

Atelier citoyens Rennes / Nantes

17 novembre 2016

Compte-rendu

Introduction

Pascal BEAUMARD, consultant en concertation, animateur de la réunion, remercie les personnes présentes et présente le déroulé de la réunion.

Il passe ensuite la parole à M. André CROCQ, vice-président de Rennes Métropole en charge du développement durable qui rappelle toute l'importance du projet et de cette concertation sur les usages. La construction de routes ou des voies ferrées ne peut se faire sans savoir quelles sont les pratiques des usagers. Les interpellations, contributions et remarques sont cruciales pour que les élus puissent se projeter à l'horizon 2035 et plus.

Tour de table

Les intervenants se présentent lors d'un tour de table :

- Benoit FORMSTECHE, chef de mission adjoint LNOBPL habite Nantes
- Marie CHIMOL, chargée des analyses socio-économique LNOBPL habite Nantes
- Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL habite la Chapelle-sur-Erdre

Les participants se présentent également :

- Anita B., secrétaire, habite à Saint-Thurial
- Eric D., éducateur spécialisé, habite à Vieillevigne
- René L., retraité, habite à Rezé
- Claire P., en reconversion (ex-animatrice HQE), habite la Chapelle-sur-Erdre
- Adeline P., femme au foyer, habite Betton
- Hélène Q., professeure d'Histoire-Géographie, habite à Monnières
- Orlane F., psychothérapeute, habite à Rezé
- Adrien F., travaille dans l'informatique, habite Nantes
- Benjamin L., étudiant, habite à Rennes
- Brigitte T., retraitée, habite à Betton
- Patrice M., retraité
- Thierry R., retraité
- Julia S., consultante en informatique, habite à Guichen
- Benoit R., professeur d'anglais, habite à Nozay
- Aurélie T., habite à Marsac-sur-Don

- Alain RADUREAU, garant de la concertation, habite à Rennes

Cadre et objectifs des ateliers citoyens

Marie CHIMOL souhaite apporter des éléments à deux questions restées sans réponse lors du dernier atelier.

La première question était de savoir si les bretons se déplacent plus que la moyenne des Français et les personnes dans le périmètre du projet. En moyenne chaque personne dans le périmètre du projet se déplace 3,4 fois par jour, et ce chiffre reste valable en Ile-de-France.

La seconde question était de connaître les déplacements de personnes entre Saint-Brieuc et Vannes. Lorsque l'on étudie les déplacements bretons, on s'aperçoit qu'ils se situent autour des agglomérations et sur le littoral breton. Elle complète en disant qu'entre :

- Nantes et Rennes : il y a 35 000 véhicules/jour ;
- Vannes et Lorient : environ 40 000/jour ;
- Saint Brieuc et Vannes : moins de 10 000 véhicules/jours ;
- Brest et Quimper : de 25 à 30000 véhicules/jour.

Pascal BEAUMARD présente le déroulé de la première partie de l'atelier.

Projection d'une vidéo à l'audience : Guy BAUELLE, professeur d'aménagement à l'Université de Rennes 2, détaille les grandes tendances de mobilité sur le territoire du projet à l'horizon 2030.

Marie CHIMOL présente les enquêtes menées en parallèle de la concertation complémentaire pour mieux connaître les modalités de déplacement. Cela a été divisé en deux types d'enquête : *le panel citoyen*, une enquête quantitative ciblée sur 1 000 participants du territoire du projet et en Ile-de-France ; et *les entretiens* qualitatifs, menés par des sociologues sur 40 personnes pendant une heure (habitants sur le périmètre ou touristes).

Les panels citoyens

Marie CHIMOL explique que les enquêtes téléphoniques ont permis de dresser un panorama des modes de déplacement quotidiens de courte distance : 78% privilégient la voiture, 30% utilisent la marche et 5% recourt au train. A noter que les jeunes de moins de 35 ans optent plus facilement pour le train car cette proportion est de 8%.

Concernant les déplacements de longue distance : 77% des interrogés utilisent la voiture mais la part de l'avion est de 10%, celle du covoiturage de 10% et celle du train augmente pour atteindre 33%.

A propos de l'utilisation du train dans le périmètre du projet, 62% des personnes du panel disent l'utiliser : 5% disent y avoir recours « systématiquement », 13% « souvent » et 44% « parfois ».

Marie CHIMOL explique que le temps de parcours apparaît comme le critère prioritaire pour les déplacements quotidiens. Les critères de prix et d'horaires arrivent en second plan des critères étudiés.

Maire CHIMOL présente quelles sont les pistes d'améliorations identifiées par le panel sur le réseau Bretagne-Pays de la Loire. La question du prix est arrivée en première position, arrivent ensuite la sûreté dans les trains et enfin il y a une demande d'amélioration de la fiabilité des horaires. Pour les déplacements locaux, la priorité est donnée aux horaires et aux correspondances.

Marie CHIMOL précise que 71% des personnes estiment que l'on se déplacera plus dans 25 ans. Cela sera corrélée à l'augmentation des modes doux et écologiques pour les déplacements de courte distance. Pour les déplacements de longue distance, le panel estime qu'il y aura une augmentation de la part du train au détriment de celle de l'avion.

Elle détaille les liaisons prioritaires à développer sur le réseau de Bretagne-Pays de la Loire. Nantes-Rennes a été cité par plus du quart des personnes, ensuite ont été citées les liaisons entre les villes moyennes autour des grandes agglomérations (Rennes-Vannes ou Rennes-Saint-Brieuc).

Benoît Formstecher précise la présentation faite par Marie CHIMOL en disant que la liaison Nantes-Rennes est prioritaire pour 50% des personnes interrogées dans les départements d'Ille-et-Vilaine et de Loire-Atlantique.

Les entretiens qualitatifs

Marie CHIMOL précise que les critères étudiés pour faire un choix de déplacement sont : prix, horaires, temps de parcours, correspondances, accès gare-intermodalité, motif, distance et l'habitude. Elle rappelle bien que les choix d'aujourd'hui seront vraisemblablement différents demain car les contraintes de déplacement évolueront à long terme.

Marie CHIMOL présente les principaux enjeux ferroviaires en Bretagne et Pays de la Loire soulevés par les enquêtés : baisse des prix, simplification de la grille tarifaire, les temps de parcours en train, la complémentarité des modes de transport de porte à porte et la fiabilité sur le réseau ferroviaire.

Cette étude a permis d'identifier les 3 attentes centrales du projet :

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

Marie CHIMOL précise que les réactions à la présentation du projet ont été plutôt positives. Certaines craintes ont tout de même été formulées notamment quant à l'horizon lointain et le coût de ces infrastructures.

Cela a également permis de traduire les objectifs du projet en termes de fonctionnalités :

- Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne revient notamment à réduire le temps de traversée de la Bretagne et à placer Brest à moins de 3 heures.
- Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes signifie la mise en place d'un cadencement et un temps de parcours réduit entre 45 minutes et une heure.
- Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation des territoires en permettant une meilleure desserte entre les villes principales (notamment sur le littoral).
- Desservir le futur aéroport du Grand Ouest revient à créer une desserte directe depuis les principales villes de son aire d'attraction.

- Augmenter la capacité sur le réseau pour adapter l’offre à la demande et améliorer le confort des usagers réguliers aux heures de pointe.

Temps de travail et d’échanges

Temps d’échange

> Une participante se demande si les 3 scénarios proposés sont figés et s’ils peuvent être améliorés.

Benoit FORMSTECHEr répond qu’il s’agit des scénarios utilisés lors du débat public et qu’ils ne sont plus d’actualité. Le simulateur décompose les scénarios du débat public en six sections distinctes. Chacun pourra faire émerger ses besoins sur chacun des axes.

Pascal BEAUMARD complète en disant que de nombreux groupes de travail sont organisés en ce moment : acteurs associations, acteurs économiques, élus, ateliers citoyens et les enquêtes-panels.

Benoit FORMSTECHEr répond que cela a pour but d’éclairer la décision qui sera prise par le comité de pilotage et de dégager des grandes tendances.

> Une participante demande si les hypothèses qui ressortent de ces enquêtes sont communiquées au Groupe SNCF en dehors de ces ateliers de travail. Certaines d’entre elles pourraient d’ores et déjà être mises en place (confort, politique tarifaire).

Marie CHIMOL répond que l’équipe projet LNOBPL est en lien avec les autres équipes, les exploitants ferroviaires et les autorités organisatrices des transports. Le projet à l’horizon 2030 prend en compte tous les autres projets qui auront lieu avant.

Benoit FORMSTECHEr complète en disant que des documents de synthèse seront rédigés pour rendre ces informations publiques et les faire remonter aux différents services.

Alain RADUREAU se dit frappé par une contradiction : les usagers demandent de petits prix et la simplicité de la grille tarifaire. C’est ce système complexe qui permet aujourd’hui d’avoir des prix très bas sur certains horaires.

> Un participant se demande quelle est la posture à adopter. Sa première réaction est de se positionner en tant que client en regardant le prix, la fréquence et les dessertes. Sa seconde réaction est d’être citoyen : avec le coût du projet et le service public. Il demande s’il doit se positionner à titre personnel ou au niveau de l’intérêt général.

Arnaud GODART répond que c’est bien sûr un peu des deux. L’intérêt général guide ce type de projet pour SNCF Réseau. Il faut réussir à trouver un équilibre au niveau des enjeux et des impacts territoriaux. Dans le même temps, cet atelier a pour but de faire remonter une vision individuelle des besoins qui sont différents dans chacun des ateliers.

> Une participante précise que ses besoins ne sont pas que tarifaires mais aussi écologiques. Elle s’interroge sur la pertinence de renforcer les lignes courtes alors que la voiture est très largement privilégiée sur ce type de trajets. Sur les longs trajets, le train est également moins utilisé. Elle identifie

un dilemme entre l'amélioration de la situation des travailleurs utilisant les trajets courts et les personnes faisant des trajets de longue distance. De plus, créer une ligne nouvelle Nantes-Rennes aurait un fort impact environnemental.

Les besoins prioritaires à l'horizon 2030

Des grilles de travail et des *post-it* sont distribués aux participants de l'atelier. Dans le même temps, Pascal BEAUMARD explique la façon dont va se dérouler le premier exercice de cet atelier citoyen. Il énonce les trois questions auxquelles les citoyens devront répondre.

- *Selon vous quels besoins de déplacements devraient aujourd'hui (et en 2030) être satisfaits, et ne le sont pas ? A l'échelle locale / A l'échelle du territoire.*
- *Quelles sont les liaisons ferroviaires qui pour vous doivent être considérées comme prioritaires ? A l'échelle locale / A l'échelle du territoire.*
- *Qu'est ce qui selon vous va changer à horizon 2030 sur le territoire en matière de mobilité ? sur le mode ferroviaire en particulier ?*

Alain RADUREAU demande à ce que soit précisé si les déplacements réguliers sont ceux de courte ou de longue distance.

Pascal BEAUMARD répond que les deux peuvent être considérés comme des déplacements réguliers. Cette question sert à ouvrir le débat mais ne fait pas partie en tant que telle des questions de l'exercice.

La restitution de chacun des groupes de travail a été synthétisée en reprenant les trois questions posées lors de l'exercice.

- **Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne :**
 - Renforcer les liaisons Rennes-Brest et Nantes-Brest pour mieux desservir la pointe bretonne. Cela améliorerait dans le même temps la liaison entre Brest et Paris.
 - Améliorer Quimper-Brest avec une ligne plus rapide à destination des locaux et des touristes.
 - Créer une ligne directe Nantes-Vannes-Brest
 - Rendre les trajets plus rapides vers la pointe bretonne et quelques trains directs
- **Renforcer le réseau inter-villes :**
 - Améliorer les liaisons entre les grandes villes de l'Ouest (Rennes et Nantes) et leurs périphéries. A titre d'exemple, les horaires du tram-train Nantes-Châteaubriant ne sont pas adéquates pour les salariés en deuxième couronne périurbaine.
 - Plus forte utilisation des aires de stationnement près des transports en commun.
 - Créer un véritable cadencement entre les modes de transport pour favoriser l'intermodalité.
 - Augmenter la fréquence des trains de manière générale.
 - Améliorer la ligne faisant le pourtour de la région Bretagne-Pays de la Loire.
 - Créer un maillage sur toute la région y compris les villes de centre-Bretagne : Carhaix, Pontivy et Loudéac.
 - Meilleures interconnexions entre le ferroviaire et les transports en commun.

- Améliorer les liaisons rurales permettant d'accéder aux transports en commun (tram-train, LILA, bus).
- Améliorer Saint-Brieuc-Vannes car il n'existe pas de lignes ferroviaires transverses.
- Améliorer les dessertes vers les villes du cœur de la Bretagne, depuis et vers Pontivy (Pontivy-Brest, Pontivy-Saint-Brieuc, Pontivy-Rennes, Pontivy-Quimper, Pontivy-Vannes, Pontivy-Nantes)
- Mettre en place des liaisons Nantes-Saint-Nazaire toutes les semaines.
Veiller à réduire les temps de trajet.

– **Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes :**

- Réduire le temps de parcours et améliorer le cadencement du trajet Rennes-Nantes.
- Créer un véritable cadencement entre Nantes et Rennes.
- L'axe Nantes-Rennes doit être une priorité.
- Avoir plus de fiabilité sur la liaison Nantes-Rennes
- Créer des lignes directes entre Nantes et Rennes

– **Desservir l'Aéroport du Grand Ouest :**

- Permettre une desserte plus rapide entre Nantes et Rennes (en prenant en compte l'AGO).

– **Dégager des possibilités d'évolutions à long terme du réseau :**

- Renforcement du fret de marchandises.
- Augmenter les capacités pour les transports en commun

– **Autres thèmes :**

- Réduire le temps de trajet entre Rennes et Paris.
- Tendre vers un service de porte à porte, par exemple un service prenant en charge les bagages la veille du départ et la récupération des bagages se faisant à l'arrivée en gare.
- Favoriser les liaisons de porte-à-porte en imaginant des navettes depuis et vers les gares.
- Augmentation de la concurrence entre les modes de transport (cars, ferroviaire).
- Multiplication des modes de transport par les usagers sur un même trajet (marche, tram, covoiturage, vélib', train).
- Avoir plus de transports en commun et à faible impact éco (ferroviaire/routier) Créer des liaisons Nantes-Toulouse, Nantes-Lyon.
- Augmentation des voyages organisés entre les particuliers (applications, covoiturage).
- Développement des bornes de réservation dans les trains pour favoriser l'intermodalité (voiture électrique, vélib').
- Veiller à ce que demeurent des axes non-rentables malgré l'introduction de la concurrence ferroviaire d'ici à 2030.
- Améliorer le confort notamment dans les TER. Cela passe par une amélioration de la connectivité et la création de compartiments spécifiques au travail.
- Apport des nouvelles technologies pour simplifier les usages des transports. La grande connectivité du transport ferroviaire permettra une transmission en temps réel des informations trafic.
- Prévoir une meilleure cohérence et coordination entre les différents modes de transport (plateforme multimodale)
- Favoriser les liaisons vers les capitales régionales Nantes-Tours, Rennes-Tours et vers Brest.

- Créer des liaisons avec les grandes villes du Sud-Ouest et du Sud-Est en évitant les correspondances à Paris.
- Avoir une cohérence entre le prix et les trajets (avion, cars, voiture)

Les niveaux de service souhaitables sur les secteurs d'aménagement du projet

Pascal BEAUMARD explique que les propositions émises aujourd'hui seront testées sur le simulateur en janvier. Il dit aux participants que le simulateur de scénario sera mis en ligne en début de semaine prochaine et qu'ils pourront l'utiliser.

Benoit FORMSTECHEr explique qu'une grille appelée *Synthèse de l'offre ferroviaire 2017-2018* a été remise aux participants. Cela leur permet de visualiser le service à jour du cadencement et de la mise en service de la ligne à grande vitesse jusqu'à Rennes. Paris-Rennes durera alors 1h25 pour les trains les plus rapides et 1h39 en moyenne. Quant à Paris-Nantes, le trajet durera 1h56. Il fait une lecture du tableau de Rennes pour que les participants puissent mieux utiliser la grille. Il précise que les temps ferroviaires sont indiqués de gare à gare.

Les participants vont exprimer leurs besoins en termes de temps de parcours et de fréquence sur une deuxième grille avec les sept principales gares bretonnes.

> Une participante se demande pourquoi Loudéac ne figurent pas sur la carte alors qu'il y a une gare.

Benoit FORMSTECHEr répond qu'il y a une ligne ferroviaire pour le fret qui n'est pas ouverte au transport de voyageurs.

> Une participante fait remarquer qu'aucune ligne ferroviaire ne fonctionne en centre Bretagne.

> Un participant se demande à quoi fait référence la ville de Saint-Etienne desservie par la gare de Nantes.

Benoit FORMSTECHEr répond qu'il s'agit de la ville de Saint-Etienne-de-Montluc, située entre Nantes et Savenay. La gare est présente dans cette grille car elle est révélatrice des trains qui se dirigent vers la Bretagne sud.

Les participants sont soumis à l'exercice durant une vingtaine de minutes.

Pascal BEAUMARD demande qu'un rapporteur exprime les grandes tendances identifiées dans chacun des binômes.

Quelques liaisons ont recueillis de nombreuses remarques

– Brest-Paris

> Actuellement Brest est à 3h42 de Paris.

La majorité des participants souhaitent viser un trajet en 3 heures. Si Rennes-Paris se fait en 1h30, alors Rennes-Brest devrait pouvoir se faire dans le même temps. Ils souhaitent augmenter la fréquence de 14 à 18 trains répartis à équité entre : matin, journée et fin d'après-midi. Uniquement des trains directs.

– **Brest-Nantes**

> Les participants souhaitent que ce trajet se fasse entre 2h et 2h30 avec 10 à 12 A/R par jour

> Certains souhaitent la liaison Nantes-Quimper/Brest en 2 heures maximum

– **Brest-Rennes**

> Les participants souhaitent que ce trajet se fasse entre 1h30 et 1h45 avec 10 à 15 A/R par jour

> Un groupe précise que ce trajet doit se faire en 1h45 avec 20 A/R par jour, dont 4 aux heures de pointe.

– **Rennes-Nantes**

> Un groupe souhaite que ce trajet se fasse en 45 minutes et qu'il y ait 20 A/R par jour, dont 4 par heure aux heures de pointe.

> D'autres participants confirment la durée de 45 minutes mais avec 15 trains par jour ce qui signifie 3 trains par heure. En revanche l'un des deux participants du binôme se satisfait d'un Nantes-Rennes en une heure.

Le prix de 26€ entre Nantes et Rennes empêche les déplacements professionnels quotidiens.

> Pour certains, la durée d'une heure est suffisante, mais doit comprendre au moins 2 A/R par heure.

> A noter qu'il faut que les liaisons Rennes-Nantes devraient être connectées à celles des transports en commun et des horaires adaptés aux heures de travail.

– **Rennes-AGO**

> Un groupe souhaite que ce trajet se fasse en 40 à 45 minutes et qu'il y ait 20 A/R par jour, dont 4 aux heures de pointe.

– **Nantes-AGO**

> Un groupe pense que la liaison entre Nantes et l'AGO doit se faire en 20 minutes avec une fréquence de 2 trains par heure.

> D'autres participants souhaitent une navette indépendante de tout moyen de transport qui ferait la liaison en 15-20 minutes.

– **Nantes-Quimper**

> Un groupe pense que cette liaison devrait être réduit à moins de 2 heures car cela ne prend pas beaucoup plus de temps en voiture.

> Un groupe précise la durée de 1h45 sur cette liaison.

– **Au départ de l'AGO**

Certains participants estiment que toutes les grandes villes de son aire doivent être desservies en moins de 2 heures

AGO-Rennes/Vannes en 45 minutes

AGO-Redon en 35 minutes

AGO-Saint Briec en 1h30

– **Brest-Quimper**

> Les avis divergent assez nettement avec des participants souhaitant que ce trajet puisse se faire en 30 minutes alors que d'autres souhaitent qu'il puisse se faire en 50-55 minutes.

– **Brest-AGO**

> La durée cible est de 2h pour les trajets entre Brest et l'Aéroport du Grand Ouest avec 15 à 18 A/R par jour

– **Autres liaisons régionales qui ont été évoquées**

> Saint-Briec-Paris en 2 heures avec 20 A/R par jour.

> Saint-Briec-Rennes en 35 minutes avec 20 A/R par jour.

> Saint-Briec-Nantes en 1h30 avec 15 A/R par jour.

> Saint-Briec-Quimper en 45 minutes avec 12 A/R par jour.

> Saint-Briec-Brest en 45 minutes avec 20 A/R par jour.

> Saint-Briec-AGO en 1h30 avec 15 A/R par jour.

> Rennes-Quimper en 1h45 avec 15 A/R par jour.

> Redon-Rennes en 30 minutes avec 3 ou 4 trains par heure

> Redon-Nantes en 30 minutes avec une cadence de 2 par heure

> Rennes-Vannes en 50 minutes

– **Liaisons hors région**

> Nantes-Bordeaux en 1h30 est ressorti plusieurs fois avec la volonté d'avoir 10 à 12 trains par jour.

> Nantes-Paris en 1h30

Conclusion de la séance

Pascal BEAUMARD remercie tous les participants pour la qualité du travail. Il fait remarquer l'effort des participants pour se prononcer au nom de l'intérêt général notamment concernant le maillage territorial. Il rappelle que l'accès à Internet et la connectivité sont au cœur de leur vision du confort de voyage.

Il remarque que l'Aéroport du Grand Ouest, absent lors du premier exercice, a été intégré dans les réflexions dès lors qu'il est apparu sur les grilles de travail. Le travail commencé lors de cet atelier se poursuivra en janvier prochain avec le simulateur.

Benoit FORMSTECHEM remercie les participants et constate que l'atelier a dépassé dans le temps prévu. Une synthèse sera effectuée par SNCF Réseau avant le prochain atelier. Une présentation du simulateur était prévue cependant les participants peuvent y accéder sur le site Internet du projet.

Alain RADUREAU se dit admiratif de l'enthousiasme et de l'activité des participants. Il souligne que la recommandation de la CNDP d'inciter les participants à opter pour une réflexion globale en matière de mobilité a bien été respectée. Il se félicite que les participants aient bien identifié les complémentarités de tous les modes de transport. Il les invite à utiliser le simulateur pour qu'à la séance de janvier émergent des scénarios intéressants.