

Atelier citoyens Vannes

12 octobre 2016

Compte-rendu

Introduction

Grégoire MILOT, animateur de la réunion, remercie les participants pour leur présence.

Il précise le cadre et l'objet de la démarche : trois rencontres auront lieu pour échanger sur la mobilité et les déplacements de demain sur le territoire breton et de Loire-Atlantique, chacun apportera son témoignage et son « expertise d'usage ».

Tour de table

Chaque participant se présente lors d'un tour de table en insistant sur ses habitudes actuelles en matière de mobilité :

- Joyce B., habite à La Chapelle-Caro (près de Plöermel) et travaille dans l'import-export. Elle se déplace principalement en voiture car il n'y a pas d'autres alternatives pour ses trajets domicile-travail.
Mobilité locale : 50 km/jour.
Mobilité longue distance (hors Bretagne) : elle et son compagnon se déplacent beaucoup en raison de leur hobby (sport automobile), ils utilisent un bus aménagé, seul moyen de transporter leur véhicule.
- Jean-Paul H., vit à Port-Louis (près de Lorient) et travaille dans une collectivité locale. Il se déplace en voiture ; il pourrait prendre les transports en commun mais ne le fait pas car cela l'oblige à prendre deux modes distincts avec rupture de charge (bateau et bus).
Mobilité locale : 30 km/jour.
Mobilité longue distance : il se déplace régulièrement à Madrid pour raisons familiales et utilise sa voiture.
- Colette P., habite au nord de Ploërmel dans une petite commune qui ne dispose pas de transports en commun. Elle se déplace en voiture pour aller vers Rennes et Vannes. Elle trouve qu'il manque des liaisons entre Ploërmel et ces deux communes et évoque un train, aujourd'hui supprimé. Des bus existent mais leur amplitude journalière n'est pas adaptée et pour aller vers Rennes, le trajet est jugé coûteux.
Mobilité locale : elle est retraitée, cela varie.
Mobilité longue distance : elle se rend régulièrement à Lyon, Paris et La Rochelle ; elle utilise le TGV pour les deux premières destinations et la voiture pour la dernière.
- Lydie L. habite à côté de Ploërmel et se déplace en deux roues pour aller travailler, en voiture pour les trajets plus longs et prends parfois le bus pour aller à Rennes dans le cas de déplacements en train vers des destinations plus lointaines.
Mobilité locale : 25 km/jour.
Mobilité longue distance : elle et son compagnon utilisent principalement leur camping car ; quand elle va à Paris, elle utilise Ouigo.

- Joël P., retraité, vit à Larmor-Plage et se déplace en voiture. Il utilise parfois le train ou l'avion pour des trajets de vacances.
 Mobilité locale : 15 km/jour.
 Mobilité longue distance : il se déplace régulièrement en Vendée et dans le reste de la France ; utilise sa voiture.

- Marie-Françoise C., retraitée, vit à Lorient. Il lui arrive d'utiliser les transports en commun car son mari et elle, n'ont qu'une voiture.
 Mobilité locale : 10 km/jour.
 Mobilité longue distance : selon la destination, elle utilise le train, la voiture ou le covoiturage.

- Philippe LC., commerçant, vit et travaille à Vannes. Il vient d'acquérir un vélo électrique mais se déplace actuellement en voiture. Il prend le TGV dans le cadre de ses déplacements professionnels (vers Rennes, Lille ou Paris).
 Mobilité locale : 10 km/jour
 Mobilité longue distance : pour ces trajets, il étudie le rapport confort / prix / durée des différents modes pour faire son choix.

- Melody V., réside à Pluherlin (entre Vannes et Rennes). Elle se déplace en voiture pour les trajets domicile-travail car il n'y a pas de transport en commun ; elle juge que ce mode est plus facile et moins coûteux. Il lui arrive de prendre le train pour aller à Paris, mais cela impose de se faire conduire à la gare.
 Mobilité locale : 100 km/jour.
 Mobilité longue distance : elle va régulièrement à Paris et La Rochelle ; elle étudie le rapport confort / prix / durée pour choisir son moyen de transport.

- Stéphane M., professeur de tennis, utilise sa voiture pour aller travailler à Vannes. Il utilise parfois le vélo et le train, il juge la voiture plus pratique.
 Mobilité locale : actuellement 20 km/jour. Pour sa précédente activité, il faisait jusqu'à 120 km/jour.
 Mobilité longue distance : il va régulièrement à Paris et à Nantes. Il utilisait le train mais privilégie actuellement la voiture, mode qu'il juge plus sûr au regard du contexte sensible en France (menace attentats). Il fait du covoiturage pour financer son trajet. Pour les trajets à l'étranger en Europe, il privilégie le bus.

- Julie M., assistance commerciale, vit à Josselin. Son travail est à proximité de son domicile donc elle se déplace à pied. Pour les autres trajets locaux, elle utilise la voiture car il n'y a pas de transport en commun à proximité. Pour les trajets plus longs, elle privilégie le train mais précise que cela demande de s'organiser pour rejoindre (co-voiturage ou bus) les gares de Vannes et Rennes qui sont les plus proches.
 Mobilité locale : quelques km en une semaine.
 Mobilité longue distance : elle va régulièrement à Nantes en voiture ainsi qu'à Lille et à Paris. Pour ces dernières destinations, elle prenait le train mais elle utilisera à l'avenir sa voiture car elle se déplacera avec son bébé.

- Florian M., vit à Theix-Noyal et travaille à Josselin. Il utilise majoritairement la voiture, il lui arrive de prendre le train en cas de voyages hors Bretagne (vacances).
 Mobilité locale : 120 km/jour en semaine – 20 km/jour le week-end.

Mobilité longue distance : avant d'avoir des enfants, il utilisait le train pour aller sur Montpellier et Paris. Aujourd'hui, il va privilégier la voiture, jugée plus pratique avec des enfants en bas âge.

- Marie-Armelle LP., vit à Vannes et travaille à domicile. Elle se déplace essentiellement en voiture ou à pied. Pour les grands trajets, elle privilégie le train mais évoque le prix des billets qui peut être dissuasif et pousser vers des solutions type co-voiturage ou les bus. Toutefois pour les grands trajets, le bus lui apparaît une solution non adaptée au regard de la durée de voyage et de l'inconfort.

Mobilité locale : très peu de km, travaille à domicile.

Mobilité longue distance : elle va régulièrement à Paris en train et à Biarritz en voiture.

- Antoine J., auto entrepreneur à Lorient se déplace en voiture pour les trajets quotidiens. Il lui arrive de prendre le train pour aller à Rennes ou Nantes.

Mobilité locale : entre 30 et 50 km/jour.

Mobilité longue distance : il utilise la voiture pour aller voir des amis à Dreux et va régulièrement à Toulon en avion depuis Brest ; il rejoint l'aéroport de Brest avec sa voiture.

- Caroline L., en recherche d'emploi, vit à Lorient. Elle vient d'avoir son permis et n'utilise pas beaucoup sa voiture, qu'elle loue. Elle se déplace principalement à pied et en bus. Elle a souvent recours au co-voiturage ou aux cars type Ouibus. Elle juge que le train coûte cher, surtout pour les personnes entre 26 et 60 ans, non concernées par les cartes de réduction.

Mobilité locale : cela dépend des missions d'interim, elle a déjà fait jusqu'à 45 min à 1h de voiture pour chaque trajet.

Mobilité longue distance : elle se déplace très peu en dehors de la Bretagne. Elle privilégie le car et le covoiturage. Elle trouve le train trop cher pour les grands trajets.

Grégoire MILOT évoque la diversité des pratiques des participants en matière de déplacements. Il précise que les rencontres sont organisées par SNCF Réseau dans le cadre du projet LNOBPL et interroge les participants sur leur connaissance du projet.

> Joyce B. évoque une nouvelle ligne de train entre les Pays de la Loire et la Bretagne.

Marie CHIMOL précise qu'il s'agit de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne Pays de la Loire entre Le Mans et Rennes qui sera mise en service en juillet 2017.

Grégoire MILOT présente ensuite les intervenants de SNCF Réseau :

- Marie CHIMOL, en charge des études socio-économiques sur le projet ;
- Cédric LEVREL, en charge des études techniques sur le projet.

Cadre et objectifs des ateliers citoyens

Marie CHIMOL présente brièvement le projet LNOBPL (enjeux et périmètre) :

- Il vise à proposer des réponses aux nouveaux besoins de mobilités à l'horizon 2030 et au-delà ;
- Il propose des améliorations du réseau ferroviaire à l'ouest de Rennes et entre Nantes et Rennes ;
- Il concerne les Régions Bretagne et Pays de la Loire, et plus particulièrement le département de Loire Atlantique ;
- Il s'inscrit dans la continuité de la nouvelle LGV BPL et des travaux de modernisation du réseau engagés actuellement.

> Une participante exprime son étonnement suite à la présentation de la carte ; elle pensait que la ligne Quimper-Brest allait disparaître.

Marie CHIMOL précise que des travaux de modernisation seront réalisés sur cette ligne en fin d'année pour améliorer les temps de parcours et le nombre de trains en circulation.

Marie CHIMOL présente ensuite les acteurs du projet :

- SNCF Réseau, maître d'ouvrage, en charge de la définition du projet ;
- Les partenaires du projet : l'Etat, les régions Bretagne et Pays de la Loire, les quatre départements bretons et celui de Loire-Atlantique ainsi que les métropoles de Brest, Nantes et Rennes.

Une interview de M. Gérard Lahellec, vice-président de la Région Bretagne en charge des transports, est diffusée : celui-ci présente les enjeux du projet pour la collectivité régionale et la vision régionale de l'articulation des différents modes de transports pour le futur.

L'animateur fait réagir la salle suite à la diffusion de l'interview de M. Gérard Lahellec.

> Une participante exprime son scepticisme quand au fait d'étendre le réseau ferroviaire alors même qu'aujourd'hui le train coûte cher. Pour elle, la réalisation de nouveaux aménagements aura un impact négatif sur le prix des billets.

> Deux participants évoquent les difficultés de circuler en train entre le Nord et le Sud de la Bretagne, alors même que les infrastructures routières sont également insuffisantes. L'un d'eux s'étonne qu'il n'y ait pas de réflexions sur ces sujets.

> Une participante cite l'exemple de villages qui étaient auparavant desservis par le train et qui ne le sont plus actuellement, comme Ploërmel.

> Une participante exprime sa satisfaction quant au projet qui permet de renforcer la desserte de la pointe bretonne ; pour elle, cela permettra de renforcer le développement économique des autres centres de vie.

Marie CHIMOL précise ensuite les objectifs du projet :

- Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne : avec un objectif affiché de Brest et Quimper à 3 heures de Paris ;
- Renforcer le réseau entre les villes et les déplacements sur les territoires par des dessertes rapides et performantes. Il s'agit de rapprocher les métropoles entre elles mais également les autres villes des métropoles ;

- Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée ;
- Desservir le futur aéroport du Grand Ouest pour faciliter les déplacements et accompagner le développement économique du territoire ;
- Dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations pour les voyageurs et le fret.

Grégoire MILOT, animateur, demande aux participants de réagir à ses objectifs.

> Pour les participants, les objectifs les plus importants sont de rapprocher les capitales régionales et de renforcer le réseau entre les villes.

> Une participante exprime son opposition au projet d'aéroport du Grand Ouest.

> Une participante évoque la congestion actuelle de certains axes routiers du fait du trafic poids-lourds et pense que l'offre ferroviaire pour le transport de marchandises devrait être renforcée, ce qui permettrait de fluidifier le trafic routier.

Marie CHIMOL précise que le projet LNOBPL est surtout un projet de voyageurs mais qui entend laisser des possibilités pour le trafic fret. En Bretagne, la part du fret ferroviaire est plus basse (2%) que la moyenne nationale (10%) ; cela s'explique par le fait que le transport de marchandises en Bretagne s'opère sur de courtes distances, à l'intérieur du périmètre du projet, et les camions constituent le mode le plus adapté pour ce type de maillage. Par ailleurs, le territoire est à l'écart des grands réseaux de fret européens.

Elle rappelle ensuite la tenue du débat public sur le projet entre septembre 2014 et janvier 2015 sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP) ainsi que les chiffres de la participation à celui-ci. Ce débat a permis de confirmer l'opportunité du projet et de l'enrichir : émergence de nouveaux scénarios, identification de nouvelles fonctionnalités et de nouvelles solutions d'aménagement et intégration dans le périmètre d'analyse de l'axe Brest-Quimper.

A l'issue du débat public, 4 recommandations ont été proposées par la CNDP :

- L'élargissement du champ de la discussion, d'un projet d'infrastructure à un projet de service ferroviaire et à un projet de territoires ;
- L'implication de l'ensemble des acteurs des politiques de transport et d'aménagement pour permettre une réflexion collective, notamment sur les thèmes de la mobilité et de l'aménagement du territoire, avec pour priorité l'amélioration des trains du quotidien ;
- La justification des choix techniques et des hypothèses retenues ou abandonnées, notamment pour la liaison Nantes-Rennes ;
- Une attention particulière portée à la question des emprises foncières et des impacts environnementaux.

Le débat n'ayant pas permis de faire émerger de scénario préférentiel, une concertation complémentaire est aujourd'hui engagée pour identifier les besoins des habitants et les enjeux du territoire pour traduire les objectifs du projet en fonctionnalités, puis en un cahier des charges précis pour SNCF Réseau et ses partenaires.

Une série de trois ateliers, qui ont également lieu en d'autres points du territoire (Rennes / Nantes, Saint-Brieuc, Brest et Vannes), permettra notamment de :

- Partager les caractéristiques du territoire et son évolution pour se projeter en 2030 et au-delà ;
- Exprimer les besoins et priorités en matière de déplacements ;

- Traduire ces priorités en fonctionnalités pour le projet LNOBPL ;
- Intégrer ces contributions au bilan global de cette phase de concertation ;
- Eclairer SNCF Réseau et ses partenaires sur la décision à prendre quant au scénario préférentiel.

Marie CHIMOL précise ensuite les enjeux de chaque séance :

- La première séance a pour objectif de donner aux participants des clés de compréhension pour qu'ils deviennent acteurs du projet ;
- La seconde séance sera consacrée à l'expression des besoins des participants et à leur traduction en fonctionnalités pour le projet ;
- La troisième séance permettra, à l'aide du simulateur, de construire les scénarios de réponse aux fonctionnalités identifiées par les participants et découvrir leurs impacts.

Outre la série de trois ateliers, Grégoire MILOT précise que :

- la participation et l'information sont possibles sur le site www.lnobpl.fr via le forum participatif mais aussi le simulateur de scénarios (bientôt disponible) ;
- des réunions auront également lieu avec les acteurs associatifs, du monde socio-économique et les élus.

> Un participant s'interroge sur l'impact de la démarche de concertation sur la décision finale.

Grégoire MILOT, animateur, précise que la concertation permet d'éclairer la prise de décision, celle-ci restant l'apanage du maître d'ouvrage et de ses partenaires.

Marie CHIMOL explique, qu'à l'issue de la concertation, SNCF Réseau identifiera les idées fortes des différentes contributions pour élaborer un projet partagé.

Le rôle du garant est présenté par Grégoire MILOT : il s'agit d'un intermédiaire neutre entre le public et le maître d'ouvrage qui veille à ce que la concertation permette réellement aux populations concernées de s'informer et de s'exprimer.

Marie CHIMOL ajoute qu'il peut être un interlocuteur pour les participants en cas de questions sur la démarche.

Partage d'une connaissance commune

Le partage de connaissance s'est déroulé en 5 temps consécutifs entrecoupés de temps d'échanges avec les participants. La présentation détaillée diffusée en atelier a été remise aux participants. Ce compte-rendu n'intègre donc pas l'ensemble des visuels, graphiques et chiffres présentés lors de la séance.

1/ Le territoire du projet

Marie CHIMOL rappelle le périmètre du territoire de projet et en présente les caractéristiques :

- Une forte croissance démographique : d'ici à 2040, la population augmentera de 20% ; il faut donc penser l'accueil des ces nouvelles populations.
- Un dynamisme économique important : structuration autour de 3 métropoles et d'un réseau de villes moyennes qui maillent le territoire. Le tourisme porte l'économie locale ainsi que les activités de la mer et du littoral.

Ce dynamisme démographique et économique impose de répondre, à l'horizon 2040, à des besoins de mobilité plus importants.

> Une participante précise qu'en centre Bretagne, la situation est différente : les maisons se vident, les prix des biens immobiliers chutent. Pour elle, il y a « deux Bretagne » : le centre et les littoraux nord et sud.

> Une participante pense que l'on ne va pas dans le centre de la Bretagne car on ne peut pas y aller, il n'y a pas de transport. Elle demande si le vieillissement de la population sur le territoire a été étudié.

Marie CHIMOL précise qu'une carte sur ce sujet avait été réalisée pour le débat public et qu'elle la présentera lors de la prochaine séance. Elle explique que le vieillissement de la population est plus fort en centre Bretagne que sur le littoral.

M. CHIMOL explique ensuite les déséquilibres qui pourraient se creuser d'ici à 2030 sur le territoire :

- Éloignement de Paris et de la mégalopole européenne : elle explique que cet éloignement est en parti lié aux infrastructures de transport. Pour des distances égales, certaines villes sont mieux desservies que les villes bretonnes : par exemple Strasbourg est plus proche de Paris que Brest du fait de la LGV Est.
- Risque de déséquilibre est / ouest entre les métropoles les plus dynamiques et les autres territoires (péninsule bretonne au delà de Rennes).
- Risque de consommation foncière et de congestion routière : l'enjeu est également de relier la périphérie des agglomérations au cœur de celles-ci.

2/ Les mobilités sur le territoire

Marie CHIMOL présente ensuite les logiques de mobilités sur le territoire en distinguant les mobilités locales (moins de 80 km, relève du déplacement régulier, souvent domicile-travail) et les mobilités longues distances (supérieures à 80 km, trajets occasionnels souvent relatifs aux voyages).

Au niveau local Marie CHIMOL donne plusieurs logiques et chiffres clés :

- Le nombre de déplacements sur le territoire du projet est élevé par rapport au reste de la France : 3,4 déplacements par jour par personne en moyenne.
- La majorité de ces déplacements ne relève pas des trajets domicile-travail qui ne représentent que 30% mais de déplacements autres (personnels).
- Ces déplacements ont lieu lors des heures de pointe du matin et du soir, mais sont aussi significatifs tout au long de la journée.
- La voiture est très largement le mode de transport privilégié (71% des déplacements identifiés contre 6% pour les transports en commun).

> Une participante précise qu'il y a beaucoup d'étudiants dans le Finistère et en Ille-et-Vilaine ; cette forte présence étudiante explique pour elle, en partie, la croissance démographique du territoire mais aussi le nombre de déplacements élevé, les étudiants étant une population mobile.

> Une participante a demandé si les transports scolaires étaient compris dans la catégorie transports collectifs.

Marie CHIMOL le confirme.

> Une participante évoque l'autonomie que procure le fait de se déplacer en voiture.

Marie CHIMOL précise que c'est l'une des raisons souvent évoquée pour justifier les déplacements en voiture ; elle ajoute que certains itinéraires ne sont par ailleurs pas réalisables autrement qu'en voiture.

Grégoire MILOT, animateur, évoque le fait que l'offre de transport ne corresponde pas à la demande.

Marie CHIMOL précise que chaque transport a son domaine de pertinence. Le train est un transport de masse qui peut transporter de 100 à 1200 voyageurs ; sur certains itinéraires, il n'y a pas de train car il n'y a pas assez de voyageurs. La voiture permet de répondre à des besoins ponctuels et diffus.

Au niveau des déplacements longue distance, Marie CHIMOL donne également plusieurs logiques et chiffres clés :

- Ces échanges sont moins fréquents que les déplacements locaux : 6,2 voyages en moyenne par habitant et par an ;
- La voiture est également le mode de transport privilégié pour ces déplacements (77% contre 13% pour le train) ;
- Ces déplacements sont principalement des déplacements personnels (3/4 de ces déplacements) ;
- Environ 100 000 voyages sont réalisés par jour depuis, vers ou dans la Bretagne : 38 000 sont réalisés en Bretagne, 25 000 depuis la Bretagne vers l'extérieur et 35 000 depuis l'extérieur vers la Bretagne.

Marie CHIMOL évoque ensuite la charge quotidienne du réseau routier sur le territoire de projet. Le réseau routier est fortement chargé :

- Au niveau des agglomérations : + 75 000 véhicules/jour ;
- Sur les principaux axes routiers (RN 165, 137 et 12) : de 25 000 à 50 000 véhicules /jours.

Les déplacements Nord - Sud sont moins importants et Marie CHIMOL précise que ceci peut expliquer l'absence de liaison ferroviaire entre St Brieuc et Vannes par exemple.

Elle présente ensuite l'utilisation actuelle du réseau ferroviaire sur le territoire :

- Un fort trafic sur les lignes qui permettent d'accéder aux métropoles de Rennes et Nantes ;

- La fréquentation est supérieure pour l'axe littoral nord, par rapport à l'axe littoral sud, notamment en raison de l'attractivité de la métropole brestoise.

Elle précise que les prévisions de trafic qui ont été faites à l'horizon 2030, laissent à voir que ces logiques tendent à se renforcer notamment avec l'arrivée de la LGV BPL qui va apporter un trafic ferroviaire plus important sur le territoire breton. Sur l'axe Rennes – Brest, la charge du réseau va doubler.

Marie CHIMOL conclut en précisant qu'au regard de cet état des lieux du territoire, l'objectif est de faire en sorte de répondre aux besoins de déplacements : le train doit trouver son public et proposer des services adaptés.

3/ Les spécificités du transport ferroviaire

Cédric LEVREL introduit cette partie en comparant différents modes de transport entre eux via leur capacité d'emport de voyageurs (nombre de voyageurs qui peut être transporté par trajet pour un mode de transport donné) et leur vitesse maximale.

Il précise que l'expression « capacité du réseau » signifie le nombre de trains qu'on peut faire circuler sur les voies.

Il présente ensuite quelques chiffres sur le secteur et le réseau ferroviaire :

- En Bretagne, le réseau a 150 ans ; des travaux de modernisation ont eu lieu sur le réseau breton ces dernières années ;
- En France métropolitaine : plus de 30 000 km de lignes et 3 000 gares et points d'arrêt ;
- SNCF transporte 3,78 milliards de voyageurs par an ;
- 108 330 000 tonnes de marchandises par an sont transportées par le rail.

Les acteurs du système ferroviaire français sont rappelés :

- L'Etat ;
- Les Régions ;
- SNCF Réseau, dépositaire de l'infrastructure ;
- SNCF Mobilité, en charge de la gestion des trains (TGV, TER, TET, etc.) ;
- Les autres transporteurs du ferroviaire pour le transport de FRET ;
- Les autorités de contrôle et de régulation (EPSF concernant la sûreté, ARAFER sur la régulation de la tarification et des enjeux financiers).

Il précise qu'au niveau européen, des discussions sont en cours sur l'ouverture du transport ferroviaire de voyageurs à la concurrence et que cette donnée est à prendre en compte dans la réflexion sur l'organisation du réseau à l'horizon 2030.

Cédric LEVREL évoque ensuite les contraintes techniques fortes inhérentes au transport ferroviaire, qu'il faut avoir en tête pour penser un projet ferroviaire :

- La réalisation des projets ferroviaires se fait sur le temps long (15 à 20 ans), ce qui impose d'anticiper les évolutions du réseau pour répondre aux enjeux futurs ;
- Il s'agit d'un mode de transport de masse, privilégié pour les axes accueillants des flux importants (par exemple un TGV en rame double accueille 1 100 voyageurs) ;
- Il connaît des coûts de production, de maintenance et d'exploitation élevés ;

- Les projets ferroviaires doivent s'inscrire dans un cadre réglementaire contraint pour la création de nouveaux projets ;
- Des contraintes techniques importantes existent, liées au mode d'exploitation complexe (circulation et « rangement des trains ») ;
- Il nécessite de disposer d'un accès direct au centre-ville, où sont situées la plupart des gares.

Il détaille ensuite le graphique illustrant la difficulté d'exploitation du réseau et les raisons de la capacité limitée de celui-ci : sur un même créneau horaire, la circulation de trains de vitesses et de dessertes différentes a pour conséquence la limitation, voire la saturation de la capacité du réseau.

Cedric LEVREL introduit les éléments d'information relatifs aux spécificités économiques du transport ferroviaire en présentant la manière dont sont actuellement financés les trains :

- TGV : il n'y a pas de subventions publiques, c'est le voyageur en achetant son billet qui finance la circulation des trains. L'équilibre de ce modèle repose sur le prix du billet rapporté au coût de circulation des trains ;
- Intercités / TER / Transilien : des subventions publiques sont versés par l'Etat, la Région ou le STIF selon le type de train ; l'apport voyageur, plus ou moins important selon l'importance de la subvention publique, contribue également au financement de la circulation des trains.

Ce cadre économique spécifique se caractérise par :

- Un équilibre économique fragile : très dépendant de la fréquentation. Il précise qu'en moyenne l'équilibre économique est atteint pour un remplissage de 70% des trains ;
- L'importance des subventions publiques : l'Etat et les Régions subventionnent les activités de service public de la SNCF ;
- Un cadre de plus en plus concurrentiel du transport de voyageurs : offre d'avions low-cost, arrivée de bus créés par la loi dite « Macron », ouverture à la concurrence programmée du transport de voyageurs.

Cédric LEVREL conclut cette partie en évoquant les impacts environnementaux du projet :

- Le bilan carbone du train est limité par rapport à celui des autres modes de transport : 93% des émissions de CO₂ émises par la voiture vs. 1,3% par le train ;
- Le FRET constitue une alternative aux émissions des poids lourds sur les routes : aujourd'hui, le développement du fret est possible sur le réseau actuel mais ce besoin n'est pas avéré.

Il précise également que le train est un mode de transport sûr, notamment par rapport au mode routier.

> Un participant estime ces éléments expliquent le coût de ce type de transport. Il compare le train avec le bus pour lequel il n'y a pas besoin de gares, de mise aux normes PMR... donc pour lequel les investissements sont moindres et qui donc peut être moins cher. Concernant les impacts environnementaux, il précise que les trains circulent à l'électricité nucléaire.

> Une participante explique que l'idéal serait que le train soit une desserte de proximité à prix bas. Elle s'interroge ensuite sur la suppression de lignes qui existaient par le passé et dont la réouverture est aujourd'hui évoquée.

Cédric LEVREL évoque les lignes métriques qui permettaient de desservir le centre Bretagne, notamment à partir de Carhaix. Celles-ci avaient des performances de 30 à 40 km/h ; elles ont disparu avec le développement du réseau routier car elles n'étaient pas concurrentielles.

> Une participante pense que le rétablissement d'une ligne Nord-Sud aurait un impact positif sur l'emploi ; elle cite l'exemple de l'itinéraire Saint Malo – Vannes.

> Un participant exprime son scepticisme sur la réalisation de liaisons Nord-Sud, aux vues des niveaux de trafic routiers actuels présentés ce soir : il s'interroge sur le potentiel impact économique de telles liaisons et juge que cela ne changera pas grand-chose. Pour lui, le réseau actuel fonctionne bien, il faut l'étendre et l'améliorer.

> Un participant précise que, pour lui, le train est facteur d'attractivité économique. Il exprime son étonnement quant à la faiblesse des flux Nord-Sud. Peut-être que la faiblesse de ces flux est lié à l'absence d'infrastructures ?

> Une participante s'interroge sur la pertinence d'une liaison Nord Sud : la demande est-elle suffisante au regard du coût de cette potentielle ligne ?

> Un participant évoque la nécessité pour le train de gagner en rapidité, de couvrir des itinéraires pertinents et de proposer des horaires plus souples, alors cela pourra générer une baisse de l'utilisation de la voiture en combinant le trajet voiture puis le trajet train. Cela permettra d'être moins polluants.

4/ Le service ferroviaire 2017/2018

Cédric LEVREL explique que la mise en service en 2017 de deux nouvelles lignes à grande vitesse, la LGV Le Mans-Rennes et la LGV Tours-Bordeaux, va bouleverser le service ferroviaire actuel. Le cadencement va être mis en place autour des nœuds que sont Nantes et Rennes. Cela permettra de :

- Mieux organiser les trains ;
- Standardiser les horaires pour une meilleure visibilité de ceux-ci : l'idée est que les trains partent à des horaires identiques (07h03, 08h03, 09h03...);
- Limiter les temps de correspondances ;
- Augmenter la capacité du réseau par cette meilleure organisation.

Cédric LEVREL évoque la mise en accessibilité des gares bretonnes qui sera réalisée en parallèle de la mise en œuvre du cadencement : cela consiste à travailler sur les accès PMR, les correspondances avec les autres modes...

Une vidéo présentant le principe du cadencement est diffusée aux participants. Elle est consultable sur le site Internet du projet.

5/ Le projet LNOBPL

Cédric LEVREL explique que les deux séances d'ateliers à venir auront pour objectifs de travailler sur l'aménagement des axes Rennes – Brest et Rennes – Quimper. Il s'agit à la fois d'améliorer le réseau existant mais aussi de créer de nouvelles lignes pour répondre aux besoins en termes de services et de déplacements.

Il précise que :

- la liaison Nord-Sud, qui a été évoquée par plusieurs participants, était déjà un sujet lors du débat public de fin 2014 – début 2015 ;
- l'objectif d'amélioration du réseau inter-villes signifie l'amélioration du réseau existant dans le périmètre du projet, en lien avec les autres réseaux de transport en commun, pas de relier des villes qui ne sont actuellement pas desservies par le train.

Parmi les questionnements qui se posent au regard de la croissance du territoire :

- Comment faire passer plus de trains alors que la capacité du réseau est déjà saturée sur certains endroits du réseau ? Par exemple, les nœuds ferroviaires de Nantes et Rennes aux heures de pointe du matin mais aussi l'axe Nantes-Rennes sur lequel actuellement il n'est pas possible de faire passer plus de trains ;
- Les temps de parcours : on mettra en 2017 plus de temps pour aller de Rennes à Brest que de Rennes à Paris ; ce qui suscite des questionnements de la part des Finistériens.

Présentation du cadre de la prochaine séance

Grégoire MILOT, animateur de la rencontre, précise que les éléments présentés lors de cette séance seront remis aux participants à l'issue de celle-ci ; il leur sera possible de poser des questions à ce sujet lors de la prochaine séance.

Cédric LEVREL présente rapidement le simulateur de scénarios qui sera mobilisé lors de la troisième séance d'ateliers, suite à l'expression lors de la seconde séance d'expression des besoins. Il permettra de présenter, pour chaque scénario imaginé par les participants, les coûts, les performances et les impacts.

Conclusion de la séance

Marie CHIMOL remercie les participants de leur présence et leur donne rendez-vous pour le second atelier qui a lieu le 23 novembre. Elle invite les participants à consulter la présentation, réfléchir aux questionnements mais aussi à se rendre sur le site Inobpl.fr, à la fois outil d'information et de participation. SNCF Réseau va de son côté travailler aux réponses relatives aux questions posées lors de la séance.

Grégoire MILOT, animateur de la rencontre, présente le programme de la prochaine séance :

- Présentation des résultats du panel citoyen ;
- Echange sur les besoins de déplacements et leurs traductions en fonctionnalités pour le projet.