

# PROJET LNOBPL

## Résultats de l'enquête qualitative



# Objectifs et méthodologie

- Mieux connaître les besoins et comportements actuels de mobilité en Bretagne et Pays de la Loire
- Déterminer les leviers permettant d'optimiser les performances du projet LNOBPL

40 entretiens d'1h environ  
entre août et septembre 2016

## + Usagers du train

- réguliers (plusieurs fois par mois)
- occasionnels (moins d'une fois par mois)
- pour motifs loisir ou professionnel

## + Non usagers du train

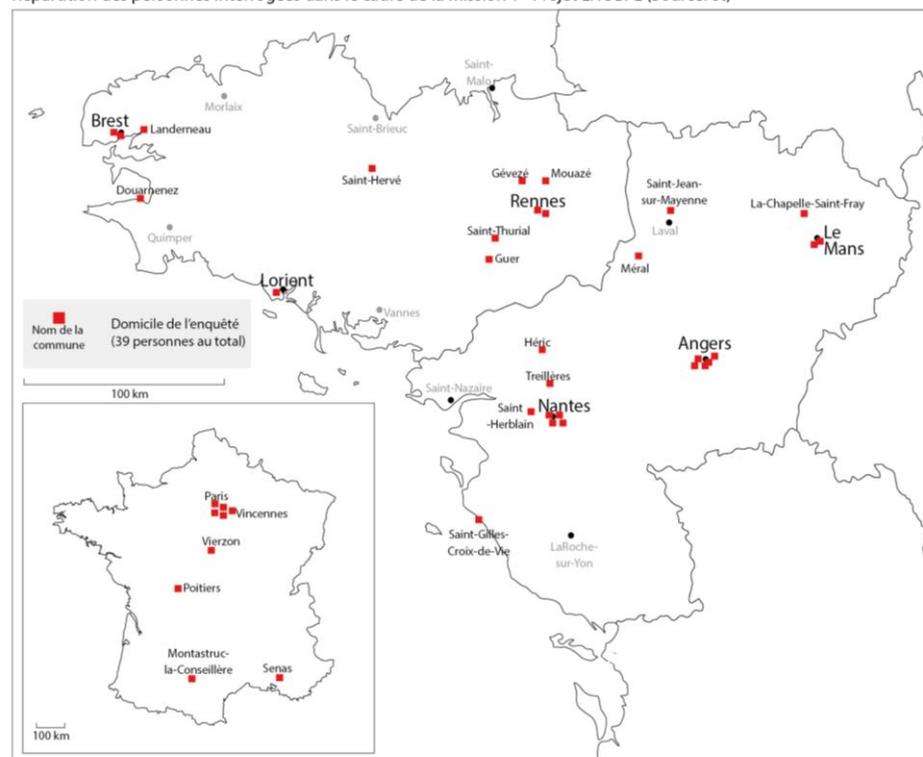
## + Usagers de modes

« concurrents » du train :  
covoiturage, voiture personnelle, car « Macron »,  
avion...

## + Profils sociodémographiques variés

## + 3/4 habitants, 1/4 visiteurs

Répartition des personnes interrogées dans le cadre de la mission 1 - Projet LNOBPL (Source: 6t)



# Critères de choix modal



## Prix

« Ce sont le prix et le temps de trajet qui vont primer sur ma décision » (F, 28 ans, UR, 44)



## Horaires

« Je regarde tout le temps en fonction du coût et des horaires » (H, 33, UO, 53)



## Temps de parcours

« Le temps de trajet est le critère prioritaire. Pour que ça devienne intéressant en train, il faut que ce soit suffisamment desservi et plus rapide qu'en voiture » (H, 56 ans, UR, 44)



## Correspondances

« Quand on commence à avoir trop de correspondances ça devient galère » (F, 37 ans, UR, 44)



## Accès gare - intermodalité

« Pour aller de la gare d'arrivée à la destination finale, on doit demander à quelqu'un de venir nous chercher, c'est très contraignant. » (H, 41 ans, NU, 35)



## Motif

« ça dépend aussi si c'est pour du pro ou du perso : si c'est professionnel c'est plus confortable en train. » (H, 40 ans, UO, 29)



## Distance

« ça m'arrive de comparer pour les longues distances. Le train est plus pratique » (H, 26 ans, UO, 44)

# Critères de choix modal

## • Le prix du train est perçu comme intéressant si :

- + On bénéficie de réductions avantageuses
- + On dispose d'un abonnement
- + On voyage seul
- + On prend ses billets longtemps à l'avance
- + Le trajet en voiture comporte des péages

*« L'abonnement offre des tarifs intéressants, en plus l'employeur rembourse 50% » (F, 58 ans, UR, 29)*

*« Le train c'est bien quand on s'y prend à l'avance, sinon c'est trop cher » (H, 26 ans, NU, 56)*

*« Paris c'est en train. Si je bouge loin, le train c'est plus économique. Avec l'essence, les péages... et c'est plus rapide surtout » (F, 28 ans, UO, 44)*

# Stratégie de choix modal : comparer ou non les offres ?

→ **Les non-usagers du train ne comparent pas systématiquement** : usage réflexe de la voiture + manque de connaissance de l'offre ferroviaire

*« La voiture c'est devenu presque un automatisme, je pense pas trop au train »  
(H, 41 ans, NU, 72)*

*« Pour aller à Brest ou Nantes, je n'ai pas l'idée de prendre le train. Je sais que pour Paris il y a une ligne directe mais je sais pas s'il y a une ligne entre Rennes et Nantes. Je prends jamais le train dans la région. C'est pas une question de prix. Je connais pas les lignes de train. Je regarde pas, dans mon esprit c'est pas une solution » (F, 24 ans, NU, 35)*

*« Je regarde tout le temps en fonction du coût et des horaires. C'est pas systématique de prendre la voiture. Je regarde si je voyage seul »  
(H, 33 ans, UO, 53)*

*« Pour les courtes distances, je compare voiture/train. Pour les longues distances, je suis prêt à perdre 2-3h car c'est moins cher en train » (F, 37 ans, UR, 49)*

→ **Les usagers comparent régulièrement différentes options**: prix, horaires, temps de trajet

# Enjeux du train vis-à-vis des autres modes : prix, porte à porte, fréquence

## • Avantages des autres modes vis-à-vis du train

### → Covoiturage

- +Prix
- +Porte à porte
- +Flexibilité (horaires)

« Nantes-Rennes c'est 4 à 7€ en covoiturage et 302 covoiturages ! Donc 302 horaires presque différents proposés » (F, 63 ans, NU, 83)

### → Car « Macron »

- +Prix
- +Wifi

« L'aller-retour Paris pour 18€ au niveau concurrence c'est imparable ! » (F, 28 ans, NU, 35)

### → Voiture personnelle

- +Confort
- +Porte à porte
- +Flexibilité, indépendance

« En voiture c'est plus rapide quand il n'y a pas de trajet direct en train » (H, 26 ans, NU, 49)

## • Avantages du train vis-à-vis des autres modes

### → Train VS covoiturage

- +Confort, pas de promiscuité
- +Sécurité (routière et agressions)
- +Rapidité (ligne directe)

### → Train VS car « Macron »

- +Rapidité
- +Confort

« On n'est pas concentré à conduire, on peut travailler, lire, écouter de la musique » (F, 28 ans, UO, 44)

### → Train VS voiture personnelle

- +Possibilité d'occuper son temps
- +Sécurité

# Attentes en termes d'amélioration du réseau ferroviaire en Bretagne et Pays de la Loire

- **Un enjeu en termes de tarification**

→ Baisse des prix et simplification du système de tarification

- **Un enjeu en termes de desserte et de temps de trajet**

→ Réduire le nombre de correspondances et augmenter la fréquence

- **Un enjeu en termes de complémentarité des modes et maintien du réseau secondaire**

→ Assurer et optimiser le trajet porte à porte

- **Un enjeu en termes d'information et de fiabilité**

→ Préparation au voyage, situation perturbée...

*« Pour aller en Bretagne c'est pas évident, on est obligé de faire des changements. Pour Brest, c'est souvent au moins 2 changements, c'est plus facile d'aller à Marseille qu'à Brest! »  
(F, 23 ans, NU, 49)*

*« Il faudrait pouvoir avoir un itinéraire porte à porte, un packaging tout compris bus + train, avoir l'itinéraire porte à porte et un tarif qui inclut le transfert » (F, 41 ans, NU, 44)*

*« Si je tape la ville où je vais, il reconnaît pas, il faut taper le nom de la gare, mais on ne connaît pas forcément. Par exemple pour Treillières, je peux pas taper ce nom, il va pas reconnaître, il me dit pas que la gare la plus proche c'est Nantes. »  
(F, 41 ans, NU, 44)*

# Enjeux du territoire en lien avec les objectifs du projet LNOBPL

- **Désenclaver la pointe bretonne**
- **Faciliter les déplacements dans la région (tourisme, économie)**
- **Désengorger les villes et les routes en réduisant le trafic automobile**

*« Faire évoluer le réseau ferroviaire, c'est un facteur de développement pour la pointe bretonne. Là, on est isolés, avant d'aller ailleurs en France on doit sortir de la pointe. Pour aller à Rennes, il faut 3h quel que soit le mode. C'est important pour le professionnel et pour la valorisation touristique de la pointe bretonne. » (H, 40 ans, UO, 29)*

*« Bon le problème c'est que les gens vont venir encore plus en Bretagne... Mais pour les entreprises et les habitants, c'est une super initiative » (F, 42 ans, UO, 44)*

*« Développer le train permet de réduire le trafic de voitures donc c'est moins de pollution et de bouchon, ça pourrait désengorger les villes » (H, 26 ans, NU, 49)*

# Projet LNOBPL : opinions et attentes (1/2)

## + Accessibilité de la pointe bretonne

→ Lignes directes entre les grandes villes, réduction des temps de trajet

« Le plus important c'est la réduction du temps de trajet Rennes-Quimper. Quimper-Paris à 3h c'est super » (H, 40 ans, UO, 29)

« Une meilleure desserte pour améliorer les temps de trajet : un accès à Rennes plus rapide et vers Brest et Quimper aussi. » (H, 56 ans, UR, 44)

« La pointe bretonne est isolée, loin du reste de la France. Il faudrait une ligne directe Brest-Rennes, Brest-Nantes. Brest est une ville importante. » (H, 26 ans, NU, 49)

## + Rapprochement Nantes-Rennes

→ Temps de trajet compétitif à la voiture, lignes directes, fréquence des trains

« Il faudrait des trains plus régulièrement, toutes les heures c'est peut-être beaucoup, mais toutes les 2-3h » (F, 23 ans, UO, 49)

« Nantes-Rennes, si on réduit à 1h, ça serait déjà pas mal. Même si c'est 15mn de plus en train, on gagne en tranquillité. Il y a le prix et le temps de trajet » (F, 26 ans, UR, 29)

« Il y a beaucoup de Rennais qui vont travailler sur Nantes et l'inverse. C'est vraiment quelque chose à développer. Il est fou de se dire je prends ma voiture pour aller à Nantes, mais avec la voiture c'est plus rapide. Moi je serais la première à prendre le train si c'était plus rapide et que les horaires étaient plus fréquents. » (F, 39 ans, UO, 35)

# Projet LNOBPL: opinions et attentes (2/2)

## + Liaisons inter-villes

→ Meilleure desserte des sites attractifs, liaisons directes

*« Desservir les régions touristiques comme St Malo, St Brieuc, Lannion, Guingamp, Vannes, Brest, Quimper. Mieux les relier à Rennes » (F, 24 ans, NU, 35)*

*« Les plus petites villes, Lorient, Vannes, Concarneau... Elles pourraient être mieux reliées entre elles avec des lignes directes. S'il y a un changement ça va encore, mais ça arrive qu'il y en ait 2 voire 3. » (H, 26 ans, NU, 49)*

## + Augmentation de la capacité du réseau

→ Nombre de rames suffisant, garantie du confort d'une place assise

*« Quand le train est bondé, c'est inconfortable de voyager debout. Surtout le lundi matin. Quand il y a autant de personnes qui prend le train, ce serait bien de mettre un wagon supplémentaire, on sait les périodes où y a plus de monde, c'est prévisible mais on n'a pas de wagon supplémentaire. C'est pas normal de voyager debout. » (F, 58 ans, UR, 29)*

*« Tous les matins et soirs le train est bondé à craquer. Je peux trouver ça normal qu'il n'y ait pas de place dans un tram, mais être debout dans un TER tout le trajet ça donne envie de prendre la voiture! » (F, 28 ans, UR, 44)*

# Projet LNOBPL: opinions et attentes (2/2)

## + Desserte de l'aéroport du Grand Ouest

→ Ligne directe sans changement de mode

*« Desservir les régions touristiques comme St Malo, St Brieuc, Lannion, Guingamp, Vannes, Brest, Quimper. Mieux les relier à Rennes » (F, 24 ans, NU, 35)*

*« Les plus petites villes, Lorient, Vannes, Concarneau... Elles pourraient être mieux reliées entre elles avec des lignes directes. S'il y a un changement ça va encore, mais ça arrive qu'il y en ait 2 voire 3. » (H, 26 ans, NU, 49)*

# Mais des craintes formulées vis-à-vis du projet LNOBPL

- **Un horizon jugé trop éloigné**
- **Des dépenses pouvant paraître superflues**

*« 2030 ça paraît trop loin ! les transports c'est urgent. Il faut des transports plus réguliers, plus de fréquence et des horaires plus raisonnables » (F, 41 ans, NU, 44)*

*« Ça sera toujours mieux qu'actuellement. Mais c'est un projet qui doit coûter beaucoup d'argent, et qui est long à mettre en place. Je sais pas si financièrement c'est viable. La SNCF est déjà bien endettée... » (H, 26 ans, NU, 49)*

# Le projet LNOBPL jugé pertinent : ses fonctionnalités esquissées dans les entretiens

- + **Désenclaver la pointe bretonne** pour les Bretons et les visiteurs : gain de temps pour traverser la Bretagne et rejoindre Paris avec un temps de trajet « idéal » : moins de 3h
- + **Rapprocher Nantes et Rennes**: fréquence des trains et temps de trajet plus compétitif vis-à-vis de la voiture avec un temps de trajet « idéal » : 45min-1h, et du cadencement
- + **Améliorer les liaisons inter-villes** : desserte directe et plus fréquente entre villes principales (réduire les correspondances et temps d'attente), mieux relier les villes de bord de mer (tourisme)
- + **Augmenter la capacité sur le réseau**: mieux adapter l'offre à la demande pour améliorer le confort des usagers réguliers aux heures de pointe
- + **Desserte de l'aéroport** (au-delà du dissensus sur le projet d'aéroport lui-même) : une desserte directe jusqu'à l'aéroport depuis les principales villes de son aire d'attraction serait très appréciée pour le gain de temps et le confort (enjeu d'intermodalité : limiter le nombre de changements)

# ANNEXE



# Liste des acronymes

**LNOBPL: Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire**

**UO : Usager Occasionnel [du train]**

**UR : Usager Régulier [du train]**

**NU : Non Usager [du train]**

**VS : versus**

