

Atelier

Environnement – Usagers – Agriculture

Brest

19 janvier 2017

Compte-rendu

Cadre et objectifs de la séance

Luc ROUSSEL, consultant en concertation, animateur de la réunion, remercie les personnes présentes. Il précise que le dispositif d'aujourd'hui sera un peu particulier du fait du faible nombre de participants malgré les invitations relativement larges. Il précise le cadre de la séance sera centré sur les besoins et les priorités en matière de déplacement. Les deux objectifs sont de traduire des besoins en fonctionnalités et de découvrir le fonctionnement du simulateur.

Tour de table

Il passe la parole à Alain RADUREAU, garant de la concertation, qui rappelle qu'il a été nommé par la Commission nationale du débat public et qu'il a participé au débat public. Il explique 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.

Luc ROUSSEL demande aux participants de se présenter :

- Yvon THOMAS – CLCV Finistère
- Antoine STOUFF – Directeur des déplacements à Brest Métropole
- Jean-Jacques DENIEL – Elu à la Chambre d'Agriculture
- Michel CANIAUX – Association ALTRO

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

A noter que sont également présents deux consultants de l'agence Etat d'Esprit-Stratis.

Le dispositif de concertation

PROJECTION DE LA VIDEO DE PRESENTATION DU PROJET

Cédric LEVREL rappelle que la concertation se déroule d'octobre 2016 à fin février. Il rappelle que différents publics sont mobilisés sur tout le périmètre notamment des citoyens, des associatifs, des acteurs économiques et des élus. Toutes ces actions répondent à la faible participation du grand public lors du débat public. Ce dispositif vise à toucher la plus grande diversité d'acteurs possibles. Les éléments issus des ateliers seront versés au bilan de la concertation qui sera remis au comité de pilotage.

Eclairages à partir des enquêtes menées

Cédric LEVREL, présente les résultats de 2 études menées : le Panel citoyens et les études qualitatives.

Cédric LEVREL 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 1000 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.

Rappel des grandes lignes du projet

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

Après avoir rebalayé le périmètre du projet, Cédric LEVREL 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 inter-villes 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 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).

Travail sur les niveaux de service souhaitables en fonction des besoins exprimés

Les participants ont à leur disposition 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.

Durant 20 minutes, les participants se penchent sur chacune des liaisons du projet.

Restitution classée par objectifs

- Améliorer l'accessibilité de la pointe Bretonne

- **Liaison Brest – Nantes**

Yvon THOMAS insiste sur les liaisons entre Brest et Nantes. Le pôle de santé et l'attrait touristique de Nantes sont très importants, mais à l'heure actuelle le train ne concurrence pas la voiture. A terme, les relations entre Brest et Nantes vont s'intensifier en passant par Lorient à l'image des coopérations industrielles entre les deux villes.

Yvon THOMAS pense qu'il faut faciliter les correspondances entre Brest et Nantes pour gagner du temps notamment à Redon.

Benoit FORMSTECHEX explique qu'il existe des trains qui se scindent à Redon pour partir au Nord et au Sud. Redon demeure une grosse plateforme d'échange ferroviaire.

Cédric LEVREL rappelle qu'il existe deux solutions Brest – Rennes – Nantes ou Brest – Quimper – Nantes. Les caractéristiques de la ligne Quimper – Brest font que le train ralentit et que la voie unique limite la capacité de la ligne.

Antoine STOUFF souhaite connaître les besoins en matière de déplacement depuis Brest vers Nantes quand on sait qu'aujourd'hui il faut 3h30 en voiture et 4h30 en train.

Yvon THOMAS pense 2h45 est un bon temps cible s'il faut 3h30 par route.

Jean-Jacques DENIEL rappelle que le critère de report modal vers le train est sa rapidité par rapport à la voiture et que cela vaut pour toutes les destinations. Cependant, il affirme être plus intéressé par Rennes en qualité de préfecture régionale que par Nantes située dans la région Pays-de-la-Loire.

- **Liaison Brest – Paris**

Concernant la liaison Brest – Paris, Yvon THOMAS pense qu'il faut s'approcher des 3 heures mais que cela doit être un cap et non un impératif. Il faut simplement que les temps de transport par train soient concurrentiels par rapport à la voiture et à l'avion. Enfin, il pense que s'il y a un train direct le vendredi soir, alors il en faudrait un le lundi matin.

Benoit FORMSTECHEX, répond que le vendredi soir deux trains rapides partent vers la Bretagne : Paris – Saint-Brieuc – Brest et Paris – Vannes – Lorient – Quimper. Pour la question du lundi matin, il est assez aisé de réduire les marges commerciales en allant vers Brest le vendredi soir. Pour autant, réduire les marges commerciales des trains qui arrivent à Montparnasse est plus compliqué et encore plus le matin.

Jean-Jacques DENIEL pense que la section Brest – Rennes – Paris est centrale, cependant, il souligne que les 5 minutes entre 3h et 3h05 peuvent coûter cher en terrain agricole. Ce qui est important, c'est de pouvoir travailler à Paris pendant une journée complète, donc que le train arrive avant 9 heures le matin. S'il prend l'avion (environ 3h10 porte à porte), il peut être à la porte d'Orléans à 9h10. Selon lui, il faut s'intéresser au temps de trajet global car ce qui importe est plus l'heure de départ et l'heure d'arrivée que le temps ferroviaire en tant que tel. Il rappelle que le train est nettement moins cher que l'avion donc il y a un avantage de ce côté.

Benoit FORMSTECHEX explique que le réseau est en maintenance perpétuel et, à l'heure actuelle, la fenêtre de tir pour réaliser la maintenance se situe essentiellement entre minuit et 6h du matin.

Jean-Jacques DENIEL dit, qu'en train, il part à 4h45 pour arriver à 9h30, ce qui est trop tard. Il pense également qu'il faudrait des offres quotidiennes car la vie économique ne s'arrête pas. L'énorme avantage de la modernisation de la ligne Brest – Paris est d'améliorer l'accès à Rennes. Aller à Rennes

en 1h30-2h serait parfait face aux 2h20 en voiture. Si le train est rapide cela faciliterait encore plus les journées de travail à Rennes.

Benoit FORMSTECHECER précise qu'à partir de septembre 2017, il y aura tous les jours un train qui s'arrêtera partout mais avec un départ à 5h18 de Brest et une arrivée à 9h04.

Antoine STOUFF répond que le train le plus tôt n'a pas forcément besoin d'être le plus rapide tant qu'il arrive à une heure correcte. C'est aussi une question de capacité du réseau.

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

Yvon THOMAS estime que le temps cible entre Brest et Quimper doit être de 45 minutes pour être vraiment concurrentiel avec la voiture. Il se demande s'il y a des marges pour atteindre cet objectif. La particularité du territoire fait que la métropole est à Brest mais que l'administration se trouve à Quimper.

Cédric LEVREL répond qu'il y a un potentiel d'amélioration mais qu'il faudra réussir à trouver le levier suffisant au report modal.

Yvon THOMAS pense qu'une modernisation la ligne nord de la Bretagne n'incitera pas forcément le report modal, les automobilistes seront encore dans la situation actuelle. Il souhaite connaître la fréquence automobile entre Brest et Quimper.

Benoit FORMSTECHECER répond que les sections entre Brest – Quimper et Nantes – Rennes sont fréquentées par environ 23 000 véhicules par jour. Le nombre de voyageurs ferroviaires sur Brest – Quimper est de 2 000 en temps normal.

Yvon THOMAS pense qu'il faut raisonner en termes de transition écologique. Il faut estimer les efforts que doit faire la collectivité pour que les usagers se dispensent de la voiture. La SNCF doit jouer ce rôle de vecteur.

Jean-Jacques DENIEL répond que le Finistère a la chance d'avoir une population dense et bien répartie. Le dernier kilomètre fait que le train ne pourra pas aller partout. Les gens vont privilégier la voiture sur les courtes distances.

Yvon THOMAS souligne l'offre du Conseil Département avec les dessertes en car qui coûtent 2 euros. Benoit FORMSTECHECER rappelle que la région en tant qu'autorité organisatrice des transports récupère les transports routiers régionaux. Alors que le ferroviaire représentait leur poste majeur d'investissement, à partir de l'année prochaine, 55% des coûts seront routiers et 45% seront ferroviaires. La même autorité gèrera le dernier kilomètre.

➤ Desservir l'aéroport du Grand Ouest

Antoine STOUFF demande quelles sont les attentes par rapport au futur Aéroport du Grand Ouest.

Jean-Jacques DENIEL précise qu'il n'est pas en cours de réalisation, cela demeure une hypothèse.

Yvon THOMAS pense que ce n'est qu'une hypothèse et que les délais seront longs. Il précise que les permis d'expropriation sont périmés depuis la veille, et que la déclaration d'utilité publique le sera en février. Il pense qu'il est audacieux de « calibrer » des investissements sur l'aéroport. L'axe occidental a, dès à présent, besoin du ferroviaire.

Antoine STOUFF répond que l'aéroport de Nantes a un fonctionnement toute l'année alors qu'à Brest certaines destinations ne sont que saisonnières.

Benoit FORMSTECHECER précise que la plateforme actuelle de Nantes-Atlantique bénéficie à 25% de voyageurs bretons. Compte-tenu de la croissance dans la région, cela ne va sûrement pas décroître.

Jean-Jacques DENIEL n'a aucune idée du temps nécessaire pour que le projet soit réalisé si tous les voyants passaient au vert dès aujourd'hui.

➤ Dégager des possibilités d'évolution à long terme

Jean-Jacques DENIEL rappelle qu'il se positionne du côté des agriculteurs et moins des usagers. Cependant, il demeure un usager au niveau professionnel avec un intérêt pour le fret. Il cite une entreprise à Plouaret dont l'activité dépend en partie du fer. La Chambre d'Agriculture souhaite maintenir une agriculture forte et donc un transport fret fort.

Jean-Jacques DENIEL pense que la problématique de Brest est aussi due au positionnement de sa gare « ultra-urbaine ». La plupart des voyageurs vont à l'ouest (Brest centre) pour repartir à l'est (Rennes, Paris). On pourrait imaginer une gare qui soit plus près de l'est, par exemple un départ de Landerneau ou de Guipavas pourrait faire gagner 30 minutes de trajet, et solutionnerait une partie du stationnement.

Benoit FORMSTECHECER prend l'exemple de Lyon (toutes proportions gardées) qui dispose de deux gares TGV en plein centre : la Part-Dieu et Perrache.

Alain RADUREAU demande si dans l'optique de ceux qui arrivent à Brest cela représente un atout.

Antoine STOUFF souhaite savoir s'il faut changer ou rajouter une gare.

Jean-Jacques DENIEL pense que l'on peut imaginer que Brest et Landerneau soient des gares de départ TGV.

➤ Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes

Cet objectif n'a pas directement été abordé par les participants

➤ Autres remarques

Yvon THOMAS fait remarquer qu'il faut se projeter dans l'avenir selon ce que Brest a appris du passage du bus au tramway. Il y a une hausse de 30% de l'utilisation du tramway. Il faut chercher à comprendre ce qui fait qu'un usager ne prenant pas le bus va désormais utiliser le tramway. Le passage à un mode plus cadencé et plus innovant favorise les nouveaux usagers.

Jean-Jacques DENIEL fait remarquer que beaucoup de gens de Landerneau viennent quotidiennement en train à Brest car c'est rapide, cadencé et accessible. De plus, il fait remarquer qu'il ne comprend pas les tarifs.

Benoit FORMSTECHECER dit que la SNCF négocie les tarifs officiels avec l'Etat. Ensuite, dans cette grille, elle applique différents tarifs tels que la carte jeune ou la carte famille nombreuse, etc par exemple.

Jean-Jacques DENIEL répond que, parfois, on peut payer deux tarifs très différents pour prendre le même train.

Synthèse des échanges

Cédric LEVREL fait la synthèse des échanges :

- Ambition de transition écologique et de report modal pour créer des effets de seuil. Le ferroviaire doit avoir une place dans la compétition entre les modes de transport.
- L'accessibilité de la pointe bretonne ne concerne pas que Paris mais également les autres villes bretonnes (Nantes, Quimper, Rennes) avec la question du positionnement des trains.
- L'objectif de possibilité d'évolution à long terme a été abordé via la question du fret. Il n'y a pas de frein à faire circuler des trains de fret hormis en heure de pointe à Nantes et Rennes. Le modèle économique du fret ferroviaire est indépendant du projet LNOBPL, mais la remarque est notée.
- La liaison entre Brest et Paris a soulevé les enjeux de positionnement des trains, des heures possibles, et leur desserte.
- Quelques mesures d'accompagnement comme la question de la gare bis de Brest.
- Desserte de l'Aéroport du Grand Ouest.
- L'objectif de rapprocher Nantes de Rennes n'a pas été abordé.

Présentation du simulateur

Cédric LEVREL présente le simulateur de scénarios du projet LNOBPL (www.lnobpl.fr/simulateur).

Celui-ci permet aux participants de la concertation de se mettre à la place du chef de projet LNOBPL en explorant les différentes possibilités et combinaisons d'interventions sur le périmètre du projet pour mettre au point le scénario qui lui semble le plus adapté aux 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 a rappelé que cet outil innovant avait été élaboré spécifiquement pour le projet LNOBPL, compilant ainsi près de cinq ans d'études. Il a également donné 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 sont 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 Vannes.
- 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

Yvon THOMAS dit que l'on ne connaît pas l'incidence sur le prix du billet.

Benoit FORMSTECHE dit qu'une partie du gain de temps est reportée sur les tarifs. En moyenne, sur la LGV BPL, selon les études menées avant la mise en service, SNCF Réseau estime qu'il y aura une augmentation de l'ordre de 4 euros pour 37 minutes. On peut imaginer que si on gagne la moitié, le surcoût pourrait être de l'ordre de 2 euros.

Cédric LEVREL rappelle que ce sont des données références et que l'équipe est consciente des incertitudes qui entourent ces prédictions.

Michel CANIAUX demande s'il y aura un matériel spécifique.

Benoit FORMSTECHEM répond que les TGV restent les mêmes, mais sur le TER peut-être que l'on peut imaginer du matériel renouvelé. 250 km/h représente un pallier en termes de sûreté et de coût.

Michel CANIAUX souhaite lier la façade atlantique par Paris. Il propose d'avoir trois axes structurant la zone : Brest – La Rochelle, Brest – Cholet, Saint-Malo – La Roche-sur-Yon. Il faudra veiller à minimiser les correspondances et à améliorer le temps de parcours pour qu'il soit compétitif face à la voiture. Ses critères sont : Rapidité, Prix, Fréquence, Service. Il faut que ce service soit moderne et attractif.

Benoit FORMSTECHEM pense que cela est en phase avec le projet.

Michel CANIAUX souhaite améliorer le Nantes – Bordeaux sans césure. Il pense que le système de correspondance est à améliorer. Il faut permettre de grandes lignes sans qu'elles ne soient découpées pour faciliter l'exploitation à l'image des trajets allemands longs de plus de 1 000 kilomètres.

Conclusion de la séance

Luc ROUSSEL remercie les participants pour l'intérêt qu'ils portent au projet et rappelle qu'il y a une réunion de synthèse à laquelle chacun sera invité.

Benoit FORMSTECHEM remercie également les citoyens présents cet après-midi et les invite à utiliser le site Internet du projet.

Alain RADUREAU souhaite remercier les participants. Il souligne le problème de mobilisation du monde associatif. Il aimerait que des sessions de travail soient organisées dans les bureaux des associations pour dégager des solutions communes qui pourraient être transmises via le simulateur.