






# NOTE DE SYNTHÈSE

## Panel de citoyens

Janvier 2017

## Précisions méthodologiques

*L'enquête « Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de Loire » réalisée pour SNCF Réseau auprès d'un panel représentatif de citoyens, est destinée à comprendre et analyser les habitudes de déplacements et les priorités des personnes résident dans l'aire d'étude ou potentiellement concernées par les apports ou impacts du projet LNOBPL.*

	Consultation menée auprès de <b>1011 personnes</b> habitant dans les départements dans les régions Bretagne, Pays de Loire et Ile de France (Loire-Atlantique (44), Côtes d'Armor (22), Finistère (29), Ille-et-Vilaine (35), Morbihan (56), Maine et Loire (49), Mayenne (53), Sarthe (72), Vendée (85) et Ile-de-France).
	L'échantillon a été interrogé par <b>questionnaire auto-administré en ligne sur système CAWI</b> (Computer Assisted Web Interview).
	Les interviews ont été réalisées du <b>28 octobre au 14 novembre 2016</b> .
	OpinionWay a réalisé cette enquête en appliquant les procédures et règles de la <b>norme ISO 20252</b> .
	Les résultats de cette enquête doivent être lus en tenant compte des marges d'incertitude : <b>1,5 à 3 points au plus</b> pour un échantillon de 1000 répondants.

*Toute publication totale ou partielle doit impérativement utiliser la mention complète suivante : « Enquête OpinionWay / Etat d'Esprit Stratis pour SNCF Réseau » et aucune reprise de l'enquête ne pourra être dissociée de cet intitulé.*

## 1 - Le train, un moyen de déplacement avant tout national

- **Le train est un moyen de transport privilégié avant tout pour des déplacements nationaux.** Près de deux tiers des personnes interrogées utilisent le train lorsqu'ils se déplacent en dehors des Régions Bretagne et Pays de la Loire. Si cette solution n'est pas automatique, elle s'avère néanmoins majoritaire, notamment parmi les personnes de catégorie socioprofessionnelle supérieure.
  - **Les déplacements nationaux réalisés en train le sont avant tout en direction de Paris :** Plus des trois quarts des personnes interrogées concernées prennent le train pour rejoindre la capitale. D'autres grandes agglomérations sont citées, mais nettement moins que Paris. Une partie des interviewés utilisent les grandes lignes pour se rendre à Lyon, à Marseille mais aussi à Bordeaux et à Lille.
- **Dans le cas des déplacements régionaux, c'est-à-dire au sein du périmètre « Bretagne - Pays de la Loire », le train n'est pas un moyen de transport utilisé par la majorité des interviewés – hors Franciliens.** Un peu plus d'un tiers d'entre eux choisissent cette solution, mais surtout de manière occasionnelle (une faible partie des personnes interrogées déclare utiliser *systématiquement* le train pour ces déplacements). Les plus jeunes se déplacent plus souvent en train régionalement (près de la moitié parmi les interviewés de 18 à 34 ans) ainsi que les personnes de catégorie socioprofessionnelle supérieure.
  - **Les destinations privilégiées pour les trajets régionaux en train concernent avant tout des agglomérations importantes, notamment les 2 grandes métropoles régionales :** Rennes et Nantes sont ainsi citées par près de la moitié des personnes interrogées. Les autres destinations n'arrivent que loin derrière : moins d'un quart des personnes utilisant le train pour les trajets régionaux se rendent à Brest, et une partie encore inférieure pour Vannes, Lorient, Saint-Brieuc ou Quimper.
  - Ceux qui habitent dans une aire proche (départements 44, 22, 29, 35 et 56) utilisent nettement plus souvent le train pour se rendre à Rennes (la moitié) que ceux habitant d'autres départements au sein des Pays de la Loire (moins d'une personne sur cinq). Ces derniers, en revanche, ont plus souvent recours au mode ferroviaire que les premiers départements cités pour rejoindre Nantes. Concernant les autres destinations, systématiquement les personnes habitant dans les départements 44, 22, 29, 35 et 56 privilégient plus souvent le train que celles habitant le reste de la région Pays de la Loire.

## Les déplacements quotidiens : la rapidité comme priorité

- Les déplacements quotidiens révèlent des habitudes différentes. Ici, le train constitue une solution encore plus marginale qu'elle ne l'était au niveau régional et surtout au niveau national. **Une très faible part des personnes interrogées – hors Franciliens – se déplacent le plus souvent en train pour leurs déplacements quotidiens** (un répondant sur vingt environ).
  - De nouveau, les jeunes âgés de moins de 35 ans optent un peu plus souvent pour cette solution que les autres classes d'âge. Les catégories socioprofessionnelles supérieures mais surtout les personnes effectuant 50 km ou plus par jour privilégient le train comme mode de transport quotidien.
  - Si le nombre de kilomètres effectués au quotidien influe sur le fait de choisir le train, il semble également, et encore plus, inciter à prendre sa propre voiture. **Plus des trois quarts des personnes interrogées – hors Franciliens – effectuent le plus souvent leurs déplacements quotidiens avec leur voiture.** Les interviewés qui parcourent chaque jour 10 km ou plus préfèrent de loin cette solution. Ceux qui parcourent de courtes distances – moins de 10 km – privilégient également la voiture, mais dans des proportions inférieures, et près de la moitié d'entre eux réalise ses déplacements à pied.
- **Ces personnes effectuant de courtes distances au quotidien représentent justement une part importante de l'échantillon** : la moitié des personnes interrogées effectue ses déplacements quotidiens dans un cercle restreint de moins de 10 km. Ces faibles distances expliquent alors le recours moindre au train et cette préférence pour la marche ou la voiture permettant plus facilement un trajet direct de porte à porte. Parmi ceux effectuant plus de 10 km, une majorité ne dépasse pas les 50 km quotidiens (plus d'un tiers).
- **Quelle que soit la distance à effectuer, les interviewés placent comme critère de choix le plus important de leur mode de transport le temps de parcours.** Ainsi, on comprend que chaque moyen de transport est plus ou moins adapté à la situation des interviewés et présente des avantages et des inconvénients en termes de temps de parcours. Le prix n'arrive qu'en troisième position (critère préférentiel cité par la moitié des répondant) après les horaires.
  - Les plus jeunes se montrent également **avant tout attentifs au temps de parcours**, avant le prix qui constitue le deuxième critère auquel ils accordent le plus d'importance devant les horaires. Les personnes effectuant en revanche 10 km ou plus par jour et qui, on l'a vu, favorisent la voiture, font plus attention que la moyenne aux horaires (critère cité par les trois quarts d'entre elles) mais aussi au prix.
- Lors des déplacements occasionnels longue distance, soit des trajets supérieurs à 80 km, la voiture reste très largement en tête des moyens de transport utilisés (plus des trois quarts des répondants) **A contrario des déplacements quotidiens, lors de ces déplacements occasionnels longue distance, le train est le mode de transport privilégié par un tiers des répondants et devient le deuxième recours le plus fréquent.** Ce niveau est relativement proche de celui

évoqué pour les déplacements régionaux, à l'exception que cette question a également été posée aux Franciliens.

- **Les autres moyens terrestres** comme le covoiturage, l'autocar ou la moto et le scooter **restent très marginaux**. L'avion n'est choisi que par un dixième des interviewés, notamment les Franciliens, plus proches des aéroports, ou encore les catégories favorisées.

## Des améliorations attendues en termes de service ferroviaire.

- **Au niveau national aujourd'hui, la qualité du service ferroviaire est perçue comme satisfaisante, mais pouvant être améliorée.** Une courte majorité des personnes interrogées estime que la qualité du service ferroviaire pour se déplacer à l'échelle nationale est satisfaisante. Deux tiers des répondant la jugent au contraire insatisfaisante.
  - Pour ceux qui ont fait du train leur moyen de transport principal pour des déplacements nationaux – ils l'utilisent systématiquement ou souvent pour ce type de déplacements - la satisfaction est largement plus importante, se portant jusqu'à plus de trois quarts des répondants. Les habitants d'Ile-de-France, profitant d'un maillage particulièrement favorable du fait de la constitution en étoile du réseau ferroviaire français, se montrent également parmi les plus conciliants avec le train, deux tiers d'entre eux se déclarant satisfaits.
- **Au-delà du prix des billets, jugé trop élevé par les trois quarts des personnes interrogées, d'autres améliorations sur la qualité du service sont attendues pour favoriser l'usage du train à l'échelle nationale.**
  - Près de la moitié des personnes interrogées estiment qu'ils pourraient utiliser davantage le train si celui-ci garantissait plus de fiabilité (concernant les retards, travaux, suppressions de trains, etc.). Près d'un tiers des interrogés revendique davantage de trajets directs, avec des horaires plus pratiques, des trajets moins longs ou encore une plus grande fréquence de passage des trains. Enfin, un quart des personnes interrogées estime que le développement des gares à proximité de chez elles pourraient favoriser ces améliorations et l'utilisation du train à l'échelle nationale.
  - Finalement, les améliorations de service global : sécurité dans les trains, services à bord, information sur les trains ou sur les trajets porte-à-porte sont perçues comme périphériques, nécessitant une amélioration seulement dans un second temps, après la résolution des problématiques prioritaires (prix, fiabilité, vitesse, fréquence).

## Le ferroviaire vu comme un solution d'avenir, notamment d'un point de vue environnemental et énergétique

- **Les personnes interrogées estiment que la mobilité va augmenter fortement dans le quart de siècle à venir, confirmant ainsi les études prospectives faites au niveau national.** Ainsi, la grande majorité des personnes interrogées estiment que l'on se déplacera plus, dont plus du tiers estiment que la mobilité augmentera de manière considérable. Une personne sur cinq déclare que la mobilité devrait stagner, tandis qu'une petite minorité prévoit qu'elle devrait diminuer.
  
- **Alors qu'aujourd'hui, la voiture individuelle est privilégiée pour tous les types de déplacements, l'essentiel des personnes interrogées imagine 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 la moitié des répondants, suivi par des modes doux comme le vélo et la marche à pied, cités dans des proportions comparables. La voiture individuelle, bien que moins prédominante, serait toutefois toujours utilisée pour le tiers des personnes interrogées et le covoiturage représenterait une solution au quotidien pour une part comparable des répondants. Un quart estime enfin que les deux-roues pourraient également devenir des moyens de transports privilégiés.
  
  - **Perçus comme peu adaptés aux trajets quotidiens, le train, l'avion et l'autocar représentent en revanche des solutions d'avenir pour effectuer des trajets sur de longues distances.** Le train arrive ainsi en tête de modes de transports privilégiés, à égalité avec l'avion cité par plus de la moitié du panel. L'autocar serait une solution viable pour plus d'un tiers des répondants. Le fait de partager un trajet en voiture avec des covoitureurs devancerait le fait d'emprunter sa voiture individuelle. Les autres modes de transport sont jugés peu adaptés aux trajets longue distance.
  
- Pour répondre à ces besoins croissants en mobilité et aux impératifs écologiques, le train, perçu comme une alternative à la voiture individuelle, représente une solution d'avenir. Le développement du réseau ferroviaire représente un **enjeu important pour la réussite de la transition énergétique pour l'immense majorité des personnes interrogées.**
  - Dans ce cadre, plus des deux tiers des interrogés estiment ainsi que la création de nouvelles lignes aura un impact sur l'environnement, que cet impact soit d'ailleurs positif ou négatif.
  
  - **Pour limiter les impacts négatifs et maximiser les retombées positives, la création de nouvelles lignes et la modernisation du réseau ferroviaire doivent s'inscrire dans une démarche prenant en compte de nombreux éléments sociaux et environnementaux.** Les personnes interrogées déclarent qu'il existe deux priorités majeures pour répondre à cet enjeu : **respecter les exigences liées à la sécurité autour de la ligne et préserver les terres, qu'il s'agisse des surfaces naturelles ou de terres agricoles.** La construction de nouvelles lignes doit ainsi se faire en priorisant la sécurité de l'existant, mais également en limitant au maximum ses possibles nuisances. Les personnes interrogées estiment ainsi que les nouvelles lignes doivent s'insérer dans le paysage pour préserver les lieux concernés et être conçues pour limiter les nuisances sonores. Pour le quart des répondants, si possible, les

nouvelles lignes devraient intégrer des passages pour les animaux sauvages et éviter de couper les territoires en deux.

## Des problématiques qui se reflètent au niveau régional

- **Il se rejoue dans le territoire Bretagne – Pays de Loire les mêmes problématiques que celles soulevées au niveau national.**
  - La qualité actuelle du service ferroviaire pour se déplacer au sein des régions Bretagne et Pays de la Loire est perçue comme relativement satisfaisante, mais, de même qu’au niveau national, perfectible.
  - La moitié des interrogés estime ainsi que la qualité du service ferroviaire des régions Bretagne-Pays de Loire est satisfaisante. Parallèlement, un quart des répondants déplore la qualité du réseau ou estime qu’ils ne connaissent pas assez ces lignes pour se prononcer, faisant écho à l’utilisation minoritaire du train dans les trajets quotidiens et régionaux.
  - Les personnes qui prennent le train dans leurs déplacements régionaux et donc le connaissent mieux, se montrent plutôt conciliantes avec la qualité du réseau, la proportion de satisfaits augmentant chez eux à deux tiers.
- **Tout comme les trains au niveau national, ce sont les prix des billets qui constituent le premier frein à l’usage du train.**
  - Aux tarifs jugés élevés s’ajoutent les améliorations liées au service ferroviaire : des horaires mieux adaptés, l’amélioration de la fiabilité (incidents, travaux) l’augmentation des trajets directs ou encore l’augmentation de la fréquence des trains. Là encore les thématiques soulevées au niveau national se retrouvent à l’échelle régionale.
  - Améliorations importantes, mais secondaires, près d’un quart des panélistes estime que la réduction du temps de trajets ou le développement de gares à proximité de chez eux pourraient les inciter à davantage utiliser le train. A ce stade, la sûreté dans les trains ainsi que les services à bord représentent des enjeux périphériques pour les transports régionaux, rarement cités par les répondants.
- **En complément de ces améliorations sur le service, certaines liaisons apparaissent comme devant être améliorées en priorité.** On notera ici une forte différence des résultats en fonction des départements d’origine des répondants :
  - **La liaison entre les deux pôles métropolitains de Rennes et de Nantes** est citée par plus d’un quart des répondants. Cette liaison est notamment présentée comme prioritaire

par un tiers des personnes qui utilisent le train pour leurs transports régionaux et près de la moitié des habitants de Loire-Atlantique et deux tiers des habitants d'Ille-et-Vilaine.

- Les **liaisons depuis et vers ces deux métropoles régionales sont également souvent citées comme des améliorations prioritaires**. Ainsi, les liaisons Nantes – Brest ; Rennes – Vannes ; Rennes - Saint-Brieuc, sont très régulièrement apparues des réponses des personnes interrogées. C'est également le cas de la liaison entre les villes de Brest et Quimper citée un dixième des répondants et près d'un finistérien sur deux.
- La **ligne littorale Vannes-Lorient-Quimper semble également privilégiée** par les personnes interrogées, elle est citée par un répondant sur cinq et notamment les originaires d'Ile-de-France ; on peut identifier ici le potentiel touristique du littoral sud.

## CONCLUSION

---

En conclusion, on peut retenir quelques grands enseignements de cette étude qui peuvent constituer des éclairages intéressants pour les participants à la concertation :

- Le train reste un moyen de transport minoritaire sur le territoire et au-delà, notamment en comparaison avec la voiture. Il est toutefois intéressant de noter qu'il est perçu par les personnes interrogées comme le mode de transport qui sera le plus utilisé à l'avenir.
- Le train garde néanmoins un véritable pouvoir d'attraction au niveau national et aura un rôle à jouer à l'avenir notamment en tant qu'élément majeur de la transition énergétique et écologique.
- Critères fondamentaux dans le choix d'un transport, qu'il soit de courte ou de longue durée, le temps de parcours, les horaires, et le prix du voyage représentent également trois leviers majeurs d'amélioration pour le transport ferroviaire.
- La situation en région Bretagne-Pays de Loire ne fait pas exception, le constat est le même que celui observé à une échelle plus large et les leviers d'action apparaissent identiques.