qui permettra de construire des scénarios de projets sur la base de l'ensemble des solutions techniques étudiées jusqu'à présent par SNCF Réseau et d'évaluer leurs impacts en matière environnementale, socio-économique et financière.

➤ Les ateliers participatifs

Un dispositif de concertation sous forme d'**ateliers participatifs à Nantes, Rennes, Brest, Saint-Brieuc, Quimper et Vannes** sera déployé auprès de publics ciblés : groupes de citoyens regroupés par entités géographiques, associations environnementales et d'usagers, acteurs économiques, élus des territoires.

L'objectif de ces ateliers sera de travailler par petits groupes sur l'analyse de l'évolution probable des mobilités et en tirer des éléments pour suggérer des scénarios de projets aux conséquences maîtrisées (tant en matière environnementale qu'en matière d'aménagement du territoire). Pour éclairer les réflexions dans ces ateliers, une étude portant sur les habitudes et priorités en matière de déplacements sera menée auprès des habitants (panel citoyens) recrutés en fonction de critères géographiques et sociologiques.

3 - LES SUITES DONNEES A LA CONCERTATION

À l'issue de la concertation, deux documents seront élaborés.

- Le **garant** rédigera un **rapport d'évaluation de la concertation**. Ce rapport, rendu public, est destiné à la CNDP qui l'a missionné et sera annexé au bilan de la concertation.
- **SNCF Réseau** produira un **bilan de la concertation** décrivant le déroulement, les modalités d'information et de participation mises en œuvre. Il synthétisera les différents avis et les propositions ainsi que les réponses apportées sur le projet. Il sera réalisé sur la base des comptes rendus des réunions validés par les parties prenantes et de l'ensemble des contributions émises dans le cadre de la concertation. Le rapport soulignera l'apport du public et des acteurs au projet. Dans la dernière partie du rapport, SNCF Réseau indiquera ce qu'il retient de la concertation et les suites qu'il donne à la concertation.

Les documents seront mis à disposition du public et publiés sur le site internet du projet.

Le bilan de la concertation constituera avec les études préalables au débat public, les études complémentaires au débat public, les études socio-économiques, un **outil d'aide à la décision** pour le **Comité de pilotage du projet LNOBPL**, qui proposera une **solution d'aménagement pour la poursuite du projet LNOBPL**.

Le comité de pilotage associe l'Etat, le deux Régions (Bretagne et Pays-de-la-Loire), les cinq Départements concernés (Côtes d'Armor, Finistère, Ille-et-Vilaine, Morbihan et Loire-Atlantique), les trois Métropoles (Nantes, Rennes et Brest) et SNCF Réseau.

Sur la base de ces différents éléments, l'Etat rendra une **décision ministérielle** sur la suite qu'il souhaite donner au projet. L'horizon de mise en service du projet découlera, entre autres, du scénario d'aménagement qui sera retenu à l'issue de la concertation.



4 - CE QU'EN DISENT LES PARTENAIRES

« La position du Conseil Régional n'a pas changé: après la mise en service de la LGV et l'organisation des dessertes en 2017, Brest et Quimper ne seront toujours pas à 3h de Paris ni à 1h30 de Rennes. Le débat public a révélé qu'après 2017, la pointe Finistérienne sera toujours confrontée à un problème de desserte, d'une part, en termes de temps de trajets pour relier Rennes et, d'autre part, en termes de desserte interne du département du Finistère.

Ainsi, les questions de la desserte du Finistère et celle de la desserte en Finistère sont intimement liées et il devient incontournable d'associer aux dessertes de Brest et de Quimper celle des relations entre ces 2 villes du Finistère. Par ailleurs, en 2017, la relation entre Rennes et Nantes n'aura pas été améliorée, or la remise à niveau de cette desserte devient une urgence exprimée également par les deux métropoles ».

Gérard Lahellec, Vice-président du Conseil régional de Bretagne

« Partagés, concertés, expliqués, les projets doivent faire l'objet du plus large débat possible avec les citoyens, les institutions, les acteurs économiques du territoire et les associations. Le débat public qui s'est achevé début 2015 a été un moment particulièrement important. Cependant, les réunions publiques n'ont pas suffisamment mobilisé. Elles n'ont pas permis d'expliquer. Elles n'ont pas permis de construire ensemble. Elles n'ont pas permis de décider. L'enjeu de cette nouvelle phase, c'est pour moi, toucher les personnes concernées et en particulier les citoyens et les usagers, partager avec les acteurs du territoire, avancer ensemble. C'est donc une phase complémentaire de concertation dont chacun doit se saisir pour faire le choix de l'avenir».

Alain Hunault, Président de la Commission transports, Mobilité et infrastructures, Conseil régional des Pays de la Loire

« En juillet 2017 les Bretons et les Finistériens bénéficieront de la mise en service de la ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire avec un gain de temps important vers Paris et une offre de services renforcée en Bretagne avec le cadencement des TER.

En 2017 auront également lieu les travaux de rénovation et de modernisation de la ligne Brest-Quimper pour lesquels le Conseil départemental du Finistère, la Région Bretagne, Brest Métropole et Quimper Communauté se sont fortement engagés.

Ces investissements, étudiés, préparés et programmés de longue date, sont importants mais ne suffisent pas à atteindre nos objectifs d'accessibilité pour l'Ouest de la Bretagne. C'est pourquoi ils sont poursuivis par l'étude de liaisons nouvelles Ouest Bretagne et Pays de la Loire pour garantir que nos enfants disposeront eux aussi, à l'horizon 2030-2040, d'un service ferroviaire adapté à leurs besoins, qu'il s'agisse d'aller travailler, étudier, au quotidien en Bretagne ou voyager au-delà. Ces études d'amélioration du réseau ferroviaire à l'ouest de Rennes et entre Rennes et Nantes tiennent compte du dynamisme de nos territoires : 25% de population en plus attendue en 2040 dans l'Ouest, le Finistère qui comptera plus d'un million d'habitants. Qu'il s'agisse des trains du quotidien, des trains longue distance, du transport de marchandises, nous devons réfléchir dès aujourd'hui à nos besoins d'ici à 25 ans. Nous invitons donc les Finistériens à se saisir de cette nouvelle phase d'étude et de concertation pour prendre connaissance des projets à l'étude et pour exprimer leurs attentes et leur avis à l'aide du site Internet consacré à ce projet ».

Nathalie Sarrabezolles, Présidente du Conseil départemental du Finistère

« Pour le Département de Loire-Atlantique, les enjeux de la Ligne-Nouvelle-Ouest-Bretagne-Pays-de-Loire (LNOBPL) sont d'abord ceux d'une recherche d'une diminution significative du temps de parcours entre Nantes et Rennes, avec comme autre point essentiel du projet, la desserte du futur aéroport du Grand Ouest. A cela s'ajoute, également, le souhait de l'amélioration des dessertes locales en matière de fréquence, de cadencement et de capacité. Le Département insiste aussi sur l'opportunité que représente LNOBPL pour relancer le fret ferroviaire notamment via le Port de Nantes-Saint-Nazaire. Enfin, les questions de développement durable étant au cœur des politiques mises en œuvre par le Département, la limitation des impacts agricoles et environnementaux devra être au cœur des arbitrages dans le choix des tracés. Cela supposera par exemple la création de réserves foncières maintenant le potentiel agricole et la biodiversité du Département ».

Philippe Grosvalet, Président du Conseil départemental de la Loire-Atlantique

« Placer Brest et Quimper à 3 heures de Paris et arrimer la Bretagne aux grands réseaux d'échanges européens dans les meilleurs délais constitue un enjeu primordial pour l'accessibilité, la compétitivité et le développement durable des territoires de l'ouest breton. Surtout, ce dessein doit prendre en compte la nécessité de traiter paritairement les barreaux nord et sud. Relier Brest et Quimper à Rennes en 1h30, en desserte commerciale, avec 2 arrêts intermédiaires est un impératif d'aménagement du territoire pour l'ensemble de la Bretagne. Avec l'enjeu stratégique de la desserte de Paris, c'est cela qui permettra les dessertes intra régionales rapides, cadencées et pérennes qui constituent le socle de la mobilisation de Brest métropole et de ses partenaires autour d'un scénario bleu aménagé. La nouvelle étape de concertation qui s'ouvre doit donc permettre de consolider ces attentes fortes au service des populations, entreprises et forces vives de l'ouest breton et des Pays de Loire ».

François Cuillandre, Président de Brest métropole

« L'accessibilité constitue un enjeu majeur pour notre territoire, c'est pourquoi le projet LNOBPL est un projet essentiel à la fois pour renforcer :

- l'attractivité économique, en garantissant une amélioration significative de l'accessibilité du Grand Ouest, aujourd'hui encore pénalisé par sa situation excentrée par rapport aux grands axes d'échanges nationaux et européens ;*
- la mobilité du quotidien pour l'ensemble des territoires bretons et ligériens.*

Ce projet de lignes nouvelles permettra également une desserte ferroviaire performante et indispensable au renforcement des synergies entre les Métropoles du Grand Ouest ».

Emmanuel Couet, Président de Rennes Métropole

« Le projet LNOBPL va permettre de soutenir l'attractivité de la Métropole nantaise en renforçant le maillage ferroviaire au sein des agglomérations du Pôle Métropolitain Loire Bretagne. C'est un maillon central d'un système ferroviaire du Grand ouest raccordé au réseau ferroviaire de liaisons rapides nationales et européennes. Sa réalisation rendra, entre autre, le train plus attractif que la voiture entre Nantes et Rennes. Ce projet bénéficiera aussi au transport ferroviaire du quotidien puisqu'il permet de développer l'offre TER sur l'ouest de l'étoile ferroviaire nantaise et faciliter le développement du fret. La poursuite de la concertation est une opportunité pour partager et approfondir ce projet global de mobilité durable ».

Johanna Rolland, Présidente de Nantes Métropole