

# Atelier

## Acteurs économiques

# Brest

20 janvier 2017

Compte-rendu

# Introduction

Luc ROUSSEL, consultant en concertation, animateur de la réunion, remercie les personnes présentes. Il précise le cadre de la séance qui sera centré aujourd'hui sur les besoins et les priorités des acteurs en matière de déplacement. Les objectifs sont de traduire leurs besoins en fonctionnalités et de découvrir le fonctionnement du simulateur.

## Tour de table

Luc ROUSSEL demande aux participants de se présenter :

### Table 1

- Philippe MAZEAS, Agence d'urbanisme de Brest-Bretagne
- Michel BOLLLORE, Quimper Cornouaille développement
- Yann DU FRETAY, Union des entreprises (MEDEF)
- Tristan LE GUILLOU DE PENANROS, chargé de mission à Brest Métropole
- François RIVOAL, Agence d'urbanisme de Brest-Bretagne
- Laurent CHARBONNIER, CCI Bretagne Ouest
- Frédérique BONNARD LE FLOC'H, vice-présidente de Brest Métropole

### Table 2

- Maryse LARPENT, chargée de mission au Conseil de développement du Pays de Brest
- Françoise LELANN, Investir en Finistère
- Guy JOURDEN, Conseil de développement et Métropole Pays de Brest
- Jacques UGUEN, CESER de Bretagne

Luc ROUSSEL demande aux intervenants de se présenter :

- Benoît FORMSTECHE, chef de mission adjoint LNOBPL
- Cédric LEVREL, chargé des études techniques sur le projet LNOBPL

Alain RADUREAU, garant de la concertation, est également présent. Il rappelle qu'il a été nommé par la Commission nationale du débat public et qu'il a participé au débat public. Il rappelle que sa fonction est celle d'un intermédiaire de confiance entre les participants et la maîtrise d'ouvrage. L'idée est d'aider SNCF Réseau à construire un cahier des charges précis en fonction des attentes du territoire.

### **Projection de la vidéo de présentation du projet aux participants**

# Présentation des retours de l'enquête qualitative et quantitative

Benoît FORMSTECHE, présente les résultats de 2 études menées : le Panel citoyens et les études qualitatives.

Benoît FORMSTECHE explique que les deux enquêtes qui vont être présentées ont été menées dans le but de mesurer l'évolution des pratiques de déplacement par rapport aux données 2009-2010 qui ont été modélisées pour les projections à horizon 2030.

Il précise que l'enquête quantitative (panel citoyen) a été réalisée auprès de plus de 1 000 personnes réparties entre la Loire-Atlantique, les quatre départements bretons et l'Ile-de-France. Les enquêtes qualitatives ont quant à elles été réalisées auprès de 40 citoyens au cours d'entretiens d'environ 1 heure. La logique observée lors de ces échanges est la même que celle du présent atelier : il s'agit d'identifier les usages et les besoins concrets pour pouvoir les traduire en fonctionnalités du projet.

## L'évolution des pratiques de mobilité

- On se déplacera plus dans 25 ans qu'aujourd'hui pour 71% des personnes interrogées.
- On se déplacera autrement : les personnes interrogées imaginent que dans 25 ans, les modes doux et les transports en communs seront privilégiés pour se déplacer au quotidien. Le bus de ville arriverait ainsi en tête des modes utilisés pour 53% des répondants, suivi par des modes doux comme le vélo (50%) et la marche à pied (48%).
- Pour les déplacements de longue distance, le train devance l'avion, le covoiturage et la voiture.
- Le développement du réseau ferroviaire représente un enjeu important pour la réussite de la transition énergétique pour 93% des personnes interrogées.

## Le choix du mode de transport

Le choix du type de transport pour un trajet se fait selon un ou plusieurs critères : prix, horaires, temps de parcours, correspondances, accès gare-intermodalité, motif du déplacement et distance. Benoît FORMSTECHE précise que le choix modal peut aussi être déterminé par un paramètre qui est également ressorti : celui de l'habitude.

## Les enjeux ferroviaires en Bretagne et Pays de la Loire

- La tarification : baisse des prix et simplification du système de tarification.
- La desserte et le temps de trajet : réduire le nombre de correspondances et augmenter la fréquence.
- La complémentarité des modes et maintien du réseau secondaire : assurer et optimiser le trajet porte à porte.
- L'information et la fiabilité.

## Les priorités sur le périmètre du projet LNOBPL

Pour les personnes interrogées, les priorités du projet LNOBPL devraient être les suivantes :

- Désenclaver la pointe bretonne.
- Faciliter les déplacements dans la région (liaisons inter-villes pour le tourisme et l'économie).
- Désengorger les villes et les routes en réduisant le trafic automobile.

Les personnes interrogées dans le cadre des enquêtes ont identifiés les itinéraires ci-dessous comme lignes à améliorer :

- La ligne Rennes – Nantes, citée par plus du quart des personnes interrogées soit 26%.
- Les lignes connectées à ces deux gares principales sont aussi à privilégier : Nantes – Brest (19%) : Rennes – Vannes (12%), Rennes – Saint-Brieuc (12%).
- La ligne littorale Vannes – Lorient – Quimper, citée par 17% des personnes interrogées, notamment pour les panélistes d’Ile-de-France (19%).
- La ligne Brest-Quimper est également citée par 12% des panélistes (14% au niveau local).

### **Les fonctionnalités du projet LNOBPL par objectif**

Benoît FORMSTECHEr présente ensuite les fonctionnalités identifiées par les personnes interrogées pour les différents objectifs du projet :

- Améliorer l’accessibilité de la pointe bretonne : les publics visés sont à la fois les bretons et les visiteurs (touristes, occasionnels...). La fonctionnalité identifiée est d’avoir un gain de temps pour traverser la Bretagne et rejoindre Paris avec un temps de trajet « idéal » de moins de 3h.
- Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes : la fonctionnalité est d’avoir un temps de trajet « idéal » entre 45 minutes et 1 heure ainsi que du cadencement.
- Renforcer le réseau inter-villes et l’irrigation des territoires : la fonctionnalité est de disposer d’une desserte directe et plus fréquente entre villes principales pour réduire les correspondances et le temps d’attente – l’itinéraire entre Vannes et Lorient a été cité. Le fait de mieux relier les villes de bord de mer, pour développer le tourisme, fait aussi partie des fonctionnalités identifiées.
- Desservir le futur aéroport du Grand Ouest : la fonctionnalité est de disposer d’une desserte directe depuis les principales villes de son aire de chalandise pour parvenir à un gain de temps et de confort (limiter le nombre de changements).
- Augmenter la capacité sur le réseau : les personnes interrogées souhaitent que l’offre soit adaptée à la demande pour améliorer le confort des usagers réguliers aux heures de pointe.

## **Echanges avec la salle**

Frédérique BONNARD LE FLOCH n’est pas du tout surprise par les résultats des enquêtes. L’expertise d’usage des participants fait qu’ils connaissent déjà ces données.

Benoit FORMSTECHEr rappelle que même si ces données sont connues par les décideurs, cela constitue un apport pour les citoyens.

Guy JOURDEN aimerait savoir s’il y a des disparités départementales par rapport à l’aéroport du Grand Ouest. Il trouve qu’il y a des différences de traitement sur le simulateur selon que l’on aménage Brest – Quimper ou Nantes – Rennes : le second étant considéré comme un des 5 objectifs du projet, ne pas l’améliorer revient à un manquement sur le radar et le simulateur le rappelle.

Jacques UGUEN demande si les trajets réguliers comprennent le trajet global porte à porte ou seulement le trajet ferroviaire. Si l’on parle du trajet global, alors cela supposerait d’améliorer l’accès aux infrastructures.

Benoit FORMSTECHEr répond que l’on parle du temps de trajet ferroviaire.

Laurent CHARBONNIER rappelle que, pour lui et de nombreux acteurs, la principale priorité demeure de rapprocher Brest de Paris avec un temps cible de trois heures.

# Travail en groupe

## Rappel des grandes lignes du projet

Benoit FORMSTECHECER rappelle que le périmètre géographique du projet est le réseau structurant en Bretagne soit environ 700 km de réseau. Les axes secondaires font partie du Contrat Plan Etat-Région.

Benoit FORMSTECHECER rappelle le passage de trois scénarios finis à des solutions techniques spécifiques à chacun des secteurs. Les quatre solutions techniques proposées sont :

- Aménagement : rectifier le réseau existant (courbes, shuntage de gares).
- Ligne nouvelle.
- Modernisation : électrification.
- Capacité : doublement du réseau en restant sur le même tracé.

Benoit FORMSTECHECER rappelle l'existence d'Atlantique 2017 à la mise en service de la LGV Le Mans – Rennes et Tours – Bordeaux et une remise à plat de plus de 3 500 horaires avec la mise en place d'un cadencement. Tous les trains longue distance arrivent à une heure précise et on positionne les trains courte et moyenne distance en fonction de ces trains. Il rappelle que Nantes et Rennes sont des « hubs » de l'Ouest.

## Préparation du temps de travail

*Les participants ont à leur disposition trois documents : un tableau pour inscrire leurs besoins, une synthèse de l'offre ferroviaire en 2017 – 2018 ainsi qu'une grille vierge où ils peuvent indiquer sur chacune des lignes : temps, fréquence, prix et capacité.*

Luc ROUSSEL propose aux participants d'exprimer précisément leurs besoins pour chacune des liaisons en matière de : temps, fréquence, prix et capacité. Il ajoute qu'ils peuvent exprimer des « mesures d'accompagnement » comme le confort, les correspondances etc.

Benoit FORMSTECHECER précise qu'il souhaite avoir des points très précis en matière de fonctionnalités, par exemple avoir la possibilité de passer une journée de travail à Paris. Il présente deux serpents de charge en 2009 et 2030. On voit que le principal flux est entre Paris et Rennes, puis cela se divise en deux branches Nord et Sud qui décroissent jusqu'à atteindre leurs terminus Brest et Quimper. La LGV BPL fait passer de 35 000 à 50 000 voyageurs arrivant à Rennes chaque jour.

Tristan LE GUILLOU DE PENANROS souligne que sur l'axe Brest – Rennes seules 21 minutes peuvent être gagnées avec les aménagements proposés.

Benoit FORMSTECHECER répond qu'effectivement, en termes de performances d'infrastructures, seules 21 minutes peuvent être gagnées. Cependant, un arrêt coûte environ 5 minutes, ainsi les gains de temps peuvent se jouer aussi sur des dessertes.

Philippe MAZEAS souhaite connaître la répartition de la clientèle. Il demande à savoir la part de voyageurs « trains du quotidien » et la part de ceux qui font de la longue distance sur le réseau.

Benoit FORMSTECHE dit que les voyageurs TGV représentent la moitié de la charge sur le serpent après Rennes. Sur la partie Finistère Nord, deux tiers des voyageurs sont des voyageurs de longue distance. Les voyageurs du Paris – Brest représentent 1 500 voyageurs par jour.

**Durant 40 minutes, les participants se penchent sur chacune des liaisons.**

## Restitution du temps de travail par objectif

### ➤ Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne

#### Table 1

- Brest – Paris : 2 allers-retours en moins de 3 heures par jour avec des arrivées compatibles avec une journée de travail classique 9h-18h. Ce trajet pourrait se faire avec deux dessertes intermédiaires intra-bretonnes. Il faudrait également plus de 8 allers-retours par jour en 3h15 avec 5 dessertes intermédiaires.
- Quimper – Paris : 3 heures de Paris avec les mêmes contraintes que pour Brest.
- Brest – Rennes : 2 allers-retours en 1h30 compatibles avec une demi-journée de travail. De plus, 10 allers-retours par jour en 1h45 avec les 4 dessertes intermédiaires.

#### Table 2

- Brest – Paris et Quimper – Paris : trajet en 3 heures. Trains qui permettent d'avoir des horaires professionnels à Paris avec 2 allers arrivant vers 8h et 9h à Paris, puis 2 départs de Paris vers 18h et 19h.
- Brest – Rennes et Quimper – Rennes : temps de parcours d'1h30.
- Brest – Bordeaux : trajet via Nantes ou Le Mans-Tours en 5h ou 6h pour concurrencer la voiture.
- Favoriser le cadencement à Rennes : le TGV peut avoir un arrêt à Rennes et un arrêt à Brest si les TER sont cadencés et permettent une desserte des villes intermédiaires. Cela ne ralentit pas les premiers et permet au second d'avoir des horaires corrects.
- Ces acteurs ont rappelé également le fort besoin d'aménager la Bretagne occidentale.

### ➤ Desservir l'Aéroport du Grand Ouest

#### Table 2

- La desserte de l'aéroport du Grand Ouest est pertinente dans le projet, mais ne constitue pas une priorité pour les Finistériens aujourd'hui.

### ➤ Dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau

#### Table 1

- Brest – Landerneau : 35 allers-retours par jour avec 2 allers-retours par heure pour tendre vers une fréquence de navette urbaine.

#### Table 2

- Brest – Landerneau : instaurer une logique RER et un véritable cadencement.

### ➤ Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation des territoires

### Table 1

- Brest – Quimper : aller vers un temps cible d’1 heure à raison de 12 allers-retours par jour. Le système doit permettre de facilement accéder à Nantes (3 heures) au moins 2 fois par jour.
- Aéroport de Brest : les aéroports de Quimper et Lannion étant en difficulté, Guipavas peut devenir central pour la Bretagne occidentale. Il faut veiller à ce que ces deux villes soient facilement connectées à l’aéroport.
- Quimper – Nantes : temps cible de 2 heures.
- Quimper – Rennes : temps cible d’1h40.

### Table 2

- Brest – Quimper : objectif d’un temps de parcours de 30 minutes avec une forte fréquence.
- Brest – Nantes : objectif de 2h30 tout en permettant une fréquence importante aux heures de pointe.

### ➤ Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes

*Les participants n’ont pas abordé cet objectif.*

### ➤ Autres remarques / mesures d’accompagnement

- Le déplacement de la gare vers l’aéroport de Brest a été évoqué par les participants.
- Selon un participant, en 2030, la desserte de Landerneau sera considérée plus comme une desserte périurbaine que comme un trajet ferroviaire à proprement parler.
- Les participants ont souligné le fait qu’il fallait penser la chaîne des déplacements de façon globale avec l’approche et la desserte de la gare.
- Beaucoup ont souligné la nécessité d’avoir un accès Wi-Fi dans les trains.
- Le temps de déplacement n’est pas encore considéré comme du travail, alors que c’est déjà le cas. Permettre ces services (compartiments, Wi-Fi) permettra d’améliorer la valeur du voyage.

## Echanges avec la salle

Benoit FORMSTECHEr demande s’il y a un enjeu vis-à-vis des horaires depuis Paris vers Brest ?

Maryse LARPENT considère que les liaisons professionnelles se font dans les deux sens. Si un train brestois arrive à Paris à 8 ou 9h, il en faudrait un qui parte de Paris pour qu’il arrive également à 9h à Brest.

Françoise LE LANN souligne qu’il faut que cela rentre dans le cadre d’horaires professionnels.

Yann DU FRETAY répond que la ville de Brest étant plus petite, le train peut arriver un peu plus tard.

Benoit FORMSTECHEr évoque le projet de gare-bis. Cela soulève la question de l’accessibilité de la gare de Brest car les bassins d’emploi situés en zones périphériques sont plus accessibles par la route. Selon lui, créer un arrêt dans une gare périphérique peut être intéressant et faisable.

Yann DU FRETAY répond qu’une liaison vers l’aéroport du Grand Ouest pourrait être logique à l’échelle régionale mais qu’à l’heure actuelle, cela ne représente pas une nécessité.

Guy JOURDEN souhaite évoquer une potentielle desserte de l’aéroport de Guipavas. Le plus simple serait que le train arrive directement au plus près de l’aéroport. Mais une solution alternative serait de desservir l’aéroport en TER via une ligne nouvelle en antenne, supportant fret et TER, qui soit

connectée au réseau Brest – Morlaix. Le SCOT de Brest Métropole est en cours de révision, si ces projets sont souhaités, il faut intégrer des intentions à ces documents pour s’offrir des possibilités dès maintenant.

Benoit FORMSTECHEM souligne la difficulté d’insérer une voie entre Guipavas, l’aéroport et la ligne actuelle.

Françoise LE LANN dit que l’attente est plus forte pour créer des jonctions complémentaires à l’ouest de la Bretagne. Le temps pour Saint-Brieuc est déjà raccourci avec la LGV BPL, donc un gain de temps de 10 minutes ne représente pas le même enjeu sur un trajet de temps moyen.

## Présentation du simulateur

Cédric LEVREL explique que c'est un outil très innovant et qu'il a été spécifiquement développé pour ce projet. L'idée est issue du débat public afin que les études techniques soient plus accessibles et que chacun puisse assembler ses propres scénarios.

Cédric LEVREL construit un scénario pour montrer l'utilisation du simulateur.

Il précise que deux secteurs Plouaret – Lamballe et Lorient – Redon ont été exclus du périmètre du projet. De gros efforts de modernisation ont déjà été faits et la faible inter-distance entre les gares ne permet pas d'obtenir des différences notables.

Il prend l'exemple de la section Brest – Morlaix et précise qu'il existe plusieurs solutions proposées : réaliser deux lignes nouvelles démarrant avant ou après Landerneau, ou un aménagement entre Morlaix et Plouaret. Il rappelle que les participants ont accès à un code couleur qui permet de se rendre compte de la sensibilité environnementale, sociale et économique de chacune des solutions. Il rappelle que bien que les coûts soient importants, l'amortissement sur ce type d'opérations est au minimum de 50 ans.

Cédric LEVREL détaille le tableau de bord disponible sur le simulateur et les différents paramètres : tonnes de CO2 évitées, gains de voyageurs sur le réseau, intérêt socio-économique.

Un participant demande à ce que soit expliqué le fonctionnement du forum en ligne.

Cédric LEVREL présente le forum. Il a pour but que chacun puisse étayer les propositions et les besoins de son scénario. Cela permet d'explicitier son propos sans tomber dans la solution technique.

## Conclusion de la séance

Benoit FORMSTECHEM remercie les participants pour leurs participations et leurs contributions. Il les incite à participer via les outils en ligne jusqu'au 15 février et les invite à participer à la réunion de synthèse qui se tiendra à Rennes et qui permettra d'avoir une vision d'ensemble du dispositif et des contributions.

Alain RADUREAU, remercie à son tour les participants et les incite à faire part de leurs contributions via le simulateur ou le forum. Il invite à son tour chacun à participer à la réunion de synthèse.

Yann DU FRETAY souhaite savoir pourquoi le déploiement du Wi-Fi se fait dans l'est en premier ?

Benoit FORMSTECHEM répond que le déploiement se fera au fur et à mesure et bien avant 2030.

Françoise LE LANN précise qu'elle a demandé à SNCF Mobilités. La SNCF se charge de l'investissement entre Rennes et Paris mais les opérateurs doivent se charger du reste de la ligne.

Alain RADUREAU souhaite remercier les participants et leur engagement durant ces deux ateliers. Il les encourage à formaliser les demandes pour multiplier les tracés souhaités.