

Atelier

Acteurs économiques

Rennes

10 janvier 2017

Compte-rendu

Introduction

Simon MAZAJCZYK, consultant en concertation, animateur de la réunion, accueille les participants et précise que le format de cette rencontre est plus collaboratif que lors de la précédente session. Par ailleurs, il indique qu'un atelier similaire a eu lieu la veille avec les acteurs associatifs du territoire à Rennes.

Gwenaël BODO, Rennes Métropole excuse Jean-Jacques BERNARD, vice-président en charge du suivi du projet à la Métropole, qui n'a pas pu se libérer. Il remercie les participants pour leur présence. Il rappelle que Rennes Métropole a investi dans la grande vitesse et qu'un projet déterminant pour l'attractivité et le développement économique du territoire va sortir de terre dans quelques mois, faisant de la Métropole un partenaire naturel du projet à moyen terme.

Alain RADUREAU, garant de la concertation, rappelle que l'intérêt de la réunion est de pouvoir évoquer les positions, les souhaits, les besoins concrets des participants. Il souhaite aux participants de parvenir à identifier ces besoins et espère que la rencontre permettra d'avancer dans la définition du projet.

Tour de table

Table de la maîtrise d'ouvrage et des partenaires du projet

Benoît FORMSTECHE, chef de mission LNOBPL – SNCF Réseau

Cédric LEVREL, chargé des études techniques LNOBPL – SNCF Réseau

Cédric CHERFILS, direction des transports et des mobilités – Conseil régional de Bretagne

Gwenaël BODO, Directeur des Coopérations métropolitaines, de la veille territoriale et de l'évaluation – Rennes Métropole

Table des participants

Bernard RENO – Conseil de Développement du Pays de Vannes

Adeline LE CADRE – FRSEA Bretagne

Marc BOUCHERY – SMA Grand Ouest

Jean-Luc PELTIER – CESER Bretagne

Jean-Luc HANNEQUIN – CCI Ille-et-Vilaine

Jocelyne CACCIALI, présidente – Association pour le développement économique de Saint-Brieuc

Alain RADUREAU, Garant de la concertation, est également présent.

Observateurs :

Ronan VIEL – Agence d'urbanisme de l'agglomération Rennaise (AUDIAR)

Vincent CHARVET – DREAL Bretagne

Présentation du résultat du panel citoyens et de l'enquête qualitative

Benoît FORMSTECHEP présente le résultat de l'étude quantitative et de l'étude qualitative qui ont été menées pour nourrir les réflexions de l'équipe projet et qui pourront éclairer les échanges de la présente rencontre. Ces enquêtes récentes permettent d'avoir un retour sur des pratiques relativement modernes comme le covoiturage ou le développement de l'autocar.

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'Île-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. Cédric LEVREL 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

Cédric LEVREL 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

Marc BOUCHERY demande ce qui est entendu par « longues distances » en nombre de kilomètres. Benoît FORMSTECHEr répond que le seuil a été arrêté pour les déplacements de 100 km et plus, ce qui correspond aux trajets régionaux entre les grands pôles ou vers Paris par exemple.

Jean-Luc HANNEQUIN demande quelles sont les performances actuelles sur le réseau pour mesurer si les aspirations qui émergent des études sont seulement légèrement supérieures à ce qui existe déjà où si le saut qualitatif attendu est grand.

Benoît FORMSTECHEr répond que les participants se verront donner des éléments d’appréciation plus précis dans la seconde partie de la rencontre mais répond d’emblée que les performances actuelles sont d’environ 3h25-3h30 sur la branche nord et sud du réseau, pour un temps idéal de 3h dans les enquêtes, et de 1h15 entre Rennes et Nantes, pour un temps idéal de 45min-1h dans les enquêtes. Il précise également qu’en sortie d’agglomération à Rennes, la fréquence est environ d’un train toutes les 30 minutes et que le réseau tel qu’il existe actuellement ne permet pas de passer à 15 minutes.

Jean-Luc PELETIER demande si le projet LNOBPL intègre les objectifs d'amélioration du maillage régional tels que contractualisés dans le Contrat de plan Etat-Région des Pays de la Loire.

Benoît FORMSTECHEX explique que le projet LNOBPL s'entend à une échelle différente puisque, d'ici sa réalisation, deux ou trois CPER différents auront été en vigueur. La mise en œuvre de la politique ferroviaire, formalisée dans le CPER, est complémentaire avec LNOBPL à la fois dans sa temporalité et par les liaisons concernées : Rennes – Saint-Malo, Rennes – Châteaubriant, ou vers le centre de la Bretagne avec Guingamp – Carhaix, Guingamp – Paimpol. A terme, le SRADDET aura vocation à construire une cohérence d'ensemble autour de ces différents projets.

Bernard RENOU demande comment la question de l'amélioration des temps de trajet a été posée aux participants de l'enquête. Il estime que, posée telle quelle, elle ne peut susciter que l'approbation. Il demande également ce qu'il en est de la liaison Brest – Quimper.

A la première question, Benoît FORMSTECHEX répond que le critère du temps de trajet était mis en balance avec d'autres critères d'amélioration des déplacements ferroviaires et que les réponses multiples étaient autorisées. Au sujet de la liaison Brest – Quimper, il confirme que si la ligne fait l'objet actuellement de travaux de remise à niveau et de pérennisation. Une forte demande pour un saut de performance important a émergé pendant le débat public sur cette ligne. Le COPIL du projet LNOBPL a en conséquence intégré la question du bouclage entre Nantes et Quimper dans le champ de ses réflexions, d'autant qu'il s'inscrit partiellement dans deux des objectifs du projet : désenclaver la pointe bretonne et améliorer le maillage inter-villes.

Adeline LE CADRE, demande si la question des temps de trajet a été posée indépendamment ou non de celle de la fiabilité et donc du temps de trajet effectif. Elle fait également valoir qu'à son sens l'avion sera toujours plus compétitif que le train sur les longues distances.

Benoît FORMSTECHEX indique que les questions étaient posées de manière décontextualisées. Il précise également que les trajets de longue distance potentiellement compétitifs en train concernent plutôt Paris ou le Sud-Ouest mais que vers des destinations comme Strasbourg ou Lyon l'avion représente une bonne offre complémentaire au train.

Temps de travail en groupe

Les acquis du débat public

Avant le début du travail collectif, Simon MAZAJCZYK propose un rapide temps de cadrage préalable pour rappeler quel est le périmètre du projet, quels en sont les objectifs et quelles sont les solutions techniques envisagées pour mieux cerner les attendus de l'atelier.

Après avoir rebalayé le périmètre du projet, Benoît FORMSTECHEC rappelle les cinq objectifs du projet :

- Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée.
- Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne, Brest et Quimper à 3 heures de Paris.
- Renforcer le réseau interville et l'irrigation des territoires par un maillage de dessertes rapides et performantes.
- 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).

Concernant les solutions techniques, elles ne sont plus proposées sous forme de scénarios (bleu, vert et mauve) mais sous forme de solutions techniques qui s'appliquent sur 6 secteurs de réflexion :

- L'aménagement (correction de courbe, ouvrages d'art).
- La modernisation (ne concerne que la ligne Brest-Quimper).
- La création de ligne nouvelle.
- L'augmentation de la capacité (par la création de voies supplémentaires).

L'objectif de ce temps de travail en groupe est d'identifier les fonctionnalités à privilégier à l'horizon 2030 et justifier ces choix en les illustrant par un ou plusieurs besoins associés. Les participants sont invités à identifier les besoins non satisfaits face à un niveau de service donné (temps de parcours moyen, à titre de comparaison : le temps de parcours estimé en voiture, la fréquence par jour, le prix).

Echanges avec la salle

Jean-Luc HANNEQUIN, remarque que les solutions sont très centrées sur le train et sur un effort d'agilité du réseau, mais que ce qui importe le plus, c'est le porte-à-porte. Il demande ce qu'il en est des solutions en amont et en aval du train, autrement dit, des « bouquets de services ».

Benoît FORMSTECHEC répond qu'il est naturel qu'en tant que maître d'ouvrage ferroviaire, SNCF Réseau s'intéresse principalement aux leviers qui sont les siens dans le cadre d'un déplacement dont le trajet en train reste le maillon central. Néanmoins, les mesures d'accompagnement qui permettent de penser un trajet dans son ensemble sont des composantes indispensables de la réflexion, ne serait-ce que pour éviter d'investir dans une solution technique qui ne porte pas ses fruits parce que l'accès à la gare reste compliqué ou parce que la correspondance avec les autocars est mal pensée, par exemple. Il confirme l'importance de réfléchir à la situation d'ensemble et de

faire remonter les informations aux opérateurs concernés *via* le comité de pilotage du projet, composé de nombreux partenaires.

Bernard RENOU s'étonne que ne soit évoquée que la solution de modernisation pour la ligne Brest – Quimper, estimant qu'elle comprend beaucoup de sinuosités, susceptibles d'être rectifiées.

Cédric LEVREL rappelle que si la liaison n'a pas été étudiée dans le cadre du débat public. Il est rapidement apparu que la ligne, dont le tracé a été conçu il y a 150 ans pour qu'il soit le plus plat possible, évolue en milieu très contraint de par le relief, le nombre d'ouvrages d'art et la proximité de cours d'eau... un aménagement serait donc très lourd.

Les objectifs du travail collectif

Benoît FORMSTECHEX explique que l'objectif de l'atelier est précisément d'identifier des besoins concrets comme : « pouvoir rentrer le midi dans une journée de travail » ou « pouvoir retrouver un train dans les 15 minutes si ma réunion se termine en retard », etc. Dans un second temps, des fonctionnalités sont associées aux besoins, et c'est seulement dans un troisième et dernier temps qu'il s'agira d'envisager les solutions techniques qui permettent d'y arriver.

Simon MAZAJCZYK propose aux participants de travailler selon ces deux temps distincts :

- Identification des besoins se rapportant aux 5 objectifs du projet.
- Identification des fonctionnalités à associer à chaque besoin.

Il rappelle aux participants qu'ils disposent d'un support répertoriant le niveau de service de chaque liaison structurante en situation de référence (c'est-à-dire à horizon 2017-2018, quand la LGV BPL aura été mise en service). Ils disposent du même support, vierge, où ils sont invités à compléter les niveaux de performances souhaités en fonction des besoins identifiés dans un premier temps.

Les participants travaillent en ateliers puis de façon individuelle avant de restituer leurs réflexions.

Au cours de l'atelier, Benoît FORMSTECHEX fait les deux précisions suivantes :

- L'offre en vigueur à horizon 2017-2018 (situation de référence) est peu susceptible d'évoluer d'ici 2030 (hors projet LNOBPL), si bien que c'est cette offre qui devra faire face à l'évolution du nombre de voyageurs sur le réseau (environ 32 000 voyageurs/jour en transit par Rennes aujourd'hui, pour environ 48 700 voyageurs/jour en 2030). Cette projection se base sur l'évolution démographique et économique et sur l'apport des LGV.
- La projection des prix est calculée sur l'augmentation de l'inflation. Elle ne prend en compte aucune politique tarifaire en particulier et est donc susceptible d'évoluer en cas de nouvelle offre, notamment à destination des jeunes, comme c'est le cas depuis récemment.

Restitution des participants

- Jocelyne CACCIALI, présidente de l'association pour le développement économique de Saint-Brieuc

Elle fait part de ses réflexions concernant les trajets au départ de Saint-Brieuc.

Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation du territoire par un maillage de dessertes rapides et performantes :

- Prévoir des liaisons performantes au départ de Saint-Brieuc vers Paris, Rennes, et Nantes. Les temps de parcours proposés à horizon 2017-2018 au départ de Saint-Brieuc vers Paris, Rennes et Nantes sont satisfaisants.
- Pouvoir rejoindre Lorient ou Vannes depuis la façade maritime de Saint-Brieuc, qui est en plein développement.
- Intégrer à la réflexion une ligne transversale Saint-Brieuc vers Lorient ou Vannes qui permette de raccorder les branches nord et sud du réseau.

Mesures d'accompagnement :

- Pouvoir accéder aux gares facilement, voyager confortablement en prévoyant des services d'accompagnement pour améliorer l'accès aux gares de Lamballe, Saint-Brieuc et Guingamp, ainsi que l'accès au wifi et à une prise secteur dans tous les trains.

➤ Jean-Luc PELTIER, CESER Bretagne

Il explique qu'il a renseigné un certain nombre de fréquences et de temps de parcours cibles sur son support de contribution, sans s'attacher particulièrement à des besoins particuliers mais avec l'objectif général de créer une offre suffisamment attractive pour générer un report modal significatif.

Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation du territoire par un maillage de dessertes rapides et performantes :

- Revitaliser les territoires de Brest et Quimper en les reliant en 45 minutes.
- Répondre à une demande croissante de liaison entre Rennes et Châteaubriant.
- Permettre une bonne desserte du Mont-Saint-Michel pour répondre également aux besoins de développement sur un plan touristique en améliorant la liaison Rennes – Saint-Malo.

Mesures d'accompagnement :

- Anticiper l'augmentation du trafic en gare de Rennes avec l'arrivée de la LGV BPL en traitant le nœud ferroviaire de Rennes.
- Assurer l'accessibilité tarifaire pour l'utilisateur. Il note que le fret participe à cette équation d'ensemble en améliorant la rentabilité globale d'un projet.
- Penser la complémentarité entre l'offre TER et les grandes lignes.

➤ Marc BOUCHERY, SMA Grand Ouest

Il fait quelques précisions sur le potentiel de la zone de chalandise en rappelant que le nombre de bretons et de ligériens qui vont aujourd'hui jusqu'à Paris pour prendre l'avion s'élève à 1 million et autour de 4,8 millions pour l'aéroport Nantes-Atlantique. Il rappelle également que près de 50 destinations actuellement desservies par des aéroports régionaux comme Nice ou Marseille ne sont pas encore desservies depuis Nantes et pourraient l'être à l'avenir, augmentant ainsi le potentiel d'attractivité de l'aéroport.

Desservir l'aéroport du Grand Ouest pour toute son aire de chalandise

- Offrir les conditions de l'intermodalité aux passagers qui souhaiteraient se rendre à l'aéroport par plusieurs moyens de transport (voiture + car, voiture + train...) en prévoyant des P+R (parkings relais) dans toutes les villes proches de l'aéroport depuis Quimper et Lorient : Savenay, Redon, etc.
- Au-delà des temps de parcours cibles, il faut accorder une importance particulière au critère de la fiabilité.
- Prendre en considération la dynamique des « cars Macron », qui seront un mode de desserte important de l'aéroport à terme.

Mesures d'accompagnement

- Importance de développer des outils numériques d'accompagnements (au-delà des outils qui existent déjà : drivy, blablacar...).

➤ Adeline LE CADRE, FRSEA Bretagne

Elle rappelle que pour désengorger la route, il faut que le train puisse concurrencer la voiture sur des trajets quotidiens. Elle rappelle également que la consommation minimum de foncier doit rester une priorité et qu'il faudra rester vigilant parce que l'augmentation capacitaire est aussi consommatrice d'espaces fonciers.

Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation du territoire par un maillage de dessertes rapides et performantes :

- Ne pas sacrifier une desserte fiable et régulière de toutes les petites gares entre Rennes et Nantes par exemple (Guipry-Messac et Redon) pour un temps de parcours réduit.
- Privilégier le cadencement ou l'augmentation de la capacité de la ligne existante à la création d'une ligne nouvelle.
- L'amélioration de la liaison Brest – Quimper doit être une priorité pour désengorger la route. Le temps cible de 45 minutes est pertinent.

➤ Bernard RENO, Conseil de développement du Pays de Vannes

Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation du territoire par un maillage de dessertes rapides et performantes :

- La liaison Brest – Quimper est prioritaire (temps cible de 40 minutes avec 15 trains/jour). Les deux heures de trajet actuelles constituent un véritable blocage.

Dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret) :

- Pour accompagner le développement de villes moyennes comme Vannes, il conviendrait d'envisager une solution ferrée du type RER ou tram-train en entrée et sortie de ville.

➤ Jean-Luc HANNEQUIN, CCI Ille-et-Vilaine

Il explique qu'il a cherché à déterminer quel était le seuil psychologique pour rendre un trajet attractif aux yeux d'un usager.

Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation du territoire par un maillage de dessertes rapides et performantes, et rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes :

- Il faut viser 45 minutes de trajet et deux trains par heure pour des liaisons comme Rennes – Nantes et Quimper – Brest.

En rappelant que la question des coûts d'investissement se poserait probablement avec autant d'acuité en 2030 qu'aujourd'hui, il estime qu'il faut rester raisonnable dans les objectifs poursuivis et que quelques minutes de gagnées suffisent parfois à passer ce seuil psychologique qui rend un trajet attractif, pourvu que la qualité de service offerte dans les trains (wifi notamment) permette aux passagers d'optimiser leur temps de transport et de gagner en souplesse.

➤ **Retours sur les fiches renseignées**

Les participants ont également renseigné un certain nombre de fréquences cibles à atteindre sur les liaisons qui leurs semblaient prioritaires.

Au départ de Brest, les participants ont fait les suggestions suivantes :

- Vers Paris : temps de parcours de 3h, avec entre 10 et 11 trains par jour et 2 par heure
- Vers Nantes : entre 2h et 2h30 de trajet avec entre 11 et 15 trains par jour
- Vers Rennes : 1h30 de trajet et 15 trains par jour
- Vers Quimper : un temps de trajet de 40 à 45min avec 11 à 15 trains par jour

Au départ de Quimper :

- Vers Paris : un temps de trajet compris entre 2h30 et 3h
- Vers Rennes : un temps de trajet entre 1h30 et 50min
- Vers Nantes : un temps de trajet compris entre 1h30 et 3h
- Vers Brest : un temps de trajet cible de 45min et 2 trains par heure en heure de pointe
- Vers l'aéroport du Grand Ouest : entre 1h30 et 1h45 de temps de trajet selon les participants

Au départ de Saint-Brieuc :

- Vers Paris : un temps de trajet d'1h50 avec 15 trains par jour et 2 par heure en heure de pointe
- Vers Rennes : un temps de trajet de 45 min avec 17 trains par jour et 2 à 3 par heure en heure de pointe
- Vers Nantes : un temps de trajet compris entre 1h45 et 1h15 selon les participants
- Vers Brest : Entre 1h et 45 min de trajet selon les participants
- Vers l'aéroport du Grand Ouest : 1h30 de trajet avec environ 10 trains par jour

Au départ de Rennes :

- Vers Nantes : un temps de trajet entre 45 et 1h avec entre 12 et 20 trains par jour selon les participants
- Vers Quimper et Brest : un temps de trajet d'1h30 avec 15 trains par jour
- Vers Montfort/Meu : entre 15 et 25min selon les participants
- Vers Messac-Guipry : entre 20 et 30min de trajet selon les participants

- Vers l'aéroport Grand Ouest : un temps de trajet de 30min avec 20 trains par jour et 1 par heure
- Vers Saint-Malo : un temps de trajet de 45min avec 12 trains par jour

Au départ de Redon :

- Vers Rennes : 30 min de trajet et 20 trains par jour
- Vers Nantes : 45 min de trajet et entre 10 et 20 trains par jour selon les participants
- Vers l'aéroport Grand Ouest : 30 min de temps de trajet et 10 trains par jour

Au départ de Nantes :

- Vers Rennes : 1h de temps de trajet et 20 trains par jour
- Vers l'aéroport du Grand Ouest : 15min de temps de trajet, 20 trains par jour et 1 par heure

Au départ de Vannes :

- Vers Nantes : 1h15 de temps de trajet et 10 trains par jour
- Vers l'aéroport du Grand Ouest : 1h de temps de trajet, 10 trains par jour et 1 par heure

Retours sur les contributions des participants

Au fil de la restitution, les idées émises par les rapporteurs sont consignées sur des post-it et associées par Benoît FORMSTECHEUR à chacun des cinq objectifs du projet, soit parce qu'elles y font référence explicite, soit parce qu'elles s'y rattachent implicitement.

Dans un premier retour sur les contributions des participants, il note d'abord que beaucoup de remarques n'ont pas porté sur un objectif spécifique du projet, mais plus largement sur les mesures d'accompagnement associées au projet, et notamment :

- La nécessité de penser les trajets « porte-à-porte », l'accessibilité des gares, l'offre ferrée complémentaire en sortie de ville (RER, tram-train), la nécessité de coordonner l'offre TER et l'offre TGV ou encore, plus largement, la nécessité de fiabiliser les trajets, comme un prolongement naturel de la qualité de service.
- La question du financement, de la rentabilité du projet et des répercussions sur les coûts des billets. A ce titre, il précise que l'effort de SNCF Réseau consiste, au-delà du coût d'entrée de l'infrastructure, à concevoir un système dont la gestion et la maintenance ne revienne pas trop cher à l'exploitant pour que la répercussion sur l'utilisateur soit minimisée.

Il note ensuite que plusieurs points se rapportaient à certains des objectifs du projet, et en particulier :

- **Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée.** Il note que le temps cible de 45 minutes, validé par plusieurs participants, est en effet le meilleur temps de parcours qui soit envisageable, et de même pour Brest – Quimper.
- **Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation des territoires par un maillage de dessertes rapides et performantes.**
 - Il note que si Brest et Quimper ont été citées à plusieurs reprises, ce n'est pas tant pour évoquer un temps de parcours depuis Paris (cf. objectif 2) mais pour évoquer leur liaison inter-villes. Il indique que les 45 minutes de temps cible sont atteignables grâce aux solutions techniques proposées.

- Il note également l'expression sur la nécessité d'améliorer les liaisons entre les branches nord et sud du réseau ferroviaire.
- **Dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret).** Benoît FORMSTECHEr rattache à cet objectif les contributions qui ont porté sur le développement du fret et de services types RER ou Tram-Train.

Gwenaël BODO complète ce premier retour en ajoutant que le projet LNOBPL est un enjeu majeur pour Rennes Métropole et pour la Bretagne à plus d'un titre : d'abord, eu égard au polycentrisme qui caractérise la région et qui façonne de plus en plus la vie économique et l'emploi, mais aussi au regard du caractère périphérique de la région Bretagne à l'échelle européenne et de l'importance que représente une bonne desserte des aéroports et une insertion efficace dans le réseau ferré européen en matière d'attractivité.

Présentation du simulateur de scénarios

Cédric LEVREL présente aux participants le simulateur de scénarios du projet LNOBPL (www.lnobpl.fr/simulateur). Il permet de se mettre à la place du chef de projet en explorant les différentes possibilités et combinaisons d'interventions sur le périmètre du projet pour mettre au point le scénario qui leur semble le plus adapté à leurs besoins. L'internaute doit, après avoir sélectionné une gare de départ et une gare d'arrivée, choisir pour chaque secteur d'aménagement sa solution privilégiée. Une fois l'ensemble des secteurs aménagés, les internautes sont encouragés à exporter leur scénario privilégié pour le présenter sur le forum LNOBPL et argumenter leurs partis-pris auprès des autres utilisateurs de l'outil.

En proposant aux participants une simulation en direct, Cédric LEVREL rappelle que cet outil innovant a été élaboré spécifiquement pour le projet LNOBPL, compilant ainsi près de cinq ans d'études. Il donne également les précisions suivantes :

- Les simulations s'effectuent sur la base de données projetées à horizon 2030 dans l'hypothèse où le projet LNOBPL ne serait pas réalisé. Elles ont été modélisées sur la base des études existantes.
- Pour certains secteurs, les différentes solutions d'aménagement sont exclusives les unes des autres. Par exemple, on ne peut pas créer une ligne nouvelle entre Rennes et Redon en même temps qu'une ligne nouvelle entre Rennes et Nantes.
- L'utilisateur du simulateur peut choisir de ne pas intervenir sur tous les secteurs s'il ne l'estime pas nécessaire.
- Chaque proposition d'aménagement retenue répond à un ou plusieurs objectifs globaux du projet. Ces derniers apparaissent en surbrillance à l'écran quand c'est le cas.
- Une fois que l'utilisateur s'est prononcé sur tous les secteurs d'aménagement, il peut consulter son tableau de bord et évaluer son scénario à l'aune de critères complémentaires :
 - Capacité à répondre aux différents objectifs du projet
 - Coût total
 - Impact environnemental
 - Intérêt socio-économique
 - Avantages par activité
 - Gain de voyageur
 - Emission de CO2 évitées

Mot de conclusion

Benoît FORMSTECHEM remercie les participants pour leur implication, les incite à se rendre sur le site internet de la concertation et à participer *via* le simulateur de scénarios et le forum. Il précise que la concertation en ligne est ouverte jusqu'au 15 février et donne rendez-vous aux participants le 9 février en fin de journée pour une réunion de restitution des différents ateliers (acteurs associatifs, acteurs économiques, élus, citoyens). Il rappelle finalement que l'ensemble des contributions seront restituées au Comité de Pilotage qui se prononcera sur les suites à donner aux études et au projet.

Simon MAZAJCZYK précise qu'une invitation à la réunion de synthèse sera envoyée ultérieurement, ainsi que le compte-rendu de la présente rencontre.

Alain RADUREAU, remercie les participants pour leur présence et remarque que le petit nombre de présents n'a pas préjugé de la qualité des échanges. Il estime que les participants se sont appropriés une notion globale de la mobilité, insistant beaucoup sur l'aval et l'amont du déplacement en train. Il note également que la majorité des contributions vont dans le sens d'une amélioration des parts de marché du ferroviaire y compris pour les déplacements du quotidien avec un intérêt marqué pour les liaisons secondaires. Pour finir, il encourage les participants à formaliser leurs avis et réflexions *via* le simulateur de scénarios et le forum, mais aussi à inciter leurs collègues à le faire.