

Compte-rendu de la réunion de bureau du 2 février 2017

1 – Compte rendu de la réunion de la commission « Mer et littoral » du 30 janvier 2017

Les animateurs de la commission sont : François Arbellot, Yvonne Bouvet et Alain Ollivier. Lors de cette première réunion, les animateurs ont présenté un état des lieux des stratégies maritimes en Europe et en France ainsi que des premiers éléments concernant l'emploi. La commission a élaboré son programme de travail qui prévoit des auditions des principaux acteurs du secteur ainsi que des entretiens individuels avec des chefs d'entreprise. L'objectif est de positionner Brest en pôle majeur de l'économie maritime.

Le compte-rendu de la réunion est à consulter sur le site du Conseil de développement, [ici](#)

2 – Liaisons nouvelles Ouest Bretagne Pays de Loire

Une réunion a eu lieu le 17 janvier en présence de Michel Duvernoy (UFC Que Choisir), Martin Claux (Institut de géoarchitecture), Françoise Lelann (Investir en Finistère) et Guy Jourden (Président du Conseil).

Les participants à cette réunion sont convenus qu'outre l'objectif Brest-Paris en 3h00, ce qui sous-entend un Brest-Rennes en 1h30, il est nécessaire de soutenir fortement l'amélioration de la ligne Brest-Quimper et plus largement Brest-Nantes avec les objectifs de Brest-Quimper en 30 mn et Brest-Nantes en 2h30. C'est une question d'aménagement du territoire. Ils soulignent également que les liens économiques sont plus nombreux entre Brest et Nantes qu'entre Brest et Rennes et seront encore plus importants après l'installation du siège d'IFREMER à Brest et le développement des EMR. Ils préconisent donc un scénario Pointe Bretagne avec un démarrage des travaux par l'Ouest de la Région.

Le problème de l'accessibilité de l'aéroport de Brest est également pointé, notamment du fait de liaisons multimodales peu efficaces gare/Transports en commun/aéroport.

Grâce au simulateur mis en ligne par SNCF Réseau, ils ont convenu qu'un scénario se rapproche de leur objectif (cf. note en annexe).

Il est rappelé aux membres du bureau que chacun peut contribuer à cette concertation sur le site de SNCF Réseau et tester différents scénarios à l'aide du simulateur en ligne. (<http://www.lnobpl.fr/>) jusqu'au 27 février 2017.

3 – Questions diverses

- **Révision du contrat de partenariat à mi-parcours :**

Comme convenu dans le contrat, la Région propose aux Pays de travailler sur une révision des contrats de partenariats à mi-parcours. Dans un premier temps, le Pays de Brest sollicite les membres du Comité unique de Programmation afin de recueillir leurs

observations sur son fonctionnement et les dossiers qui y sont présentés. Une réunion des membres du Conseil de développement siégeant au Comité Unique de Programmation sera organisée en ce sens.

- **Rade de Brest**

Le Parc Naturel Régional d'Armorique a souhaité rencontrer les représentants du Conseil de développement afin de leur exposer leurs intentions sur ce sujet. Ils envisagent l'hypothèse d'engager un «plan de paysage sur le territoire de la Rade de Brest, d'autant que le ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer a lancé [un appel à projet](#) en ce sens. Les représentants du Conseil présents (Guy Jourden et Yves Jullien) ont trouvé l'idée intéressante mais ont rappelé au directeur du PNRA que le Conseil n'avait aucun pouvoir de décision en matière de politiques publiques et qu'il convenait donc au Parc de mobiliser ses élus afin qu'une décision soit prise par les Présidents des communautés du Pays de Brest et de la Métropole.

- **Application des réformes territoriales en ce qui concerne le Conseil de développement**

Lors de la réunion du bureau du Pôle métropolitain du Pays de Brest, les Présidents des communautés, qui ont toutes délibérés pour l'organisation d'un Conseil de développement commune à l'échelle du Pays et de la Métropole, ont accepté les propositions du Conseil en matière d'organisation. Le conseil comportera donc désormais un nouveau collège dénommé « Collège Territorial » qui regroupera l'ensemble des membres désignés par les communautés (entre 12 et 18 par territoire). Le travail du Conseil s'organisera par commissions territoriales dans lesquelles siègeront les membres du collège territorial de la communauté concernée complété par les membres des autres collèges le désirant dans la limite de 25% de l'effectif de la commission.

**Projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de Loire
Consultation complémentaire SNCF Réseau
Note d'information**

Suite à la consultation organisée en 2015 par la commission nationale du débat public, SNCF réseau a décidé d'organiser une concertation complémentaire sur le projet de Lignes Nouvelles Ouest Bretagne Pays de Loire (LNOBPL).

Le dispositif mis en place est le suivant :

INFORMATION ET PARTICIPATION EN LIGNE

Le projet LNOBPL est un projet de territoire qui entend renforcer les axes ferroviaires existants afin de rendre le réseau ferré plus performants et adaptés aux besoins des usagers. Pour cela, un dispositif digital a été mis en place afin :

De prendre connaissance du projet de la manière la plus pédagogique mais aussi la plus documentée possible, sur ce **site entièrement dédié au projet**.

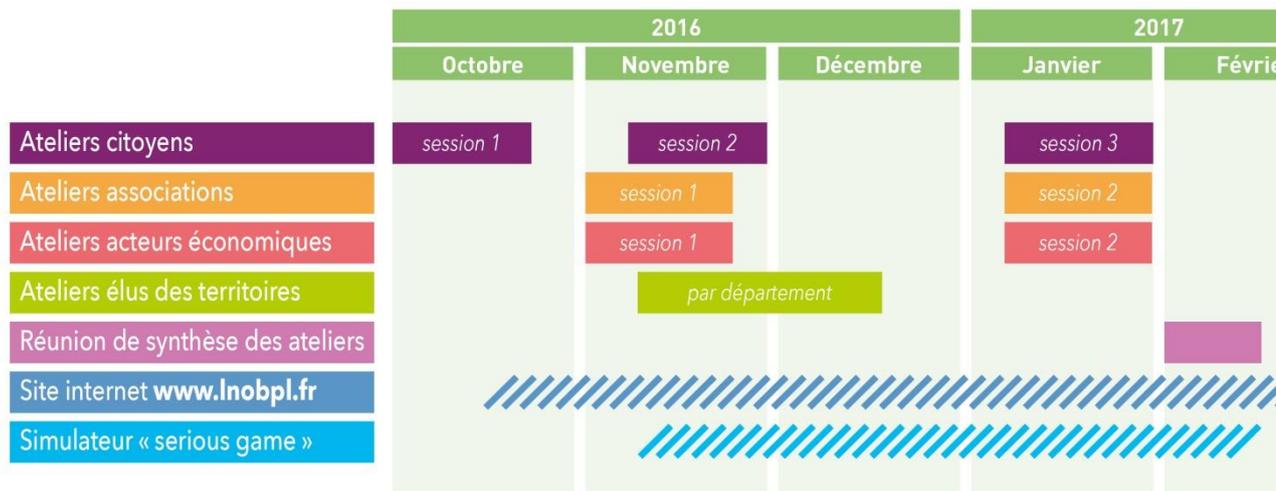
De s'exprimer sur ses besoins de mobilité, sur le projet et les fonctionnalités désirées, sur un **forum participatif** ouvert à tous.

De s'inspirer des solutions techniques proposées pour le projet par SNCF Réseau à partir du **simulateur simplifié de scénarios**.

Le site internet est ouvert depuis le 12 octobre et permettra de prendre connaissance des actualités du projet au-delà de février 2017. Le forum, ouvert depuis octobre également, sera ouvert jusqu'à la fin de la concertation en février 2017. Et le simulateur de scénarios sera disponible à partir de novembre 2016 et jusqu'à la fin de la concertation.

LES ATELIERS PARTICIPATIFS

Ces ateliers participatifs se tiendront d'octobre 2016 à février 2017 en différents points du territoire de projet (englobant les quatre départements bretons ainsi que la Loire-Atlantique). Ce dispositif permettra à SNCF Réseau d'aller à la rencontre des différents publics particulièrement intéressés et mobilisés par le projet : citoyens, associations, acteurs économiques et élus. L'objectif de ces ateliers sera de travailler, longuement par petits groupes, sur l'appropriation des mobilités sur le territoire de projet et des spécificités du transport ferroviaire, puis sur l'analyse des besoins de déplacements et de mobilités afin d'en tirer des éléments pour proposer des fonctionnalités préférentielles pour le projet et d'illustrer ces demandes avec des suggestions scénarios de projets.



Tous les ateliers participatifs sont destinés à contribuer à l'établissement du bilan de la concertation. Celui-ci décrira le déroulement, les modalités d'information et de participation mises en œuvre concrètement. Il synthétisera les différents avis et propositions ainsi que les réponses apportées sur le projet. Il sera notamment réalisé sur la base des comptes rendus des réunions validés par les participants. SNCF Réseau indiquera, dans la dernière partie du rapport, ce qu'il retient de la concertation et les suites qu'il entend lui donner.

Les ateliers citoyens

Les ateliers citoyens ont été répartis sur tout le territoire du projet LNOBPL et en particulier à des points stratégiques sur le polygone des axes à aménager à savoir Nantes et Rennes, Brest, Vannes et Saint Briec. Il existe donc quatre groupe d'une quinzaine de citoyens qui se réuniront à trois reprises sur le temps de la concertation. Ces ateliers permettront à chacun de ces groupes de s'exprimer, en fonction de ses contraintes particulières et de son vécu du territoire, sur la totalité de l'aire du projet au sujet des mobilités et plus précisément du ferroviaire et du projet LNOBPL.

Les participants à ces ateliers de concertation sont des personnes volontaires. Elles ont été sélectionnées aléatoirement et retenues suivant leurs réponses à un questionnaire "filtre" qui a permis d'obtenir des groupes diversifiés pour les ateliers afin d'obtenir une mixité des vécus et expériences en matière de transport et de déplacement.

Les trois ateliers auxquels participeront les citoyens du territoire s'articuleront selon les objectifs suivants :

- Atelier 1 - Appropriation par les citoyens des différents éléments du projet : sa nature, ses différentes caractéristiques (spécificités des territoires ligériens et bretons, spécificités des mobilités, spécificités du transport ferroviaire, etc.) ainsi que les éléments de la concertation.
- Atelier 2 - Echanges, dialogue et débats pour parvenir des expressions approfondies sur les besoins de déplacements des citoyens. Cette expression de besoin permettra, dans un second temps, de définir les préférences des participants et établir des fonctionnalités précises du projet.

- Atelier 3 - Emulation des réflexions par l'utilisation de l'outil "simulateur simplifié de scénarios" qui conduira à proposer différents scénarios illustrant les fonctionnalités définies par les citoyens à l'atelier 2.

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 citoyen) recrutés en fonction de critères géographiques et sociologiques. Vous pouvez vous aussi participer à ce panel en cliquant sur le bouton ci-dessous.

Les ateliers associatifs

De manière similaire aux ateliers citoyens, les ateliers associatifs se répartiront sur tout le territoire du projet : à Nantes, Brest et Rennes. Ils seront composés d'associations environnementales, de consommateurs, d'usagers et de la profession agricole. Chaque atelier sera réuni lors de deux sessions fin 2016 et début 2017. Ils seront l'occasion d'évoquer les constats relevés par les divers acteurs du territoire pour en apprécier leur diversité, leur imbrication et leur complexité afin de poursuivre les échanges approfondis sur le projet.

Les ateliers auxquels participeront ces acteurs sont définis en deux temps :

- Atelier 1 - Expression des associations sur le projet et partage d'informations sur le ferroviaire et ses spécificités.
- Atelier 2 - Echanges sur les besoins en matière de mobilité sur le territoire à partir de constats évoqués dans l'atelier 1.

Les ateliers avec les acteurs économiques

Les ateliers avec les acteurs économiques suivent la même logique que les ateliers précédents. Ils seront répartis de la même manière que les acteurs associatifs dans les trois métropoles : Brest, Rennes et Nantes et se réuniront deux fois sur le temps de la concertation. Ils seront l'occasion de se faire rencontrer les syndicats patronaux, les syndicats de salariés, les chambres de commerce et d'industries régionales et locales ainsi que divers associations de développement économique. Les acteurs réunis pourront exprimer leur position sur les mobilités dans les territoires de projet et les améliorations qui leur paraissent nécessaires.

Les deux temps de réunion de ces acteurs sont les suivants :

- Atelier 1 - Expression des acteurs économiques sur le projet et partage d'informations sur le ferroviaire et ses spécificités.
- Atelier 2 - Echanges sur les besoins en matière de mobilité sur le territoire à partir de constats évoqués dans l'atelier 1.

Les rencontres avec les usagers du train

Les usagers actuels du train sont les plus directement intéressés par les changements et améliorations proposées pour le projet LNOBPL. SNCF Réseau a donc décidé d'aller à leur rencontre dans les différentes gares du territoire. Ces rencontres permettront aux usagers de prendre connaissance du projet et de rester informé sur ses évolutions via leur inscription à la newsletter du projet. Les usagers du train seront invités à se mobiliser sur le projet et à exprimer leurs besoins de mobilité notamment via les outils de participation en ligne qui leur seront présentés et proposés à cette occasion.

Les rencontres avec les jeunes du territoire

Le débat public sur le projet LNOBPL de 2014-2015 avait pris le parti d'aller interroger les jeunes du territoire sur le projet car ce seront les usagers de demain des améliorations permises par LNOBPL à horizon 2030. SNCF Réseau entend prolonger cette initiative lors de l'étape complémentaire au débat public. Ainsi diverses formations du territoire ont été mobilisées à cette occasion issues de l'Ecole de Design de Nantes, l'Institut de Géoarchitecture de Brest et l'Institut d'Etudes Politiques. Ces groupes d'étudiants sont mobilisés afin de constituer des modalités de concertation permettant d'informer les jeunes différemment sur le projet et de leur proposer de s'exprimer sur celui-ci.

LES REFLEXIONS DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT

Le conseil de développement a été invité à participer aux ateliers avec les acteurs économiques, Yvette Duval, Guy Jourden et Maryse Larpent y ont participé. Afin d'élaborer une position commune du Conseil une réunion a été organisée le 17 janvier 2017 sur ce sujet en présence de Martin Claux (Institut de géoarchitecture), Michel Duvernoy (UFC Que Choisir), Guy Jourden (Président du Conseil), Françoise Le Lann (Investir en Finistère), Jean-Yves Piriou (Eau et rivières de Bretagne), et Maryse Larpent (chargée de mission du Conseil de développement). Les participants à cette réunion sont convenus qu'outre l'objectif Brest-Paris en 3h00, il est nécessaire de soutenir fortement l'amélioration de la ligne Brest-Quimper et plus largement Brest-Nantes.

Ils remarquent néanmoins que le simulateur en ligne provoque une alerte dès que l'on ne prend pas en compte la desserte de l'aéroport du grand-ouest, ce qui n'est pas le cas lorsque l'on n'intervient pas sur l'amélioration de la ligne Brest-Quimper-Lorient-Nantes. Ceci pose question...

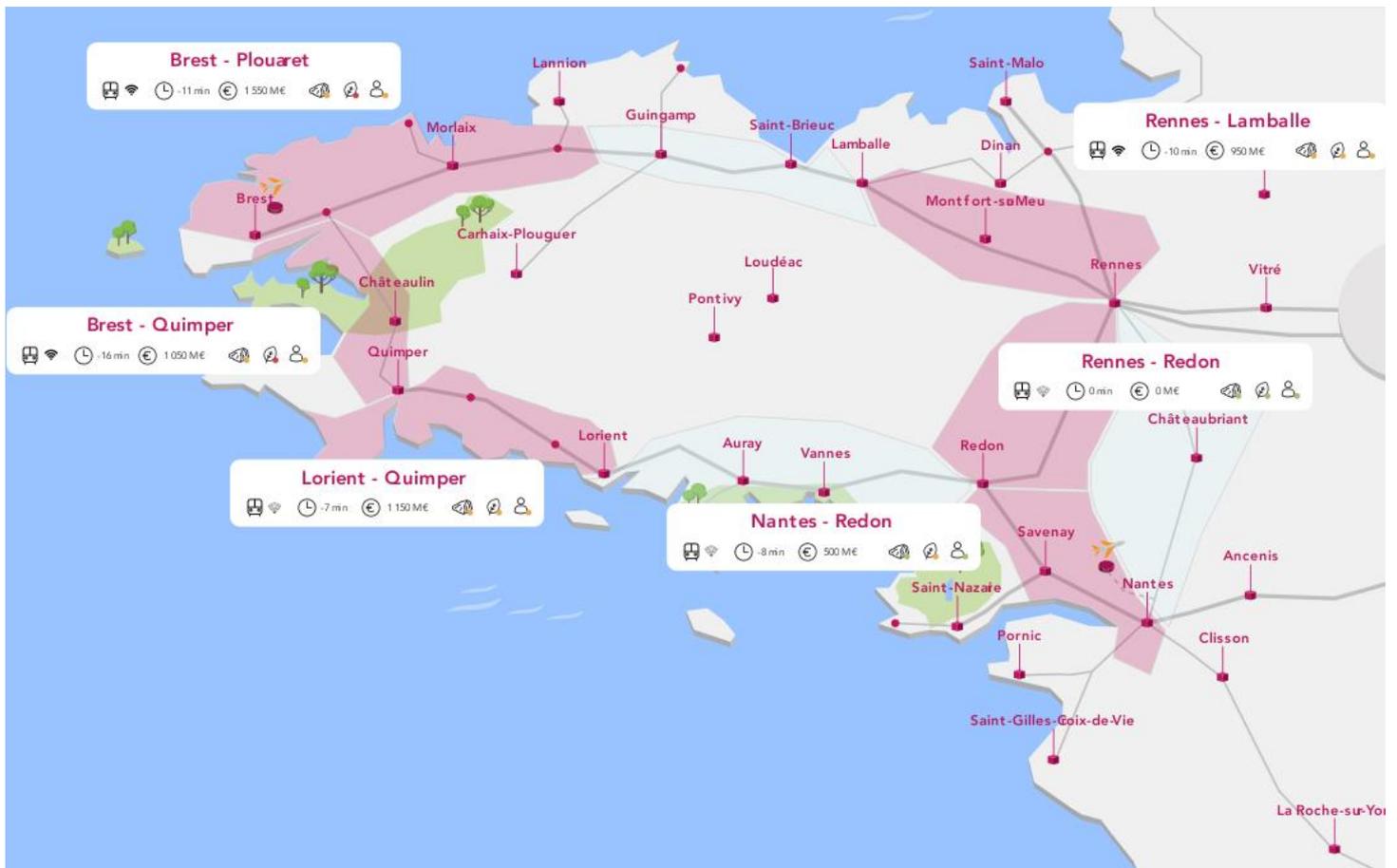
Grâce au simulateur mis en ligne par SNCF Réseau, ils ont convenu qu'un scénario se rapproche de leur objectif qui est de mettre Brest à 2h30 de Nantes et 30 mn de Quimper.

Ce scénario est le suivant :

Scénario n°3 du Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest, scénario préférentiel.

Amélioration de la liaison Brest-Rennes (objectif Brest-Rennes 1h30) et Brest-Quimper-Lorient-Nantes en 2h30 avec un gain de 16 minutes sur Brest-Quimper, de 23 minutes sur Brest-Lorient et de 31 minutes sur Brest-Nantes. Ce scénario intéresse aussi Saint-Nazaire.

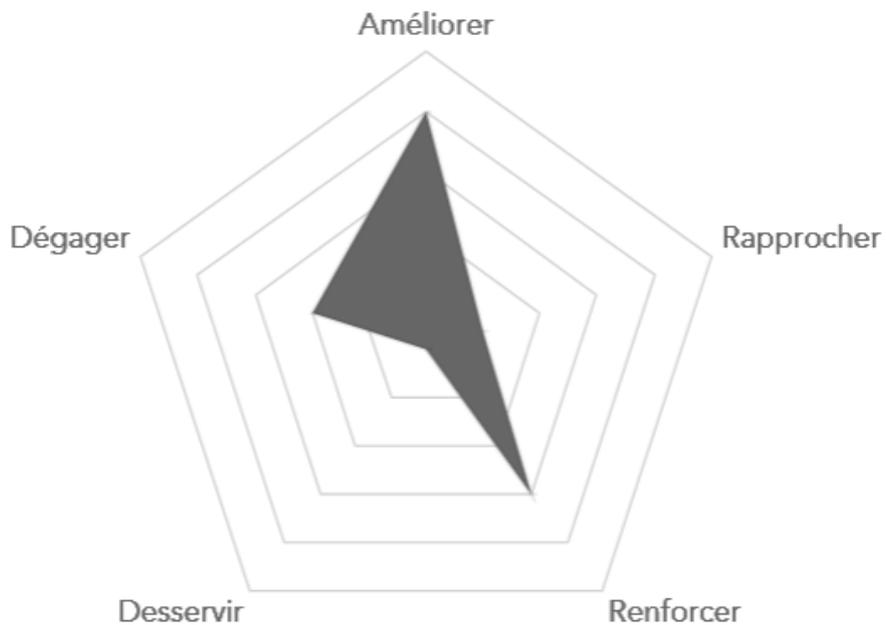
Ce projet de 5300 M€ permet de répondre à l'ensemble des critères de LNOBPL en restant dans l'enveloppe du débat public avec un gain de 16 minutes sur Brest Quimper, 21 minutes sur Brest Rennes avec une ligne nouvelle Landerneau Morlaix et Lamballe Rennes, 7 minutes sur Quimper Rennes, 15 minutes sur Quimper Nantes et sur Rennes Redon... et 8 minutes sur Rennes Nantes.



ZOOM SUR LES AXES D'AMÉNAGEMENT

	Capacité du réseau	€ Coût	🕒 Gain de temps	Impact environnemental
Brest-Quimper		1 050 M€	-16 min	
Nantes-Quimper		1 650 M€	-15 min	
Rennes-Brest		2 500 M€	-21 min	
Rennes-Nantes		500 M€	-8 min	
Rennes-Quimper		1 150 M€	-7 min	

FOCUS SUR L'ENSEMBLE DE VOTRE SCÉNARIO



Votre scénario répond partiellement à tous les objectifs de LNOBPL.

Votre scénario répond à certains des objectifs de LNOBPL mais paraît pouvoir être amélioré en ce qui concerne :



L'objectif de **Rapprochement des capitales régionales Nantes et Rennes** Par une desserte rapide et cadencée.



L'objectif de **Desserte du futur aéroport du Grand Ouest** pour toute son aire de chalandise.



L'objectif de **Dégagement des possibilités d'évolution à long terme du réseau** En augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret).

COÛT : 5 200 M€

Votre scénario présente un coût d'un ordre de grandeur comparable à ceux des scénarios présentés au débat public.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL



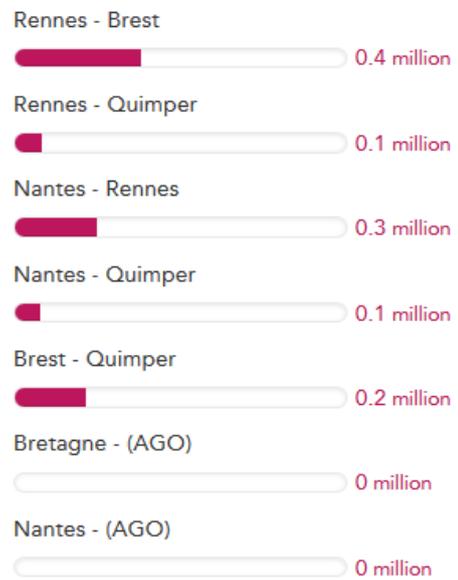
INTÉRÊT SOCIO ÉCONOMIQUE

valeur actuelle nette par euro investi



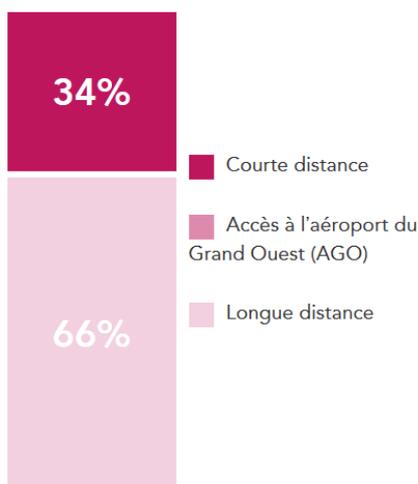
GAIN DE VOYAGEURS

+ 1.1 million de voyageurs par an

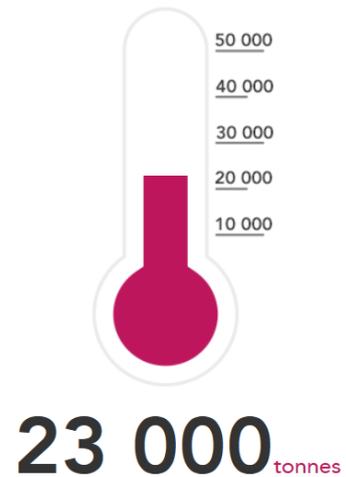


Nombre de voyageurs par axe
(en million(s) de voyageurs par an)

AVANTAGES PAR ACTIVITÉ



ÉMISSIONS DE CO2 ÉVITÉES



LE FORUM

Lire les contributions et contribuer [ici](#)

Quelques exemples :

« Bonjour,

Au nom de la CLCV du Finistère, je formule les demandes suivantes :

- 1- Assurer pour 2030 des liaisons plus rapides entre Brest et Paris d'une part, Quimper et Paris d'autre part, avec pour objectif un temps de trajet de 3 h.
- 2- Assurer pour 2020 une liaison plus rapide entre Brest et Quimper, avec pour objectif un temps de trajet de 45 mn.
- 3- Assurer des liaisons plus rapides :
 - entre Quimper et Nantes d'une part, Quimper et Rennes d'autre part, par un aménagement de ligne entre Quimper et Lorient ;
 - entre Redon et Nantes, sans créer de voie nouvelle passant par l'hypothétique aéroport Notre-Dame des Landes.
- 4- Maintenir ou rétablir les liaisons entre les villes du territoire (exemples : Quimper-Guingamp, Brest-Lannion, Morlaix-Roscoff).

Cordialement,

Claude Martel,

coprésident CLCV du Finistère »

[TGV ou Omnibus ?](#)

le 21/01/2017 Par Niak

« Encore des réflexions stériles.... Le principe de base du TGV, pour qu'il soit rentable, est de relier très rapidement les grandes villes entre elles et la capitale. Ceci passe par l'utilisation de ligne à grande vitesse spécifique. Le TGV sera alors concurrentiel avec le transport aérien. Aujourd'hui on essaie de tricher et d'améliorer le réseau existant et faire rouler le TGV à des vitesses "basses" (- de 300km/h) et chaque commune impactée par la traversée revendique un arrêt. On obtient donc un train rapide hors de coût, peu concurrentiel et peu performant. Lorsque monsieur X prend l'avion sur un parcours national, il parcourt quelques kilomètres pour son rendre dans un aéroport. Il a alors accès à un avion qui va effectuer un vol à destination d'un autre aéroport à une vitesse vraie 500 à 600 km/h peut-être même moins et les prix sont très élevés et le confort très limité.

La voiture est l'autre concurrent du train, elle offre plus de souplesse, mais reste moins rapide, plus risquée (accidents radars embouteillages pollution etc.) et surtout beaucoup plus chère (prix des carburants, péages, amendes, écologie).

Le TGV met Marseille à 3h10/3h15 de Paris, sans formalités complexes d'embarquement à un prix raisonnable. Il faut faire la même chose à l'ouest Nantes-Paris à 1h45 et Brest - Paris à 2h30. Les solutions entre les deux mènent à rien, et à terme condamneront le TGV. »