

Atelier citoyens Saint-Brieuc

17 novembre 2016

Compte-rendu

LIAISONS NOUVELLES
OUEST BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE
GRAND PROJET FERROVIAIRE



Introduction

Simon MAZAJCZYK, consultant en concertation, animateur de la réunion, remercie les participants pour leur présence et présente le programme de la rencontre. Il s'agit du deuxième atelier de concertation dans le cadre du projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire, porté par SNCF Réseau. La réunion sera principalement consacrée à un temps de production et d'échanges.

Cédric LEVREL, en charge des études sur le projet LNOBPL chez SNCF Réseau, est présent ce soir, Benoît FORMSTECHEUR étant à Rennes pour un atelier citoyens.

Les participants n'ont pas de remarques sur le compte-rendu de la première session.

Les objectifs de la séance

Simon MAZAJCZYK rappelle les objectifs de la séance :

- Engager un dialogue constructif sur les besoins de déplacements.
- Traduire ces besoins en fonctionnalités pour le projet.
- Découvrir le fonctionnement du simulateur de scénario en avant-première car il n'est pas encore mis en ligne.

Une vidéo de présentation est ensuite diffusée ; un géographe de l'université de Rennes y présente sa vision des évolutions des mobilités à l'horizon 2030.

Simon MAZAJCZYK précise que cette vidéo permettra de nourrir le travail qui sera demandé au cours de la séance.

Éclairages à partir des enquêtes menées

Cédric LEVREL présente les résultats du panel de citoyens et des enquêtes qualitatives.

L'objectif est de présenter les comportements actuels et les besoins de mobilité en Bretagne et Pays de la Loire, sans dimension prospective, afin de déterminer les leviers permettant d'optimiser les performances du mode ferroviaire et du projet LNOPBL

Dans le cadre du panel de citoyens, 1011 personnes ont été interrogées par un institut de sondage sur tout le territoire du projet (7 millions d'habitants). Dans le cadre du projet LNOBPL, de nombreuses études de trafic ont été menées, il s'agissait ici d'analyser les besoins de déplacements de manière actuelle et prospective et la place des modes.

Une enquête qualitative plus poussée sous la forme d'entretiens a permis de déterminer les facteurs de choix des modes.

Le panel de citoyens

Cédric LEVREL présente les grands enseignements issus du panel :

• Les modes de transports privilégiés selon les types de déplacements

Simon MAZAJCZYK précise que plusieurs réponses étaient possibles, ce qui explique que le total dépasse 100%.

- Pour les trajets locaux/quotidiens :

La voiture personnelle : 78%

La marche à pied : 30%

- Pour les déplacements longue distance > à 80km (ce qui représente en moyenne 6 voyages par habitant et par an pour les habitants du territoire) :

La voiture personnelle : 77%

Le train : 33%

L'avion : 10%

Le covoiturage : 9%

Cédric LEVREL trouve ce résultat intéressant car sur un territoire de 7 millions d'habitants, avec 1000 personnes interrogées, des tendances apparaissent, notamment le covoiturage.

• Le train est privilégié avant tout pour des déplacements nationaux

- 62% des personnes interrogées utilisent parfois le train lorsqu'ils se déplacent en dehors des Régions Bretagne et Pays de la Loire.
- Cette solution n'est pas automatique (5% y ont recours systématiquement et 13% souvent contre 44% parfois).
- Lors de ces déplacements occasionnels longue distance, le train est privilégié par 33% des panélistes et devient le deuxième recours le plus fréquent (toujours après la voiture).

• Le train, un mode de transport limité pour les déplacements dits « quotidiens » (hors Franciliens)

- 5% seulement des personnes interrogées utilisent le train pour leurs déplacements quotidiens.
78% utilisent leur voiture personnelle.
- Les jeunes de moins de 35 ans optent plus pour le train (8%) que les autres classes d'âges.

Cédric LEVREL indique qu'il est intéressant de constater que les modes utilisés évoluent avec l'âge, mais aussi avec les habitudes prises.

• Les priorités : la rapidité

Le critère de choix le plus important pour choisir le mode de transport utilisé est le temps de parcours (74%) ; le prix n'arrivant qu'en troisième position.

Simon MAZAJCZYK précise que cette réponse est intéressante car le prix apparaît souvent comme un élément à améliorer.

• Les améliorations à apporter au mode ferroviaire

- Peu de différences entre les besoins exprimés pour les déplacements nationaux et régionaux.
- Le prix est le premier frein à l'utilisation du train.
- Les notions de service ou de sécurité dans les trains sont jugées comme des points d'amélioration secondaires.
- L'amélioration de la fiabilité a été mise en avant sur les déplacements nationaux (44%).
- Le souhait d'avoir des horaires mieux adaptés a été cité à hauteur de 36%.
- L'augmentation des trajets directs est également demandée (32%).

• Les mobilités dans les 25 prochaines années

- 71% des personnes interrogées estiment que l'on se déplacera plus dans 25 ans malgré le télétravail par exemple.
- Les modes doux et les transports en commun seront privilégiés.
- Pour les déplacements longues distances, le train devance l'avion, le covoiturage et la voiture.
- Le développement du ferroviaire est un enjeu important pour la réussite de la transition énergétique pour 93% des personnes interrogées.

Simon MAZAJCZYK indique qu'il est intéressant de voir que la voiture personnelle semble avoir nettement reculé alors que la projection ne s'effectue qu'à 25 ans.

• Les liaisons à améliorer en priorité sur le périmètre du projet LNOBPL

- La ligne Nantes-Rennes pour 26%.
- Les lignes connectées à ces deux gares sont privilégiées, notamment avec l'arrivée de la LGV BPL.
- La ligne littorale Vannes-Lorient-Quimper est privilégiée, notamment en raison de l'attractivité touristique.
- La ligne Brest-Quimper.

L'enquête qualitative

Des entretiens plus approfondis ont permis de faire émerger les critères utilisés pour choisir un type de trajet : prix, horaires, temps de parcours, correspondances, accès à la gare/intermodalité, motif, distance.

Cédric LEVREL précise que les habitudes prises font que l'on ne s'interroge plus sur le mode utilisé sur un trajet régulier, même si les conditions évoluent.

Les entretiens ont mis en évidence les attentes vis-à-vis du réseau ferroviaire et du train sur :

- La tarification.
- La desserte et le temps de trajet.
- La complémentarité des modes et lien avec le réseau secondaire.
- L'information et la fiabilité.

Sur le périmètre LNOBPL, les attentes sont les suivantes :

- Désenclaver pointe bretonne
- Faciliter les déplacements dans la région.
- Désengorger les villes et les routes en réduisant le trafic routier notamment aux abords des grandes agglomérations.

La présentation du projet LNOBPL a suscité différentes réactions :

- Un projet jugé pertinent : écho entre les souhaits du panel et les objectifs du projet.
- Des craintes : 2030 est un horizon jugé trop lointain et l'échelle de dépense paraît superflue.

Le cahier des charges avec la présentation de fonctionnalités a été esquissé.

Les fonctionnalités du projet ont été traduites en fonction des objectifs :

- **Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne pour les Bretons et les visiteurs** se traduit en un gain de temps pour traverser la Bretagne et rejoindre Paris avec un temps de trajet « idéal » : moins de 3 heures.
- **Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes** se traduit en un temps de trajet « idéal » : 45min-1h et un cadencement.
- **Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation des territoires** se traduit en des dessertes directes et plus fréquentes entre villes principales (réduire les correspondances et le temps d'attente) et une meilleure connexion avec les villes de bord de mer.
- **Desservir le futur aéroport du Grand Ouest** se traduit en une desserte directe depuis les principales villes de son aire d'attraction pour un gain de temps et de confort.
- **Augmenter la capacité sur le réseau** se traduit dans la notion d'adapter l'offre à la demande pour améliorer le confort des usagers réguliers aux heures de pointe.

Temps de travail et d'échanges

Les besoins prioritaires à l'horizon 2030

Les règles du jeu sont présentées par Simon MAZAJCZYK, l'objectif étant de compléter les tableaux fournis à chaque participant :

- Au moins 1 réponse pour chacune des questions.
- 1 post-it par réponse.
- 1 couleur de post-it par question
- Résumer sa pensée en mots-clés.
- 15 minutes de réflexion puis 15 minutes d'échanges

Les questions :

1. Quels sont aujourd'hui vos déplacements / trajets les plus réguliers ?

2. Selon vous, quels besoins de déplacements devraient aujourd'hui (et en 2030) être satisfaits, et ne le sont pas ?

3. Quelles sont les liaisons ferroviaires qui pour vous doivent être considérées comme prioritaires ?

4. Qu'est-ce qui selon vous va changer à horizon 2030 sur le territoire en matière de mobilité ? Comment pensez-vous y répondre ?

Les réponses des participants sur les différentes thématiques :

• Desserte de la pointe bretonne

Simon MAZAJCZYK interroge les participants sur leur perception de la liaison vers Brest, quel serait le besoin non satisfait ?

Les principaux retours :

Anthony : il faudrait que ce soit plus rapide. Je me déplace pour mes loisirs, en covoiturage, en raison des arrêts à toutes les gares et du prix. Il faudrait plus de trains directs vers Brest.

Bruno : il faudrait que la liaison soit plus rapide.

Cédric LEVREL précise que cet objectif faisait principalement écho aux Finistériens qui veulent se rapprocher du reste du territoire, c'est intéressant d'avoir les deux points de vue, à l'est et à l'ouest.

• Liaison Nantes-Rennes

Simon MAZAJCZYK demande sur quels points cette liaison serait à améliorer et comment?

Nicole : mon fils et ma nièce sont à Nantes, ils doivent aller à Rennes et prennent leur voiture, car c'est long.

Cédric LEVREL précise que les trains mettent 1h14 entre Nantes et Rennes, il n'y a plus d'arrêts à Redon, nous sommes dans une logique d'amélioration de cette performance.

Nadia : l'amélioration serait selon moi sur les liaisons Saint-Brieuc - Tours et Saint-Brieuc - Angers, les trajets sont longs.

Simon MAZAJCZYK précise que 95 % des personnes interrogées ne prennent pas le train pour effectuer ce trajet.

Cédric LEVREL ajoute qu'il existe une forte concurrence routière avec une nationale droite et rapide.

- **Liaisons intervilles/Rapprochement des pôles régionaux :**

Simone : la liaison Saint-Brieuc - Vannes serait à améliorer ; ayant de la famille sur Pontivy, Loudéac et Vannes, je fais pour l'instant le trajet en car et c'est dommage.

Michel : j'ai évoqué le Centre Bretagne car la liaison ferroviaire existait à une époque, elle a aujourd'hui disparu, les habitudes étaient différentes, le lieu de travail était plus proche du lieu de résidence, aujourd'hui cela a certainement évolué. Le transport routier est en pleine évolution, on sent que le Centre Bretagne a été délaissé et doit être reconnecté, notamment au littoral.

Cédric LEVREL indique que ce message a été entendu pendant le débat public car des réunions à Pontivy et Carhaix ont été organisées. La réponse n'est pas seulement le train, il y a aussi la RN 164, cela fait écho à la question des différents modes, l'objectif du projet LNOBPL est de rendre plus performants les axes structurants.

- **Aéroport du Grand Ouest**

Simon MAZAJCZYK note que ce point est peu évoqué dans les réponses des participants

Bruno : ce point est important pour moi car j'ai déjà été bloqué avec ma voiture en arrivant à l'aéroport. Le train est plus fiable que la voiture, ce qui est rassurant quand on prend l'avion.

Nicole : je ne l'ai pas cité car j'ai l'impression qu'il ne va jamais se faire, je l'ai donc écarté de ma réflexion.

Cédric LEVREL précise que les partenaires du projet LNOBPL (État, régions, départements, métropole) ont assigné cet objectif de desserte de l'aéroport à SNCF Réseau, le terme « pour toute son aire de chalandise » signifie qu'il s'agit de connecter toute la Bretagne, notamment Rennes et la Bretagne sud à ce futur aéroport.

- **Dégager des possibilités d'évolution à long terme**

Peu de contributions sont faites sur ce sujet.

Simon MAZAJCZYK précise que deux points ressortent de la réflexion : la rapidité et le cadencement.

Cédric LEVREL précise qu'après avoir défini les 4 premiers objectifs du projet, nous avons senti que la croissance du trafic (longues distances et périurbains) conduirait à des conflits d'usages notamment au niveau des nœuds ferroviaires que sont Nantes et Rennes, nous avons donc cherché à anticiper cette croissance autour de ces gares.

- **Autres/Mesures d'accompagnement**

Simon MAZAJCZYK indique que plusieurs questions ont été posées sur les nouvelles pratiques qui vont faire baisser les déplacements (télétravail) et les nouveaux besoins de loisirs, l'augmentation des familles monoparentales, etc.

Il interroge ensuite les participants sur la question des liaisons depuis Saint-Brieuc vers le reste de la France qui ont été citées largement.

Nadia : ces trajets sont complexes car il y a souvent un passage par Paris, ce qui représente une perte de temps et un coût important (utilisation plusieurs fois dans l'année).

Cédric : je partage ce point de vue, cela représente une perte de temps et un coût important, de plus les changements ne permettent pas de se reposer (1 fois par an).

Simone : c'est un trajet occasionnel, pour aller voir ma fille à Châteauroux, mais cela fait perdre du temps.

Cédric LEVREL indique que quand on part de Saint-Brieuc, on a une porte de sortie vers Rennes, la partie Rennes - Saint-Brieuc est intégré dans le projet LNOBPL, les enjeux d'amélioration du lien vers le reste du territoire peut passer par l'amélioration de cet axe, ce qui fait écho à la question

d'augmentation de la capacité du réseau. L'autre porte de sortie est vers Nantes. On se projette ainsi sur une amélioration des liaisons depuis Saint-Brieuc vers le Sud-Ouest grâce à l'amélioration de la liaison Nantes-Rennes.

Pause

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

- **Les enjeux du territoire à l'horizon 2030**

Une vidéo présentant les 5 scénarios de prospective imaginés dans le domaine des transports par le géographe de l'université de Rennes est diffusée aux participants.

- **La situation de référence**

Cédric LEVREL présente la situation de référence : La LGV Bretagne-Pays de Loire – mise en service commercial le 2 juillet 2017 – permettra un gain de temps de 37 min sur Paris-Rennes, le principe est que tout train allant de Rennes depuis Paris ne s'arrêtera pas avant (pas d'arrêt au Mans par exemple).

- Le **nouveau service ferroviaire** 2017-2018 : le projet Atlantique 2017 prévoit la refonte des horaires dans tout l'Ouest.

Temps de travail et d'échanges

Les règles du jeu

2 cartes sont présentées : une complétée qui correspond à la situation de référence, une à compléter qui correspond à la performance souhaitée pour 2030 et au-delà. Les participants ont 20 minutes pour compléter puis 30 minutes d'échanges

Simon MAZAJCZYK précise que ces réponses pourront être testées lors de la session 3 dans le simulateur de scénarios.

Différentes précisions sont apportées au cours de cette séquence :

- Parmi les trajets présentés sur la carte, Saint-Étienne fait référence à Saint-Étienne de Montluc dans la Loire.
- Le prix indiqué concerne un aller plein tarif, en 2nde classe.
- Concernant l'aéroport du Grand Ouest, les projections sont faites en considérant que Notre Dame des Landes est réalisé.

Synthèse des échanges

• Liaison Saint-Brieuc – Paris

Cédric LEVREL indique que le trajet se fera en 2017 en 2h22, avec 10,2 aller-retours, dont 3 en 2h13, pour 84 euros, contre 4h27 en voiture.

Johan : j'ai proposé une réduction du temps de trajet de 10 minutes, car lors de la première session il nous a été expliqué que le gain de temps serait faible. Cet exercice n'est pas évident pour nous.

Cédric LEVREL précise que le gain de temps pourra effectivement être de 10 minutes. Ce qui est intéressant c'est de comprendre pourquoi vous souhaitez un tel gain de temps, sans vous limiter à ce qu'il est possible de faire.

Ramla : pour moi, le temps est satisfaisant, mais il n'y a pas assez de trains dans la journée, il faudrait 1 train toutes les 2 heures.

Simone : il faudrait que les TGV partent plus tard de Paris, 18h39 c'est trop tôt.

Cédric LEVREL précise que d'autres TGV partent plus tard de Paris pour Rennes, mais ils ne vont pas jusqu'à Saint-Brieuc.

Serge : le temps est satisfaisant. Les temps d'attente et de correspondances sont-ils pris en compte, car en venant de Lamballe, on attend 1h10 ?

Cédric LEVREL indique que tous les TGV ne s'arrêtent pas à Lamballe, il faudra faire un état des lieux l'année prochaine, car nous aurons une meilleure logique de correspondances TER-TGV.

Cédric : pour moi, le prix doit baisser, car aujourd'hui, même seul, je prends ma voiture.

Cédric LEVREL rappelle la logique tarifaire de la SNCF, le prix est un des critères de choix du mode.

L'activité TGV s'autofinance avec les billets voyageurs sans subvention publique. En 2030, l'ouverture à la concurrence posera d'autres questions sur le tarif. L'équilibre doit se faire entre le tarif et la performance.

Simon MAZAJCZYK demande ce qui pourrait être un prix équilibré : quel prix êtes-vous prêt à mettre ?

Sylvie : quand on prend OUIGO au départ de Marne-la-Vallée à 10 euros, on ne comprend pas un tel écart avec le tarif à 84 euros ?

Cédric LEVREL précise que la SNCF a mis en place ce type d'offre pour rendre le mode ferroviaire attractif. Les trains OUIGO circulent toujours pleins, plus que les autres, et ils ont été mis à l'heure qui arrangeait la SNCF, sans discussion. C'est un modèle complémentaire à l'offre TGV, la question posée est quel service pour quel public ?

Cédric : vous dites que les prix sont plus compétitifs car les trains sont remplis, mais le week-end les prix augmentent alors que les trains sont pleins ?

Cédric LEVREL confirme que c'est une logique commerciale, c'est une recherche d'équilibre entre les différents trains, on ne peut pas avoir d'équité.

Nadia : sur un même trajet, à la même heure, un voisin peut avoir un tarif différent. La tranche 35-60 ans n'a pas de tarif, or c'est elle qui prend le plus le train, alors que les jeunes ont une carte jeune et les 26-35 ans ont une carte famille donc utilisent davantage le train. On utiliserait plus le train si les tarifs étaient moins élevés.

• **Saint-Brieuc - aéroport**

Cédric : il serait intéressant d'avoir des trajets de nuit pour l'aéroport.

Anthony : sur la liaison Quimper-aéroport, y aura-t-il des trains directs ou faudra-il passer par Nantes ?

Cédric LEVREL indique que le projet LNOBPL envisage cette liaison directe.

• **Temps de correspondances**

Simone : les correspondances de 15 minutes peuvent être trop courtes pour les personnes à mobilité réduite.

• **Liaison vers Brest depuis Saint-Brieuc**

Sylvie : il faudrait une liaison plus rapide pour Saint-Brieuc - Brest, c'est long par rapport à Paris - Saint-Brieuc.

Nicole : je pense aussi qu'il faudrait améliorer cette liaison, mais lors de la session 1 il a été dit que l'on ne pouvait pas l'améliorer ?

Simon MAZAJCZYK précise que lors de la mise en service de la LGV BPL, les aménagements les plus facilement réalisables et les moins onéreux auront déjà été réalisés, il faudra donc des aménagements beaucoup plus conséquents.

Simone : j'ai mis 3 heures pour la liaison Brest-Paris.

Simon MAZAJCZYK confirme que c'est une durée envisagée dans le projet LNOBPL.

• **Mesures d'accompagnement**

Simone : il faudrait prévoir des wagons pour les vélos sur toutes les lignes.

Johan : l'amélioration des réseaux téléphoniques et internet serait intéressante, la notion de service permet de rendre ce mode plus compétitif.

• **Liaison vers Nantes depuis Saint-Brieuc**

Simone : pourrait-on gagner 15 minutes sur la liaison Rennes-Nantes ? J'avais mis 2 heures pour un trajet Nantes - Saint-Brieuc.

Cédric LEVREL indique que cette option est possible dans l'une des hypothèses du projet.

Serge : il faudrait un gain de temps supplémentaire pour que le train soit plus compétitif que la voiture.

Le simulateur de scénarios

Simon MAZAJCZYK indique que le forum et le simulateur seront en ligne à partir du 21 novembre sur le site Inobpl.fr.

La présentation du simulateur n'a pas pu être complète en raison d'un problème technique.

Cédric LEVREL précise que le simulateur propose de se mettre dans la peau du chef de projet LNOBPL et d'améliorer votre trajet préféré, les temps indiqués sont donnés à l'horizon 2030.

Le périmètre est découpé en 6 secteurs aménageables, avec 4 types d'actions possibles (briques) : modernisation, ligne nouvelle, capacité, aménagement. À chaque action, on voit apparaître le gain de temps ou de capacité, le coût, les impacts environnementaux. Cela permet de construire un scénario. Cela permet de voir si les objectifs du projet ont été remplis en fonction des briques sélectionnées.

SNCF Réseau a prévu des solutions d'export des scénarios et demandera au public de les publier sur le forum. Vous aurez également la possibilité de comparer les scénarios.

Au total, le simulateur permet d'étudier environ 18 000 scénarios.

Simone demande si l'adresse du simulateur est indiquée dans le document distribué ?

Simon MAZAJCZYK indique que le simulateur est accessible très facilement à partir du site Inobpl.fr

Conclusion de la séance

Simon MAZAJCZYK remercie les participants et leur donne rendez-vous à Saint-Brieuc le 25 janvier pour le prochain atelier. Il précise que le compte-rendu sera transmis aux participants.