

Atelier

Environnement – Usagers – Agriculture
Nantes

13 janvier 2017

Compte-rendu

Introduction

Pascal BEAUMARD, consultant en concertation, animateur de la réunion, remercie les participants pour leur présence et présente l'objet de la rencontre : un atelier de concertation dans le cadre du projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL), porté par SNCF Réseau. Le même format de rencontre est mis en place à Nantes et Brest.

Tour de table

La réunion commence par un tour de table de présentation.

Les intervenants de SNCF Réseau sont :

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

Les participants sont :

- Dominique ROMANN, FNAUT Pays de la Loire
- Xavier METAY, FNE Pays de la Loire
- Jean-Bernard LUGADET, Association nantaise déplacements environnement (ANDE)
- Michel CANIAUX, ALTRO
- Fabrice EYMON, Président de la FNAUT Pays de la Loire

De plus, quelques partenaires / observateurs sont présents :

- Jennifer CHERUEL, agence d'urbanisme de la région nantaise
- Nathalie BARRUET, direction de transports de la Région Pays de la Loire
- Brice GALLAIS, département déplacements de Nantes Métropole

Ainsi qu'**Alain RADUREAU, garant de la concertation**, qui explique l'intérêt de la séance 2 avec les associations : elle vise à préciser les positions annoncées lors de la première session en les traduisant en besoins et en fonctionnalités pour le projet LNOBPL.

Par ailleurs, aucun des participants n'émet de remarques sur le compte-rendu de la séance 1, transmis en amont. Celui-ci est donc validé lors de la séance.

Présentation des résultats du panel de citoyens et des études quantitatives

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.

Échanges avec la salle

Dominique ROMANN (FNAUT Pays de la Loire) se dit satisfait de noter les demandes existantes d'amélioration pour les liaisons dites intermédiaires. Il interroge cependant le MOA sur la prise en compte de l'inflexion très nette qui a été opérée au niveau national en insistant sur la priorité aujourd'hui accordée au réseau existant et la relégation des grands projets.

Il revient sur la priorité d'amélioration de la liaison Nantes – Rennes et regrette que la solution ne soit que celle de la ligne nouvelle et qu'il n'y ait pas d'option d'amélioration de la ligne Nantes – Rennes par Châteaubriant.

Cédric LEVREL rappelle que le projet LNOBPL n'est pas un projet de lignes nouvelles, mais un projet d'amélioration des performances du réseau principal. La création de lignes nouvelles représente une solution technique parmi d'autres. Il ajoute que d'autres projets (hors LNOBPL) visent l'amélioration de la ligne passant par Châteaubriant et que le projet LNOBPL n'est pas le seul du territoire, il se fait en compléments d'autres projets existants.

Benoît FORMSTECHEER revient sur la question de la liaison Nantes – Rennes par Châteaubriant en rappelant qu’une expertise indépendante avait été réalisée lors du débat public sur ce sujet et qu’une note de synthèse de SNCF Réseau a été faite et mise à disposition sur le site Internet du projet. Ce qui ressort de ces expertises est que si on souhaite améliorer de façon significative les performances entre Nantes et Rennes (doublement des fréquences et/ou gain d’au moins 15 minutes), les coûts des scénarios via Châteaubriant sont comparables à ceux proposés dans le cadre du projet mais sans les gains engendrés par la mutualisation avec la Bretagne sud (Rennes – Quimper) en passant par Redon, ce qui constitue un des 5 objectifs du projet. Il est donc apparu que le passage par Châteaubriant n’était pas la réponse opportune dans le cadre du projet. Le projet LNOBPL ne s’oppose, en revanche, pas aux autres projets qui viseraient à satisfaire des besoins existants entre Nantes et Châteaubriant, qui sont, pour la plupart, déjà satisfaits par l’arrivée du tram-train, ou entre Rennes et Châteaubriant, par la ligne TER classique.

Xavier METAY (FNE) revient sur les attentes présentées suite aux enquêtes menées. Il explique que, concernant l’attente de désengorgement du trafic routier, l’amélioration de la desserte ferroviaire du territoire ne suffira pas à obtenir un désengorgement satisfaisant. Il prend l’exemple de l’offre de transports en commun sur la métropole nantaise qui ne permet pas de désengorger réellement les routes, malgré l’augmentation de cette offre. Il est donc, selon lui, important de faciliter la mobilité en augmentant la capacité et les fréquences sur le réseau pour que le train ne soit pas le grand perdant de la mobilité, bien que cela semble insuffisant pour faire baisser les embouteillages dans les zones urbaines tendues du territoire.

Michel CANIAUX (ALTRO) explique qu’il faudrait présenter le projet LNOBPL dans un cadre global et notamment à l’échelle nationale pour montrer que cela ne bénéficie pas qu’aux territoires de Bretagne et des Pays de la Loire. Le projet rendra également plus pertinent le mode ferroviaire sur les longues distances qui sont les plus émettrices de gaz à effet de serre. Il ajoute que pour obtenir un report modal réel, il faut appliquer le théorème RPFS : Rapidité, Prix, Fréquence et Service.

Cédric LEVREL ajoute aux réflexions le fait que le ferroviaire devra, de fait, faire face à ces tendances d’augmentation de la population et des déplacements et que cela se prévoit dès à présent.

Sur le désengorgement, Cédric LEVREL explique qu’il est intéressant de ne pas se limiter à une lecture en valeur absolue, mais également de s’intéresser à la répartition des parts modales à cet horizon, sachant que sur certaines liaisons la part du train peut être augmentée de façon significative par le projet. Benoît FORMSTECHEER complète en disant que la part modale entre Nantes et Rennes est aujourd’hui de 5% et que sur ce type de liaison, on doit être capable d’atteindre beaucoup plus grâce à de meilleures performances.

Sur la question de la lecture plus nationale du projet LNOBPL, Cédric LEVREL rappelle que les gares de Nantes et Rennes représentent de véritables portes pour le territoire de Bretagne et des Pays de la Loire.

Dominique ROMANN (FNAUT Pays de la Loire) revient sur les parts modales entre Nantes et Rennes aujourd’hui très faibles pour le train. Il explique que si la ligne nouvelle apporte une solution qui pourrait améliorer la part du ferroviaire, il existe d’autres besoins qui devront également être satisfaits, notamment pour les périphéries. D’autres projets comme l’amélioration de la liaison Nantes – Rennes par Châteaubriant sont nécessaires pour répondre à ces besoins. Les deux aménagements ne s’opposent pas mais se complètent, on pourrait donc imaginer un format RER bi-métropole en complément de la ligne rapide.

Rappel des grandes lignes du projet

Avant le début du travail collectif, Pascal BEAUMARD 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 balayé 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).

Travail en groupe

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).

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

Au fil de la restitution, les idées émises par les rapporteurs ont été consignées et associées à chacun des cinq objectifs du projet :

- Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée.
- Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation du territoire par un maillage de dessertes rapides et performantes.
- Dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret).
- Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne. Brest et Quimper à 3 heures de Paris.
- Desservir l'aéroport du Grand Ouest pour toute son aire de chalandise.
- Sujets complémentaires / mesures d'accompagnement.

➤ Michel CANIAUX, ALTRO

Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne

- Rapprocher Brest de Nantes et de Rennes et pas seulement à 3h de Paris. Avec notamment Brest – Nantes en 3h ou moins.

Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée

- Améliorer la fréquence entre ces deux pôles.
- Moins de 45 minutes pour accroître la pertinence du fer.

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

- Penser différents axes structurants pour couvrir le territoire et libérer de la capacité :
 - Une liaison Brest – Quimper – Nantes – La Rochelle pour favoriser les échanges avec la Nouvelle Aquitaine.
 - Saint-Malo – Rennes – AGO – Saint-Nazaire.
 - Brest – Rennes – AGO – Nantes – La Roche-sur-Yon.

Mesures d'accompagnement

- Travailler sur les temps de parcours pour offrir un temps global compétitif par rapport à la voiture : favoriser le report modal.
- Adapter le prix aux offres concurrentes.
- Travailler sur les services et notamment sur les parcours d'approche depuis et vers la gare.

➤ Jean-Bernard LUGADET, Association Nantaise Déplacements Environnement (ANDE)

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

- Penser à la desserte des bassins d'emplois et d'activités, notamment via la ligne Nantes – Carquefou.
- Etudier, dans le cadre de LNOBPL, les étoiles ferroviaires de Nantes, de Rennes et de Saint-Nazaire.

Mesures d'accompagnement

- Prévoir des conférences régionales (métropoles, régions, prestataires, usagers) pour organiser la mobilité de façon concertée entre les différentes autorités organisatrices.

➤ Dominique ROMANN, FNAUT Pays de la Loire

Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée

- Prévoir un RER périurbain passant par Châteaubriant pour désenclaver le périurbain, qui relierait Nantes et Rennes en 1h45 et 10 AR par jour. C'est une priorité de plus court terme.
- Prévoir à plus long terme une ligne nouvelle avec 20 AR par jour et un temps cible inférieur à l'heure.

Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne

- Nantes – Brest en moins de 3 heures avec 4 AR par jour.
- Améliorer la liaison entre le Morbihan et Quimper comme Brest par la liaison sud.
- Electrifier Brest – Quimper.

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

- Intéressant de s'interroger sur la liaison Saint-Malo, Rennes, Nantes et Saint-Nazaire.

Mesures d'accompagnement

- Conserver des prix attractifs notamment grâce à un financement public.
- Relier Saint-Nazaire à Rennes qui a un fort potentiel et mériterait une fréquence à l'heure et offrirait des dessertes de petites villes intermédiaires.
- Adapter l'offre de service, et notamment la fréquence, à la tarification en distinguant ce qui relève de la tarification métropolitaine et ce qui relève de la tarification hors agglomération.

➤ Xavier METAY, FNE Pays de la Loire

Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne

- Donner la priorité à la question de la capacité et des fréquences.

Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée

- Moderniser la ligne Nantes – Redon pour améliorer les relations entre les deux villes.
- Augmenter les fréquences : 15 AR par jour.

Mesures d'accompagnement

- Regarder l'impact des mises en services des LGV BPL et SEA sur la ville de Nantes qui bénéficie de moins d'apports que Bordeaux et Rennes. Il s'agit de ne pas prévoir de projet qui ne répondrait pas à un besoin réel.

➤ Fabrice EYMON, Président de la FNAUT Pays de la Loire

Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée

- Favoriser les correspondances dans ces 2 pôles pour que la liaison reste pertinente.

Premiers retours sur les contributions

Cédric LEVREL propose une réaction à chaud sur les contributions des participants. Il explique qu'on voit notamment bien une volonté de relier la pointe bretonne aux grandes villes du territoire comme Nantes, et pas uniquement Paris. Sur la liaison Nantes – Rennes, il revient sur les expressions parfois contrastées, mais relève le socle commun d'une demande d'amélioration de la fréquence avec des solutions techniques différentes mais également des objectifs complémentaires.

Il revient enfin sur la volonté partagée par les participants d'un report modal vers le fer qui pourra notamment être favorisé par les questions de prix et de service.

Présentation du simulateur de scénarios

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 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 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
 - Avantage par activité
 - Gain de voyageur
 - Emission de CO2 évitées

Echanges avec la salle

Fabrice EYMON (Président de la FNAUT Pays de la Loire) revient sur l'aspect environnemental et les gains de voyageurs qui pourraient, selon lui, être développés. Il ajoute qu'il trouve dommage que l'on soit obligé de se prononcer sur tous les secteurs à aménager.

Xavier METAY (FNE) partage son expérience du simulateur et explique qu'il trouve que c'est un outil intéressant qui propose des évaluations des solutions tronçon par tronçon. Le but n'est, selon lui, pas d'évaluer à ce stade en détail l'impact environnemental mais bien d'avoir des indicateurs par solution, ce qui est le cas dans le simulateur. Les résultats fins seront à évaluer une fois le fuseau

arrêté. C'est un outil intéressant, notamment pour une association, pour faire un choix de scénario entre bénévoles. C'est un bon outil à ce stade de la concertation.

Alain RADUREAU confirme, en effet, que le simulateur ne peut pas, à ce stade, entrer dans le détail des impacts alors que le tracé n'est pas arrêté. En revanche, il met en lumière des points de vigilance, des points durs environnementaux qui sont intéressants à anticiper. Il incite les associations à l'utiliser collectivement et à partager leurs scénarios privilégiés.

Cédric LEVREL rappelle qu'il n'est, en aucun cas, obligatoire de sélectionner telle ou telle brique, il y a juste une mise en perspective de l'atteinte des objectifs en fonction des solutions retenues. Il ajoute que 3 000 pages d'études ont été produites et sont synthétisées dans ce simulateur. Il termine en expliquant que toutes les questions et contributions sont les bienvenues pour continuer à enrichir ce simulateur.

Benoit FORMSTECHEER illustre le propos sur les études en ajoutant que pour chacun des scénarios réalisables via le simulateur (18 060) il existe aujourd'hui des éléments d'étude du même niveau que pour les 3 scénarios du débat public. L'interface est simplifiée mais pas le niveau d'étude placé derrière chaque solution.

Xavier METAY (FNE) explique, en effet, que c'était un manque lors du débat public ce qui n'est plus le cas. Il ajoute que FNE ne peut que se satisfaire qu'un tel outil d'information et de pédagogie soit mis à la disposition du public.

Dominique ROMANN (FNAUT Pays de la Loire) ajoute qu'il serait intéressant d'ajouter l'axe de Saint-Nazaire aux réflexions.

Conclusion

Benoit FORMSTECHEER remercie les participants pour leurs participations et leurs contributions. Il les incite à participer via les outils en ligne et les invite à participer à la réunion de synthèse qui se tiendra à Rennes début mars 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 également chacun à participer à la réunion de synthèse.