



**PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Avenant au CPER 2021/2027 de la région Bretagne en matière de Mobilités pour la période 2023-2027

Bilan de la consultation du public

Déroulé de la concertation

Conformément aux textes réglementaires, la consultation du public a été annoncée, au moins quinze jours avant son démarrage par un avis :

- publié dans toutes les éditions de Ouest France et du Télégramme
- affiché dans le hall d'accueil de la Préfecture de région Bretagne et du Conseil Régionale de Bretagne

Les documents de consultation étaient consultables :

- sur le site de la préfecture de région :
<https://www.prefectures-regions.gouv.fr/bretagne/Actualites/Consultation-Avenant-CPER-Mobilites-2023-20272>
- sur le site de la Région Bretagne : <https://www.bretagne.bzh/actualites/participez-a-la-consultation-publique-sur-les-mobilites-en-bretagne/>
- sur la plateforme participative de la Région Bretagne :
<https://atelier.bretagne.bzh/project/avenant-au-cper-2021-2027-mobilite/presentation/presentation-de-la-consultation>

En cours de consultation, certains documents n'étaient plus consultables sur le site de la préfecture, ce qui n'entache pas la consultation, car chaque site renvoyait vers les autres sites où les documents ont été constamment accessibles.

Les participants étaient invités à transmettre leur avis :

- via la plateforme participative <https://atelier.bretagne.bzh/>
- ou à l'adresse mél suivante : concertation-mobilites-cper@bretagne.gouv.fr

La consultation s'est déroulée du 23 février au 23 mars 2024. Quelques avis parvenus juste avant ou juste après sur la boîte mél ont néanmoins été pris en compte.

Bilan de la concertation

Le nombre final de contributions (en tenant compte de certains doublons) est de 179 :

- 159 par la plateforme participative
- 20 par courriel

Des commentaires de soutien aux contributions ont aussi été publiés sur la plateforme participative, qui permet cette fonctionnalité. Ils ne sont pas comptabilisés ici. Ils concernent en particulier la ligne ferroviaire Brest-Quimper.

Ces **179** contributions :

- proviennent essentiellement de particuliers
- mais aussi de 19 acteurs institutionnels ou associatifs organisés (9 élus ou collectivités du secteur des Vallons de Vilaine, la communauté de communes Couesnon Marches de Bretagne, CGT Bretagne, la section PCF Crozon-Chateaulin, l'Association Ferroviaire Bretagne Nord (AFBN), Urgence Climatique Armor, le collectif des usagers TER Bretagne Sud, l'Association de Promotion de la ligne Morlaix Roscoff (APMR), la coordination ferroviaire bretonne (COFERBZH), l'association citoyenne Chateaubriant-Rennes en train (ACCRET), le collectif Oui au train de nuit)
- pour moitié concernent un projet hors champ du CPER (Rocade Sud de Saint-Brieuc) : la consultation sur le CPER a été saisie comme une occasion pour les partisans et opposants de ce projet de s'exprimer. Etat et Région transmettront les dépositions correspondantes au Département des Côtes d'Armor, maître d'ouvrage
- portent pour le reste quasi-exclusivement sur les projets ferroviaires, les projets routiers autres que la rocade sud de Saint-Brieuc sont quasi-totalement absents des expressions

Les sujets les plus fréquemment abordés sont, par ordre d'importance :

- **88** contributions concernant le **projet de rocade sud de Saint-Brieuc**. Elles expriment des options partagées : 57 sont pour le retour au projet initial, 23 contre tout projet de rocade, 8 pour le projet alternatif du conseil départemental. Dans les avis contre le projet, certains contiennent des contre-propositions : développement des modes alternatifs à la route, gratuité des bus, élaborer un schéma directeur d'agglomération et de gestion de trafic... Dans les partisans du projet initial, une faible minorité dresse un lien avec le CPER en souhaitant un soutien financier de l'État et/ou de la Région pour permettre la réalisation du projet

→ *Prise en compte par le CPER Mobilités 2023-2027 :*

Le projet de rocade sud de Saint-Brieuc se situe hors du champ du CPER Mobilités, qui n'a pas vocation à intégrer les investissements routiers en dehors du réseau routier national. Pour répondre aux attentes en matière de mobilités de l'agglomération briochine, la ligne « études de mobilités » du CPER intègre néanmoins le principe de mener une réflexion multimodale sur l'aire urbaine de Saint-Brieuc, pour articuler au mieux les différents réseaux et identifier les solutions nouvelles les plus adaptées.

- **21 contributions** concernent des **demandes d'améliorations des services Breizhgo** opérés par la Région Bretagne et sont de nature très diverses, générales ou plus particulières : des demandes de renforcement de l'offre TER (entre Brest et Morlaix, sur Plouaret-Brest, sur Quimper-Lorient, Quimper-Nantes, entre Saint-Malo et Dinan, entre Lamballe et Rennes) pour la gare du Relecq), des attentes sur la politique d'arrêts (plus d'arrêts le WE dans les petites gares ou entre Vitré et Laval, rouvrir des petits arrêts entre Quimper et Lorient) ou de l'offre car (plus de cars pour le Cap Sizun ou le secteur Faou Daoulas), plusieurs contributions concernant les possibilités d'emport du vélo, des demandes d'amélioration de l'articulation des offres (amélioration des correspondances train/car, meilleure coordination entre offres de transports de Quimper Communauté et de la Région), des demandes concernant la tarification (permettre un abonnement train + car, prix TER trop élevé), et quelques demandes diverses (plus de personnel compétent dans les gares, améliorer les liaisons nord sud en train, trop d'attente à Savenay pour la liaison Vannes St-Nazaire)

→ *Prise en compte par le CPER Mobilités 2023-2027 :*

Le projet de CPER ne traite pas directement des questions d'organisation du service, mais toutes les actions portées visent évidemment avant tout à permettre l'amélioration de celui-ci, en particulier par le renforcement des fréquences. Les projets de modernisation du réseau (SERM, LNOBPL...) intégrés dans le CPER répondent à la plupart des besoins exprimés en ce sens.

Pour le reste, la Région assure une écoute et un dialogue avec les élus et usagers au travers du comité régional des partenaires du transport public mis en place en août 2023 ou les comités de lignes sectoriels se réunissant régulièrement, pour adapter au fil de l'eau son offre TER et car au plus près des besoins.

- **14 contributions** portent sur la ligne **Morlaix Roscoff**, en faveur de sa réouverture. Parmi elles, une seule met en avant un usage pour le fret.

→ *Prise en compte par le CPER Mobilités 2023-2027 :*

La ligne « Etudes de Mobilités » du projet de CPER mentionne explicitement la ligne Morlaix-Roscoff. Une provision est intégrée pour poursuivre les études, sur la base des conclusions de l'étude en cours début 2024 et portant sur l'exploration des différentes solutions d'avenir envisageables. La réalité des délais de conduite du projet ne permet pas par ailleurs d'envisager un démarrage d'éventuels travaux, quels qu'ils soient, avant fin 2027.

- **13 contributions** portent sur le projet **LNOBPL**, toutes en opposition aux hypothèses de sections de lignes nouvelles dont 9 collectivités ou élus du secteur des Vallons de Vilaine, qui rappellent leur motion commune à ce sujet

→ *Prise en compte par le CPER Mobilités 2023-2027 :*

Le grand projet LNOBPL a donné lieu à plusieurs phases de consultation du public : débat public en 2014, concertation complémentaire en 2016, dialogue territorial en 2021/2022. Les cofinanceurs du projet ont arrêté sur cette base en 2023 une stratégie de réalisation phasée, priorisant la modernisation du réseau existant (le traitement des nœuds ferroviaires de Rennes et Nantes, la modernisation des axes Rennes-Brest et Rennes-Nantes notamment par le déploiement de la signalisation ERTMS) tout en envisageant la réalisation de sections de lignes nouvelles sur les secteurs les plus circulés aux abords de Rennes.

Les CPER Mobilités 2023-2027 des régions Bretagne et Pays-de-la-Loire traduisent ces orientations en inscrivant près de 38 M€ de crédits d'études, dont 26 M€ en Bretagne. Une moitié de ce montant est consacrée à une première phase d'études préliminaires des lignes nouvelles : même si leur réalisation est envisagée dans un second temps, les délais de réalisation de telles infrastructures et la nécessité de pouvoir le cas échéant préserver les emprises foncières nécessaires plaident pour engager des études dès à présent. Celles-ci permettront de mieux apprécier leur faisabilité et les enjeux fonciers et environnementaux auxquels elles seraient associées.

- **12 prises de position assez générales** (sans ciblage de projets particuliers) en faveur des mobilités alternatives à la voiture (une partie s'opposant aux grands projets ferroviaires nouveaux)

→ *Prise en compte par le CPER Mobilités 2023-2027 :*

Le CPER Mobilités 2023-2027 marque, comme au niveau national, une inflexion des priorités de l'État, avec une nette baisse des crédits alloués au volet routier et une priorité donnée en particulier au mode ferroviaire et aux enjeux d'intermodalité (SERM, PEM...). Il introduit pour la première fois dans un CPER des crédits en faveur du vélo. Le CPER n'est cependant pas exclusif des actions menées par l'État et la Région en faveur des modes alternatifs au vélo : soutien aux transports en commun par des appels à projets de l'État ou le FEDER, plan régional vélo, appels à projets du fonds mobilités actives de l'État pour le vélo etc

Cf réponse précédente concernant le grand projet LNOBPL et sa composante lignes nouvelles.

- **8 contributions** concernant le développement de la **ligne ferroviaire Brest-Quimper**, dont beaucoup réclament un nouvel arrêt à Hanvec, avec aussi des propositions sur les horaires, le déploiement de l'ERTMS, la mobilisation d'un train à hydrogène, les enjeux de complémentarité avec l'offre car.

→ Prise en compte par le CPER Mobilités 2023-2027 :

Le projet de CPER intègre bien une ligne d'études, dotée de 2 M€, pour mener des études sur les opportunités de développement de la ligne. Le montant alloué permettra de conduire une réflexion générale de mobilités sur l'axe Brest-Quimper, multimodale, pour mesurer les besoins et solutions envisageables pour répondre aux besoins de mobilités, et d'engager la suite des études sur des aménagements prioritaires qui seraient identifiés. Toutes les pistes esquissées dans les contributions seront examinées (sauf vraisemblablement le déploiement de l'ERTMS qui ne relève à moyen/long terme que du réseau structurant). La réalité des délais de conduite du projet ne permet pas par ailleurs d'envisager un démarrage d'éventuels travaux, quels qu'ils soient, avant fin 2027.

- 4 contributions balayant les projets du CPER de manière marginale
 - 1 de la COFERBZH estimant que trop de crédits sont fléchés vers la route et les lignes nouvelles de LNOBPL au détriment des déplacements du quotidien et du fret, en faveur du retour d'un axe nord sud St-Brieuc Loudéac Pontivy et du développement de l'axe Quimper Brest
 - 1 du collectif TER Bretagne Sud plaidant pour la remise en état de l'axe ferré Rosporden-Concarneau, de disposer de plus de détails sur le fret, et le développement des intercités et trains de nuit
 - 1 de la CGT Bretagne mettant en avant de nombreux enjeux : le développement du fret notamment dans les ports, la connexion à la Normandie par l'axe ferroviaire Dol-Avranches, l'axe nord-sud Saint Brieuc Pontivy, Brest-Quimper, Rennes-Nantes, et la nécessité de disposer d'un cadre de gouvernance et de concertation adapté.
 - 1 d'un particulier : contre rocade saint brieuc, en faveur d'un axe auray st-brieuc et du fret dans le port du Légué, pointant trop de crédits sur gare de Rennes,

→ Prise en compte par le CPER Mobilités 2023-2027 :

Cf les réponses apportées ci-dessus et ci-dessous concernant les différents projets.

- **3 contributions** sur le sujet du **vélo**, en faveur évidemment du développement vélo dont une contribution proposant de transformer en voies cyclables les lignes ferroviaires fermées.

→ Prise en compte par le CPER Mobilités 2023-2027 :

Pour la première fois, le CPER intègre une ligne de financement en faveur du vélo, plutôt ciblée sur les véloroutes en complément des actions d'ores et déjà soutenues financièrement hors du CPER en faveur des pistes cyclables du quotidien. Elle vise à accompagner des projets dont la conception et la mise en œuvre relèvent exclusivement de

la responsabilité des collectivités locales, dont certaines envisagent effectivement la transformation d'anciennes voies ferrées.

- **3 contributions** au sujet de la ligne ferroviaire Saint-Brieuc – Loudéac - Pontivy en faveur de la réouverture de la ligne

→ Prise en compte par le CPER Mobilités 2023-2027 :

Le mandat de négociation du CPER ne rend pas éligible à la contractualisation les projets de réouverture des lignes ferroviaires secondaires, dites de desserte fine du territoire. Les priorités sur le réseau existant pour son maintien en état et sa modernisation sont en effet déjà bien nombreuses. L'État et la Région restent néanmoins disposés à accompagner les réflexions des collectivités sur les mobilités pouvant intégrer la question de l'usage de lignes ferroviaires aujourd'hui fermées. Une ligne de financement d'« autres études ferroviaires » a été inscrite au CPER et pourra, le cas échéant, être mobilisées suivant l'opportunité des projets.

- **3 contributions** en faveur du fret ferroviaire (plus une contribution mentionnant l'accès à al ZI des Châtelets à Saint-Brieuc dans un dans un avis sur rocade briochine)

→ Prise en compte par le CPER Mobilités 2023-2027 :

Le projet de CPER fait du fret une priorité : mobilisant moins de 1 M€ de crédits sur le CPER 2015-2022, il représente plus de 60 M€ dans le futur CPER. Etat, Région et SNCF-Réseau ont établi une stratégie régionale de reconquête du fret, qui se traduira par des investissements dans la durée, pour maintenir le patrimoine ferré existant, développer les équipements et organiser les conditions du rebond de l'usage du fret ferroviaire par les acteurs économiques.

- **2 contributions** concernant la ligne **Rennes-Chateaubriant** (demandant un relèvement de vitesse et la mise en place de liaisons directes vers Nantes)

→ Prise en compte par le CPER Mobilités 2023-2027 :

La modernisation de la ligne est intégrée au projet de CPER, avec des études pour définir le projet (offre de service visée et investissements correspondants) et des travaux pour permettre le relèvement de vitesse d'ici fin 2027. Des investissements très conséquents au titre de la désaturation de la gare de Rennes contribuent également à cette modernisation, car en constituant des préalables indispensables : la création du 6ème quai et la refonte du poste 2.

- **1 contribution** de la communauté de communes Couesnon Marches de Bretagne en faveur de la création d'un **barreau ferroviaire Combourg/Bazouges-la-Pérouse/Val-Couesnon/Maen Roch**

→ *Prise en compte par le CPER Mobilités 2023-2027 :*

Le mandat de négociation du CPER ne rend pas éligible à la contractualisation les projets de réouverture et encore moins de création de lignes ferroviaires secondaires, dites de desserte fine du territoire. Les priorités sur le réseau existant pour son maintien en état et sa modernisation sont en effet déjà bien nombreuses. L'État et la Région restent néanmoins disposés à accompagner les réflexions des collectivités sur les mobilités par la mobilisation d'ingénierie d'accompagnement et/ou au travers de financements hors CPER en particulier.

- **1 contribution** sur la ligne ferroviaire **Auray Quiberon**, s'exprimant contre le projet (vu comme uniquement pour les touristes et vulnérable à la submersion marine)

→ *Prise en compte par le CPER Mobilités 2023-2027 :*

La remise en état de la ligne Auray-Quiberon est une priorité du projet de CPER. Une large réflexion de mobilités associant les parties prenantes a conclu à sa nécessité pour le territoire. Le CPER 23-27 consacre des moyens à la sauvegarde de l'existant, sans exclure par la suite une modernisation pour développer l'offre. La question de l'adaptation du projet au changement climatique fait partie intégrante des études menées.

- **1 contribution** concernant la **desserte de Belle-Ile** (coût stationnement trop élevé + proposition de transport hippomobile sur l'île)

→ *Prise en compte par le CPER Mobilités 2023-2027 :*

Actions relevant des collectivités locales et hors du champ du CPER .

- **1 contribution** concernant le développement du **train de nuit**

→ *Prise en compte par le CPER Mobilités 2023-2027 :*

La question du développement de ce service sort du champ du CPER. L'État dispose d'une stratégie nationale de développement du train de nuit. L'ensemble des investissements envisagés en Bretagne, concourant au développement de la capacité du réseau, ne peuvent qu'être favorables à la mise en place de nouvelles offres.

- **1 contribution** concernant le subventionnement des **commerces ambulants et des offres de taxi**

→ *Prise en compte par le CPER Mobilités 2023-2027 :*

- **1 contribution** s'opposant à la multiplication des **antennes relais le long des voies**

→ *Prise en compte par le CPER Mobilités 2023-2027 :*

Actions hors du champ du CPER. La fourniture d'un accès au réseau mobile à l'intérieur des trains est une demande forte des usagers, reliée aux évolutions en particulier du monde de travail. Les opérateurs de téléphonie mobile sont astreints par l'Etat à différentes obligations de couverture intégrale du réseau ferré à terme. Le régulateur comme les opérateurs sont soucieux d'une mutualisation maximale de leurs équipements. Ceux-ci devraient néanmoins continuer de se développer, bénéficiant au passage aux territoires avoisinants.

- **1 contribution** en faveur de la **virgule de Savenay**

→ *Prise en compte par le CPER Mobilités 2023-2027 :*

La poursuite des études de faisabilité de la virgule de Savenay est intégrée dans le programme d'études du grand projet LNOBPL inscrit au projet de CPER.

- **1 contribution** proposant de développer des **transversales ferroviaires**, Quimper/Carhaix, St-Brieuc Auray Pontivy, Rennes-Brest par le centre Bretagne

→ *Prise en compte par le CPER Mobilités 2023-2027 :*

Cf les réponses précédentes sur des propositions similaires.

Conclusion

Les contributions reçues :

- soient sortent du périmètre du CPER (rocade sud de Saint-Brieuc)
- pour la plupart, confortent les orientations prises dans le projet de CPER, en mettant en avant des attentes fortes des citoyens concernant en particulier le développement de l'infrastructure et des services ferroviaires
- pour une partie, relèvent des questions d'organisation du service, qui ne relèvent pas du CPER, avec des attentes en général bien identifiées
- mettent parfois en avant des points de dissensus déjà connus (une réticence en particulier aux lignes nouvelles ferroviaires du projet LNOBPL)
- expriment ponctuellement des attentes auxquelles le CPER aura du mal à répondre, en particulier la réouverture de lignes ferroviaires fermées de longue date voire la création de lignes ferroviaires secondaires nouvelles, même si l'État et la Région pourront accompagner les collectivités motivées dans leurs réflexions