

Annexe au bilan du dialogue territorial (décembre 2021-février 2022)

Expressions déposées via le formulaire en ligne

Date	Organisme	Type de la contribution	Commune de résidence	Thématique-s	Votre contribution	Vos paramètres de publication	Type de la contribution
01/12/2021 14:49		Avis	Ruffigné	Mobilités et déplacements (150); Reports modaux et écologie (151)	Bonjour La priorité est d'améliorer les dessertes existantes utilisées au quotidien, pas d'aller grappiller quelques minutes ici ou là. Pour que les usagers lâchent leur automobile pour des transports en commun, nous avons besoin par exemple besoin entre Nantes et Rennes de deux lignes performantes de TER qui desservent les gares sur leur trajet, une par Redon et l'autre par Châteaubriant.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
01/12/2021 16:18	LE RELAIS POUR L'EMPLOI STRUCTURE D'INSERTION	Avis	Retiers territoire Pays de Vitré	Caractéristiques du projet (148)	Une attention vers la mobilité en secteur rural. Depuis 25 ans notre structure est engagée dans la mobilité de proximité, ce que l'on appelle le spécifique ou encore les derniers kilomètres. Le développement des liaisons de transport en commun de proximité apparaît comme un impératif dans les dynamiques d'inclusion. Le maillage en réseau donne sens à nos investissements. Le train contribue largement à la vitalité de nos territoires particulièrement au sein du Monde Rural. Merci de l'investissement qui a permis de rétablir la ligne Châteaubriant/Rennes qui irrigue notre pays. Sa modernisation demeure une urgence pour valoriser l'investissement qui vient d'être réalisé et proposer d'autres rotations. Faciliter la liaison avec Nantes Châteaubriant Rennes est un atout pour nous dans le cadre de l'insertion, un enjeu pour notre territoire, une opportunité pour désengorger Redon et le trafic vers le sud Bretagne. Merci de votre attention à la mobilité sur les secteurs ruraux et particulièrement Roche aux fées communauté Pays de Châteaubriant. Si nous assurons les derniers Kilomètres par un parc mobilité doté de 28 Scooters. Parc qui existe depuis 25 ans sur notre territoire. Nous avons besoin de ces liaisons indispensables pour accéder aux métropoles que sont Rennes Châteaubriant Nantes à l'échelle de nos structures tournées vers l'emploi de proximité. Persuadé de votre écoute. Le parc Mobilité du Relais pour l'emploi sur le Pays de Vitré	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
01/12/2021 16:29		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150); Reports modaux et écologie (151)	Bonjour Madame, Monsieur, la mise en place d'une ligne plus efficace et plus rapide entre Rennes et Nantes et entre Rennes et Brest est essentielle. Il nous faut un temps de trajet diminué (Rennes-Nantes 45 min maximum et Rennes-Brest 1h30 maximum), avec une amplitude horaire importante (6h-00h) et une cadence fréquente des trains (toutes les heures dans les 2 sens). Ce changement de rythme offrira l'opportunité aux habitants de la Bretagne de préférer les déplacements en train plutôt qu'avec n'importe quel autre système de transport, de façon massive, afin d'atteindre les objectifs de neutralité carbone en 2050. L'enjeu de ces liaisons nouvelles OBPL est primordial pour les Breton.ne.s, et ce, d'un point de vue social, sociétal et environnemental. <i>Merçi à vous et bonne journée</i>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
01/12/2021 17:02		Avis	vannes	Mobilités et déplacements (150); Reports modaux et écologie (151)	Concurrer la voiture et l'avion est évidemment une bonne chose, raccourcir les tps de trajets en mutualisant en plus la quantité de personnes y accédant va dans le sens de l'histoire (réduction carbone et mobilité). Il faut prévoir aussi une politique pour promouvoir ce transport (tarif attractif et adapté en fonction des populations). Mais aussi compléter cette offre avec des moyens de transport pour relier les gares aux autres villes (gratuité des transports!!)	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
01/12/2021 17:16		Avis	Saint-Alban	Caractéristiques du projet (148)	En ces temps de contraintes budgétaires, je ne vois pas l'urgence d'étudier la construction onéreuse de nouvelles lignes à grande vitesse. Les attentes des usagers du train sont en priorité de disposer d'horaires cadencés avec des correspondances pertinentes et un strict respect des horaires plutôt qu'une réduction des temps de parcours. Le lien vers Paris à grande vitesse a été spectaculairement amélioré. De plus, ce projet privilégie les grands axes au détriment d'une irrigation fine de la Bretagne. Par exemple il reste toujours la liaison nord sud à réhabiliter entre Saint-Brieuc et Auray qui outre la desserte de cités du centre Bretagne aurait toute sa pertinence tant pour les voyageurs que pour le fret (assuré actuellement exclusivement par camions). Sans parler du cas de la ligne Lamballe Dinan dont l'état ne permet pas une liaison efficace...	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
01/12/2021 17:34	AUCUN	Questions	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	Je trouve étonnant qu'on lance une concertation pour un projet qui si tout va bien aboutira en 2035... soit dans 14 ans. D'ici-là, les personnes concernées auront peut-être déménagé, seront peut-être mortes ! Les élus ne seront plus les mêmes non plus. Etes-vous sûrs de vouloir vraiment développer les transports ferroviaires ??? Oui ce serait bien qu'il y ait une liaison rapide entre Rennes et Nantes, attendue depuis déjà très longtemps ! Aberrant qu'en 2021 entre ces 2 villes éloignées d'une centaine de kilomètres, ce soit si compliqué !	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Questions
01/12/2021 17:54		Avis	Nantes	Mobilités et déplacements (150)	Avec la crise du logement on ne peut pas être mobiles comme on en aurait besoin pour pouvoir travailler et accepter tous les CDD possible (bibliothécaire). Besoin de voyager moins cher avec + de possibilités d'horaires pour travailler à Rennes, Nantes et Châteaubriant sans avoir à loger dans des airbnb.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
01/12/2021 18:58		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	L'objectif clair devrait être de mettre Rennes à 1h de Nantes en omnibus, 40-45mn en direct. Brest à 1h30 de Rennes avec arrêts. Quimper à 30mn de Brest. De créer une ligne Saint-Brieuc-Lorient desservant le centre Bretagne. En Pays de Loire, mettre Cholet à 30mn de Nantes et créer une ligne Angers-Rennes via Châteaubriant.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
01/12/2021 22:03		Avis	Quimper	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Je travaille entre Brest et Paris. Une ligne rapide entre Brest et Quimper me permettrait de ne plus prendre ma voiture. Une ligne rapide entre Quimper et Paris me ferait gagner beaucoup de temps. Je serai susceptible d'effectuer un à deux aller retour par semaine.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
01/12/2021 22:36		Avis	Quimper	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, Avec l'arrivée des trains Ouigo quotidien sur la branche Quimper > Montparnasse de la LGV Atlantique à compter d'avril 2022, il est impérieux de baisser les prix pratiqués par le service InOui en mettant fin au système de tarification en yield management pour évoluer vers un tarif fixe à l'heure, sans fluctuations haussières à l'approche du départ. Il faut un moins 2 trains drapeau quotidien dans chaque sens, matin et soir, avec arrêts Quimper > Lorient > Vannes > Paris, et inversement. <i>Enfin il faudrait mettre en place une réduction de dernière minute avant départ à l'instar des CEF en Suisse et CP au Portugal, ce qui permettrait de faire rouler des trains davantage complet et incidemment lisser les charges fixes de sillons ferroviaires sur davantage de billets vendus / rame</i>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
02/12/2021 00:25		Avis	Saint-Malo	Caractéristiques du projet (148)	J'ai pris connaissance que le nouveau trajet Rennes-Nantes ne se fera pas avant 2035. Et que le trajet par Châteaubriant soit un trajet de 123,7km soit un trajet en 47minutes ne se fera pas en raison de 1,3Md € à déboursé pour garder le trajet par Redon. Hors que l'état français a déboursé 3,2md pour que des TGV acheminent plus rapidement les touristes dans nos régions. Je fais très régulièrement le trajet Nantes-Saint-Malo, j'évite de prendre le train en raison du temps, il est plus rapide de faire ce trajet en voiture mais aussi moins cher car la Loire-Atlantique est en PDLL hors que c'est en Bretagne, créant un surcoût des billets TER pour les familles bretonnes. Je paye des impôts j'en ai marre de payer 10€ plus cher pour 50km de train et perdre 30min de temps car les élus locaux ont peur de s'imposer face à Paris et au PDLL. Bougez-vous on est en 2021.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
02/12/2021 07:01		Avis	Martigné-Ferchaud 35640	Caractéristiques du projet (148)	Habitant Martigné-Ferchaud et ayant l'occasion d'aller souvent tant à Rennes qu'à Nantes, le retour des trains à l'occasion de la rénovation de la ligne entre Retiers et Châteaubriant est apprécié par les usagers malgré des temps de trajets qui ne sont pas dignes du 21ème siècle et des correspondances inappropriées à Châteaubriant vers Nantes. Nous aimerions dans le cadre de la concertation de LNOBPL que les élus et les associations de notre ligne soient interrogés sur votre projet. Puisque des sommes importantes sont prévues, nous aimerions que la possibilité d'une ligne de desserte fine du territoire entre Rennes et Nantes via Châteaubriant soit réellement étudiée. Les zones d'attraction des 2 métropoles se rejoignent dans cette ville moyenne en plein développement et nous ne comprenons pas que tout soit fait en financement pour gagner 10 mn entre Paris, Brest et Quimper et que des territoires entiers de Bretagne soient oubliés.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
02/12/2021 08:13		Avis	Saint-Malo	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	A mon sens, l'objectif devrait être clairement d'optimiser les parcours et de développer les dessertes aux abords des agglomérations. Inutile de viser le développement d'une sorte de "LGV" entre Rennes et Brest. Par contre, ce qui ne semble pas présenter, c'est le développement de lignes internes existantes. Carhaix, Morlaix, Lannion, Dinan, Saint-Nazaire, Pornic ou l'axe Brest-Quimper. Aujourd'hui, il est simple pour une voyageur ponctuel à Paris de prendre sa voiture. Mais pour relier les villes de Bretagne, à part la voiture, il n'y a pas de solution efficace. C'est bien de vouloir connecter la Bretagne à Paris, mais il faudrait d'abord améliorer le réseau local pour optimiser nos déplacements quotidiens. Ceux qui permettront de réellement développer les circuits courts, le fret, le développement économique local et donc la Bretagne. Ne créons pas en Bretagne des liaisons Rennes-Brest ou Rennes-Nantes, à l'image d'un Paris-Lille ou Paris-Strasbourg, en oubliant les territoires traversés.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
02/12/2021 12:05		Aucun	Nantes		?	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Aucun
02/12/2021 13:46		Avis	Brest	Mobilités et déplacements (150); Reports modaux et écologie (151)	Favorable au rapprochement des trois grandes villes bretonnes dans un but commun d'échange et de transition écologique.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
02/12/2021 14:05		Avis	Thouare sur Loire	Mobilités et déplacements (150); Reports modaux et écologie (151)	Bonjour, Je suis régulièrement les informations (Presse, Radio, Tv, net) mais n'avis pas encore entendu parler de ce projet. Etant rattaché à Rennes de par ma jeunesse et à Guingamp de par ma famille, je trouve cela très intéressant car prendre le train pour aller à Rennes paraît cohérent dans un contexte de protection écologique fort. 1h30 aujourd'hui pour 18€ l'aller par personne ce n'est pas possible sachant qu'il faut 1h pour 10€ en voiture et pour potentiellement 5 personnes... Ravi de savoir donc que de tels projets soient en cours afin de pouvoir se déplacer dans l'Ouest en transports en commun peu énergivore. <i>Cordialement</i>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
02/12/2021 17:10		Avis	Saint-Nazaire	Mobilités et déplacements (150)	Si je veux aller de St-Nazaire (75.000 habitants) à Brest 140.000 habitants, je dois emprunter 3 trains pour parcourir les 270 km. Gros problème !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
02/12/2021 18:05		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, j'utilise la ligne de train Nantes Rennes via Redon quotidiennement depuis 5 ans pour me rendre sur mon lieu de travail. Une ligne plus directe et rapide avec une fréquence plus régulière aux heures de pointes (toutes les 30min) serait un vrai confort au quotidien.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

02/12/2021 23:04		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150); Reports modaux et écologie (151)	Un écart de temps de 15 mn entre un trajet en train et un trajet en voiture est ridicule.. il vaut mieux dans ce cas prendre sa voiture. Seule un écart de 30mn à 1h peut inciter au train dans un trajet.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
03/12/2021 12:38		Avis	Quéribiac	Mobilités et déplacements (150); Reports modaux et écologie (151)	Bonjour, ce n'est pas une diminution du temps de trajet qui me fera préférer le train: pour le travail j'ai besoin de mes outils que je ne peux pas transporter en train. Pour les loisirs j'ai besoin de la voiture pour accéder à la gare et avec les changements et bagages pour arriver à la destination finale, ce n'est vraiment pas pratique. Tarif et choix des lieux de prise en charge/dépose non compétitif par rapport au covoiturage.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
03/12/2021 15:29		Avis	Rennes	Mobilités et déplacements (150); Reports modaux et écologie (151)	À cause du prix et de la lenteur du train je vais à Brest (résidence secondaire) ou à Nantes (où vivent deux de mes enfants) en voiture Je préférerais nettement y aller en train si c'était plus rapide et moins cher !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
03/12/2021 15:35	RETICA	Avis	CHATEAUBRIANT	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, au lieu de quadruplé la voie par Redon. Pourquoi ne pas doubler et électrifier la voie par Chateaubriant. Cela permettrait de développer la région de Chateaubriant et de réduire les risques liés au blocage complet d'un tronçon.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
03/12/2021 17:40		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, J'approuve votre projet. J'emprunte régulièrement vos services pour faire le trajet Landerneau- Nantes via Quimper ou Rennes et vous confirme que les temps de parcours restent trop long par rapport à la voiture. Un Tgv Brest Rennes circulant à grande vitesse serait idéal, idem sur l'axe Brest Quimper Nantes. Pour élargir le sujet un Tgv grande vitesse sur l'ensemble de la façade Atlantique est-il envisageable? Le top serait de pouvoir faire Brest Biarritz en 5h Bonne continuation	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
03/12/2021 18:55	PARTICULIER	Avis	NORT SUR ERDRE	Caractéristiques du projet (148)	Avant de créer de nouvelles lignes, il serait judicieux de rénover les lignes existantes afin d'offrir aux usagers un service rapide et ponctuel. Il serait également très utile de réaliser une liaison TER entre Rennes et Nantes via Chateaubriant, ce qui intéresserait un grand nombre de personnes qui utilisent leur voiture entre ces 2 villes, faute d'une liaison correcte et rapide par le rail.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
03/12/2021 20:09		Avis	saint brieuc	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Je pense qu'il faudrait avant tout développer la possibilité pour les bretons d'aller dans le sud ouest sans avoir à passer par Paris. C'est une catastrophe , notre seule possibilité de déplacement en train, c'est Paris.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
03/12/2021 20:30		Questions	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	Pourquoi ne pas faire une ligne directe entre Rennes et Nantes ensuivant le parcours déjà établi via châteaubriant	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Questions
03/12/2021 21:02		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Je suis un amoureux du train et l'axe Rennes-Nantes s'y prête très bien ! Mais le train est devenu hors de prix, il est plus rentable de payer l'essence, le parking aller et retour que de prendre un aller simple. Je me fiche de gagner du temps sur ce trajet en train qui est déjà court, le trajet se doit d'être simplement abordable car avec un smic on ne va pas très loin avec la sncf .	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
04/12/2021 07:57		Avis	Pluherlin	Mobilités et déplacements (150)	J'utilise fréquemment la ligne Rennes Quimper (gare de départ Questembert) et également la correspondance Rennes Paris (Ouigo ou SNCF). Je constate un nombre assez constant de retard pour les TER Rennes-Quimper (incidents techniques fréquents, rames surchargées le vendredi ...).	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
04/12/2021 15:20		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	Le temps de parcours est important, il faudrait parvenir à une durée d'une heure maximum pour faire Nantes - Rennes. Mais il s'agit surtout d'augmenter le cadencement pour avoir des trains matins et soirs. La fiabilité est aussi un élément clef afin de pouvoir compter sur ce moyen de transport.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
04/12/2021 15:40	USAGER	Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Il serait bénéfique pour les habitants de rennes et de Nantes d'obtenir un trajet plus efficace en train.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
04/12/2021 15:52		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	Je suis pr la proposition d'une nouvelle ligne de train entre Rennes et Nantes. Pourquoi pas même développer le réseau ouest Atlantique jusque Bordeaux	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
04/12/2021 17:42	OUI AU TRAIN DE NUIT	Avis	Combrit	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150); Reports modaux et écologie (151)	Il est impératif d'agir pour le développement du ferroviaire en Bretagne afin de maintenir la région dans une dynamique positive et de tendresse vers l'objectif du facteur 4 en terme de réduction des émissions régionales de CO2. Mais le ferroviaire doit être pour tous et pas seulement pour certaines métropoles. De nombreuses villes moyennes sont en effet enclavées suite à la création d'une LGV. Angoulême, Charleville-Mézières voire Laval sont ainsi des grandes perdantes du TGV. La LNOBPL, si elle a vocation à rapprocher Quimper ou Brest de Paris, ne permettra pas de raccourcir le temps de trajet tout en maintenant les arrêts à Quimper, Rospenden, Auray, Redon, Plouaret voire Lamballe. Elle ne devrait pas non plus permettre une diversification de l'offre et donc un report modal vers le fer. En revanche, le prix des billets pour les bretonnes et les bretons risque d'être majoré. A OUI au train de nuit, nous insistons particulièrement sur la nécessité de penser les liaisons ferroviaires pas seulement depuis Paris. La position géographique de la Bretagne rend en effet pertinente la mise en place de trains de nuits reliant les différentes villes de l'archipel breton aux régions de l'est et du sud du pays ainsi qu'aux métropoles voisines, telles que Barcelone, Bruxelles, Amsterdam, Francfort, Zurich ou Milan. En complément de cette action en faveur de trains structurants et pas seulement de TGV Paris - Bretagne, l'argent programmé pour la LNOBPL doit être investi pour faire de la Bretagne une région toujours plus tournée vers le rail, en vue de lendemains respectueux de la planète et des sociétés. Sur le modèle des actions menées dans les autres régions françaises, et notamment l'Occitanie, les lignes de proximité, les gares et haltes comme les trains du quotidien doivent être déployés sur toute la région. Comme dans les autres pays d'Europe, un minimum 70 % des bretonnes et des bretons doivent disposer d'un arrêt de train à moins de 7km de chez elles ou de chez eux, en complément des autres offres de mobilités décarbonnées. La Bretagne, ses campagnes, ses villes ainsi que leurs habitants doivent disposer de dessertes périurbaines comme interurbaines performantes et par conséquent cadencées à la 1/2 heure.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
04/12/2021 17:46		Avis	Vannes	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, Il faut développer les lignes entre Nantes et Vannes ainsi que Rennes et Caen pour des usages perso et pro. Merci	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
04/12/2021 19:04		Avis	Bruz	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, Il serait intéressant une nouvelle ligne de train qui ferait Rennes Nantes, et qui passerait par l'aéroport de Nantes.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
05/12/2021 07:40		Avis	Rennes	Mobilités et déplacements (150)	Il faut un axe Rennes Nantes beaucoup plus rapide, notamment pour pouvoir rejoindre l'aéroport de Nantes sans voiture ! On va pas laisser nos voitures sur un parking tout le temps d'un séjour accédé en avion !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
05/12/2021 17:06		Avis	Quimper	Mobilités et déplacements (150)	Il y a une trentaine d'années, on allait en train de Brest à Bordeaux ou Lyon en passant par Quimper et le train se divisait à Nantes pour la poursuite du voyage. Les prix étaient corrects et les trains nombreux. C'était pratique. Malheureusement cela a changé. Mes enfants ont été étudiants à Nantes et Angers essentiellement : quelles galères et pas bon marché du tout : il fallait changer presque systématiquement à Redon et pour aller à Angers, refaire un nouveau changement à Nantes. Pendant les vacances et les week-ends, une catastrophe. Et quand vous finissez vos cours le samedi midi, voire à 13h, vous avez moins de 24 heures pour rentrer à Quimper. Idem quand vous êtes étudiant à Rennes, logé par le Crous avec 2 bus à prendre pour rejoindre la gare et pour des tarifs relativement élevés, dans des trains souvent surchargés, sans place pour les bagages, ni même parfois pour s'asseoir. Même chose pour Paris qui est censé être plus facile en tgv, le bus est souvent moins cher même si c'est malheureusement plus long. Il est évident que les gens ne peuvent pas choisir de partir hors week-end ou vacances scolaires la plupart du temps et que certains étudiants ont des changements de programmes jusqu'à la dernière semaine donc ne peuvent pas anticiper l'achat du billet. Pourtant, avec l'âge, j'aimerais aussi reprendre le train, avec des places assises dans le sens de la marche et des emplacements proches et faciles pour les valises, à prix correct (souvent c'est moins cher en voiture surtout quand on est deux et ça permet de se déplacer depuis la gare sans frais supplémentaire de location de voiture), à des horaires correspondant aux départs des bus dans les gares.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
05/12/2021 18:13		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Avoir une ligne ferroviaire Rennes-Nantes régulière et rapide 40 min car aujourd'hui les gens mettent moins de temps en voiture !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
05/12/2021 18:21		Avis	Nozay	Mobilités et déplacements (150)	J'habite sur Nozay, le long de l'axe Nantes Rennes, je travaille à Rennes. A ce jour je n'ai aucune possibilité d'utiliser un transport collectif pour accéder à Rennes...	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis

05/12/2021 21:31		Avis	Melesse	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour Je suis un chef d'entreprise. Jamais je ne prends le train pour me rendre à Paris jusqu'à la rénovation de la ligne Rennes Paris 1h27. Pareil pour Nantes, je prends pas cette ligne car il faut trop de temps en train, et après il faut des navettes rapide pour se rendre à l'aéroport!!! Car se rendre à l'aéroport depuis Rennes est plus simple en voiture aujourd'hui.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
06/12/2021 00:29		Avis	Carentoir	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, En regardant le projet, je m'étonne de l'absence de bouclage TGV entre Brest et Quimper : en vivant près de Redon, le TGV m'emmène à Quimper, mais s'arrête là, pas de lien TGV Quimper/Brest...	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
06/12/2021 08:09		Avis	Cesson-Sévigné	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	En tant qu'usager fréquent du Rennes/Nantes, il devient de mon point de vue prioritaire d'atteindre un niveau de qualité, desserte digne entre deux capitales régionales de cette enveloppe. Cette ligne est aujourd'hui délaissée, les rames vétustes, un temps de parcours et un prix peu compétitif. Pour cela l'objectif à mon sens serait de viser les objectifs suivants : - Cadence élevée : tt les heures (voir tt les 30min entre 7h-9h et 17h-19h) - Un temps de parcours de 45min et direct sans correspondance à Redon - De nouvelles rames plus confortables avec wifi, prises, deux niveaux pour plus de capacité. - Un prix compétitif 10€ max par trajet au prix fort (sans réduc). - Proposer un abonnement/carte lisible aujourd'hui difficile du fait des politiques différenciées des deux régions. Cordialement	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
06/12/2021 10:07		Avis	Baden	Environnement et cadre de vie (149); Mobilités et déplacements (150)	Le train pour structurer la Bretagne, pour éviter des barreaux routiers autour desquels se développent une activité économique en mitage au lieu de développer des pôles cohérents en lien avec l'habitat et la ville, c'est vraiment une très bonne idée !	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
06/12/2021 12:45		Avis	Quetreville sur Sienne	Mobilités et déplacements (150); Reports modaux et écologie (151)	Je suis tout à fait favorable au transport de masse qui est plus écologique que les transports individuels. Également, il existe une ligne Rennes - Caen dans ma région qu'il faudrait également développer pour avoir une liaison plus efficace entre la Bretagne et la Normandie.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
06/12/2021 17:48		Questions	Châteaubriant	Caractéristiques du projet (148)	La trajectoire la plus courte entre Nantes et Rennes passe par Châteaubriant (44) et Martigné-Ferchaud (35). Il existe déjà un tram-train entre Nantes et Châteaubriant via Nort-sur-Erdre, et un TER entre Châteaubriant et Rennes. Pourquoi ne pas utiliser ces liaisons au lieu du trajet par Redon beaucoup plus long ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Questions
06/12/2021 18:32		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Qu'une liaison rapide par le rail n'existe pas entre Nantes et Rennes m'a beaucoup surpris. Il me semblait évident que ces deux villes devaient être reliées. De plus, cela permettrait une meilleure liaison avec le nord de la Bretagne et, pourquoi pas, la Normandie.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
06/12/2021 19:33		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, Je pense qu'une amélioration de la desserte entre Rennes et Nantes serait vraiment pertinente mais si possible sans construire une nouvelle voie à partir de rien, ce qui est juste trop cher. Améliorer l'existant est vraiment à privilégier.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
06/12/2021 21:48	COLLECTIF CENTRE BRETAGNE EN TRAIN	Questions	Plouézec	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150); Reports modaux et écologie (151)	La Bretagne est une des pires régions en matière de report modal. Pour le collectif centre Bretagne nous devons d'abord renforcer l'effet réseau du ferroviaire Breton en multipliant les liaisons ferrées (moderniser Les petites lignes, rouvrir St Brieuc-Auray, Rennes-Fougères, Morlaix Roscoff...). Il est également possible d'améliorer les performances des lignes principales existantes avant d'envisager des LGV coûteuses, destructrices et qui ne s'arrêtent pas dans les territoires traversés. Pourquoi ne pas desservir Bain de Bretagne, Guemene, Le Grand Fougeray avant de descendre vers Redon? Pourquoi ne pas installer des IPCS sur toutes les lignes existantes? Pourquoi ne pas ripper les courbes pour accélérer la vitesse ? Pourquoi ne pas supprimer tous les PN pour augmenter la vitesse ? Pourquoi ne pas construire de nouvelles voies contiguës dans les zones les plus denses ? Pourquoi ne pas doubler et électrifier la liaison Rennes Nantes via Châteaubriant ? Et quid du fret, de la desserte des ports et des entreprises de Bretagne ? Céder au lobby routier ne peut plus durer si nous voulons vraiment lutter contre l'environnement. La LGV BPL n'a pas amené le développement du fret sur la ligne classique puisque ce qu'il manque c'est une vraie politique publique de développement du FRET. Bref la Bretagne a d'abord besoin d'un plan ferroviaire ambitieux pour amener un vrai report modal et ne pas se contenter d'avoir un service public pour ceux qui n'ont pas d'autre choix ou pour faciliter la venue des touristes... vivre bien au pays passe par des déplacements faciles, sûrs et rapides, donc par le ferroviaire.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Questions
06/12/2021 23:04		Avis	Vannes	Caractéristiques du projet (148); Reports modaux et écologie (151)	Un lien Nantes Rennes rapide via Vannes est souhaitable pour desservir grandes lignes, aéroports, etc. Brest aussi mérite de se rapprocher en temps de Nantes et Rennes. Prévoir des tarifs abordables pour discuter les automobilistes de prendre leur véhicule	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
07/12/2021 07:40		Questions	Nantes	Information et concertation (152)	Je suis usagère régulière de la ligne Nantes-Rennes et aussi spécialiste des processus de concertation. Ma contribution sera sur ce point. Je trouve qu'il manque un cadre à votre proposition Les sujets /thèmes, les objectifs, quelle prise en compte par qui? dans quel timing ? Quelle continuité aussi ? Que vaut mon avis de 2021 sur une réalisation prévue dix ans plus tard dans le contexte de forte évolution des pratiques et des modes de vie ?... Dommage. Cordialement	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Questions
07/12/2021 09:30	ALTRO	Avis	Saint Brieuc	Caractéristiques du projet (148)	Le projet présenté va créer une distorsion entre les voies actuelles et les nouvelles. Déjà nous n'avons pas les moyens d'entretenir ce qui existe et même nous n'avons pas eu les moyens de les moderniser et de les exploiter correctement pour donner toute sa place au fret ferroviaire. Le dernier exemple en date est la fermeture des sept kilomètres de la ligne Rosporden Concarneau électrifiée avec un report sur route de Montauban à l'usine de Coat Conq. La seule relation pertinente est Rennes Nantes. Le déplacement de la gare de Redon, la modernisation phasable à grande échelle de la ligne actuelle pourrait être la solution.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
07/12/2021 15:02		Avis	Bouaye	Environnement et cadre de vie (149); Mobilités et déplacements (150)	Ce projet pourrait soulager nombre d'étudiants ou de travailleurs au quotidien. C'est un projet ambitieux dans l'organisation territoriale qui apporterait encore de l'attractivité à cette belle Bretagne.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
08/12/2021 14:43		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150); Reports modaux et écologie (151)	L'amélioration de la liaison est une excellente nouvelle, mais il ne faut pas oublier le maillage territorial pour qu'un maximum de monde ait accès au train, et pas agglomérations les grandes agglomérations. Il serait également important de bien inclure les accès vélos dans les infrastructures et le matériel roulant pour favoriser l'intermodalité et le cyclotourisme (+ vélo des enfants pour les familles)	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
09/12/2021 14:46		Avis	Quimper	Caractéristiques du projet (148)	L'ensemble du projet doit permettre à la fois une amélioration de la durée et de la fréquence des trains TGV, ou TER Rapide. Mais elle doit aussi améliorer l'offre de train TER omnibus pour les trajets du quotidien tout au long de la ligne classique. Commun aux axes Nord-Bretagne et Sud-Bretagne : Amélioration de la signalisation ferroviaire afin d'offrir une meilleure fréquence des trains (passage du système BAPR avec de grand canton d'une dizaine de kilomètres au système BAL avec des cantons de 1,5 à 2 kilomètres). Un cadencement horaire minimum de l'ensemble des lignes TER d'un train par heure et par sens semble être indispensable pour développer le train en Bretagne. Liaison nouvelle axe Rennes-Nantes-Bretagne Sud : Il serait préférable de séparer les trains rapide (TGV, Intercités et TER rapide Rennes/Nantes-Quimper/Brest et Nantes-Rennes) des trains omnibus entre les villes de Vannes-Rennes et Nantes avec une ligne nouvelle d'une vitesse de 220 à 250 km/h. Il est envisageable que cette ligne nouvelle relie directement Vannes à Rennes permettant un gain de temps substantiel (plus d'un quart d'heure à 25 minutes selon les possibilités entre Rennes et Vannes) pour les TGV Paris-Quimper ainsi que les TER Rennes-Quimper. Cette liaison nouvelle doit permettre un raccordement à l'Est et à l'Ouest de Redon. En plus de réduire le temps de trajet entre Rennes et Vannes, elle doit permettre une amélioration de l'offre de train omnibus Rennes-Messac-Guipry-Redon et Vannes. La ligne nouvelle doit également être entreprise entre Nantes et Redon, cet axe pourrait amener à une augmentation de l'offre TER rapide entre Rennes/Nantes et Quimper et améliorer l'offre TER Nantes-Redon, Nantes-Savenay-St-Nazaire. Le gain de temps entre Rennes et Nantes et entre Nantes et Vannes pourrait atteindre les 30 minutes par rapport aux temps de trajet actuel. Il serait nécessaire de créer un raccordement à la ligne classique au sud de Savenay séparant ainsi les trains Nantes-Croisic et Nantes-Redon sans arrêts entre Nantes et Savenay des autres trains. Ainsi que la possibilité de créer des trains Rennes-St-Nazaire avec par exemple la réouverture d'une ligne entre Pontchâteau et Montoir-de-Bretagne. Liaison nouvelle axe Rennes-St-Brieuc : De même que pour l'axe Sud, cette ligne doit servir aux trains TGV ainsi qu'au TER rapide Rennes-Brest pour les séparer des omnibus entre Rennes et Saint-Brieuc permettant une amélioration de la fréquence de l'ensemble des trains. Cette ligne nouvelle doit relier directement Rennes à Saint-Brieuc avec la possibilité d'un raccordement à la ligne classique au sud de Lamballe. Ces liaisons nouvelles doivent être accompagnées d'un matériel TER ante aux 200km/h pour ne pas gêner la circulation des trains TGV sur la ligne nouvelle. Ce nouveau matériel se révèle d'autant plus nécessaire que les 21500 actuels, qui sont antes au 200km/h seront en fin de vie en 2035 avec déjà plus de 30 ans de fonctionnement.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

09/12/2021 19:36	ESG INFRA	Avis	Nort sur Erdre	Caractéristiques du projet (148)	<p>Contribution ESG INFRA n° 1 du 9.12.2021</p> <p>La liaison ferroviaire Nantes Châteaubriant-Rennes</p> <p>Des vérifications par nos soins ont montré qu'une étude intitulée "Analyse de la faisabilité et de l'opportunité d'une liaison Rennes-Nantes via Châteaubriant" datée du 17 Novembre 2014 était incomplète et qu'un scénario "C" d'optimisation de l'existant avait été oublié !</p> <p>Ainsi ESG INFRA estime de circonstance et du devoir de la CNDP à agir pour une finalisation loyale de cette étude de 2014, actuellement incomplète, étrangement sélective et in fine très préjudiciable à l'environnement, à l'économie, aux populations, aux usagers des transports et entreprises des territoires positionnés sur son tracé, sur ses prolongements au Nord comme au Sud ainsi que sur les autres lignes en correspondances sur son parcours (autres lignes SNCF, tramways, busways, chronobus, bus et avions à Rennes comme à Nantes)</p> <p>Le scénario "C" permet de compenser des choix malencontreux du passé et sources de très lourds déficits, inscrits dans la durée, s'ils ne sont pas corrigés. Il tient compte également des éléments nouveaux survenus depuis 2014 et s'harmonise pleinement à la préconisation de la nouvelle Direction SNCF pour (et enfin) des RER Métropolitains à Nantes et à Rennes.</p> <p>Le scénario C proposé par ESG INFRA :</p> <ul style="list-style-type: none"> - permet ,dans sa première phase, de réduire d'un tiers environ les temps de trajet sur les deux tronçons Nantes-Châteaubriant et Châteaubriant-Rennes - assure la continuité de la ligne à Châteaubriant (suppression du poste frontière) - limite l'usage du tram-tram à la partie urbaine et péri-urbaine nantaise et les remplace sur l'ensemble de la ligne dont les parties rurales par des TER ou Intercités. - associe le fonctionnement combiné, sur des tracés communs, des TER et des RER à Nantes et à Rennes <p>ESG INFRA confirme sa disponibilité pour présenter publiquement et face à la CNDP ce</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
09/12/2021 19:57	ESG INFRA	Avis	Nort sur Erdre	Caractéristiques du projet (148)	<p>Contribution ESG INFRA n° 1 du 9.12.2021</p> <p>La liaison ferroviaire Nantes Châteaubriant-Rennes</p> <p>Des vérifications par nos soins ont montré qu'une étude intitulée "Analyse de la faisabilité et de l'opportunité d'une liaison Rennes-Nantes via Châteaubriant" datée du 17 Novembre 2014 était incomplète et qu'un scénario "C" d'optimisation de l'existant avait été oublié !</p> <p>Ainsi ESG INFRA estime de circonstance et du devoir de la CNDP à agir pour une finalisation loyale de cette étude de 2014, actuellement incomplète, étrangement sélective et in fine très préjudiciable à l'environnement, à l'économie, aux populations, aux usagers des transports et entreprises des territoires positionnés sur son tracé, sur ses prolongements au Nord comme au Sud ainsi que sur les autres lignes en correspondances sur son parcours (autres lignes SNCF, tramways, busways, chronobus, bus et avions à Rennes comme à Nantes)</p> <p>Le scénario "C" permet de compenser des choix malencontreux du passé et sources de très lourds déficits, inscrits dans la durée, s'ils ne sont pas corrigés. Il tient compte également des éléments nouveaux survenus depuis 2014 et s'harmonise pleinement à la préconisation de la nouvelle Direction SNCF pour (et enfin) des RER Métropolitains à Nantes et à Rennes.</p> <p>Le scénario C proposé par ESG INFRA :</p> <ul style="list-style-type: none"> - permet ,dans sa première phase, de réduire d'un tiers environ les temps de trajet sur les deux tronçons Nantes-Châteaubriant et Châteaubriant-Rennes - assure la continuité de la ligne à Châteaubriant (suppression du poste frontière) - limite l'usage du tram-tram à la partie urbaine et péri-urbaine nantaise et les remplace sur l'ensemble de la ligne dont les parties rurales par des TER ou Intercités. - associe le fonctionnement combiné, sur des tracés communs, des TER et des RER à Nantes et à Rennes <p>ESG INFRA confirme sa disponibilité pour présenter publiquement et face à la CNDP ce</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
10/12/2021 12:03		Questions	Bordeaux	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	<p>Bonjour,</p> <p>Bordelais, j'ai à me rendre en Bretagne régulièrement. La liaison Bordeaux-Nantes, quoique améliorable, existe, par contre la liaison Nantes/Vannes/Lorient et Nantes/Rennes est très déficiente, pourtant l'infrastructure est là puisque de nombreux TGV font Paris/Nantes/Lorient</p> <p>Est-il possible de renforcer cette liaison avec des trains rapides (donc pas des TER locaux), en assurant les correspondances avec les trains Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon (par ex.)?</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Questions
11/12/2021 16:13		Avis	Questembert	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	<p>Depuis 2017, le train au départ de Lorient qui s'arrête à Auray, Vannes, Questembert n'existe plus. Il y a un gouffre entre 16h37 et 18h39!</p> <p>Vous avez amélioré la LGV... maintenant place aux trains du quotidien.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
13/12/2021 15:21		Avis	Martigné-ferchaud	Caractéristiques du projet (148)	<p>Le doublement et l'électrification de la voie entre Rennes et Nantes via Chateaubriant permettrait de faire circuler plusieurs types de train: Direct avec un seul arrêt à Châteaubriant, des semi-directs avec arrêts à Janzé, Retiers, Martigné, Chateaubriant et Nort sur Erdre enfin des omnibus permettant de desservir la totalité des arrêts et surtout d'avoir un effet RER sur les communes des 2 métropoles.</p> <p>Les 120km séparant les 2 métropoles devraient permettre de rejoindre avec les directs les 2 villes en 1h soit un gain de 15mn (le même que dans le projet LNOBPL)</p> <p>En plus il s'avère que la SNCF possède déjà les emprises pour le passage à 2 voies et qu'en plus beaucoup d'ouvrages d'arts avaient été prévus il y a 140 ans pour cela: Donc pas d'atteintes à l'environnement, pas de procédures longues mais juste une volonté forte des élus des territoires concernés.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
14/12/2021 20:09		Avis	Janzé	Mobilités et déplacements (150)	<p>Il est regrettable qu'après rénovation de la ligne Rennes-Chateaubriant, toujours autant de difficultés de pannes, retards, suppressions(1 bonne quinzaine de septembre 2021), et aberrant de ne pouvoir me rendre quotidiennement au travail, de Janzé à Chateaubriant, en effet, 1 et 1 seul train à 8h10 à Janzé, et Aucun le soir pour rentrer... Cherchez l'erreur(à 43 millions quand même !!)...</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/12/2021 15:15		Questions	Orgères	Information et concertation (152)	<p>Bonjour,</p> <p>Je comprends votre choix de ne pas faire de réunion dans le contexte actuel. Pourquoi ne pas organiser des Webinaires pour apporter un peu de dynamique dans cette enquête ?</p> <p>Merci de votre retour.</p> <p>Cordialement</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Questions
15/12/2021 15:18		Avis	Auray	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	<p>Je trouve le projet intéressant, bien que les délais de réalisation soient très longs ! Je pense qu'une liaison fiable et rapide est en effet nécessaire entre Nantes et Rennes qui sont les deux capitales régionales. Néanmoins, il ne faut pas oublier la desserte du Finistère et du Morbihan qui sont toujours très éloignés de Paris par rapport à leur distance effective. C'est également une priorité.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/12/2021 16:46	MAIRIE DE SAINT-BRIEUC	Aucun	Saint-Brieuc	Mobilités et déplacements (150)	<p>Rouvrir la ligne Saint-Brieuc-Auray par Loudeac et Pontivy est indispensable pour la liaison nord sud de la Bretagne et pour la desserte du centre Bretagne.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Aucun
15/12/2021 16:47	CDD	Avis	pléguen	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	<p>Nous voyons que la mobilité est un problème majeur surtout en milieu rural. Les axes mentionnés sont certes importants mais il serait une erreur d'oublier les axes du Nord au Sud qui pourraient passer par des communes isolées. C'est primordial pour un développement équilibré du territoire et ouvrir l'attractivité de certaines zones inaccessibles.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/12/2021 16:48		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	<p>Bonjour,</p> <p>Il est assez choquant de n'avoir toujours aucune liaison efficace entre Rennes et Nantes. Quand je dis "efficace", je parle déjà du temps de trajet : cela va aussi vite en voiture (voire même davantage si on compte le temps de déplacement jusqu'à la gare). Mais je parle aussi du coût du transport. À 18 euros le trajet, il est bien plus économique de prendre sa voiture/bus/blablacar. Il faudrait des tarifs plus incitatifs, vraiment compétitifs, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

15/12/2021 17:25		Avis	Pléneuf-Val-André	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Il manque le centre Bretagne, une liaison Lamballe/Nantes pour l'aéroport par exemple, Lamballe/Quimper et un point d'interconnexion à Pontivy, la réouverture des petites lignes, des trains de nuit confortables pour aller partout en France et du fret ferroviaire pour diminuer les camions sur les routes.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/12/2021 17:26		Avis	Brest	Mobilités et déplacements (150); Reports modaux et écologie (151)	J'ai eu la chance d'habiter différentes régions et à mon sens il y a un gros problème de coordination dans l'ouest. Pour faire Brest Angers on doit parfois prendre 3 trains ou encore passer par Paris... On parle de 2 villes de l'ouest... De plus les prix sont assez élevés ce qui encourage peu les transports en commun	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/12/2021 18:23		Avis	Plouézec	Mobilités et déplacements (150); Reports modaux et écologie (151)	Je suis amené de nombreuses fois dans l'année à rejoindre Rouen avec ma famille et n'ai d'autre choix (anticoélogique) que d'y aller avec mon propre véhicule ou en BlaBlacar, faute à l'impossibilité de trouver une liaison de correspondance interrégionale type Flixbus. Rouen Caen Rennes en concordance avec le TGV Paris/ Brest. Difficile de se résigner à faire le choix coûteux et absurde d'un Rouen/Paris/Rennes/Saint Brieuc qui demande 7 heures et + de durée de trajet ! A quand une concordance (cohérence ?) horaire interrégionale des moyens de transport Normandie/Bretagne (sans passer par Paris) ?	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/12/2021 20:48		Avis	St Brieuc	Mobilités et déplacements (150)	Il est temps de prévoir un trajet St Brieuc-Lorient en train. Je serais la première à le prendre tous les jours ! Le bus existe mais c'est long long long !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/12/2021 20:52		Avis	L'Hermitage	Reports modaux et écologie (151)	Pour diminuer la circulation automobile dans l'agglomération rennaise : Augmenter le nombre de rotation ferroviaire entre la gare de Mordelles/L'Hermitage et Rennes, réaliser des parkings sur l'enclave de la SNCF de la gare Mordelles/L'Hermitage,	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
17/12/2021 17:08	MAIRE DE BRUZ	Avis	Bruz	Caractéristiques du projet (148); Reports modaux et écologie (151)	Aujourd'hui, la métropole de Rennes subit une dégradation des conditions de circulation voiture avec une augmentation de trafic sans précédent. Nous allons certes pouvoir bénéficier très bientôt d'une deuxième ligne de métro qui devrait décongestionner en partie cette circulation, et il est prévu à l'horizon 2025-2026 l'installation de lignes de Trambus qui desserviront les principaux centres péri-urbains concentrant les plus grandes populations. Nous avons cependant la chance de disposer de lignes SNCF, en particulier sur l'axe Rennes -Redon, et sur la commune de Bruz en particulier (19.000 habitants recensés au 1er janvier 2019) qui permettent à une partie de la population de ne pas prendre son véhicule personnel et donc de saturer les routes. C'est le cas d'un nombre grandissant de voyageurs qui malheureusement ne peuvent pas toujours prendre un train du fait du trop peu de rames proposées, celles existantes étant toujours saturées. Il serait très opportun, au moment où nous sommes tous en train de réfléchir à réduire les transports et les émissions de CO2 et de GES, de se poser les bonnes questions pour offrir des alternatives au tout voiture comme nous essayons de le faire sur la métropole. Aussi je trouverais intelligent d'augmenter les rotations des TER, ou pourquoi pas d'installer des RER qui auraient des fréquences plus élevées afin que nos concitoyens puissent être sûrs de pouvoir se rendre à la ville centre ou ailleurs en transport en commun. La grande majorité de la population a maintenant conscience des soucis qu'engendrent les conséquences des transports sur le climat, mais il faut les aider à transformer cette prise de conscience en actes : la situation est assez critique pour que l'apport des transports en commun évolue car les solutions existent, et même si cela doit engendrer des coûts supplémentaires, sachez ne rien faire serait à la longue encore plus coûteux. Philippe SALMON Maire de BRUZ Vice-président de Rennes Métropole	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
21/12/2021 13:52	CLCV DU FINISTERE	Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150); Reports modaux et écologie (151)	Madame, Monsieur, En cette période où l'on reparle de projets ferroviaires, la CLCV tient à rappeler que la Bretagne ne doit pas être oubliée, d'une part, en raison de sa position géographique qui la défavorise par rapport aux autres régions françaises, et, d'autre part, afin de contribuer de manière rapide et efficace à réduire les gaz à effet de serre en offrant de réelles alternatives à l'avion et aux voitures afin d'atteindre les objectifs de neutralité carbone en 2050. En effet, les transports sont le secteur le plus émetteur en gaz à effet de serre, avec 30% du total national en 2020. Nous devons avoir toujours en tête en tant que consommateurs que, selon les chiffres de l'ADEME, le train électrique émet 50 fois moins de gaz à effet de serre que la voiture et 100 fois moins que l'avion... (Voir le calculateur de l'ADEME). C'est pourquoi, dans la consultation engagée sur les lignes nouvelles ouest Bretagne pays de Loire (LNOBPL), la CLCV au nom des consommateurs défendra, comme lors de la précédente consultation : -la réduction du temps de trajet entre Brest-Quimper et Rennes (1 h 30 maximum) de manière à parvenir à 3 heures pour le Brest-Paris. -la mise en œuvre d'une vraie liaison en TGV entre Bordeaux-Nantes-Quimper avec correspondances immédiates. -le bouclage TGV entre Quimper et Brest avec un temps de trajet passant largement sous la barre de 1 heure pour rendre le train concurrentiel par rapport aux voitures. -sans oublier les lignes transversales (Saint Brieuc-Auray, Guingamp-Carhaix...). Enfin, le schéma des trains de nuit qui se discute actuellement doit aussi relier la région Bretagne (y compris au départ de Brest et de Quimper) en connectant au moins Rennes aux régions de l'est et du sud.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
23/12/2021 17:27	Lamballe Terre & Mer	Questions	Lamballe-Armor	Information et concertation (152)	Bonjour, Des webinaires de présentation du projet sont ils envisagés Si oui, pourriez vous indiquer les dates sur le site?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Questions
23/12/2021 19:16	CLCV DU FINISTERE	Avis	Bénodet	Caractéristiques du projet (148)	Merci Au nom de la CLCV, je demande : - la réduction du temps de trajet entre Brest-Quimper et Rennes (1 h 30 maximum) de manière à parvenir à 3 h pour le Brest-Paris - la mise en œuvre d'une vraie liaison TGV Bordeaux-Nantes-Quimper avec correspondances immédiates - le bouclage TGV entre Quimper et Brest avec un temps de trajet très inférieur à 1 h pour rendre le train concurrentiel de la voiture - le maintien des lignes transversales bretonnes	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
24/12/2021 09:08		Avis	Trémorel	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, J'habite à l'est du centre Bretagne et est à 30min de Loudeac et un peu plus de Rennes je précise en voiture car en bus le temps est beaucoup plus long. Bien qu'une liaison de bus desserve notre commune, il est difficile de se rendre à son travail en prenant ce mode de locomotion. Pour me rendre à Rennes et comme beaucoup de personnes du secteur, quotidiennement matin et soir, je prends ma voiture jusque la gare la plus proche (Montauban de Bretagne). En effet, il n'existe pas de liaisons bus arrêtant à cette gare alors que l'accessibilité à l'entrée de Rennes et aux parkings devient difficile à certaines heures. Des navettes bus-train seraient envisageables? Sans rallonger le temps entre l'heure de montée bus et l'arrêt gare? Et ces navettes pourraient elles être compatibles avec tous les horaires d'arrêts des trains en gare ? Ce sont des questions que je me pose depuis longtemps, je profite de ce questionnaire pour vous les suggérer. Merci de m'avoir lu. Cordialement	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
27/12/2021 17:22	CAMPING LA FONTAINE DU HALLATE EN MORBIHAN	Avis	Plougoumele n	Reports modaux et écologie (151)	Notre structure étant engagée dans une démarche de développement durable aboutie et reconnue internationalement, nous souhaitons favoriser le déplacement sobre en production de CO². D'ores et déjà nous avons une place donnant des idées sans auto, en l'occurrence arrivée en gare de Vannes et ensuite des solutions type vélos ou location de véhicule électrique pour venir jusqu'au camping, puisque nous disposons de bornes de recharges. Un maillage et une fréquence adaptée permettrait une circulation croisée et favoriserait les séjours week end pour notre camping, et une liaison facilitée entre le sud morbihan et les lieux de résidence situé dans un rayon de 200-250 km	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
04/01/2022 15:07		Avis	Saint Renan	Caractéristiques du projet (148); Reports modaux et écologie (151)	Bonjour... le bout de la terre, Brest et Quimper est encore très loin de Paris et le restera encore un moment je pense. En lisant les médias divers on parle d'une ligne grande vitesse (on dit plus TGV) entre Bordeaux- Toulouse mais aussi le long de la cote Méditerranéenne comprenant Béziers, Montpellier, Toulon, Nice Marseille, même d'un tunnel sous tout Marseille et j'en oublie et on tergiverse pour construire une ligne Grande vitesse pour le bout de la Bretagne (Rennes n'est pas a celle seule la Bretagne). Les lignes grande vitesse de Paris vers le Sud de La France n'ont pas eu de mal à être financées pas l'état donc par le contribuable ? Par contre il n'est pas question de le faire pour La Bretagne (c'est à la région de payer donc aux Bretons) .. Mais que font donc "nos élus Bretons" de droite ou de gauche pour taper du poing sur la table depuis le temps que le sujet est évoqué ? Comme dit la CLCV, la Bretagne, ses habitants, ses entreprises, ses électeurs ne doivent pas être oubliés... De plus, n'est il pas aussi aberrant de mettre en TER 1H20 ou 1H30 entre Brest et Quimper alors qu'en voiture il suffit de 35 à 40mn ? La voiture dégage 50 fois de plus de gaz à effet de serre que le train... En regardant votre projet il me semble que c'est bien long pour une telle réalisation. Est ce ce cela aussi qu'on propose à certaines autres grandes Régions du Sud et du Sud Ouest ? Je n'en ai pas l'impression.. En accord avec l'association CLCV	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
08/01/2022 13:10	AUTIV	Avis	RENNES	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150); Reports modaux et écologie (151)	Bonjour, Les bretons veulent avant tout des trains de proximité confortables, qui fonctionnent et avec de bonnes fréquences. Le temps et l'argent qui sera englouti par un tel projet doivent être mis en priorité sur le fret et le train du quotidien pour éviter le tout voiture et l'auto-solo qui sont largement dominants dans notre Région. Pour cela il faut : - travailler à une vraie ligne entre Rennes et Nantes via Chateaubriant - remettre du train entre St Brieuc et Auray - remettre du train entre Fougères et Rennes - améliorer les liaisons entre la Bretagne et la Normandie - améliorer la liaison Brest-Quimper - remettre du train de nuit et des lignes transversales sans passer par Paris - augmenter les fréquences des TER - créer un RER rennais - investir dans du matériel performant et pouvant embarquer des vélos Il est fort à craindre que si un tel chantier était mis en œuvre, les demandes d'amélioration, rénovation et création de lignes indispensables pour innover l'ensemble du territoire breton soient totalement retardées voire abandonnées. Déjà, avec l'arrivée de la LGV en 2017, les usagers du quotidien ont constaté une dégradation dans les fréquences et correspondances. Les TER ont été supprimés le dimanche sur la première couronne rennaise. Plus récemment, SNCF Réseau a modifié des horaires de TGV sans se préoccuper des conséquences sur les correspondances TER et sur les horaires de travail des abonnés. Qu'en sera-t'il avec ces LNOPBL qui seront bien évidemment toujours prioritaires sur les TER ?... On nous dit que c'est un projet destiné à rendre les métropoles de Brest, Rennes et Nantes plus attractives, mais pour QUI et POURQUOI ? Qu'en est-il du reste du territoire breton ? Qu'en est-il des vrais besoins de train en Bretagne ?	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis

09/01/2022 18:17		Questions	Le Trévoux	Caractéristiques du projet (148)	Réalisant régulièrement Paris Avignon en tgv soit 690 km en 2h40 soit 4,3km/mn je trouve étonnant de devoir mettre plus de 3h30 voir parfois 3h50 pour parcourir 525 km soit 2,5/mn minimum voir 2,3 km/mn mais parle t on du même train? TGV?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Questions
09/01/2022 21:39		Avis	LAMBALLE ARMOR	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150); Reports modaux et écologie (151)	Améliorer la liaison saint briec - dol de bretagne en créant des horaires permettant un trajet direct. Actuellement les horaires ne permettent ce voyage meme si la ligne " physique " existe et développer un trajet saint briec saint malo Proposer des tarifs suffisamment attractifs pour les familles. Actuellement a 5, il reste plus intéressant financièrement de prendre sa voiture que de prendre le train meme pour des trajets courts type lamballe rennes La carte famille nombreuse et les cartes d'abonnement ne sont valables que pour des voyages tres réguliers et demeurent en investissement initial pas toujours rentabilisés proposer des tarifs attractifs en dehors des horaires tres tot ou tres tard	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
10/01/2022 01:24		Avis	Thorigné-Fouillard	Caractéristiques du projet (148)	Le problème de capacité des lignes existantes (en particulier à proximité de Rennes et Nantes jusqu'aux terminus périurbains) provient principalement de l'hétérogénéité des vitesses des trains due aux différentes dessertes (omnibus, maillage régional, longue distance). Il y a deux moyens d'y remédier (outre la construction de voies d'évitement permettant des dépassements) : ralentir les trains les plus rapides (pas souhaitable évidemment) ou accélérer les plus lents. Or il me semble que cette seconde solution n'a pas été étudiée ici, alors que c'est la base dans les pays ou le ferroviaire est le plus développé. Quand on prend un TER omnibus en Bretagne (ou ailleurs en France, en général), pardonnez-moi mais on se traîne. Les arrêts durent forfaitairement une minute même dans une halte ou descendent 3 personnes, les accélérations sont molles et les freinages longs. Cela découle à la fois de facteurs humains/organisationnels (les arrêts tracés à 30 secondes sont communs en Alsace mais c'est l'exception française, hors banlieue parisienne : pourquoi ?) et le matériel roulant pas vraiment optimisé (outre les Z-TER complètement inadaptes à ces dessertes et heureusement plus beaucoup utilisés) : les AGC ont des performances correctes mais une adhérence médiocre donc à la moindre chute de feuilles ils ne tiennent même plus les horaires actuels (malgré les efforts des conducteurs), les Regio2N adhèrent à peine mieux mais la version longue est un peu sous-motorisée... Avec un matériel à hautes performances (et un grand nombre d'essieux moteurs pour éviter les patinages) comme ce qui se fait en Allemagne et une conduite incisive, il y aurait sans doute matière à gagner des minutes et ainsi, par exemple, desservir tous les arrêts sur les missions Rennes-Messac au lieu de faire une alternance.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
14/01/2022 11:02	ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS DES PAYS DE LA LOIRE FNAUT PL	Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	<ul style="list-style-type: none"> la prise en compte de l'axe Rennes Saint Nazaire dans la programmation LNOBPL. Des circulations directes sur cet axe sont à ajouter aux objectifs actuels et apporteront un supplément d'intérêt au projet et l'appui des habitants et territoires bénéficiaires. la réalisation d'un raccordement rapide à l'Ouest de Savenay (dans la mesure où l'emprise par Besné, à protéger, ne serait pas disponible actuellement) pour le fret et les voyageurs, qui permettra la mise en service de liaisons Rennes Saint Nazaire. L'amélioration de la liaison actuellement tronçonnée Nantes Rennes par Châteaubriant, au service de territoires mal desservis et éloignés du tracé par Redon. La FNAUT a fait des propositions. la desserte des principales gares des territoires intermédiaires, que ce soit sur les liaisons Nantes / Rennes ou Rennes / St Nazaire. <p>Le renforcement des liaisons entre l'Estuaire, la Bretagne Sud et Brest via Redon</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
21/01/2022 11:02	CESER DES PAYS DE LA LOIRE	Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	<p>Introduction</p> <p>A l'occasion du dialogue territorial 2021-2022 lancé dans le cadre du projet LNOBPL, le CESER des Pays de la Loire réaffirme, tout en les actualisant, les axes qu'il a portés depuis le lancement du projet.</p> <p>Le CESER des Pays de la Loire se félicite de la relance de ce dossier qui doit permettre de définir un schéma directeur pour les années à venir afin de répondre aux besoins de mobilité des habitants de nos deux régions. Le montant des travaux devra être précisé une fois les projets définis. Il pourrait se monter à plusieurs milliards d'euros.</p> <p>Liaison Nantes - Rennes Axe Nantes-Redon-Rennes Le CESER considère que pour le trajet entre Nantes et Rennes, l'optimisation du parcours via Redon est la solution à privilégier à court et moyen terme.</p> <p>Des études préliminaires devraient être lancées en 2022 pour l'amélioration de cette liaison. Le CESER se félicite du lancement de ces études, qui permettront de déterminer les solutions techniques optimales, en fonction des coûts financiers et environnementaux et des bénéfices attendus, pour aboutir à un temps de trajet concurrentiel avec la voiture. Un temps de trajet d'une heure serait un objectif permettant au train d'offrir une alternative crédible à l'automobile. Même si à long terme, une liaison parallèle à la RN137 pourrait être étudiée, il est impératif d'obtenir rapidement des gains de temps sur le trajet actuel.</p> <p>L'amélioration du service doit également concerner les fréquences. Le CESER soutient l'idée de viser à terme une desserte toutes les heures (voire à la demi-heure en heure de pointe).</p> <p>De manière générale, le CESER préconise d'améliorer et de moderniser prioritairement partout où c'est possible, ce qui n'exclut éventuellement pas à terme des segments de lignes nouvelles au départ de Rennes vers la Bretagne-Sud et Nord, en mutualisant ce tronçon qui permettrait une desserte Rennes-Nantes accélérée.</p> <p>Il est nécessaire également de traiter de la capacité des gares de Nantes et Rennes, de leur périphérie et d'envisager la mise en place de terminus techniques permettant des dessertes périurbaines (par exemple pour les Pays de la Loire : Savenay, Saint-Etienne-de-Montluc).</p> <p>Une attention devra être portée à la saturation et à la sécurité du tunnel de Chantenay, point stratégique et critique à l'entrée Ouest de Nantes, avec des risques de paralysie du trafic en cas de sinistre important dont les analyses de risques doivent être actualisées régulièrement. Le cas échéant, des réflexions devraient être menées sur un trajet alternatif. Le déplacement d'une partie du triage de Chantenay vers Blottereau devrait contribuer à reporter une partie du trafic supporté par le tunnel.</p> <p>Le CESER considère que l'ensemble du projet LNOBPL doit prendre en compte les déplacements du quotidien et la nécessité de développer le fret ferroviaire sur les deux régions Bretagne et Pays de la Loire.</p> <p>L'extension du cœur du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour le fret ferré de Nantes jusqu'au port de Brest doit être l'occasion de bénéficier de financements qui pourront être complémentaires pour l'amélioration du réseau ferroviaire.</p> <p>Parmi les investissements à réaliser, le CESER pointe la virgule de Savenay, nécessaire pour le trafic fret lié au Grand Port Maritime, mais aussi pour le trafic voyageur de Saint-Nazaire et de la presqu'île guérandaise vers la Bretagne.</p> <p>Le CESER souhaite que la desserte de l'Ouest de la Loire Atlantique soit intégrée au projet LNOBPL.</p> <p>Une alternative complémentaire via Châteaubriant</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
24/01/2022 18:29	ASSOCIATION CITOYENNE CHATEAUBRIANT RENNES EN TRAIN	Avis	Janzé	Caractéristiques du projet (148)	<p>Le projet ferroviaire de liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL) vise à améliorer la performance des liaisons existantes sur les axes Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest, à l'horizon 2035 et au-delà.</p> <p>Les prémices de ce projet laissent entrevoir deux, peut-être trois, constantes dans la vision de l'aménagement des transports ferroviaires de voyageurs dans la région :</p> <ol style="list-style-type: none"> La priorité donnée depuis la fin du XIXème siècle et le début du XXème siècle à la tension est-ouest afin de gagner de la vitesse en faveur de la pointe bretonne d'une part et de privilégier les flux commerciaux rentables d'autre part La culture ferroviaire française qui, contrairement à la plupart des pays européens où le train fonctionne bien, fait passer les infrastructures avant le service Un choix de gestion de l'exploitation qui n'est pas souple. <p>Ces constantes sont datées et empêchent de construire un projet qui s'accorde avec les réalités et les leçons à tirer de l'actualité ; par exemple et sans exhaustivité : l'augmentation des coûts du transport quotidien, les conséquences de la crise sanitaire qui modifient durablement les comportements et les organisations, en particulier la recherche par les citoyens de solutions pour des mobilités collectives décarbonées et le télétravail, la nécessité de préserver les terres agricoles, le rééquilibrage de l'aménagement territorial entre les métropoles et les zones rurales, semi-rurales et inter-métropolitaines, l'augmentation démographique à venir en Bretagne.</p> <p>Sans nier la pertinence de l'amélioration nécessaire des liaisons entre Rennes avec Brest et Quimper, ni celle entre Rennes avec Nantes, l'ACCRET s'interroge sur le modèle proposé pour y parvenir. En effet, à l'heure où les entreprises réduisent considérablement leurs coûts de fonctionnement et les frais de déplacement et de mission en particulier, qu'elles développent les vidéo-réunions et que le télétravail s'installe durablement dans moeurs, est-il utile d'engager des chantiers de cette sorte pour un gain de 15 minutes entre Nantes et Rennes ? Gain qui ne sera vraisemblablement pas suffisant pour concurrencer la route ? Le gain de 10 minutes entre la pointe bretonne et Paris est-il si indispensable aux grosses entreprises, à leurs cadres et dirigeants - est-il si indispensable aux Bretonnes et aux Bretons qui rentrent ponctuellement au pays - est-il si indispensable aux touristes qui sont les bienvenus ?</p> <p>Au regard des considérations évoquées plus haut, ces questions méritent d'être prise en compte dans ce qui pourrait être l'occasion d'une revue des objectifs du projet LNOBPL qui, il faut bien l'avouer, ne tient pas vraiment compte de l'abandon de l'installation d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Ne serait-ce que parce qu'à aucun moment de sa présentation il ne laisse entendre qu'il conduirait à relier par le train Nantes-Atlantique et Rennes-Saint-Jacques.</p> <p>Une préoccupation avancée par les promoteurs de ce projet est l'augmentation conséquente et prévisible de la population bretonne d'ici à 2035. L'ACCRET partage cette préoccupation, c'est la raison pour laquelle elle pense qu'il est d'abord préférable de construire un projet de service s'appuyant partout où c'est souhaitable sur le cadencement et la complémentarité avant un projet d'infrastructure. Et, si elle en croit l'expression des Bretonnes et des Bretons, c'est de service, et en particulier du train du quotidien, dont il est prioritairement question. En l'état actuel de la</p> <p>Espace Brûlon - 5 venue du Général de Gaulle - 35 150 Janzé - accret35@gmail.com</p> <p>2</p> <p>présentation de LNOBPL, le train du quotidien, autrement dit le service ferroviaire TER, est présenté comme bénéficiaire du projet par « ruissellement ». Il semble à l'ACCRET qu'au contraire le service public TER-Train doit être consubstantiel à LNOBPL. Il doit être considéré comme en étant une dimension intrinsèque à prendre en compte comme telle. Nous avons bien vu comment l'arrivée de la LGV à Rennes en 2017 a dégradé le service TER, l'augmentation du nombre d'usagers étant un trompe-l'oeil au regard des réalités et du contexte régional.</p> <p>En conséquence et pour ce qui la concerne, l'ACCRET considère que l'amélioration des performances sur les axes concernés ne peut se concevoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> qu'en traitant en même temps et de façon égale l'amélioration des performances (service d'abord, infrastructure ensuite et pas l'inverse) pour les lignes du quotidien et pour un meilleur maillage de tout le territoire breton dont bénéficiera la pointe bretonne mais aussi Saint-Nazaire qu'en privilégiant l'intérêt des usagers au quotidien, des populations/entreprises de proximité des territoires qu'en favorisant la diversité et la complémentarité à partir de l'existant améliorable comme, à titre d'exemple, entre Nantes et Rennes par Redon et Nantes et Rennes par Châteaubriant qu'en stoppant la maltraitance infligée au potentiel ferroviaire en privilégiant une modernisation harmonisée partout et de corriger du mieux possible les erreurs commises (Tram-train Nantes-Châteaubriant, par exemple) qu'en connectant pertinemment avec des trains TER Nantes-Atlantique, Rennes-Saint-Jacques et, pourquoi pas, Brest-Guipavas qu'en y incorporant la mise en oeuvre de façon coordonnée et complémentaires les futurs RER métropolitains de Nantes et Rennes qu'en intégrant les communautés de communes de la Roche-aux-Fées de Châteaubriant-Derval dans le dialogue institutionnel et les différents comités décisionnels qui ne manqueront pas d'être créés. 	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis

25/01/2022 11:32	UNION DEMOCRATIQUE BRETONNE - FEDERATION LOIRE-ATLANTIQUE	Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	<p>Contribution de la Fédération UDB de Loire-Atlantique au Débat public LNOBPL</p> <p>Le projet Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de Loire (LNOBPL) consistait à réfléchir à la réalisation d'une liaison rapide nouvelle entre Nantes et Rennes (moins d'une heure) et l'amélioration des temps de parcours Rennes-Quimper et Rennes-Brest.</p> <p>Depuis le début LNOBPL s'est construit dans le dialogue avec les collectivités, les acteurs territoriaux, les habitants et les usagers de Bretagne historique. La nouvelle étape de LNOBPL, telle que présentée, comprend un dialogue territorial pour intégrer au mieux les attentes, besoins et spécificités des territoires.</p> <p>Pour l'UDB, ce projet doit contribuer à une meilleure accessibilité ferroviaire des territoires de Loire-Atlantique donc du Sud-Bretagne, notamment par le développement du train du quotidien et la prise en compte des enjeux liés au réchauffement climatique.</p> <p>Le projet LNOBPL a notamment pour objectif le rapprochement de Nantes et Rennes, dans une logique de coopération des territoires. Ce projet devra aussi amener à un rapprochement des départements de Loire-Atlantique et d'Ille-et-Vilaine, dans le cadre d'une réflexion sur la gestion concertée des impacts sur le développement de leurs territoires dans le cadre de la nécessaire transition écologique des deux Départements de Haute-Bretagne.</p> <p>Nantes et Rennes sont les deux principales métropoles structurantes européennes de l'Est de la Bretagne. Elles sont distantes d'une centaine de kilomètres. Le temps de parcours pour les relier est déterminant pour une meilleure gestion des mobilités entre ces territoires, pour une meilleure qualité de la coopération entre les acteurs de ces métropoles et la vie des habitants. Plus largement, la desserte de la Bretagne est de longue date un enjeu essentiel de désenclavement.</p> <p>Il faut aujourd'hui une heure pour relier Rennes à Nantes en voiture, alors qu'il faut 1h15 à 1h40 en train ! Aujourd'hui, seules 5% des personnes qui se déplacent quotidiennement entre Nantes et Rennes choisissent le train.</p> <p>L'objectif du débat qui s'ouvre est notamment de traiter de cet enjeu. L'UDB est favorable au projet LNOBPL dans une perspective de moyen terme, l'enjeu de rapprochement des deux capitales bretonnes prime et l'amélioration des liaisons entre Nantes et Rennes via Châteaubriant doit être travaillée.</p> <p>L'actuelle ligne est longue de 120 kilomètres et la partie en Loire-Atlantique a été rénovée pour accueillir un tram-train aux performances commerciales et techniques très faibles. L'UDB est favorable à une étude sur la transformation de la liaison Nantes-Rennes via Châteaubriant en liaison TER avec la montée en gamme de deux gares en entrée d'agglomération, avec côté nantaise par exemple une gare TER terminus à la Chapelle-sur-Erdre pour Nantes. Avec des sections de 120 km/h à 160 km/h, le temps de parcours entre Nantes et Rennes pourrait être inférieur à une heure et devenir très concurrentiel par rapport à la voiture. Cet argument est central dans une logique de lutte contre le réchauffement climatique.</p> <p>Par ailleurs, la mise en place d'une liaison TER entre Nantes et Rennes via Châteaubriant permettra de rétablir la continuité ferroviaire au niveau de la gare de Châteaubriant en supprimant les blocs de béton qui coupent cette ligne et sont issues d'une conception idéologique du développement régional.</p> <p>Après étude des délais de réalisation et des coûts, ce projet devrait permettre pour les métropoles de Nantes et Rennes de poursuivre la réflexion sur une décentralisation de ses gares, le modèle actuel centralisant tous les flux vers les gares centrales des deux villes. A terme, pour Nantes, il faudra aussi imaginer la connexion de ces gares périphériques avec un projet ambitieux de nouvelles lignes de transport en commun très capacitaires (de type métro).</p> <p>Avec l'ouverture du transport ferroviaire de passagers à la concurrence, l'arrivée de nouvelles compagnies en Bretagne, se profile. La société coopérative Railcoop a par exemple annoncé sa volonté de créer cinq lignes nationales et internationales passant par la Bretagne, et évitant Paris. Nantes serait un nœud important, avec trois lignes concernées. L'Autorité de régulation des transports a donné son feu vert le 30 Décembre 2021 au développement notamment de son Nantes-Lille, via Rennes. Cet axe entre les deux grandes villes de Haute-Bretagne est promis à un fort développement et son optimisation n'en est que plus urgente.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
25/01/2022 13:06		Avis	Noyal chatillon sur seiche	Mobilités et déplacements (150)	<p>Je suis sur un emploi qui alterne télétravail et présentiel au coeur de Nantes.</p> <p>Je prends le métro, puis un TER en gare de Rennes.</p> <p>Le trajet dure 1h15 en direct en passant par Redon quand le trajet dure 45 minutes (entrée de Nantes) par la route depuis la RN137.</p> <p>Cette ligne connaît souvent des perturbations ce qui allonge un trajet qui est déjà un peu trop long ...</p> <p>Propositions : 1. Trajet TER Rennes - Nantes de 50 min à 1h maxi en passant par Redon ?</p> <p>2. Trajet TER Rennes - Nantes de 45 à 50 minutes en passant par Chateaubriant.</p> <p>(Modification de la voie Tram train entre Chateaubriant et Nantes en ligne TER afin de relier la ligne TER Rennes-Chateaubriant)</p> <p>Les échanges entre les villes de Nantes et de Rennes sont de plus en plus importants (travail et loisirs).</p> <p>Il apparaît indispensable d'améliorer le temps de trajet afin de renforcer les déplacements et les moyens de mobilité qui vont dans le sens de la COP 21.</p> <p>Cordialement,</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
25/01/2022 14:45	FNAUT PAYS DE LA LOIRE	Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	<p>Lors de la présentation du 19 janvier, il a été question de l'intérêt de la liaison Brest / Nantes, la réponse de SNCF Réseau étant qu'elle se faisait plus facilement en changeant à Rennes. C'est passer sous silence plusieurs choses.</p> <p>Les besoins de déplacement sur cette liaison sont liés aux échanges entre les 2 métropoles, mais s'expliquent aussi par une côte Sud bretonne très dynamique (tourisme, agroalimentaire, ...), très mal reliée à Brest (cf la PJ) . Ces liens ont toujours été très forts. Le trafic sur l'axe routier parallèle est sur la majorité du parcours supérieur à 25 000 véh./jour. Le potentiel ne manque donc pas.</p> <p>Les offres Nantes / Quimper et Quimper / Brest sont insuffisantes, et face à la route, ne proposent pas de bonne alternative, dès que l'on veut aller des rivages du Golfe de Gascogne à Brest, du fait de la correspondance à Quimper.</p> <p>Le seul ARJ Nantes / Brest direct par la côte Sud assure la liaison en 3h33, à condition de trouver un train ! L'offre est plus nombreuse en changeant à Rennes, mais les temps de trajet sont systématiquement supérieurs (autour de 4h). Quand on connaît de plus la réticence des usagers face aux correspondances (que la SNCF évalue comme un temps additionnel de 1h), on comprend la faible attractivité du passage par Rennes.</p> <p>Le développement des liaisons directes Nantes / Bretagne Sud / Brest, apporterait aux habitants de nouvelles solutions de déplacement et rapprocherait l'offre ferroviaire des temps de la voiture. D'autant que le projet Inobpl devrait permettre de réduire (d'une dizaine de mn?) les temps actuels. Le projet Inobpl gagnerait donc à prendre en compte, en plus d'une liaison Rennes St Nazaire, cette liaison Nantes /Brest, qui serait encore améliorée avec une modernisation de Quimper Brest.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
25/01/2022 14:53		Avis	TREFFIAGAT	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	<p>La liaison ferroviaire QUIMPER-NANTES est totalement inadaptee: Pas assez de trains quotidiens, encore moins de directs, temps de trajet trop longs ce qui amène à finalement utiliser la voiture. L'offre créant la demande, il y aurait certainement plus de voyageurs si celle-ci était adaptée.</p> <p>D'autre part il n'existe plus aucune liaison directe de QUIMPER vers BORDEAUX et au delà (Toulouse, Montpellier, Marseille...). Ce qui nécessite un détour obligé via Paris (avec changement de gare entre Montparnasse et gare de Lyon ou Austerlitz). Au moins 1 train direct par jour comme il en existait encore il y a quelques années serait un retour à un service efficace sur cet axe longeant la cote atlantique.</p> <p>Après la "propagande" annonçant le retour de trains de nuit, je constate que la Bretagne est encore ignorée: aucune liaison de nuit directe de BREST et QUIMPER vers LYON et au delà évitant le passage obligé par Paris !</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
25/01/2022 16:40		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Je veux privilégier les ligne brest Nantes bordeaux et les lignes fonctionnant la nuit	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
25/01/2022 17:06	ENTENTE BREST METROPOLE - LANNION-TREGOR COMMUNAUTE -	Avis	Lannion	Caractéristiques du projet (148)	Voir courrier et annexe ci-joints, déposés au nom de l'Entente intercommunautaire reliant Brest Métropole, Lannion-Trégor Communauté et Morlaix Communauté.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
25/01/2022 17:12	ENTENTE BREST METROPOLE - LANNION-TREGOR COMMUNAUTE -	Avis	Lannion	Caractéristiques du projet (148)	Voir courrier et annexe ci-joints, déposés au nom de l'Entente intercommunautaire reliant Brest Métropole, Lannion-Trégor Communauté et Morlaix Communauté.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
25/01/2022 22:46		Avis	Le Relecq Kerhuon	Mobilités et déplacements (150)	Je trouve inadmissible que le dernier train pour Paris en semaine parte avant 18h de Brest. Il est devenu impossible de faire une journée de travail normale à Brest et d'être à une réunion à Paris le lendemain matin.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 09:00	PARTICULIER	Avis	LE RELECC-KERHUON	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	<p>La Bretagne ne doit pas être oubliée, le train émettant beaucoup moins de gaz à effet de serre que la voiture et surtout l'avion.</p> <p>Il serait souhaitable :</p> <ul style="list-style-type: none"> -de réduire le temps de trajet entre Brest-Quimper et Rennes à 1h30, -de rendre le train concurrentiel sur la ligne Brest-Quimper, -de rétablir les lignes transversales, -établir une connexion complète avec les trains de nuit 	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 09:17		Avis	Saint-Brieuc	Mobilités et déplacements (150)	Et même pas que pour les week-ends à la mer, c'est toujours tellement compliqué d'aller à Nantes en train qu'il me faut souvent trouver une alternative pour m'y rendre	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 09:20		Avis	Brest	Mobilités et déplacements (150)	Travail 2] semaine à Nantes	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 09:22		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Plus de train pour faire brest-Nantes en direct et avec des prix similaire à ceux pour faire brest-rennes	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 09:39		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	Poursuivre la logique de Nantes Chateaubriant et donc moderniser la ligne Chateaubriant rennes. On aura alors un vrai tangentielle dédiée au voyageur et une ligne « classique » réservé aux TGV ET au fret	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 09:40		Avis	Couëron	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Habitants de Couëron et retraitée, nous devons nous rendre souvent sur Nantes. Nous souhaiterions plus d'arrêt dans les 2 sens car actuellement il n'y en a pratiquement dans la journée.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis

26/01/2022 09:52		Avis	Lanester	Mobilités et déplacements (150)	J'aime les trains	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 14:04		Avis	29120 Pont l'Abbé	Mobilités et déplacements (150)	Pourriez-vous rétablir les trains de nuit vers Bordeaux, Lyon ou Paris au départ de Quimper ? C'est la meilleure façon de voyager à mes yeux. S'endormir dans le train, et se réveiller au centre ville à destination... Le rêve. Ça pourrait être une fois par semaine, une vraie alternative à l'avion ou la voiture. Évidemment sans changement à Redon. Vu qu'on aura jamais le TGV?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 14:45	PARTICULIER, ATTACHE PRINCIPAL D'ADMINISTRATION	Avis	SEVERAC	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, La liaison entre la Bretagne (notamment Rennes) et les Pays de la Loire (en particulier Nantes) constitue un enjeu majeur en termes de mobilité pour conforter les liens et les dynamiques de développement à l'échelle du Grand-Ouest. Il s'agit aussi et avant tout d'un enjeu de développement territorial et les scénarios envisagés ne doivent pas être décorrés des enjeux d'aménagement du territoire. La crise COVID est venue renforcer - s'il en fallait - la prégnance de ces enjeux en donnant à voir toute l'importance des villes moyennes, si essentielles dans l'armature urbaine en ce qu'elles assurent des fonctions de centralité majeures. A cet égard, plusieurs villes de Loire-Atlantique situées sur la liaison Nantes-Redon-Rennes bénéficient aujourd'hui et pour l'avenir de ressorts de développement. Tirées par le dynamisme de la métropole nantaise, leur attractivité résidentielle n'est pas à démontrer. Il s'agit de communes telles que Savenay et Pontchâteau, situées sur la liaison TER Nantes-Redon. Le scénario consistant à conforter le maillage et la liaison Nantes-Rennes via Redon mérite en ce sens toute l'attention. Il fait également sens car il s'appuie sur un pôle urbain de Redon, qui occupe une place centrale à la jonction des deux régions et de trois départements. Conforter le pôle urbain de Redon, c'est consolider une armature urbaine solide au nord de la Bretagne et au Sud des Pays de la Loire. Pour toutes ces raisons, le projet LNOBPL pourrait s'adosser à la liaison Nantes-Redon.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 16:01		Avis	Vannes	Mobilités et déplacements (150);Reports modaux et écologie (151)	Bonjour, Pour ma part j'aurai aimé qu'il y ait une évolution sur les tarifs pour les étudiants de plus de 26 ans car nous devons payer le tarif pleins alors que nous sommes étudiants (donc sans revenu) comme les autres étudiants. Et pourtant aucune solution n'est prévue. J'ai tenté à plusieurs reprises de trouver une solution avec la compagnie de transport, ils ne veulent rien entendre. J'ai 27 ans, je suis sans revenus et pourtant je dois payer le tarif pleins pour me rendre à la faculté de Rennes depuis Vannes où je réside. Je prends donc mon véhicule puisque c'est totalement hors de prix : plus de 200 euros par mois dans mon cas... Cela est bien dommage et discriminatoire par la même occasion...	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 16:07		Avis	Angers	Mobilités et déplacements (150);Reports modaux et écologie (151)	Il faut accentuer et développer de réelles lignes entre les régions voisines à la Bretagne (notamment vers le Maine et Loire, la Loire Atlantique et la Manche) pour éviter les trajets trop longs actuel, où la voiture est plus compétitive que le train. Cela passe également par une grille tarifaire qui ne s'arrête pas aux frontières régionales.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 16:14		Avis	Combrit	Caractéristiques du projet (148)	Quimper Bordeaux via Nantes La Rochelle sans transiter par Paris...une simple évidence. Actuellement si vous réservez un billet Quimper La Rochelle ou Bordeaux le site vous indique des transits parisiens avec changement de gare à Paris. J'ai toujours appris que le plus court chemin était la ligne droite. Il faut arrêter de raisonner en étoile à partir de Paris.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 16:52	ADJOINTE MAIRIE	Avis	ST GILDAS DES BOIS	Information et concertation (152)	Je serai intéressée pour participer à cette enquête.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 16:54		Avis	nantes	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Je fais toute les semaines plusieurs trajets Nantes-Rennes et je regrette que la liaison ferroviaire soit si longue. J'espère qu'un jour cette ligne puisse s'améliorer pour que n'ai plus à prendre la voiture.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 17:19		Avis	Le bono	Caractéristiques du projet (148)	Difficile pour notre fille étudiante de compter uniquement sur le train pour aller à Brest et pourtant elle en rêverait. Peut on imaginer que la volonté de mettre en place les transports collectifs soit réelle pour le bien de tous ? Alors je dirai que c'est un bon début mais peut mieux faire	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 17:41		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	Un Nantes-Rennes sans détour par Redon ou Sablé !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 17:50	CODEF REDON - COMITÉ DE DÉFENSE ET DE PROMOTION DE LA GARE DE REDON	Avis	redon	Caractéristiques du projet (148)	Contribution du CODEF (Comité de Défense et de Promotion de la Desserte ferroviaire de Redon et du Pays de Redon) Le projet de ligne nouvelle Rennes-Nantes passant par Redon constitue une avancée dans la mesure où il est de nature à permettre de mettre fin à la saturation constatée actuellement sur le tronçon Rennes-Redon. En effet, sur cet axe circulent tout à la fois des TGV dont peu s'arrêtent en gare de Redon, des TER directs Rennes-Nantes tangentant la gare de Redon mais ne s'y arrêtant pas et dont le nombre est passé de 13 à 19 depuis 2017, ainsi que des TER périurbains Rennes-Messac Guipry eux aussi en augmentation. Ce qui laisse peu de place pour la circulation des TER "classiques" Redon-Rennes (AR) et induit une baisse préoccupante de la fréquentation voyageurs de la gare (PEM) de Redon. Cela dit, en contrepoint, le tracé de la ligne nouvelle, telle que retenue actuellement et qui se traduit par le contournement de la gare de Redon, est source d'interrogations fortes quant au maintien des arrêts en gare de Redon. Certes, page 21 du document de la médiathèque intitulé "l'essentiel de LNOBPL", il est indiqué que "le nouveau raccordement, en amont de Redon, étudié pour améliorer le raccordement déjà existant à Saint Nicolas de Redon, n'aura pas d'effet sur la desserte de la gare de Redon". Pour autant, nos réflexions nous conduisent à penser, au vu du projet de tracé : 1°) que la voie nouvelle prévue sera dédiée aux TGV et aux trains directs (les Rennes-Nantes) mais ne desservira pas Redon afin de bénéficier de gain de temps supplémentaire. Le risque est donc majeur de voir le nombre de TGV s'arrêtant en gare de Redon, déjà pas très important, diminuer encore. Partagez vous cette analyse ou bien considérez vous que cela ne remet pas en question la possibilité de desserte de Redon, à volume égal, pour les TGV qui s'y arrêtent déjà ? 2°) que ces aménagements (raccordements et ponts) maintiennent la possibilité de desserte actuelle de la gare pour les liaisons Rennes-Quimper, Nantes-Quimper et Rennes-Nantes en utilisant la seule voie actuelle. Celle-ci serait alors libérée des sillons horaires occupés aujourd'hui par les TGV et autres trains directs (Rennes-Nantes notamment) et pourrait donc, par répercussion, bénéficier en théorie de davantage de circulations de TER ainsi que d'arrêts de ces trains régionaux en gare de Redon. Mais cela suppose néanmoins qu'une condition soit réalisée, à savoir qu'il y ait en parallèle un renforcement de l'offre de trains du quotidien que sont les TER. Or, dans un contexte où des solutions alternatives au ferroviaire telles que le car ou le Taxirail sont avancées en ce moment par la Région Bretagne, quelles garanties existent en ce sens ? Donc au final, sachant que les demandes fortes qui ont toujours été celles du CODEF restent les mêmes : 1°) améliorer la connexion avec la ligne SNCF Bretagne Sud menant vers Quimper et Brest 2°) améliorer la connexion SNCF de Redon avec Nantes grâce à la fonction de carrefour ferroviaire de la gare de Redon qui doit être confortée 3°) renforcer la liaison ferroviaire Redon-Rennes pourriez vous nous indiquer en quoi, selon vous, l'éventuel futur contournement de la gare de Redon n'aurait pas d'effet sur la desserte ferroviaire de celle-ci ?	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 19:06	LR	Avis	Quimper	Caractéristiques du projet (148)	Une ligne LGV Quimper-Rennes pour desservir efficacement Morbihan et Finistère	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 19:20	DOCTORANT	Avis	Morlaix	Caractéristiques du projet (148)	Avant de s'engager dans la création de nouvelles lignes à grande vitesse pour desservir la Bretagne il est impératif de remettre aux moyens déployés. En effet la Bretagne a connu des transformations profondes de son offre de transport depuis 1990, l'ouverture de la LGV Atlantique, la rénovation profonde des lignes Bretagne Nord et Sud et enfin l'ouverture de la LGV BPL a permis de gagner un temps considérable sur les trajets Paris-Bretagne. Mais force est de constater que les autres besoins de transports des communautés se trouvant sur les lignes n'ont pas été entièrement pris en compte et que le service s'est dégradé. Ces TGV répondent à des besoins de desserte locales, en effet ils assurent le cœur de la trame de desserte interville entre les chapelets de ville Bretonnes se trouvant au Nord et au Sud. La région Bretagne verse une subvention à cet effet. Et pourtant la desserte est toujours extrêmement pauvre car centrée sur Paris et la nécessité de remplir des trains de 550 places, les trains de début et de fin de journée sont absents, des trous béants parsèment la grille horaire, particulièrement le weekend. Sans oublier les correspondances inexistantes pour les communautés non desservies par les trains directs ou par les bolides (ces trains avec les meilleurs temps de parcours qui avec l'absence de correspondance créent des effets tunnels). Ne nous méprenons pas la desserte est meilleure que de nombreuses communautés de taille similaires ou plus grande (e.g la vallée du Rhône, mais qui elle dispose d'une trame TER correcte) mais cette desserte cherche à concilier vitesse, desserte des communautés éparpillées sur les lignes et insertion dans la trame de desserte TER périurbaine. Quand à la vitesse, oui le TGV a gagné du temps, mais une analyse des temps de parcours entre les gares 1995-2015-2019 montre que les gains obtenus sur les lignes à grande vitesse et en renouant les lignes classiques sont graduellement érodés. Les marches se seraient détendues avec le temps et à 45 million d'euros la minute gagnée on ne peut pas se le permettre. Par exemple sur la ligne Bretagne Nord malgré l'utilisation de TGV duplex à la puissance massive supérieure aux anciennes rames, les temps entre les gares n'ont pas évolué depuis 1995 (malgré les investissements) et surtout 1 min d'arrêt supplémentaire est observée dans les gares moyennes à Rennes 1 à 2 min d'arrêt ont été ajoutés. Les TGV sont bridés lors de leur passage par la Bretagne Nord (trop puissant par rapport à l'infrastructure électrique) combiné à une motorisation concentrée leur capacités d'accélération sont bridées. Conclusion, visiblement le matériel ou les méthodes d'exploitation ne sont pas adaptés aux besoins de la desserte du Nord Finistère car il font perdre du temps et de l'argent tout en lézant les communautés intermédiaires. 5min de temps de parcours perdu, c'est le coût horaire d'un arrêt en supplémentaire en moyenne sur un TGV. Les TGV bolides si ils suivaient les meilleurs temps sectionnels de 1995 sur la radiale Nord-Bretagne pourraient desservir un arrêt de plus. Des rames à motorisation intégrales (patinant moins, offrant de vifs démarrages...) et avec des capacités de gestion des flux, de stockage de bagages ou vélos (plus de portes...) et d'accessibilité supérieures pourraient maintenir de meilleurs temps de parcours ou assurer une desserte plus fine à temps de parcours constant. Bref, rendre un meilleur service aux territoires traversés. Si ces rames sont de tailles inférieures aux 200m actuels il serait possible de multiplier les tranches vers plus de destinations. Cela permettrait de limiter le nombre de correspondances pour de nombreux usagers (et d'après les chiffres de 1989, une correspondance sur des trajets longue distance serait équivalente à environ 1h30 de perte de temps de trajet, colossal). La section prioritaire de cette LGV à réaliser serait en sortie de Rennes pour permettre la réalisation du RER Rennais sans gêner les circulations grandes lignes, limitant les conflits de circulation entre les circulations lentes et rapides. Elle aurait donc un double objectif améliorer son bilan socio-économique. Les densités de trafic sur les radiales Bretonnes ne justifient pas de sections nouvelles pour l'instant surtout si il est important de desservir un nombre de gares important avec des arrêts fréquents. Enfin nous conviendrons qu'il semble vain de dépenser de l'argent pour 9 trains (A/R) par jour, il est capital de faire jouer l'effet fréquence à plein; pour les liaisons vers Paris mais aussi pour aller plus loin vers l'intérieur de la France ou le long de l'Arc Atlantique. Une trame à la demi-heure sur les radiales bretonnes pourrait offrir un TGV radial pour Paris et un TGV intersecteur (passe-Rennes vers Lyon, Lille, Marseille, Montpellier ou encore Nantes, Bordeaux et Tours...).	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis

26/01/2022 19:29		Questions	Ercé en lamée	Caractéristiques du projet (148)	Nous sommes nombreux à faire le trajet Ercé en lamée -Rennes chaque jour. A quand un train Bain de Bretagne -Rennes.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Questions
26/01/2022 19:45		Questions	La Gacilly	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, Est-ce que des connexions transverses seront prévues ? Le centre Bretagne et la pays de La Gacilly sont très limités en transport en commun.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Questions
26/01/2022 20:06		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	Je trouve que la ligne Rennes Nantes est trop longue et trop chère. Prendre seul(e) la voiture coûte moins cher que de prendre le train. Le but c'est pourtant que les gens prennent les transports en commun plutôt que la voiture...	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 20:46		Avis	CARNAC	Mobilités et déplacements (150)	Une excellente idée pour se rendre à Nantes puis vers La Rochelle ou Bordeaux. Par contre il faudra revoir les tarifs	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 20:47		Avis	Landerneau	Mobilités et déplacements (150)	La liaison vers Paris n'intéresse que peu de bretons. Nous, bas-bretons, payons pour des gains qui sont réalisés hors-Bretagne pour l'essentiel Ce qui nous intéresse c'est de pouvoir relier facilement la pointe bretonne aux deux capitales bretonnes et notamment la liaison Brest-Nantes qui relève aujourd'hui du parcours du combattant. Le reste (et notamment cette idée du week-end à la mer que vous proposez sur votre publication FB) relève du gadget pour les usagers bretons.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 21:12		Avis	Daoulas	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	La ligne Brest-Quimper est beaucoup trop chronophage... De façons plus générale parcourir la Bretagne d'ouest en Est c'est long mais c'est supportable, mais du nord au sud, quand c'est possible, c'est très long en terme de temps... Je pense qu'améliorer la ligne Brest Quimper est un bon début pour résoudre ce soucis. Merci pour l'investissement pour cette cause.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 21:12		Avis	CARNAC	Mobilités et déplacements (150)	Et une liaison Quimper Lyon en train de nuit serait aussi une excellente initiative	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 21:26		Aucun	56000		Ok	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Aucun
26/01/2022 21:29		Avis	Quimperlé	Mobilités et déplacements (150)	Davantage d'horaires notamment le matin le midi et le soir au delà de 20h. De plus, il est dommage qu'un quimperlé-rennes ou mer un Lorient rennes coûte 28 euros aller simple. Cela est exorbitant et pas du tout compétitif en comparaison du covoiturage. Pas non plus de tarif préférentiel sur les TER Bretagne même en ayant la carte de réduction liberté	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 21:39		Avis	Lorient	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, Je trouve qu'il n'y a pas assez de liaison entre Lorient et Nantes, souvent il y a une correspondance et donc dans ce cas c'est trop long ! Merci pour votre écoute ! Bien à vous, Jérôme	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 22:00		Avis	Hautmont	Mobilités et déplacements (150)	Je suis bretonne mais je vis dans le nord pour des raisons professionnelles. J'ai une maison à camaret sur mer et au lieu de prendre ma voiture ce serait super de pouvoir relier rapidement Lille à Brest.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 22:59		Avis	Bruz	Caractéristiques du projet (148)	Une ligne reliant la gare de Nantes a la gare de Rennes distante d'une centaine de kilomètres mais nécessitant 2h30 de transport vs 1h de voiture. Celle ci permettrait de se rendre en transport a la gare de Nantes ou bien a l'aéroport de Nantes (vice versa) de plus des communes comme Redon, Bruz (campus / aéroport / parc des expositions) ou bien en prolongeant la ligne passant par Châteaubriand. De nombreuses communes sont très mal desservi entres ces deux Métropoles.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
26/01/2022 23:23		Avis	44000 Nantes	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Nantes - Brest impossible sans voiture. Si on prend le train en passant par Rennes on met plus de temps ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
27/01/2022 00:18	SNCF	Avis	Brest	Mobilités et déplacements (150)	Je souhaite que cela soit mise en place et très rapidement car ça nous serait d'une grande aide pour nos prochains déplacement	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
27/01/2022 07:12		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Il manque en effet une ligne et des trajets réguliers Rennes Nantes. Il est plus concevable d'avoir seulement recours à la voiture!	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
27/01/2022 07:15		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Améliorer la connexion entre Brest et Nantes qui en plus d'être longue coûte plus cher qu'un Brest-Paris ! Aujourd'hui, il faut absolument développer les connexions (plus de fréquence, baisse de tarif) entre les communes bretonnes et ligériennes et pas seulement avec Paris au risque de voir l'île de France se déverser en Bretagne et crée des déséquilibres de mobilité entre les territoires.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
27/01/2022 07:21		Avis	Brest	Mobilités et déplacements (150);Reports modaux et écologie (151)	Rénovation de la ligne Brest Quimper qui est bien plus longue qu'un trajet en voiture. Faire des trains direct en Brest Lorient sans devoir s'arrêter à Quimper. La ligne Brest Rennes est bien faite mais la ligne du sud Bretagne est encore pas assez valable par rapport à la voiture.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
27/01/2022 07:23		Avis	Vannes	Caractéristiques du projet (148)	Les lignes rapides manquantes : Vannes- Nantes Vannes- Nantes aéroport	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
27/01/2022 09:58		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Une ligne directe et rapide entre Rennes et Nantes faciliterait beaucoup mes études car je suis un cursus qui engage les deux universités et je suis obligé de prendre ma voiture car faire 3h de train c'est pas possible, c'est le temps d'un aller retour pour aller à Paris !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
27/01/2022 10:18		Avis	Saint Nazaire	Mobilités et déplacements (150)	Je vais à Vannes toutes les semaines et j'ai 3 changements de train pour 70 km. Qui dit mieux ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
27/01/2022 12:23		Questions	Lorient	Mobilités et déplacements (150)	Circuler en train depuis Lorient vers Morlaix SANS PASSER PAR RENNES ou se rendre facilement à l'embarcadere pour Ouessant ou rejoindre Douardenez EN TRAIN y a moyen?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Questions
27/01/2022 12:57		Avis	29490 guipavas	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Les liaisons juste qu'à Brest sont le gros points faible du réseau Breton, malgré la taille de la ville elle reste mal desservie. La liaison Rennes Brest est "bonne" mais l'arrivée par le Sud est compliquée (Quimper Brest). Ce qui oblige à faire des changements quand on vient de Nantes,, Vannes ou Lorient. L'amélioration de la ligne Nantes Brest avec des trains directs s'ils vous plaît ! 5h en train avec changement et un coût élevé contre 3h en voiture et un coût plus faible (covoiturage)...	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

27/01/2022 13:02		Avis	Vannes	Caractéristiques du projet (148)	amélioration des relations entre Rennes et Nantes Quimper et Brest.Bretagne et pays de Loire Nantais mêmes interets .	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
27/01/2022 13:34		Avis	Quimper	Caractéristiques du projet (148)	Pour que cela soit plus parlant, il conviendrait de renommer les "Pays de la Loire" en "Bretagne", puisque d'après la carte, le plus à l'est desservi est Nantes, donc en Bretagne. Mais sinon c'est bien. Continuez comme ça .)	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
27/01/2022 13:41		Avis	Brech	Caractéristiques du projet (148)	Une ligne Auray st brieuc ou vannes st brieuc serait pertinente j'imagine.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
27/01/2022 14:21		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Le rêve serait le Brest Nantes en direct, facile et pas excessif ! Les chngements font perdre tant se temps ! Une nouvelle ligne adapté a cette demande serait incroyable !	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
27/01/2022 14:41		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	Des lignes directes entre Rennes et Nantes, Lyon, Marseille, Bordeaux et moins chère que l'avion pour favoriser la transition écologique.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
27/01/2022 17:23		Avis	Roscoff	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, je voyage régulièrement dans le sud ouest jusqu'à bordeaux et Je déplore qu'actuellement il ne soit pas possible d'utiliser une ligne tgv du grand ouest. Le fait de passer par Paris est extrêmement pénalisant, il serait intéressant de pouvoir relier Brest à Nantes plus rapidement.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
27/01/2022 19:42		Avis	Brest	Mobilités et déplacements (150)	A quand plusieurs aller et retour Brest Nantes sans changement, il y a aujourd'hui 1 À/R jour à développer	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
27/01/2022 20:02		Avis	Quilly	Caractéristiques du projet (148)	Mettre en place les TER BREIZHGO / PRIX Ronds avec avec la Loire-Atlantique	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
27/01/2022 20:44		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	Souhait d'un trajet plus rapide entre Rennes et Nantes et avec moins de retards	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
27/01/2022 21:54		Avis	Fouesnant	Caractéristiques du projet (148)	Je pense que c'est une bonne idée	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
27/01/2022 22:05		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	On veut des trains plus rapides et moins chers. Il faut que le trajet coûte moins cher que la voiture, ce n est pas le cas aujourd'hui et en plus, ce n est pas du tout rapide.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
27/01/2022 23:40		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	Il faudrait une ligne TGV directe entre Rennes et Nantes. Pour que le trajet soit moins long et que l'abonnement TGV Max fonctionne entre ces deux villes. Il est 4 fois plus avantageux financièrement de prendre un covoiturage, et 2 fois plus rapide. Ce n'est pas normal quand on sait que le train est le mode de transport le plus écologique.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
28/01/2022 02:03		Avis	Melrand	Mobilités et déplacements (150)	Réouverture d'une ligne transversale en Bretagne! Vannes (ou Lorient) /st-brieuc via Pontivy avec au moins un train par heure pour attirer du monde. L'offre crée la demande, pas l'inverse.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
28/01/2022 06:46		Avis	Séné 56860	Caractéristiques du projet (148)	Ligne directe Quimper nantes Et ligne directe vannes Brest	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
28/01/2022 08:44		Avis	nantes	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, J'ai constaté une augmentation sans précédent du prix du billet Quimper/Redon qui était de 14,80 € à 19,60 € soit une augmentation de 25 % !!! Merci !!!	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
28/01/2022 09:13		Avis	Bréal sous Montfort	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	A l'heure de la réduction des gaz à effet de serre, une amélioration des performances de la liaison entre Rennes et Nantes est absolument nécessaire réduire le temps de trajet significativement pour concurrencer la route. Cette amélioration devant être associée à une augmentation du nombre de maisons. Une cadence d'un train toutes les demi-heures serait appréciée.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
28/01/2022 09:16	HOPITAL VANNES CHUBERT	Avis	Auray	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour J'ai un abonnement à l'année pour mes déplacements professionnels entre auray et vannes. Je trouve qu'il manque un horaire le matin entre 09h et 11h30 sur cette ligne en semaine	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
28/01/2022 09:20		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	Bonjour, Une amélioration de la desserte Nantes-Quimper et Nantes-Rennes avec une ligne si possible à grande vitesse serait très utile et permettrait de moins prendre la voiture. La liaison Rennes Nantes se fait difficilement. Le prix est peu accessible en comparaison avec le covoiturage.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
28/01/2022 09:48		Avis	Bain de Bretagne	Mobilités et déplacements (150)	Qu'en est-il des lignes en centre Bretagne ? Les prix Rennes Brest sont corrects mais pourraient être réduits. De mon côté je serais surtout intéressée par une liaison plus direct et courte de train entre Rennes et la Normandie (ou davantage de bus) même si cela ne concerne pas la Normandie.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
28/01/2022 10:37	UNIVERSITÉ DE RENNES	Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	Plus de trains de 1h15 pour aller de Nantes à Rennes. Actuellement, le matin, il n'y a que le trajet de 8h10 et 12h10 mais rien entre les deux... 2h pour faire Nantes Rennes alors qu'on met 2h pour aller à Paris, ça craint.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
28/01/2022 23:21		Avis	Brest	Mobilités et déplacements (150)	Plus de liaisons Brest-Nantes et Brest-Angers. C'est trop cher pour le moment et les horaires ne sont pas attractifs. Le seul direct c'est un TER..	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
28/01/2022 23:52		Avis	Quimper	Information et concertation (152)	Bonjour, peut-être faudrait-il nous expliquer le projet? Vous nous montrez un ouest Bretagne pays de la Loire qui existe déjà Quel est l'intérêt?	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis

29/01/2022 07:07		Avis	Chantelepie	Environnement et cadre de vie (149)	Je souhaiterais que cette ligne entraîne le moins possible de destructions de terres agricoles et d'espaces naturels	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
29/01/2022 07:42		Avis	Quimper	Caractéristiques du projet (148)	Il serait temps de rénover la liaison Brest Quimper et de passer à deux voies. Le rail est le transport du futur.!	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
29/01/2022 08:10		Avis	Le Rheu	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	Ces nouvelles liaisons vers le Morbihan et vers Nantes sont nécessaires : cela permettrait de réduire le trafic en voiture. De même, je m'étonne de voir qu'aucune liaison ferroviaire entre Rennes et d'autres grandes villes d'Ille-et-Vilaine, telles que Fougères, n'existent pas.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
29/01/2022 10:44	PARTICULIER	Avis	Châteaubourg	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150);Reports modaux et écologie (151)	Bonjour, Je vis à Châteaubourg et je travaille à Rennes. Je prends le train dès que je peux pour éviter de polluer avec mon véhicule individuel, néanmoins je suis obligée de prendre ma voiture dès que je travaille le soir ou que je veux sortir dans rennes le soir car le dernier train est à 20h et des poussières. Même chose entre 9h et 12h et dans l'après-midi, pas de train. A quand des TER à toute heure de la journée ET en soirée pour éviter de polluer avec nos voitures ??? L'idéal serait qu'on ait plus à se poser de questions pour savoir si on aura un train à quelque heure que ce soit de manière à nous permettre de systématiquement penser train plutôt que voiture et cela passe par une augmentation du nombre de trains et de leur cadence.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
29/01/2022 12:09		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	Un train direct Rennes-La Baule serait super ! Et plus rapide sur la portion Nantes-Rennes	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
29/01/2022 12:44		Questions	Avessac	Caractéristiques du projet (148)	Existe t'il un projet de tracé ferroviaire entre Rennes et Redon? Où consulter éventuellement la carte de ce tracé ? Merci	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Questions
29/01/2022 13:38		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	Nantes-Rennes en moins d'une heure. Nantes- Quimper en moins de 2 heures. Desserte ferroviaire de l'aéroport de Nantes, connectée au réseau Tram-Train et TER.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
29/01/2022 14:00		Avis	Nantes	Environnement et cadre de vie (149);Mobilités et déplacements (150)	Une ligne RAPIDE entre Rennes et Nantes serait utile, écologique et améliorerait notre confort de vie.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
29/01/2022 14:19		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	Ajouter une ligne ter Rennes Loudéac afin de dynamiser le centre Bretagne délaissé !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
29/01/2022 14:49		Avis	Île Tudy	Mobilités et déplacements (150)	Je souhaiterais l'ouverture d'une ligne nord sud, par exemple : Quimper_> saint brieuc. Et si possible relier Quimper à Brest...	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
29/01/2022 16:15		Avis	Lorient	Mobilités et déplacements (150)	Il serait grand temps de réfléchir à des liaisons plus intelligentes et pas forcément sous forme de tgv entre les grosses villes de l'ouest. Un exemple: Orléans est relié à paris par des intercités qui une fois sur deux ne s'arrêtent pas dans tous les villages sur le trajet. De la même manière pourquoi un Nantes lorient doit il absolument s'arêter à pont-chateau/savenay/questembert/hennebont et ne pourrait pas faire Nantes/redon/vannes/orient ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
29/01/2022 17:51		Avis	LANGON	Caractéristiques du projet (148);Environnement et cadre de vie (149);Mobilités et déplacements (150)	BESOIN DE MOBILITE : Faisant des aller-retours réguliers entre Beslé et Rennes pour le travail, je regrette que la desserte locale TER Rennes-Vannes empruntant cette ligne ne se fasse pas en soirée. J'attends de ce nouveau projet le dégagement de créneaux permettant de revenir en TER de Nantes, Rennes, ou Redon après une soirée en ville. avis sur les solutions techniques proposées (axe Rennes-Redon) : Le nouveau projet a un fort enjeu de protection paysagère et écologique de la vallée de la Vilaine : Si nouvelle ligne, cela permettrait de limiter le passage de nombreux TGV sur la ligne actuelle, qui traverse ce lieu sensible et protégé. Cela permettrait aussi d'adoucir son paysage sonore, au bénéfice des habitants, touristes, et de la vie sauvage. Pour ces mêmes raisons, cette nouvelle ligne ne doit absolument pas être construite dans la vallée de la Vilaine. Elle devra aussi prendre en compte les continuités écologiques planifiées à l'échelle régionale, et pourquoi pas les renforcer par son effet corridor. En 2050, le réseau ferroviaire doit avoir d'autres fonctions que d'être une seule infrastructure de transport. Il doit être vecteur de développement économique, mais surtout de revalorisation des paysages et de l'environnement de ces secteurs, parfois fortement dégradés.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
29/01/2022 20:36		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, Ce projet doit garantir qu'un trajet en train puisse être plus rapide qu'en voiture, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui. Par ailleurs, nous parlons de liaisons régionales: pourquoi oublier une fois de plus la liaison Brest - Quimper ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
29/01/2022 21:04		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Il est nécessaire de raccourcir la durée du trajet en train entre Rennes et Nantes. Et cela me plus rapidement possible.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
29/01/2022 21:10		Avis	Pont aven	Mobilités et déplacements (150)	Un train depuis Lorient vers Nantes qui arrive avant 8h à Nantes pour le travail	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
29/01/2022 21:46		Questions	Lorient	Caractéristiques du projet (148)	Bonsoir, Le trajet de Lorient à Rennes sera til plus rapide ? Et à quelle fréquence ? Je compte aller travailler sur Rennes quotidiennement. Merci	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Questions
29/01/2022 22:06		Avis	Plélan-le-Grand	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, Selon moi le réseau ferroviaire breton devrait être amélioré de différentes manières : - Faire une ligne directe Rennes-Quimper-Brest, en effet actuellement les gens se rendant à Brest au départ de Vannes, Auray, Lorient etc se retrouvent à faire un changement à Quimper, ce qui est chronophage. - Rendre la ligne Rennes-St Brieuc-brest plus rapide - rendre encore plus accessible le prix des billets pour n'importe quelle classe d'âge Merri	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
29/01/2022 22:09		Avis	Masserac	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Habitant un petit village qui a la chance d'avoir une gare, je suis dépitée de voir le nombre de trains. Un seul train va à Rennes à 12h40 le midi sauf le week-end ! Nous avons 2 trains qui partent vers redon le matin et 2 le soir qui en viennent. Facile pour les étudiants qui fréquentent les universités et les écoles de Rennes. La galère des lycéens qui terminent les cours à 17h25 avec un train qui part à 17h28 impossible à prendre, ils sont bons pour attendre jusqu'à 18h38 le prochain ! Avoir une gare et une offre quasi-inexistante de ter, c'est aberrant surtout que le besoin est là. Ça nous mets en colère sur la commune !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
30/01/2022 06:19		Avis	Arradon	Mobilités et déplacements (150)	Les liaisons interregionales de Vannes à Bordeaux n'existent plus (sans changement de train) alors même que c'est la region de France qui se développe le plus.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
30/01/2022 07:25		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	J'aimerais que le trajet en train Nantes-Rennes prenne moins de temps qu'en voiture. 2h18 pour certains trains? Comment expliquez-vous que les trajets au départ de Nantes comme Bordeaux, Rennes ou Toulouse prennent plus de temps qu'en voiture? C'est une aberration pour une ville aussi importante d'être aussi mal desservie par rapport aux autres grandes villes françaises.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
30/01/2022 07:43		Avis	Quimperlé	Mobilités et déplacements (150)	Rendre le service accès plus dispo partout , je suis tétraplégique donc en fauteuil et mon job m'oblige à faire beaucoup de déplacements notamment à Rennes , j'aimerais pouvoir prendre le train plus facilement et ne pas le retrouver seule sur le quai devant la rame alors que j'ai réservé accès plus de quimperle et que le service m'a été confirmé ...ce service a de grands manquements . Lorsque ça arrive je ne me sens pas citoyenne au même titre que les autres alors que je travaille et j'ai une vie active comme tout le monde . Pensez aussi aux lignes transversales ! Traverser la Bretagne n'est possible qu'en voiture , c'est tellement dommage ...	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis

30/01/2022 08:33	EDUCATION NATIONALE	Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	liaison ferroviaire Rennes intéressant pour les jeunes et personnes âgées. Tres intéressant pour désengorger la voie routière et les rocadés de Nantes et Rennes	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
30/01/2022 10:03		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour,Je ne comprends pas bien le principe d'une liaison Ouest-Bretagne qui ne relie Brest qu'à... Rennes ! Comment fait-on pour aller à Nantes lorsque l'on est bresto.e? Obligé.e de passer par Rennes et de consacrer une demi-journée à son trajet. Alors on y va en voiture...	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
30/01/2022 11:22		Avis	St Maugan	Mobilités et déplacements (150)	Refonder la ligne la Brohinière- Gaël - Ploermeil - Vannes pour une correspondance Rennes - Ploermeil ou Ploermeil- Vannes pour qu'il y es plus de possibilité d'aller jusqu'à vannes ou d'aller jusqu'à Ploermeil de Rennes	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
30/01/2022 12:11		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Mettre en avant les petites lignes	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
30/01/2022 12:23		Avis	Quimper	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, Il faudrait faire une ligne Quimper/Paris/Marne la Vallée sans trop de changement ou au moins Quimper/Renne plus rapide... Quand on voit d'autres villes comme Lyon qui met un peu plus de 2h pour aller à Paris alors que moi de Quimper je met 5/7h voir plus c'est pénible, la Bretagne est vraiment mal desservie...	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
30/01/2022 13:28	MSTREAM	Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, Mon entreprise travaille principalement sur le grand ouest avec des bureaux à Nantes et Rennes. Chaque jour je regrette que la liaison Nantes <> Rennes ne soit pas plus optimale et plus rapide. Il faut presque le même temps pour un rennais de rejoindre Paris que pour aller à Nantes. Nos équipes habitent ou sont originaires de métropoles de l'ouest et le train aujourd'hui n'est pas une alternative compétitive face à la voiture. Il est urgent et primordial pour le développement de nos territoires d'investir dans ces liaisons rapides interurbaines. Le grand ouest et chacun de ses territoires sera moins désenclavé. C'est une priorité ! Attendre une mise en service en 2035 me paraît totalement inadapté compte tenu des évolutions rapides du grand ouest. Cet aménagement doit être priorisé pour accompagner ces évolutions.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
30/01/2022 14:13		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, Voyageuse régulière en train pour le travail et les loisirs, je déplore vivement le manque de liaisons directes sur l'axe Brest/Quimper/Lorient - voire Nantes. Pour moi c'est vraiment l'amélioration incontournable à prioriser pour mieux mailler le territoire. Passer par Rennes pour faire Lorient/Brest me paraît absurde!	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
30/01/2022 16:53		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Bonjour Il serait bien d'avoir une LGV entre Nantes et Rennes afin de faire le trajet en moins d 1h . Aussi à quand la LGV entre Nantes et Paris ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
30/01/2022 17:25	PARTICULIER	Avis	Lorient	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, Je souhaiterai pouvoir voyager plus facilement, plus rapidement éventuellement, mais surtout pour un moindre prix de Lorient à Nantes. Merci,	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
30/01/2022 17:42		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	Amené très régulièrement (1 fois par mois) à aller de Nantes à Brest pour des déplacements personnels (we, vacances) et de Nantes à Vannes ou Quimper pour des raisons professionnelles, je déplore l'absence ou le petit nombre de fréquences des trains: - pas d'offre Nantes-Brest (sans passer par Rennes) - rupture de charges fréquentes et changement de train à Redon (surtout dans le sens Vannes-Nantes) Hâte de voir Nantes véritablement intégré au réseau ferroviaire de la Bretagne.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
30/01/2022 18:19		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Faire une liaison nantes rennes performante et plus rapide que la voiture... Mettre en place un système type RER autour de nantes	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
30/01/2022 19:06		Avis	La Motte 22600	Caractéristiques du projet (148)	Il serait intéressant de desservir également le centre Bretagne, comme Loudeac par exemple ! Vous ne proposez que le Nord et le Sud mais entre deux il y a aussi une population qui attend une proposition de mobilité ferroviaire.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
30/01/2022 21:10		Avis	Vannes	Caractéristiques du projet (148)	instaurer la diagonale ferroviaire Brest Lyon	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
30/01/2022 21:11		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Il faudrait d'avant faciliter les liaisons Nords / Sud surtout entre Quimper et Brest. Peut-être serait-il bien d'essayer de remplacer les cars Auray-Quiberon l'hivers par le train ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
30/01/2022 21:11		Avis	Lanester	Caractéristiques du projet (148)	Pourquoi pas boucler le Tour de Bretagne (Tro breizh) en faisant la liaison LGV Quimper Brest comme ça les trains feraient la liaison entre le Morbihan et le nord Finistère (aéroport de Brest) et les Costarmoricains pourraient rejoindre le sud Finistère et le morbihan. Kenavo	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
30/01/2022 21:15		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Habitant de Brest et vivant d'ores et déjà là montée des prix au sein de l'agglomération je pense que les territoires démontrent au quotidien qu'il est déjà attractif et suffisamment bien maillé. Le projet d'augmenter sur la fréquence sur les lignes du littoral semble anachronique tant le contraste avec le centre Bretagne est saisissant. Bref, peu sûr que rapprocher Brest ou Quimper de Paris est un projet qui servira les intérêts de la pointe bretonne.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
30/01/2022 21:27		Avis	le rheu	Caractéristiques du projet (148)	une liaison plus efficace entre rennes et nantes	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
30/01/2022 21:49		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	Et pourquoi ne pas boucler la boucle et achever la liaison de Quimper à Brest (ou vice-versa) ? Cela faciliterait grandement la vie d'un nantais.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
30/01/2022 21:53		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	J'aimerais vraiment que le trajet Nantes-Rennes soit plus rapide.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

30/01/2022 21:58		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	<p>La contribution ci-dessous (cf. P2 et cartes) décrit une proposition alternative pour amener la liaison ferroviaire sur l'axe Rennes-Nantes. Le projet initial développe un axe passant par Redon. Ici, nous développons un axe passant par Chateaubriant. Cette proposition permet pour un coût mesuré, d'obtenir une meilleure liaison en Rennes et Nantes (seulement 50min) mais aussi de réaliser des opérations complémentaires : améliorer Nantes-Laval, améliorer Nantes-Paris et désengorger Nantes-Angers.</p> <p>Le projet permet</p> <ol style="list-style-type: none"> 12 Intercités Nantes-Rennes avec arrêt à Haluchère (50/55 minutes) ; gain de 20 à 25 minutes par rapport à actuellement. 10 TER Nantes-Rennes, desservant les gares d'Haluchère, Nord-Sur-Erdre, Issé, Chateaubriant, Martigné-Ferchaud, Janzé. Aujourd'hui aucune liaison : seulement le tram-train 7 A/R pour Chateaubriant. 8 TER Nantes-Laval, desservant les gares d'Haluchère, Nord-Sur-Erdre, Issé, Abbaretz, Chateaubriant, puis direct Laval (ligne nouvelle) en 1h10 ; gain de 20 min par rapport à actuellement qui passe par Angers-Sablé Permet de libérer 21 créneaux horaires sur l'axe Nantes-Angers : possibilité de renforcer le TER Nantes-Angers, Nantes-Le Mans, Nantes-Tours et au-delà. 15 TGV A/R par jour direct Nantes-Paris en 1h50 ; gain de 20 minutes. Desserte interurbaine entre Rennes-Retiers. Réutilisation du tram-train pour la desserte de l'aéroport Nantes-Atlantique sur la section Sainte-Pazanne, Aéroport, Doulon, Haluchère, Sucé-Sur-Erdre (2 A/R par heure Aéroport Nantes-Atlantique à Haluchère). <p>Infrastructure nécessaire (cf. plan ci-après)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Créer une section LGV de Martigné-Ferchaud à rejoindre la LGV Bretagne Pays de la Loire à hauteur PK130, environ 30kms. - Créer une section entre Martigné-Ferchaud et Le Theil-de-Bretagne, rectification des courbes : 10 kms - Renforcer et doubler la ligne Nantes-Chateaubriant-Rennes. La plateforme est historiquement en double-voie (le projet tram-train jusqu'à Chateaubriant n'a repris qu'une voie et insuffisante pour accueillir de la haute vitesse). - A Nantes, suppression des 5 passages à niveau entre la gare de Nantes et le viaduc de la Jonelière : - Bd Doulon, Mairie de Doulon Landreau : passage sous la voie ferrée des voitures. - De Haluchère à Ranzay : création d'une trémie souterraine ferroviaire de 1,5km - Création d'une gare souterraine ferroviaire à Haluchère pour l'échange multimodal. - Reprendre l'ancien tracé de l'aéroport jusqu'à Sainte-Pazanne. Faire un passage sous la piste de l'aéroport pour le desservir. <p>Coût du projet - Coût estimé : environ 1,5 milliard d'euros.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
30/01/2022 22:38		Avis	Quimper	Caractéristiques du projet (148)	<p>Pour les liaisons régionales :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une vraie liaison quimper-brest qui soit une véritable alternative à la voiture. Idem vers Lorient, mais vers Brest c'est la lenteur le souci principal (plus rapide en car ?) vers Lorient c'est l'absence de liaison après 8.30 le matin... - où est passée la liaison vers Nantes ? Impossible de faire quimper nantes en direct...et ne parlons pas de vouloir aller vers bordeaux... 	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
30/01/2022 23:12		Avis	Massérac	Caractéristiques du projet (148)	<p>J'ai acheté une maison à Massérac, pour aller facilement à Rennes par le train, la gare étant à 10 minutes à pied.</p> <p>Quelle déception ! Pas de trains pour Rennes le matin.</p> <p>Il est urgent de revenir à des pratiques responsables au regard des déplacements.</p> <p>Je conçois bien qu'il faille une ligne type LGV pour les trains qui relient Paris et Quimper; mais, de grâce, modernisez la ligne existante et rendez la attractive pour les déplacements dans les Régions Bretagne et Pays de Loire.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
31/01/2022 07:33		Avis	Guilligomarc'h	Caractéristiques du projet (148)	<p>Bonjour</p> <p>La région de Bretagne manque cruellement de lignes supplémentaires en ter dans le sens Quimper Nantes Nantes Quimper</p> <p>Monteux</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
31/01/2022 08:08		Avis	29690 La Feuillée	Caractéristiques du projet (148)	<ul style="list-style-type: none"> - Je souhaiterais plus de TER sur la ligne Brest-Rennes et plus de liaisons entre Pleyber Christ et Brest et Pleyber Christ Morlaix. - Je souhaiterais qu'il y ait des trains entre Brest et Quimper qui desservent les petites gares qui se trouvent entre ces deux stations - J'aimerais qu'on mette en service une liaison efficace entre Brest et Nantes. - Remise en service en service du train de nuit Paris-Brest et Brest-Paris 	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
31/01/2022 09:15		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	<p>Bonjour je vis à Brest et ma famille est de saint nazaire</p> <p>Le lien en train serai bien évidemment facilitant</p> <p>Mais surtout, je télétravaille et me rend une fois par semaine sur paris, l'offre MAX + ne fonctionne que sur les grandes villes reliées LGV. Mon abonnement forfait mensuel me coûte 750 euros par mois/ quand pourras on améliorer cette offre</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
31/01/2022 11:06		Avis	La Chapelle des Marais	Caractéristiques du projet (148)	<p>Il manque cruellement une liaison efficace entre quimper et brest. Habitant apres Savenay, le trajet jusqu'à Brest est d émesurement long.</p> <p>Le trajet propose par le nord de la Bretagne est tout aussi long.</p> <p>Une liaison Vannes Saint-Brieuc serait aussi souhaitable.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
31/01/2022 12:08		Avis	Vannes	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	<p>Bonjour,</p> <p>J'ai 2 points à exprimer concernant la ligne Vannes --> Nantes. Je trouve que cette ligne n'est vraiment pas pratique, le changement à Redon fait perdre beaucoup de temps et cela n'encourage pas à prendre le train. Même pour aller à Bordeaux, par exemple, prendre la voiture est plus intéressant niveau temps, du fait notamment de ce passage/changement à Redon.</p> <p>De plus, je voulais préciser que les tarifs sur les lignes Vannes --> Rennes et Vannes --> Nantes n'incitent pas à prendre le train : 18 € au minimum contre 12 à 15€ lorsque je prends ma voiture sans covoteur... Je ne comprends pas cette différence de prix alors que le train est la meilleure option pour réduire son empreinte carbone pour les déplacements.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
31/01/2022 14:50		Avis	Cachan	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	<p>Il serait agréable d'avoir enfin des lignes à grande vitesse pour se rendre à Quimper et Brest car en plus d'avoir un trajet Paris-Quimper/Brest plus longs que d'autres trajets pour un prix parfois plus élevé, cette carence donne une sensation de fracture entre la Bretagne et le reste de la métropole, les habitants de cette région ayant des contraintes géographiques particulières.</p> <p>Il faudrait également s'afférer à réouvrir certaines petites gares car au sein de la région Bretagne, en dehors des métropoles, il se fait ressentir un cruel manque de transports en commun sur un territoire où la population est très éparpillé. En plus d'une fonction sociale indéniable que peut avoir le train dans des régions un peu moins densément peuplé que Lorient, Rennes ou encore Quimper, il en va d'un devoir à tendre de manière radicale vers l'écologie en incitant les gens à prendre le train par un service de qualité, peu cher, rapide</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
31/01/2022 15:29		Avis	Guichen	Caractéristiques du projet (148)	<p>Plus de trains entre rennes et les communes aux alentours (comme la mienne) pour faciliter les trajets quotidiens, aux horaires de travail mais également en dehors de ces horaires</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
31/01/2022 17:15	REDON AGGLOMÉRATION	Avis	Redon	Caractéristiques du projet (148)	<p>Le conseil communautaire de REDON Agglomération a approuvé une motion concernant le projet LNOBPL le 24/01/2022.</p> <p>Voir pièce jointe</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
31/01/2022 18:12		Avis	Maen Roch	Caractéristiques du projet (148)	<p>Fougères est encore le grand oublié !!!</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
31/01/2022 19:32		Avis	Erquy	Caractéristiques du projet (148); Reports modaux et écologie (151)	<p>Bonjour, il me semble important non seulement d'ouvrir les lignes indiquées reliant Nantes, Quimper et Rennes mais de penser à un Bordeaux-Rennes ou à défaut Bordeaux-Nantes avec correspondance pour Rennes. A l'heure où l'on veut lutter contre les émissions de co2 des voitures, faire ces trajets suppose de passer par Paris... outre que c'est long c'est également coûteux !</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
31/01/2022 19:53		Avis	Guipavas	Caractéristiques du projet (148)	<p>Il faudrait une liaison directe Brest- Nantes</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
31/01/2022 21:39		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148); Reports modaux et écologie (151)	<p>Il n'est pas normal que le Nantes-Rennes soit plus long train qu'en voiture. Des milliers de personnes effectuent ce trajet chaque jour. Je pense que l'objectif est de viser une desserte directe en 40 à 45 minutes. C'est la condition pour rendre ce déplacement en train plus attractif et moins marginal.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
01/02/2022 00:13		Avis	Vern-sur-Seiche	Caractéristiques du projet (148)	<p>Un train Rennes-Nantes via Chateaubriant</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
01/02/2022 09:06		Avis	Lannilis	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	<p>Recréer des liaisons entre les petites villes et les plus grandes. Je reviens du Sud où je pouvais aller en train au travail (liaison la clotat - Toulon) ici en Bretagne je ne peux prendre que la voiture. Il y a 70 ans existait une ligne entre Lannilis et Brest. Ça éviterai à plusieurs centaines de personne de prendre leurs voitures</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
01/02/2022 10:16		Avis	Carnac	Mobilités et déplacements (150)	<p>À quand une liaison rapide (à defayd'eyre directe) entre la Bretagne et Marseille ? Transiter par Paris rallonge la durée...et le prix. Pourquoi le tgv Bretagne / Paris est-il tellement plus cher au Km que le tgv Paris Marseille ?</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

01/02/2022 11:11		Avis	Hennebont	Caractéristiques du projet (148)	Voyager plus vite sur l'axe Lorient-Rennes	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
01/02/2022 14:26		Avis	RENNES	Caractéristiques du projet (148);Environnement et cadre de vie (149)	Certaines communes de l'ouest (notamment Rennes) sont de plus en plus attractives et se densifient, le développement du télétravail et l'aspiration à une vie plus "calme" et plus proche de la nature des travailleurs urbains rend la facilitation des transports entre les métropoles de l'ouest et leurs banlieues éloignées nécessaire. Aujourd'hui, il y a suffisamment de TER en journée, ce qui manque surtout c'est la possibilité de rentrer en banlieue lorsqu'on termine tard le soir (plus de TER après 20h30). Ce problème crée une pression immobilière très importante dans les grandes villes, rendant l'accès au logement compliqué pour les étudiants et travailleurs précaires.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
01/02/2022 14:27		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Je pense qu'il serait TRES intéressant de faire un trajet rennes St Malo... nous y allons souvent en famille ou amies et pour éviter d'y aller à plusieurs voitures, le train serait idéal !!!	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
01/02/2022 18:24		Avis	Quimper	Caractéristiques du projet (148)	Je suis entre paris et quimper et s'il est possible d'avoir plus de régularité sur cette ligne et qu'elle soit plus rapide ça serait top !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
01/02/2022 19:06		Avis	Douarnenez	Mobilités et déplacements (150);Reports modaux et écologie (151)	28€ l'aller entre Quimper et Rennes en semaine, soit 56€ l'AR, sans compter les transports en communs, sans aucune possibilité de réduction malgré l'achat d'une carte de réduction SNCF!!! Il y a encore beaucoup de choses à revoir avant de devenir une alternative à la voiture....	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
01/02/2022 20:09		Avis	Bruz	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Rennes-Nantes en train, c'est bien. Mieux qu'en voiture, lorsque ce sera plus rapide. Ayant récemment quitté Rennes pour Bruz, j'ai entre autre choisi cette ville à cause de son accessibilité depuis Rennes en TER et les prix de l'immobilier légèrement plus accessible que dans le nord du bassin rennais. Il serait dommage que cette liaison entre ces deux grandes agglomérations se fasse au détriment des "trains du quotidien". Il n'y en a déjà pas tant que ça. Aussi, le bus, même en site propre n'est pas une alternative au train. Il est difficile de comparer 12mn de train à 40mn de bus même dans un cadre multimodal.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
01/02/2022 21:16		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	Une nouvelle ligne serait mieux, le but étant de raccourcir le temps de parcours afin qu'il soit inférieur à celui de la voiture. Un temps de parcours court permettrait de vivre à Rennes et travailler à Nantes et vice versa. Idéalement ce serait de faire une LGV, financée par les 2 régions cela enverrait un signal fort et rendrait attractive ces 2 grandes métropoles aux ambitions communes	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
01/02/2022 22:11		Avis	Larmor-Plage	Caractéristiques du projet (148)	À quand une liaison Quimper Brest efficace et régulière ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
02/02/2022 08:28		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Avoir Paris -Brest en 3h ça transformerait Brest en Bordeaux, avec plus un seul brestois pour acheter les maisons aux alentours puisque au tarif parisien. Rien que pour ça - NON.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
02/02/2022 09:40		Avis	Lorient	Caractéristiques du projet (148)	Je soutiens l'idée d'améliorer la ligne entre Rennes et Quimper. Pour l'instant, ça prend trop de temps pour cette partie en total de trajet Paris Quimper	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
02/02/2022 10:17	Montfort Communauté	Avis	Montfort-sur-Meu	Caractéristiques du projet (148)	Le projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire est une nécessité pour moderniser les infrastructures ferroviaires et pour répondre à l'impératif de développement équilibré des territoires bretons. En permettant, sur le long terme, d'augmenter la fréquentation et la cadence des trains en gare de Montfort-sur-Meu et Breteil, il représente une opportunité pour le territoire de Montfort Communauté dont les gares sont les portes d'entrées. Cela contribuera au renforcement du dynamisme démographique et de l'attractivité économique de la Communauté de Communes. Essentiel pour la mobilité d'aujourd'hui et de demain, la gare de Montfort-sur-Meu contribue à offrir aux habitants, quelles que soient leurs situations, un accès à la mobilité et une alternative à la voiture. De fait, cet équipement constitue un élément important pour la préservation du lien social sur le territoire de Montfort Communauté, et la proximité avec les collectivités locales voisines. Par ailleurs, il convient de limiter au maximum la consommation de foncier, qu'il soit agricole ou forestier. Les élus de Montfort Communauté souhaitent également que le projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire prenne en compte l'enjeu majeur de sécurisation du passage à niveau de la voie ferrée situé sur l'axe Montfort-sur-Meu / Bédée sur la route départementale 62, qui connaît un trafic important de cars scolaires et de poids lourds. Enfin, Montfort Communauté travaille au développement d'une zone d'aménagement concerté au Nord de la gare de Montfort-sur-Meu, qui accueillera environ 500 logements, l'hôpital ainsi que la gendarmerie. Il apparaît ainsi important de relier ce nouveau quartier au centre-ville situé au Sud de la gare par le biais d'une nouvelle infrastructure.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
02/02/2022 10:34		Avis	Châteaubourg	Caractéristiques du projet (148)	Prévoir une meilleure intégration des territoires périphériques de la Bretagne, vers et hors Bretagne. Prévoir des lignes transversales St Brieuc - Vannes / Lorient Prévoir également une liaison vers Liffré Fougères Avranches	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
02/02/2022 12:18		Avis	Clohars-Carnoët	Caractéristiques du projet (148)	Je note des projets d'amélioration Rennes Brest, Rennes Redon etc...mais il manque cruellement un projet de renforcement de l'axe Brest/Quimper/Nantes SANS PASSER PAR RENNES! Une meilleure coordination des horaires TGV/TER (correspondances à Lorient ou Vannes vers Quimper/Rosporden serait également un + Sauver également la desserte de CARHAIX et sauver le TER desservant Roscoff.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
02/02/2022 13:07		Avis	Orvault	Caractéristiques du projet (148)	Je voudrais une meilleure connectivité entre Nantes Métropole et la région Bretagne en TER, TGV, car sans frontière artificielle autour des départements et régions.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
02/02/2022 13:21		Avis	Dinan	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Bonjour. Il me semblerait important que la ligne sncf dinan-dol et dinan-st brieuc soient développées et adaptées aux usages sociétaux. La mise en place de trajets réguliers (1 fois par heure à minima) à des tarifs attractifs (moins de 10 € l'aller retour/ abonnement annuel illimité et sans restriction d'âge à 100€) permettrait, à mon avis, un usage accessible à tous, amplifié, et cohérent avec nos impératifs sociétaux et environnementaux sans distinction de classe sociale (jeunes, étudiants, retraités actifs, demandeurs d'emploi), sans compter la création d'emplois directs intrinsèques. Cordialement	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
02/02/2022 14:47		Avis	Lieuron	Caractéristiques du projet (148)	Si une nouvelle ligne est créée pour Rennes-Redon, évitons cette fois d'augmenter les emprises sur les terres agricoles ou espaces naturels et construisons-la surélevée comme le fait la Chine pour ses lignes grande vitesse, par exemple au-dessus de la voie express routière existante.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
02/02/2022 14:52		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	J'habite Brest et je travaille à Vannes. Je mets plus de temps en voiture pour me rendre au travail qu'en train. Serait-il possible d'avoir un train qui permet de faire un Brest-vannes en moins de 2h ? De manière générale, est-il possible de sortir plus rapidement du Finistère et de la Bretagne ? Merci !	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
02/02/2022 17:34		Avis	Hanvec	Caractéristiques du projet (148)	Il est indispensable de rétablir un arrêt à la gare de Hanvec lieu central pouvant desservir Brest Landerneau, Quimper, Chateaulin la solution existe pour remédier aux bouchons sur Brest et Quimper le matin ! pourquoi s'en priver ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
02/02/2022 17:47		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Je trouve cette démarche très intéressante pour l'avenir des mobilités. Il est souhaitable qu'une démarche similaire soit initiée pour faciliter les mobilités entre le Nord-Est Bretagne vers la Normandie. Fougères reste isolée aux confins de 2 régions par exemple. J'aime me déplacer en train. Mon souhait est que de vraies complémentarités train-tram-bus soient mises en place pour éviter le plus possible la voiture, qui l'âge venant, devient un moyen de mobilité plus risqué. La liaison facile Rennes Chateaubriant m'intéresse, comme la liaison Rennes Nantes plus fréquente. Mais le vrai souhait c'est un vrai maillage du territoire. Rennes-Bordeaux sans passer par Paris serait un plus aussi.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
02/02/2022 19:36		Avis	Quimper	Caractéristiques du projet (148)	J'attends qu'en priorité les trains du quotidien se développent. Oui à un rapprochement des métropoles, mais qu'en est-il du reste de la population qui continue de subir la hausse du prix des carburants tout en culpabilisant sur l'état de la planète. Donc attention : il y a le business mais il y a surtout des gens. Est-ce qu'une partie de l'enveloppe ne devrait pas servir au développement du TER ? Ne vaut-il pas mieux rester un peu plus raisonnable et moderniser d'anciennes lignes?	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis

02/02/2022 20:10		Avis	Plouhinec	Caractéristiques du projet (148)	Entre Lorient et Rennes, il serait bien qu'il y ait des lignes plus régulières et des rames plus longues le vendredi et le dimanche.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
02/02/2022 20:49	PARTICULIER	Avis	Pléneuf Val André	Environnement et cadre de vie (149)	Bonjour Mesdames, Messieurs, Bravo pour votre bel agencement de l'arrivée de la Gare si charmante, le parvis et parking. Je suis originaire d'ici, habite PVA, adore notre région, suis à la retraite, après avoir quitté la Paris, de tout coeur. Je n'ai pas de voiture, pas les moyens, et habituée à marcher à pieds, bus... comme à la ville. Je constate donc, d'un manque terrible de petits bus pour les gens qui VIVENT ICI et non les touristes simplement, entre le Pléneuf Val André et LAMBALLE, c'est très ennuyeux, ce jour le bus de l'après-midi ne fonctionne pas car pas d'école ! Notre pays ne peut vivre au rythme des vacances scolaires, ce sont les adultes qui vivent, travaillent et paient les impôts et organisent la vie, merci de votre compréhension. Problème du prix de l'essence épouvantable, bcp de gens depuis 4 mois ne circulent presque plus. IL FAUT DE PETITS BUS POUR CES TRAJETS MER VILLE. Si je puis me permettre avec le climat... il y a plus de pistes cyclables que de trottoirs, c'est affligeant. Me permets de vous signaler que place St Martin à Lamballe, pas de trottoir toutes les voitures se garent si près des maisons, que les habitants ne peuvent y rentrer ???? Merci de l'attention particulière que vous porterez à ces deux remarques, bus, et trottoirs notamment pour enfants et personnes âgées avec canne ! on marche dans les voitures tout le long de l'église autour du petit jardin devant le 1 place St Martin, ou une vieille dame (famille de mes arrière-grands parents) habite toute les voitures se garent devant son petit escalier et impossible de passer, c'est une question de sécurité, elle n'ose y mettre des fleurs pour empêcher le stationnement car elle sérieuse, mais il est URGENT DE FAIRE QQ CHOSE. Merci à vous qui est responsable de la mobilité. Bonne nuit Bonne nuit Mesdames, Messieurs, Désolée ooh me suis trompée vous ai parlé de problèmes de mobilité dans la ville, pour la SNCF : Donc je recommence il n'y a pas assez de liaison de Lamballe vers la Bretagne Sud sans attendre minimum 1 heure c'est impossible car le prix est en plus onéreux. Merci pour les beaux TER en espérant qu'ils soient respectés. Favoriser le train (je n'ai pas de voiture ancienne parisienne suis habituée et aime les transports n'ayant pas de voiture, pas les moyens !). Plus de petits bus SNCF seraient sans doute une bonne idée et création d'emplois ! Bcp de personnes âgées, donc il FAUT ABSOLUMENT FAVORISER LE TRAIN ET LES BUS. TROP ONEREUX une voiture, et pour le climat prenons les bonnes décisions (ne suis pas écolo juste du bon sens). Merci bcp de votre attention pour prendre de belles décisions pour que le peuple puisse vivre et pas seulement les TOURISTES et les SCOLAIRES!!!! C'est nous les adultes qui payons les IMPOTS pour notre REGION que l'on aime. Bonne nuit	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
02/02/2022 20:56	PARTICULIER	Avis	Pléneuf val Andre	Mobilités et déplacements (150);Reports modaux et écologie (151)	Bonjour Mesdames, Messieurs, Désolée ooh me suis trompée vous ai parlé de problèmes de mobilité dans la ville, pour la SNCF : Donc je recommence il n'y a pas assez de liaison de Lamballe vers la Bretagne Sud sans attendre minimum 1 heure c'est impossible car le prix est en plus onéreux. Merci pour les beaux TER en espérant qu'ils soient respectés. Favoriser le train (je n'ai pas de voiture ancienne parisienne suis habituée et aime les transports n'ayant pas de voiture, pas les moyens !). Plus de petits bus SNCF seraient sans doute une bonne idée et création d'emplois ! Bcp de personnes âgées, donc il FAUT ABSOLUMENT FAVORISER LE TRAIN ET LES BUS. TROP ONEREUX une voiture, et pour le climat prenons les bonnes décisions (ne suis pas écolo juste du bon sens). Merci bcp de votre attention pour prendre de belles décisions pour que le peuple puisse vivre et pas seulement les TOURISTES et les SCOLAIRES!!!! C'est nous les adultes qui payons les IMPOTS pour notre REGION que l'on aime. Bonne nuit	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
02/02/2022 21:19		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	La desserte actuelle entre Rennes et Nantes n'est clairement pas à la hauteur, pas plus qu'entre Nantes et le Finistère tant sur les fréquences que sur la durée des trajets sans compter les changements et correspondances à Redon. De plus une réflexion sur les étoiles ferroviaires de Rennes et Nantes est nécessaire (cadencement de type S-Bahn avec nombreux haltes?). Enfin le lien entre ces deux villes et le nord (Caen) et le sud (Bordeaux) doit faire partie de la réflexion à échelle de la façade mancho-atlantique. Compte tenu de la démographie et de la question du transport individuel et des couts financiers et environnementaux de celui-ci il s'agit d'une nécessité de proposer des dessertes efficaces et pertinentes en transport en commun.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
02/02/2022 22:41		Avis	Langon	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	Je suis habitant d'une commune rurale. Nous avons la chance que les trains s'y arrêtent. Toutefois la desserte est assez singulière. En semaine le matin il est possible d'emprunter quatre trains pour aller vers la grande métropole, mais aucun l'après midi. Pour aller vers la ville moyenne dans l'autre sens cinq trains s'arrêtent dans l'après midi et aucun le matin. Pour résumer, la priorité est mise aux personnes allant travailler à la métropole. Je ne voudrais pas défendre ma commune, ma gare, comme on peut défendre une chapelle. J'aimerais défendre le train pour l'ensemble de notre territoire, comme une logique globale. Les loyers des métropoles sont chers. Les gens qui n'ont pas les moyens vont se loger en périphéries. Pour autant les métropoles concentrent une majorité d'emplois. Beaucoup de travailleurs prennent leur véhicule pour répondre à la particularité de leurs contraintes quotidiennes (bien que souvent ils recourent au covoiturage). Le bus serait, je le crois modestement, amener à ce que les gens prennent plus le train, qu'ils voient le train comme une solution. Pour cela, il faudrait plus de trains, plus de haltes, plus de possibilités pour que les usagers puissent s'adapter. Est ce qu'un arrêt supplémentaire de deux minutes dans une petite gare va vraiment influencer toute la circulation sur la journée sur une ligne ? Par ailleurs, cette problématique se couple avec le prix des billets en général. Si les horaires sont peu adaptés, et que le coût est élevé, l'usager prendra la solution la plus simple et la moins couteuse (je pense). Toutefois si les horaires restent une contrainte, mais que le coût est moindre, l'usager va au moins y réfléchir à deux fois. Il y a surement une équation à trouver entre le prix du billet et le taux de remplissage des trains. Imaginez que tout est histoire de budget, mais surtout de financement. d'investissement peut être ? Au delà des projections purement économiques, nous nous mettons dans la balance l'environnement, la qualité de vie, pour faire vibrer les sensibilités, la sécurité routière.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
02/02/2022 22:52		Avis	Lamballe	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour Arrivé il y a un an sur la région, je n'ai pas pu expérimenter les offres de transports actuelles. Habituellement je me déplace 1 à 2 fois par trimestre partout en France vers mes fournisseurs ou clients. La liaison TGV depuis la gare de Lamballe est donc importante pour moi (je travaille à Pléneuf). J'attends aussi une offre de transport vers les villes proches comme Saint Brieuc, Rennes, et Lannion, pour m'éviter d'avoir à prendre la voiture avec ma famille, si les horaires sont suffisamment nombreux. J'ai envie de découvrir la région, et j'aime le vélo. L'offre de trains "du quotidien" avec un transport de vélos est aussi un élément qui pourrait me faire prendre le train. Le matériel régional roulant à l'air assez récent par rapport à d'autres régions dans lesquelles j'ai habité, c'est bien. J'ai aussi des trajets personnels réguliers vers Poitiers, Bordeaux et Caen, il est dommage que ces derniers ne soient pas réalisables sans devoir passer par Paris !! Je souhaiterais aussi une réutilisation au maximum des lignes existantes, afin de limiter l'artificialisation des sols, et l'étalement des nuisances. Cordialement	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
03/02/2022 08:48		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Il est plus que nécessaire de relier en liaison direct Brest à Nantes ! Pour favoriser le train il faut baisser son prix ! Il est parfois plus économique de prendre sa voiture seul que le train, c est aberrant !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
03/02/2022 09:06		Avis	Nivillac	Caractéristiques du projet (148);Environnement et cadre de vie (149)	Le passage de la vilaine sur l'axe Nantes Vannes est-il étudié dans évolutions ? Beaucoup de personnes prennent cet axe au quotidien. Un retour au transport en commun est une belle vision de l'avenir et du territoire.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
03/02/2022 10:10		Avis	Moelan sur mer	Caractéristiques du projet (148)	Cette LNOBPL est elle vraiment une priorité absolue pour les territoires bretons abandonnés par le train? Est il d'une urgence vitale de rejoindre Quimper ou Brest à Paris en 3h ? Ça va servir à quoi et à qui ? Ne devrait on pas s'intéresser au maillage territoriale à la desserte fin des territoires avec le retour du train fret et voyageurs au plus près des besoins.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
03/02/2022 10:17		Avis	pontchateau	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	trop peu de liaisons Pontchateau / Redon, trop chères surtout comparativement à un trajet autoroutier via Redon, trop peu d'horaires de nuit, bref du trop peu en volume. Et on n'ajoute pas les mouvements CGTistes et autres grèves récurrentes, préférer le train c'est hélas une super idée sur le papier, mais dans les faits rien n'est fait pour remplacer la voiture, ni au niveau de la fréquence ni au niveau tarifaire.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
03/02/2022 10:57		Avis	Saint-Nazaire	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	- je constate une dégradation du service pour les connexions grandes lignes (augmentation des temps de correspondance avec les grandes lignes à Nantes) - la nouvelle tarification TER pays de la Loire rend plus difficile l'obtention des justificatifs pour les notes de frais - les billets de train TER n'apparaissent plus dans les applications "assistant sncc" et "tgv pro" lors des voyages sur Paris via changement à Nantes - Saint-Nazaire semble à l'écart de votre réflexion régionale (sur le schéma que vous avez fait) - il faudrait augmenter la cadence des trains entre Nantes et Saint-Nazaire et permettre des liaisons rapides entre Saint-Nazaire et le Morbihan (Vannes et Lorient) pour offrir une alternative pertinente à la voiture.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
03/02/2022 11:01		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, En plus du trajet sur lequel vous allez travailler et qui devrait être le plus court possible et peut être différent de ce qu'il est aujourd'hui, pourriez-vous y ajouter des services : Avoir du réseau téléphonique le long de ces trajets serait un vrai plus pour pouvoir travailler dans le train, ce qui est aujourd'hui impossible entre Rennes et Nantes. Rendre plus simple les prises d'abonnement avec du RENNES/NANTES sur le site TER Bretagne et Pays de la Loire. Très bonne journée	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
03/02/2022 11:20		Avis	Saint-Julien	Caractéristiques du projet (148)	a quand une vraie liaison saint Brieuc Sinan Dol de Bretagne Avranches sans passer par Rennes??	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
03/02/2022 11:37		Avis	Pacé	Caractéristiques du projet (148)	Il va devenir absolument nécessaire de mettre en place un RER rennais pour les habitants de l'aire urbaine. Un train toutes les 15 min en HP pour les 5 branches (30 min le reste de la journée). La gare de Rennes est saturée, c'est le vrai nœud du problème. Enfin je pense qu'un trajet Rennes Nantes en moins 50 minutes rendrait la ligne bien plus attractive. Et rapprocherait ces 2 capitales régionales.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
03/02/2022 11:39		Aucun	Nantes		Mais vous vous toutez de nous ?! Un billet de train Rennes-Nantes c'est 18 euros en 2de classe, donc 36 euros l'A/R c'est complètement inabordable aujourd'hui pour la classe moyenne. Résultat ? Ces trains sont à moitié vides la plupart du temps, Ouest France a même un article là dessus. Et vous plutôt que de faire des efforts pour rendre le train plus accessible à cette classe moyenne, vous voulez rendre Brest encore plus proche de Paris, ce qui va faire augmenter les loyers de manière exponentielle comme c'est déjà le cas à Rennes et Nantes depuis la LGV. Et on en parle aussi que le centre Bretagne est toujours inaccessible au train en attendant ? Vos projets anti pauvres et proriches vous pouvez vous les garder. Allez bien vous faire foutre.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Aucun
03/02/2022 11:55		Avis	Vannes	Caractéristiques du projet (148)	Les lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper (qui semblent être la priorité de votre projet) fonctionnent très bien à l'heure actuelle (bonne fréquence, peu de retards). J'ai du mal à voir le besoin de les améliorer, voire de doubler les voies, comme ce projet semble proposer. Par contre, investir sur d'autres lignes me paraît beaucoup plus important : restaurer la ligne St-Brieuc-Auray par exemple, ou proposer des trains Rennes-Le Croisic, les rails sont déjà là. Et ce sont des nouvelles offres qui amèneraient plus de gens à prendre le train.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
03/02/2022 12:52		Avis	Mauron	Caractéristiques du projet (148)	Nous sommes beaucoup pour le retour du train sur la ligne de Ploërmel La Brohinière. Si il reviens ce serait un réel bonheur ! Merci	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
03/02/2022 13:47		Avis	Langon	Caractéristiques du projet (148)	La vitesse ne me semble pas être une priorité, surtout quand il s'agit de favoriser l'accès aux grands centres urbains. L'accès à Paris est déjà extrêmement facilité depuis Rennes, et nous savons que ces lignes à grande vitesse sont toujours améliorées au détriment des usagers qui vivent sur les territoires concernés. Le tourisme c'est important certes, mais les travailleurs et étudiants bretons ont également besoin d'un service fiable et performant. La desserte des petites gares rurales par les TER est de moins en moins assurée, en quelques années le service est devenu déplorable. Nombreux sont ceux qui renoncent au train pour reprendre la voiture, ce qui est dommageable socialement et économiquement. La politique globale qui nous vend plus de mobilité est en réalité responsable d'inégalités de plus en plus importantes entre territoires urbains et ruraux, il est je pense urgent de remettre un peu d'honnêteté dans le discours. Le démantèlement des petites lignes TER au profit du TGV est une volonté politique en marche depuis plusieurs années, au nez et à la barbe des quelques élus qui s'inquiètent de voir leurs communes s'enclaver. Il reste à espérer que cette consultation ne soit pas uniquement un outil de communication et que la parole des citoyens soit prise au sérieux pour une fois.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
03/02/2022 14:03		Avis	Pontivy	Caractéristiques du projet (148)	Le centre Bretagne vous connaissez ? C'est très joli et plein de personnes très sympathiques . Ha mais non ! Ça n'existe pas pour vous . Je retourne à mes galères pour rejoindre la capitale de mon pays qui oublie certains de ses habitants. Bonne journée en bord de mer !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

03/02/2022 14:15		Avis	Nantes	Mobilités et déplacements (150)	Alternant, je fais souvent le trajet Rennes - Nantes. Impossible en train, cela coûte 3x plus cher que du covoiturage et 6x plus cher que le car. Un trajet Rennes Vannes, que j'emprunte pour me rendre à l'école, me revient à 8 € là où le trajet Rennes Nantes, similaire, coûte 18€ (les deux en TER)	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
03/02/2022 14:27		Avis	Locquirec	Mobilités et déplacements (150)	Il faut étendre l'abonnement télétravail au-delà de Rennes afin de permettre aux télétravailleurs bretons d'avoir un abonnement pris en charge à 50% par leur employeur.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
03/02/2022 15:22		Avis	Sainte anne sur vilaine	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Ma gare est celle de Fougeray Langon. * Quand on achète un billet sur le site de la sncf, cette gare n'apparaît que sous le nom de Grand Fougeray et non Fougeray Langon. Il faut donc le savoir, sinon on n'achète pas de billets pour cette gare, ce qui n'arrangera sa fréquentation!!!! * On ne peut pas acheter de billets à la gare, il n'y a même pas de panneaux d'information pour dire qu'un train a du retard ou a été supprimé! * On ne peut pas aller à Redon le matin depuis cette gare * Un aller retour à Rennes coûte 20 euros, de quoi nous faire prendre notre voiture. * Les collégiens et les lycéens qui vont à Redon pour l'école pourraient prendre le train à une heure correcte plutôt qu'un bus à 6h du matin Je pense qu'il faut mettre plus de moyens sur les petites gares que sur les grands axes de TGV qui sont réservés aux cadres et aux touristes et qui créent beaucoup de problèmes pour les personnes qui habitent à proximité des voies. Je ne veux pas que Brest soit plus près de Rennes (oui ça dérange de faire une heure de plus de train? le vuex des trains pour notre quotidien)	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
03/02/2022 17:47		Avis	Bouaye	Caractéristiques du projet (148)	Une ligne rapide ou des passages plus fréquents de ter pour se rendre de Nantes à Quimper serait la bienvenue, ter surchargés pour le peu de correspondances.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
03/02/2022 18:25		Avis	Quimper	Caractéristiques du projet (148)	Qu'en est-il de la mobilité intra départementale . Pour aller de Quimper à Brest, le moteur de recherche de la Sncf propose de passer par Rennes !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
03/02/2022 18:34		Avis	Ploërdut	Caractéristiques du projet (148)	Liaison Quimper Brest ? Liaison Saint Briec Pontivy Vannes ? M'enfin !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
03/02/2022 19:25		Avis	Pontivy	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour le service public, Ce serait bien de réouvrir la ligne St Briec/Auray, beaucoup d'usagers/contribuables attendent que ce service leur soit permis. Merci !	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
03/02/2022 21:47		Avis	landaul	Caractéristiques du projet (148)	La Bretagne intérieure est oubliée comme souvent....	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
03/02/2022 21:55		Avis	Hennebont	Caractéristiques du projet (148); Information et concertation (152)	Réhabiliter les petites lignes. Changer le nom du projet par "Liaisons nouvelles Bretagne"	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
03/02/2022 22:48		Avis	Masserac	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Nous sommes venu vivre à Masserac à 1 km de sa gare il y a 8 ans. Depuis les arrêts ne cessent de disparaître, plus un seul départ ou arrivée le samedi et dimanche de Masserac! Obliger de prendre la voiture pour prendre le train!! A l'époque de mon grand père il y avait 3 gares à Masserac, on pouvait se rendre entre autre à Guémené ou Chateaubriant par le train, puis l'industrie de l'automobile en a voulu autrement. Pour un jeune sans permis de conduire en apprentissage comme mon fils c'est le parcours du combattant pour arriver à destination. Alors que les lignes sont encore là et les arrêts existent toujours même si on a déjà détruit leurs gares. On hallucine quand on lit l'incohérence des fiches horaires, au lieu de s'améliorer c'est de pire en pire! Par exemple début janvier 2022 le Vannes-Auray de 8:40 le samedi matin a disparu comme s'il n'avait jamais existé. Et pas de départ de Redon le samedi assez tôt non plus. Résultat: 200 km allez- retour pour l'emmener sur son lieu de travail en voiture...Les kilomètres effectués quotidiennement pour parer au manque d'arrêts de trains dans nos petites gares sont d'un gaspillage sans nom, surtout au prix de l'essence qui s'envole. Par contre les trains à grande vitesse passent!! Au détriment sans aucun doute des autres... Ils passent tellement vite qu'on nous a même retiré le droit de descendre par la gare pour accéder au chemin des marais comme cela c'est toujours fait au centre du village. Y'en a que pour les riches et les touristes, il serait tant de se re-pencher sur la vie locale et de redonner à toute la population une mobilité accessible et abordable.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
03/02/2022 23:39		Avis	Crozon	Caractéristiques du projet (148)	Paris-Brest en moins de 3h permettrait de rendre la pointe bretonne vraiment accessible ! Une priorité en ce qui me concerne !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
04/02/2022 01:19		Avis	Morlaix	Caractéristiques du projet (148); Reports modaux et écologie (151)	Il serait vraiment bien d'avoir des lignes directes entre Brest-Nantes, Brest-Cholet ou Brest-La Roche sur Yon-Les Sables d'Olonnes. Plus de lignes entrées Régions Frontalière. C'est une aberration de devoir faire par exemple Brest-Paris puis Paris-Nantes-La Roche en train. Ou est la transition écologique dans les transports en communs en France. On nous dit de moins prendre la voiture, mais c'est le moyen le plus rapide pour aller en Vendée par exemple.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
04/02/2022 07:36		Avis	La Forêt-Fouesnant	Caractéristiques du projet (148)	Brest et Quimper. 2 grands centres économiques du Finistère, reliés principalement par la route. La liaison ferroviaire est très pauvre en termes de fréquences horaires, de rapidité et de confort. Quant à la liaison Rennes Quimper, ça n'en finit pas en termes de temps. 2 fois plus que Rennes Paris !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
04/02/2022 07:45		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	Il manque aujourd'hui un vrai réseau de train express entre deux villes importantes Rennes et Nantes. Il faut un service régulier, rapide, fiable.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
04/02/2022 09:40		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	> Renforcer l'axe Brest-Quimper-Nantes, des villes avec beaucoup d'échanges. Dans le cadre des réflexions actuelles sur le vieux pont de l'Iroise, pourquoi ne pas envisager d'y faire passer le train (sur le pont le plus récent, ou sur un nouveau pont piéton+train) pour rapprocher Brest de Quimper (aujourd'hui il faut faire le détour par Landerneau) et créer plus de trains directs entre Brest et Nantes. Si de l'autre côté ils pouvaient progresser sur l'axe Nantes-Bordeaux, ça permettrait de rapprocher la pointe bretonne du sud-ouest sans avoir à toujours passer par Paris... > Brest et Quimper à 3h de Paris ça serait super mais attention à ne pas griller tout le budget dans des LGV très chères. Favoriser les déplacements proches et quotidiens me paraît plus important ! Et, sans modifier les lignes, proposer des TGV plus variés depuis Brest (aujourd'hui seulement Paris Montparnasse) : Brest-Roissy, Brest-Lyon, Brest-Strasbourg, etc... pour éviter les changements de gare à Paris qui refroidissent les familles avec bagages notamment.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
04/02/2022 09:51		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Comme d'autres contributeurs, j'ai le sentiment que les liaisons Brest-Rennes et Quimper-Rennes sont déjà assez satisfaisantes, que ce soit en TGV en TER. Et que le gain de temps de 2017 qui a mis ces deux villes à environ 3h30 de Paris est peut-être suffisant pour l'instant. Il faudrait donc plutôt investir sur les liaisons diagonales, pas sur les liaisons centrées vers/ depuis Paris: - Brest Nantes, souvent plus long à faire en train que Brest-Paris... - Nantes-Rennes, mériterait une belle liaison rapide - Relancer le train vers Roscoff avec des directs depuis Brest et Saint-Brieuc par exemple - sûrement plein d'autres petites liaisons à vitaliser En conclusion : Les gens qui vont à Paris prennent déjà le TGV, rarement la voiture. Ceux qui prennent l'avion (souvent pour le travail car prix très élevés) continueront à le prendre même si le trajet de train baisse de 30min. C'est sur les petits trajets quotidiens qu'il faut essayer de passer des parts modales sur la voiture, pas sur les Brest/Quimper-Paris.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
04/02/2022 10:28		Avis	35510	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, il serait intéressant de pouvoir directement de la gare de Rennes à l'aéroport de Nantes facilement par train (sans ou peu de correspondance). Cordialement	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
04/02/2022 10:58		Avis	Ergué-Gabéric	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour Je pense personnellement que concentrer tous les efforts pour diminuer le temps de trajet entre Brest/Quimper et Paris est une erreur. Le trajet est certes encore un peu long, mais je suis convaincu qu'il serait plus bénéfique de développer de nouveaux les petites lignes du quotidien quitte à rouvrir certaines lignes fermées afin de favoriser la mobilité intra-régionale par le train. Merci pour cette consultation Bien cordialement	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
04/02/2022 16:43		Avis	Nort-sur-Erdre	Caractéristiques du projet (148)	Développer les liaisons train est vitale pour la région Nantes Rennes Quimper . Merci	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
04/02/2022 20:17		Avis	BREST	Mobilités et déplacements (150)	les liaisons entre brest et nantes ne sont pas pratiques et trop chères	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis

04/02/2022 22:27	EDUCATION NATIONALE	Avis	Bruz	Mobilités et déplacements (150)	<p>Je prends très régulièrement le TER pour aller à Rennes. Il faudrait plus de trains par heure aux heures de pointe et/ou plus de wagons. Si le développement des grandes lignes se fait encore au détriment des petites lignes qui ont perdu des horaires et des wagons, c'est un grand non. Il faut arrêter de supprimer des horaires pendant les congés scolaires, c'est une aberration. Oui, il n'y a plus les scolaires, mais il y a toujours ceux qui travaillent et qui ne sont pas en vacances. J'étais en région parisienne avant, j'apprécie le TER ici (plus propre, plus calme) mais ça commence à devenir bondé comme en région parisienne. Il n'y a pas de places pour les vélos parfois. Il y a des matins où on est debout dans le TER. Dans le métro de Rennes, je comprends, il est trop petit mais dans le TER, avec des wagons supplémentaires, les gens pourraient s'asseoir. Quand le TER est annulé ou en retard, j'avais l'alternative du bus. Je ne la prends plus depuis que le trafic routier est très encombré depuis septembre 2021. J'arrive trop en retard avec le bus. Parfois, les informations concernant les retards de TER sont trop tardives. C'est dommage. Beaucoup de villes se développent autour de Rennes, comme Bruz, qui a vu sa population croître considérablement. Il faut penser au développement urbain et permettre aux gens d'avoir accès à une offre de transport public en conséquence. Dans certaines gares, il faut installer plus de bornes. Une seule borne à Bruz, le matin il y a une file pour valider son pass korrigo. De même, un autre guichet pour acheter des billets serait également appréciable. C'est bien de développer l'habitat dans Rennes métropole, il faut prendre en compte les impacts sur les transports. Ou repenser la répartition géographique de l'emploi (le télétravail aussi à un impact non négligeable, il faut le développer). La concertation sur l'application "A la bonne heure" était intéressante, mais les gens ne peuvent pas arriver en décalé au travail, certains ont les mêmes contraintes (le dépôt des enfants à l'école, c'est le même horaire pour tous les parents).</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
04/02/2022 23:50		Avis	Quimper	Caractéristiques du projet (148)	Une vraie ligne régulière et trajet rapide entre Brest et Quimper.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
05/02/2022 02:28		Avis	Lorient	Caractéristiques du projet (148)	Des trains qui partent plus tôt le matin qui arrivent plus tard le soir qui ne passent pas par paris pour aller dans l'Est	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
05/02/2022 08:13		Avis	Hillion	Caractéristiques du projet (148); Information et concertation (152)	Bonjour, Il ne faut pas oublier de mettre un arrêt à Saint-Brieuc. Merci beaucoup de nous laisser l'opportunité de nous exprimer.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
05/02/2022 10:49	PRIVÉ	Avis	Tréguieux	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, Ce projet n'est absolument utile que pour les gens venant de Paris. Peut-être que la SNCF pourrait d'abord penser à remettre un réseau ferroviaire qui traverse la Bretagne du Nord au sud?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
05/02/2022 10:58		Avis	Saint-Denis	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour J'ai pour projet de déménager en Bretagne (à St brieuc pour être précise). Je trouve ça dommage que lors de la mise en place des abonnements dits de télétravail (max actif) seules les villes à plus de trois heures aient été choisies. Des villes comme St Brieuc ou même St Malo n'en bénéficient pas ... ce qui me freine dans mon projet. Bon courage pour le futur!	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
05/02/2022 11:21		Avis	Redon	Caractéristiques du projet (148)	Plus de train entre Redon et Rennes Des trains entre Besle et Plechatel Au moins un train le matin qui s'arrête dans toutes les gares entre Redon et Rennes Au moins un train le soir qui s'arrête dans toutes les gares entre Rennes et Redon <u>Un tram train qui fait Redon Rennes Laval Angers Ancenis Nantes dans les deux sens</u>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
05/02/2022 13:10		Avis	29000	Caractéristiques du projet (148)	Nouvelle ligne ou ligne supplémentaire ? Besoin d'une ligne Nord Sud Brest Quimper Besoin de lignes pour désenclaver le Centre Bretagne. Comment fait-on pour faire un quimper St Brieuc ? Une ligne Brest Nantes avec arrêt dans les grandes villes sur le trajet, voir 1 ou 2 arrêts supplémentaires.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
05/02/2022 14:42		Avis	Locmariaquer	Mobilités et déplacements (150); Reports modaux et écologie (151)	Liaison Vannes - Brest Coûts plus réduits : plus cher de faire Auray - Rennes pour un enfant que Rennes - Paris ou Paris - Alpes !! Accès de la Bretagne au sud est / ouest sans transiter par Paris (liaison de nuit pour Bordeaux - Biarritz, Lyon ou Marseille) ? tarifs qui ne changent pas du simple au double, impossible de voyager à un prix raisonnable qq jours / semaines avant de partir sans faire une étude poussée, au final on s toujours l'impression de s'y être mal pris pour payer un tarif correct... pour info, au Japon, les tarifs ne changent pas, comme pour un métro par ex... On est beaucoup trop obligés de prendre la voiture faute de train ou de coût raisonnable	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
05/02/2022 14:44		Avis	Nivillac	Caractéristiques du projet (148)	Belle initiative, manque une transverse, St Brieuc Nantes Vive le service public ferroviaire	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
05/02/2022 14:51		Avis	Langon 35660	Caractéristiques du projet (148); Reports modaux et écologie (151)	Sur le trajet des grandes villes, il y a des gares où le train ne s'arrête pas ou si peu. C'est le cas de la gare de Fougeray-Langon où il y a de plus en plus de demandes. Quid de la transition écologique quand il y a 4 voitures par famille pour aller à Rennes à des horaires différents ? Et pour rentrer le soir ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
05/02/2022 15:29		Avis	Cléguérec	Caractéristiques du projet (148)	J'aimerais un ligne qui traverse le centre Bretagne du nord au sud, sur l'ancien tracé Saint-Brieuc - Pontivy, et ne plus devoir faire 40 minutes de voiture pour rejoindre Saint-Brieuc puis Paris	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
05/02/2022 15:41		Avis	Rosporden	Caractéristiques du projet (148)	Projet super intéressant .	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
05/02/2022 16:39		Avis	Chantepie	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	J'habite près de Rennes et envisage de travailler à Nantes. Je préférerais effectuer ces trajets en train, sans mettre plus de temps qu'en voiture.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
05/02/2022 19:20	Redon agglomération	Avis	allaire	Caractéristiques du projet (148)	Il est indispensable que le projet de ligne nouvelle permette une bonne desserte de 250 000 habitants qui peuvent venir prendre leur TGV à Redon : le passage en gare de Redon doit se traduire par suffisamment d'arrêts en gare de Redon Sans oublier les connexions TER vers et à partir de Redon.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
05/02/2022 21:13		Aucun	Redon		Donner un avis	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Aucun
05/02/2022 22:35		Avis	Lorient	Caractéristiques du projet (148)	J'ai abandonné le train pour la voiture à mon grand désespoir entre Lorient où je vis et Vannes où je travaille. Je commence tôt et finit tard. Je déplore l'insuffisance des TER le soir jusqu'à 21h, le samedi matin et soir, le dimanche matin et soir, les trains supprimés ou horaires modifiés pendant les vacances scolaires... les gens travaillent !! L'impossibilité de ramener son vélo en TGV le soir.... Je préférerais nettement une amélioration des trajets du quotidien, dessertes, horaires, ... plutôt que vouloir à tout prix nous rapprocher en temps de Paris la capitale. Pour quoi faire ? Entre Lorient et Vannes j'ai constaté une augmentation sans précédent de la fréquentation routière ...	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
05/02/2022 23:01		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour Il faut une ligne nouvelle Nantes Rennes à 2 voies qui permette de rapprocher les 2 capitales en maximum 35 minutes et non une ligne comme la ligne actuelle qui met plus d'une heure à une faible vitesse commerciale et que nombre d'utilisateurs rechignent à prendre, au bénéfice de la route à cause du temps de trajet et des nombreux détours La compétitivité du grand ouest est en jeu car une ligne nouvelle favoriserait en 35 minutes les AR journaliers et les synergies entre les 2 régions. Idem pour la construction de lignes nouvelles Rennes Caen et Tours Vierzon Mâcon qui permettent de désenclaver le grand ouest et permettent de contourner Paris rapidement et de relier l'est et le nord de La France. Cordialement	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

05/02/2022 23:58		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	Augmenter la fréquence des liaisons entre nantes et quimper. Et diminuer les prix, qui sont inaccessibles en famille !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
06/02/2022 00:02		Avis	Chartres-de-Bretagne	Caractéristiques du projet (148)	Actuellement il faut moins de temps en voiture pour Chartres de Bretagne (qui est à 15 mn de Rennes) / Nantes (45 mn de porte à porte) qu'en train... Pourquoi pas une navette électrique entre Rennes et Nantes ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
06/02/2022 00:05		Aucun	Vincennes		Jehe	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Aucun
06/02/2022 09:23		Avis	Lorient	Caractéristiques du projet (148)	Pas très pratique et rapide de faire Lorient-Brest en passant par Rennes. Temps de trajet long et correspondance Il m'est plus pratique de prendre mon véhicule personnel	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
06/02/2022 09:27		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Sans voiture personnelle, je pratique la desserte Nantes - Auray et Lorient plusieurs fois par mois. Plusieurs créneaux manquent pour se déplacer entre ces villes, en particulier dans la matinée. Les travaux de la gare d'Auray terminés, j'espère que dans le quartier va se développer, de nouveau, de quoi se restaurer... La coordination avec les cars est complexe mais en venant de Nantes la liaison pour Quiberon depuis Auray est laborieuse. La liaison par train l'été apporte un réel confort quand on habite la presqu'île.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
06/02/2022 09:53		Avis	Carhaix-Plouguer	Caractéristiques du projet (148)	Un désenclavement du Centre Finistère et de l'intérieur de la Bretagne par un grand projet ferroviaire? Regardez votre carte elle parle d'elle même!	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
06/02/2022 10:02		Avis	Petit-Mars	Caractéristiques du projet (148)	Je souhaite une liaison Nantes-Rennes par Châteaubriant. La ligne est déjà quasiment prête. Je pourrai ainsi aller chez mes enfants à Noyal-sur-Vilaine au départ de Nort-sur-Erdre. Si on veut alléger le réseau routier et réduire la production de gaz à effet de serre, il faut relancer toutes les lignes ferroviaires qui irriguent les territoires ruraux. De même, la ligne de bus Petit-Mars / Nort-sur-Erdre a été supprimée par des élus incompetents. Là encore, il faut permettre une accessibilité à ces nouvelles gares par des bus réguliers.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
06/02/2022 10:32		Avis	Bruz	Caractéristiques du projet (148)	IL est inadmissible qu'il n'y ait pas une liaison ferroviaire correcte, sans changement et rapide.....à cause de rivalités stupides entre des "politiques" à l'ego surdimensionné et peu soucieux des besoins de la populationen plus il y aurait beaucoup moins de déplacement en voiture entre ces deux villes....!!!	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
06/02/2022 11:13		Avis	Pacé	Caractéristiques du projet (148)	A quand une ligne rapide, régulière, directe, Rennes-Nantes qui fasse une réelle concurrence à la voiture ?	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
06/02/2022 11:22		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Go pour un direct rennes - brest	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
06/02/2022 11:48		Avis	Rezé	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Développez le matériel roulant (snfc) pour accroître l'intermodalité train et velo	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
06/02/2022 12:21		Avis	Carhaix-Plouguer	Caractéristiques du projet (148)	La mise en 2x2 voies de la RN 164 (Bretagne centrale) devrait être achevée en 2028, soit 66 ans après la promesse faite par le général De Gaulle. Autant vous dire que si aucun projet de désenclavement du Centre Bretagne voie le jour aujourd'hui. L'essor des véhicules électrique autonome et l'aviation légère électrique mettront à mal votre grand projet ferroviaire dans les prochaines décennies.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
06/02/2022 12:25		Avis	Le Mans	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Merci pour cette consultation, en espérant que les idées réalistes seront prises en compte. Il me paraît que, même à très long terme, la construction de lignes nouvelles n'est pas pertinente. Les deux axes nord et sud sont déjà bien équipés. surtout, il faut desservir les gares (evidence souvent oubliée...), or les villes sont trop rapprochées pour que la très grande vitesse apporte une réelle amélioration. Il faut plutôt assurer la continuité de vitesses de 160 à 200 km/h. A cet égard, c'est bien sûr la section de Rennes à Redon qui mérite d'être améliorée; mais les emprises possibles pour un nouveau tracé sont très limitées, on peut penser plutôt à des "shunts" des sections le plus sinueuses pour abaisser le temps de parcours à 25/30 minutes. Avec un relèvement à 180/200 entre Pontchâteau et Nantes, on arriverait à faire Rennes - Nantes en guère plus de 60 minutes. On pourrait réfléchir aussi à raccourcir la voie Brest-Quimper; même bien améliorée, cette liaison sera toujours trop longue comparée à la route directe. Pour le reste, j'approuve la plupart des contributions qui réclament davantage de préoccupation pour les trains du quotidien: le cadencement marche partout où il est pratiqué, même sur une grande échelle (Allemagne). Car c'est la seule façon d'attirer des clients captifs de l'automobile. pour le reste, réhabiliter la transversale Saint-Brieuc-Auray serait utile, et on ne peut que regretter la disparition du réseau breton, qui maillait parfaitement le territoire. Il suffisait de regarder au-delà des frontières (et pas seulement en Europe) pour constater qu'une voie étroite modernisée permet d'excellentes performances. Il est dommage que l'on ne puisse pas revenir de façon réaliste économiquement sur la décision absurde des années du tout automobile que nous avons très cher aujourd'hui (ne serait-ce que dans les transports urbains où il a fallu tout reconstruire. Il reste peut-être quelques antennes câblées à moderniser et à relancer.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
06/02/2022 14:06		Avis	Paris	Caractéristiques du projet (148); Reports modaux et écologie (151)	Envisagez-vous de réhabiliter la ligne ferroviaire Saint Brieuc-Loudéac-Pontivy-Auray ? Ce serait un investissement rentable écologiquement et socialement, qui amènerait positivement le territoire. Ou alors de créer, de nouvelles liaisons ferroviaires pour desservir ces territoires ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
06/02/2022 14:49		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Il me semble primordial de pouvoir réaliser une liaison directe entre Brest et Nantes, sans passer par Rennes. Cela permettrait de desservir d'autres gares qui sont au centre de la Bretagne (par exemple, proposer une ligne directe Brest Nantes rapide, et d'autres liaisons Brest Nantes plus lentes entre les différentes gares desservies en centre Bretagne): gain de temps et moins de territoires oubliés. D'autre part, la liaison avec l'aéroport de Nantes via une ligne ferroviaire serait également plus pratique, certaines personnes ne souhaitent pas prendre le train pour aller à l'aéroport car cela fait perdre trop de temps. A Strasbourg par exemple, l'aéroport est connecté à moins de 10 minutes en train. Tous les personnes souhaitant se rendre à l'aéroport de Nantes, sur l'ensemble de la Bretagne (et au delà), aurait moins la tendance à prendre la voiture. Je rejoins également d'autres propositions concernant la ligne Brest Quimper où les trains ne sont pas assez réguliers.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
06/02/2022 14:53		Avis	Saint-Nazaire	Caractéristiques du projet (148)	• Réaménagement des stations entre Savenay et Redon: de nouveaux quais pour permettre une accessibilité PMR à Pontchâteau, Dréfféac, St-Gildas-des-Bois et Sévéric ainsi que des passerelles ou des souterrains pour les 3 dernières stations afin d'éviter les traversées de voies. • Passage de la section Savenay - Redon en signalisation de type BAL pour plus de fluidité, régularité et permettre un renforcement de la desserte de cet axe.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
06/02/2022 15:50		Avis	Auray	Caractéristiques du projet (148)	- Modernisation de la ligne Auray-Pontivy pour service passager régulier - Modernisation de la ligne "Tirbouchon" Auray-Quiberon pour améliorer la durée du trajets, avoir plus des trains et agrandir la saison d'opération - Nouvelle Ligne Rennes-Pontivy-Brest (pas forcément LGV) - Plus des trains non-TGV dans les grands lignes	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
06/02/2022 16:28	PARTICULIERS	Avis	Plestin les Grèves	Caractéristiques du projet (148)	Pourquoi pas d'axe Nord/ Sud à l'ouest de la Bretagne. Rennes ne peut il être évité ?	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
06/02/2022 16:49		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	Bien que j'applaudisse le projet, je trouve que les améliorations annoncées ne vont pas assez loin. 1h15 pour aller de Nantes à Rennes est encore trop long. En voiture, on met moins d'1h30. Donc je ne vois pas où est l'intérêt pour l'utilisateur. Sur une telle distance, on devrait y être en 30min max. De même, le temps de trajet entre Rennes et St Brieuc est trop long. 1.45min minimum, alors qu'en voiture c'est à peine + d'1h...	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
06/02/2022 17:58		Avis	Brech	Caractéristiques du projet (148)	A l'heure de parcourir, comment envisager sereinement d'aller à Brest ou St Brieuc en habitant le sud Morbihan ? A quand des trains allant jusque Brest et non Quimper ? Une liaison Auray St Brieuc ?	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
06/02/2022 18:47		Avis	Plougonven	Caractéristiques du projet (148)	Un renforcement d'une liaison TER omnibus entre Brest Morlaix Plouaret avec correspondance pour Lannion et le prolongement de la liaison de la liaison jusqu'à RENNES	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
06/02/2022 18:58		Avis	Paris	Mobilités et déplacements (150)	Le centre Bretagne est une région avec de nombreux atouts. J'aimerais bien m'y installer, mais l'absence totale de réseaux de transport, notamment ferré, empêche ce projet de se réaliser.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

06/02/2022 19:50		Avis	La Motte (22)	Caractéristiques du projet (148); Environnement et cadre de vie (149)	La future LNOBPL doit aussi ne pas oublier le Centre-Bretagne. Le grand risque de ces politiques qui restent centralistes et qu'elles ne profiteront vraisemblablement qu'aux grands centres urbains ou stations balnéaires déjà développés et dont la marge de croissance se doit d'être limitée pour des raisons autant écologiques (protection du littoral) qu'économiques (limiter le prix de l'immobilier et le coût de la vie). C'est aussi permettre au Centre-Bretagne d'attirer une population plus jeune dans un cadre rural relativement attractif, qui va le devenir d'autant plus avec la baisse de l'agro-alimentaire à échelle industrielle, baisse qui va aussi devenir une problématique majeure dans le même temps (augmentation du chômage, baisse du tissu économique local). Les infrastructures se doivent de répondre activement à ce problème A MINIMA via le développement de la ligne ferroviaire complémentaire St Briec - Vannes/Lorient sur les bases de la ligne encore en place mais complètement délaissée. La Bretagne peut ainsi être un précurseur, en anticipant les problématiques auxquelles elle sera confrontée, elle montrera ainsi quelles sont les solutions que l'on peut imaginer et créer. Il s'agit aussi de ne pas refaire les erreurs du passé (abandon des mines du Nord-Est de la France), de diversifier l'économie bretonne, de favoriser un large maillage du territoire et éviter des inégalités dont les bretons seraient les premières victimes.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
06/02/2022 21:24		Avis	La Trinité sur mer	Caractéristiques du projet (148)	Des liaisons nord sud !!! Ou sud nord si vous préférez ! Quimper Brest, Saint-Briec Vannes ou Lorient... c'est important. Le reste fonctionne déjà très bien !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
06/02/2022 21:45		Avis	Saint Vincent sur ouest	Caractéristiques du projet (148)	Plus de trains vers Redon Nantes l'après midi et inversement Des tgv moins cher vers Paris Moins ce sera cher sur les petites et grandes distances, plus je prendrais le train Des arrêts à Redon !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
07/02/2022 01:19		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	Une ligne directe reliant Nantes à Vannes, Quimper, voire Brest... Sans changement à Redon !	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
07/02/2022 09:37	PRIVE	Avis	Douarnenez	Caractéristiques du projet (148)	Des trains plus directs entre Rennes et Quimper : Lorient, Quimper et basta ? et un train touristique entre quimper et Douarnenez ???	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
07/02/2022 09:46		Avis	Guichen	Caractéristiques du projet (148)	Une meilleure liaison Nantes / Rennes est nécessaire. Ainsi que Rennes / Saint-Nazaire...	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
07/02/2022 11:19		Avis	Tréméoc	Caractéristiques du projet (148)	Pour moi l'important est la réduction de temps des liaisons les plus longues, en particulier de Quimper-Paris. Ce qui semble nécessiter un axe direct Vannes-Rennes, sans passer par Redon, avec une voie aux normes TGV rapide.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
07/02/2022 12:21		Avis	Carnac	Mobilités et déplacements (150)	à quand un lille auray direct? comme avant..... et des auray paris?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
07/02/2022 12:40		Avis	Plourin-lès-Morlaix	Caractéristiques du projet (148)	Le réseau devrait s'améliorer sur deux points : - Une ligne Brest Nantes sans correspondance - La possibilité de relier les côtes Nord et Sud en train dans un temps raisonnable	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
07/02/2022 13:13		Avis	Trémaouézan	Mobilités et déplacements (150)	J'essaye de prendre le ter en gare de Landerneau J'essaye car nous n'avons pas la chance d'avoir des ter qui fonctionnent ils sont souvent annulé, reporté ... avec toujours autant d'excuses bidons, panne locomotive, panne aiguillage, panne passe à niveau, trop de feuilles etc à chaque réclamation on nous dit qu'il faut contacter la région Bretagne, et la région Bretagne nous dit de contacter breizgo qui évidemment nous dit de contacter la région Bretagne vous n'êtes pas nés d'avoir des réclamations. chacun rejette la faute sur l'autre	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
07/02/2022 13:45		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148); Reports modaux et écologie (151)	Pouvez faire Rennes -Nantes dans un temps plus rapide que la voiture ... il est plus pratique (mais moins écologique) de prendre la voiture que le train ce qui ne me semble pas en adéquation avec notre temps !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
07/02/2022 16:19		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	Au vu de l'image présentant la concertation, tout trajet BREST-NANTES (comme la majeure partie des trajets sur la côte Ouest) ne va pas être modifié, et reste toujours aussi peu attractif. Quelques TER par semaine, trajets lents, souvent bondés, et très cher !! (Seu même avec une carte jeune, c'est moitié moins cher en Covoiturage, tout en gagnant 1h). L'autre solution est bien entendu de passer par Rennes, mais qui est tout aussi peu attractif (changement de train, tarifs, durée qui explose régulièrement à 4H). Mêmes problèmes pour réaliser des Nantes-BORDEAUX, où le temps de trajet est quasiment identique pour un NANTES PARIS => PARIS BORDEAUX, par rapport à un NANTES=> BORDEAUX (disponibilité, temps, lenteur, prix) Vraiment dommage pour une ville de la taille de Nantes, où le train n'est, en réalité, pour les grandes lignes, vraiment intéressant que pour la LGV allant jusqu'à Paris (voire, à la limite, Rennes, et encore les Covoiturages à 6eu font concurrence).	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
07/02/2022 16:27		Avis	Auray	Caractéristiques du projet (148)	Plus de facilité pour aller entre Brest et Nantes.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
07/02/2022 16:31		Aucun	29		Voyager plus rapidement de brest à rennes	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Aucun
07/02/2022 16:54		Avis	Auray	Caractéristiques du projet (148)	Le déplacement en train apparaît une nécessité sur toute la Bretagne et les Pays de Loire. Je verrai comme priorité, suite au renforcement de la liaison Paris-Rennes, et Paris-Brest, de développer la liaison atlantique, de Quimper à Nantes, avec une densification des trajets, actuellement insuffisants. En effet, pour se rendre à Nantes, pour poursuivre ensuite vers Bordeaux ou autre destination, le temps de trajet est long, avec des changements fréquents à Redon. La solution de passer par Paris est très onéreuse, et il me semble cohérent de développer l'axe le plus proche géographiquement.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
07/02/2022 17:39		Avis	Clichy	Caractéristiques du projet (148)	- Liaison plus rapide entre Rennes et Brest depuis Paris - Une liaison identique à celle de Rennes vers Nantes serait optimale. Puis un accès rapide de Nantes vers Bordeaux : 2 gros pôles économiques. En résumé, développer et fluidifier les accès des villes grandes et moyennes du grand Ouest qui économiquement aujourd'hui se développe depuis l'instauration massive du télétravail et du déplacement des travailleurs.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
07/02/2022 17:57		Avis	Lorient	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Pouvoir faire le trajet entre Rennes (où j'étudie et travaille) et Lorient (où je vis) en TER à un autre moment qu'entre 17h et 17h30. Si mes cours se terminent à 20h, avoir la possibilité de rentrer à Lorient malgré tout!	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
07/02/2022 18:41		Avis	Saint-Nazaire	Caractéristiques du projet (148)	Avoir enfin une ligne Saint-Nazaire Rennes sans devoir changer plusieurs fois de train à Savenay Redon ou Nantes et devoir attendre plusieurs dizaines de minutes à chaque changement.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
07/02/2022 19:24		Questions	Gourhel	Mobilités et déplacements (150)	A quand une gare à Ploermel ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Questions
07/02/2022 19:27		Avis	Plérin	Caractéristiques du projet (148)	Le projet n indique pas les possibilités de desserte hors axe Brest St Briec Rennes il n y aucune transversalité proposée axe nord sud et l axe quimper rennes est d un autre millénaire en terme de vitesse le sud est mal desservi sur un axe brest quimper Nantes voilà les possibilités d investissement à terme sur le rail et le transport de marchandises snf reste définitivement en dehors de ces perspectives quand on compare au transport multimodal proposé par la Suisse par exemple avec le tunnel du Gothard un voyageur et un mar handise. Aucune ambition d investissement déficitaire de croissance connaissez vous cette approche macro économique il y a des puits de solutions autour de l investissement public planifié et d intérêt général et d intérêt écologique qu attend on	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

07/02/2022 20:14		Avis	Ploumoguer	Mobilités et déplacements (150)	Paris Marseille 775 km, 3heures Paris Brest, 590 km, 3heures 26... 180 km de moins mais une demi heure de plus.... Au minimum !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
07/02/2022 21:03		Avis	Hemonstoir	Caractéristiques du projet (148)	Une liaison nord sud saint brieuc vannes passant par le centre Bretagne serait un plus car la Bretagne centre ce développe aussi et le train n'est pas fait que pour les touristes.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
07/02/2022 23:54		Avis	Lorient	Caractéristiques du projet (148)	Rennes Brest c'est bien. Nantes Quimper, la fréquence est insuffisante et la ligne peu performante. mais surtout : améliorer Quimper-brest et remettre en service St Brieuc-Auray	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
08/02/2022 06:55		Avis	Saint pol de leon	Caractéristiques du projet (148)	Pour la réouverture de la ligne Roscoff Morlaix !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
08/02/2022 07:40		Avis	Morlaix	Mobilités et déplacements (150)	Avoir des liaisons TGV Brest Nantes voir Brest Bordeaux -Toulouse - Brest Lyon -Marseille durant les périodes de vacances scolaires.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
08/02/2022 08:37		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	J'aimerais plus de trains directs, sans arrêts, plus fréquents entre Nantes et Rennes. Je vais souvent de Nantes ou St Nazaire en Bretagne et c'est long et compliqué	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
08/02/2022 08:48		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	C'est du bon sens que de enfin permettre une liaison efficace entre Nantes et Rennes qui ne sont qu'à 1h de route en voiture et dont pourtant l'accès en TER est bien plus compliqué	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
08/02/2022 08:49		Avis	Dirinon	Environnement et cadre de vie (149)	La Bretagne est suffisamment exentée pour que tout accès soit facilité et fiable. C'est capital pour l'économie de la région qui ne manque pas de têtes pensantes et créatives tout en souhaitant rester dans une région authentique.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
08/02/2022 08:54		Avis	Morlaix	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	En tant qu'utilisatrice régulière du train et habitant dans le Finistère nord je souhaiterais vivement pouvoir rejoindre plus facilement la ville de Nantes, villes qui permet plus de liaisons aériennes. Et de façon plus générale, augmenter les espaces de parking à la journée !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
08/02/2022 09:43		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	Je sollicite l'existence d'une ligne de train rapide entre Nantes et Rennes afin d'avoir une alternative crédible au transport routier. Mais il est vrai que la question du tarif est aussi importante...	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
08/02/2022 09:56		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	On sait qu'il faut développer l'offre dans le contexte climatique actuel et pour cela il faut d'abord commencer par se baser sur l'existant et ramener au maximum : - Cadencement des trains à l'heure ou à la demi heure selon l'importance des lignes : la première chose à faire dès que c'est possible avant la création de nouvelles lignes - Diamétralisation de certaines lignes autour de Rennes pour tendre progressivement vers un RER rennais Pour ensuite aller vers un développement logique et le plus écolo et inclusif possible : - réouverture de lignes actuellement fermées pour étoffer le réseau sans emprise majeure sur le sol (Roscoff-Morlaix / Auray-Saint Brieux / COncarneau) - un service plus accessible aux handicapés (rénovation des gares et haltes ferroviaires, trains accessibles) aux vélos (parking et places vélo dans les trains) et aux personnes éloignées du numérique (solutions humaines pour les billets => voir des partenariats avec la poste ou d'autres commerces) - l'innovation : trains à batteries pour les petites lignes non électrifiées / trains de nuit - Réal investissement dans le réseau - pas de rénovations a minima comme cela a été le cas pour Quimper-Brest	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
08/02/2022 10:14		Avis	Landerneau	Caractéristiques du projet (148)	Avis très critique sur la nouvelle ligne projetée entre Morlaix et Brest. - en l'absence d'indication précises sur le tracé : quel impact sur l'environnement dans un secteur déjà largement occupé par des activités diverses et laissant peu de place à l'espace naturel. - quel coût pour ce projet ? les sommes investies ne seraient-elles pas plus utiles pour l'effacement des passages à niveau sur la ligne actuelle. Ceux-ci ayant déjà été la source d'accidents dont certains mortels ? - est-il si important de vouloir gagner 1/4 d'heure sur le trajet Brest Paris. Ne vaudrait-il pas mieux agir pour améliorer la liaison Brest-Nantes et augmenter la fréquence des TER ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
08/02/2022 10:24		Avis	AURAY	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	La liaison Nord Sud Bretagne entre St Brieuc et Auray est fondamentale, nécessaire et attendue afin de diminuer fortement les trajets carbonés de cet axe et faciliter la circulation des biens et des personnes. Au vu du succès réel et constaté en 2021 du train touristique Napoléon Express entre Pontivy et Camors la demande est là et cela doit être pris en considération. L'urgence climatique et l'augmentation du prix de l'essence (1.80 euros en février 2022) doivent être des raisons suffisantes pour mettre en place des moyens alternatifs à la voiture individuelle et ainsi soulager le budget transport quotidien professionnel. Le train fait parti des solutions alternatives! Il est plus que temps d'agir dans le sens de l'urgence sociale et climatique qui nous attend.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
08/02/2022 10:28		Avis	Inzinzac-Lochrist	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Pour une boucle bretonne TER omnibus et continue: Il serait très pratique, confortable et attrayant d'assurer des liaisons Rennes - Rennes de tour continu et omnibus de Bretagne sans changements passant par Rennes, Redon, Vannes, Lorient, Quimper, Brest, Guingamp, Saint-Brieuc et Rennes dans les deux sens avec des arrêts dans toutes les petites gares intermédiaires (comme Lanvaudan, Quimperlé et Hennebont par exemple). Ce n'est pas le temps de trajet en train qui est primordial mais plutôt la praticité et la simplicité en évitant les changements de train. Une fois installés dans le TER, on n'y perd pas son temps si les rames sont équipées et confortables pour pouvoir y travailler, lire ou se reposer.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
08/02/2022 10:42		Avis	Plerneuf	Caractéristiques du projet (148)	Une partie des scénarios sont obsolètes puisque l'AGO est abandonné Aucun intérêt de dépenser des milliards pour gagner quelques minutes Par contre il est nécessaire de redonner vie à la ligne St Brieuc / Auray en la remodelant pour seulement quelques dizaines de millions De même pour Brest/ Quimper il faudrait créer 2 ou 3 créneaux de croisement pour améliorer sensiblement le cadencement	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
08/02/2022 13:23		Avis	Saint-Guyomard	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Il faudrait des lignes en Centre-Bretagne !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
08/02/2022 13:32		Avis	Orvault	Caractéristiques du projet (148)	Relier Nantes et Rennes de manière plus optimisée est primordial et urgent	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
08/02/2022 13:42	IN SITE	Questions	Nantes	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Pourquoi la liaison nantes vers vannes brest est elle si difficile ?	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Questions
08/02/2022 14:24		Questions	Le Bono	Caractéristiques du projet (148)	Beaucoup de communication actuellement sur le réseau mais toujours rien entre Quimper et Brest ? Où en sont les transports en train du nord au sud de la région ? Brest est une ville universitaire vers laquelle les étudiants ont du mal à se rendre sans voiture ...dommageable, non ?	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Questions
08/02/2022 14:24		Avis	landunvez	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Pour l'attractivité du fer, des trains moins grands(donc moins vide-moins de tgv,+ de ter), plus réguliers, moins d'arrêts (Rennes/St Brieuc/Morlaix/Brest) afin d'être plus rapide qu'en voiture....et surtout revoir la tarification en fonction de la fréquentation pour gagner en attractivité. Puis réouvrir des lignes supplémentaires et annexes(Brest/Quimper, Auray/Quiberon ou via la base de Redon?). Bref, la Bretagne mérite mérite er retrouver ses lignes de chemins de fer comme ses canaux dits d'un autre temps mais redevenu visionnaire après avoir été supprimés....	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
08/02/2022 15:27		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Je me rends régulièrement à Rennes pour des besoins professionnels et souhaiterais des trains plus fréquents et plus rapides. Je rends également régulièrement dans le Finistère, cette fois pour des raisons familiales, surtout le week-end, et aimerais des trains là aussi plus fréquents et plus rapides, si possible avec une formule famille.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
08/02/2022 15:43		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	Pourquoi attendre 2035? Jusque là on doit prendre notre voiture parce que le trajet Nantes Rennes va plus vite qu'en train.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

08/02/2022 17:08		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Je pense qu'il faut hiérarchiser les 4 grands objectifs de ce projet. L'objectif principal doit être celui de renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation du territoire par un maillage de dessertes rapides et performantes. Il faut que ce projet soit pensé pour les mobilités du quotidien. L'objectif de relier Quimper et Brest à Paris en moins de 3 heures est pour moi beaucoup moins prioritaire qu'améliorer la liaison ferrée entre Quimper et Brest. Il faut mieux relier les villes de Bretagne entre elles en priorité, y compris les petites gares.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
08/02/2022 17:52		Avis	Trébeurden	Caractéristiques du projet (148)	Le projet présenté semble être fait pour privilégier les liaisons Paris-Brest ou Paris-Quimper et met en évidence le manque criant de liaisons internes à la Bretagne. Il faudrait rendre plus rapide les liaisons Rennes-Nantes et Brest-Quimper et recréer des liaisons nord-sud telles que Roscoff ou Lannion ou St-Brieuc vers Lorient ou Vannes en desservant les petites villes du centre Bretagne. Il faudrait d'autre part améliorer les correspondances TGV-TER : actuellement quelques minutes de retard d'un TGV suffisent pour rater la correspondance TER prévue. Enfin il faudrait envisager des liaisons vers la Normandie et vers Bordeaux, Toulouse, Lyon, Marseille pourquoi pas par des trains de nuit au départ de Brest et Quimper.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
08/02/2022 20:55		Avis	Lieuron	Caractéristiques du projet (148); Environnement et cadre de vie (149)	Aucun intérêt tout ça pour gagner un quart d'heure encore un projet qui va artificialiser des milliers d'hectares	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
08/02/2022 21:07		Avis	Lorient	Mobilités et déplacements (150); Reports modaux et écologie (151)	Mon besoin concerne des liaisons Brest / Lorient simples, rapides et économique. Aujourd'hui il faut la plupart du temps changer de TER/TGV et l'offre n'est pas suffisante. Je fais ces trajets tous les weekends au minimum et je souhaiterais passer par les transports en commun pour des raisons écologique/économiques/de confort mais c'est aujourd'hui trop contraignant. Je suis loin d'être la seule dans ce cas et ai de fortes attentes. J'espère que l'offre sera adaptée.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
08/02/2022 22:26		Avis	Saint agathon	Caractéristiques du projet (148); Reports modaux et écologie (151)	Plus de TER le we Guingamp Brest et Guingamp Rennes pour laisser la voiture au garage pour du culturel ou du tourisme	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
08/02/2022 22:47		Avis	La Roche-Maurice	Caractéristiques du projet (148)	Bravo pour ce projet et ces ambitions. Il ne faudra en effet pas négliger les déplacements du quotidien au profit d'un gain de vitesse jusqu'à Paris. La desserte des petites gares et le maillage territorial doivent représenter la priorité au titre de la préservation de la cohésion territoriale.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
09/02/2022 04:30		Avis	Quimper	Mobilités et déplacements (150)	À quand le train de nuit Quimper-Paris et Paris-Quimper ?	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
09/02/2022 07:33		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Je souhaiterais des trains TER - au même prix qu'en Bretagne pour aller à Nantes (soit 15 € max) - pour aller à Nantes sans changement Ce n'est pas pour moi mais pour mon beau-fils de 12 ans qui souhaiterait voir son père plus souvent !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
09/02/2022 07:45		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Une ligne de train plus rapide entre Paris et Brest. Nous permettrai d'accueillir dans le Finistère plus d'acteurs économiques sur le territoire et avantagerai la création d'emploi.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
09/02/2022 09:42		Avis	Hôpital camfrout	Caractéristiques du projet (148); Reports modaux et écologie (151)	Bonjour, J'habite Brest, et ma famille se trouve à Nantes. J'aimerais de temps en temps prendre le train pour éviter la voiture, mais cela n'est pas possible car la Bretagne sud est très mal desservie.. Je mettrai beaucoup plus de temps en train qu'en voiture.. Il est grand d'améliorer cette portion de train !!	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
09/02/2022 14:55		Avis	Monterblanc	Environnement et cadre de vie (149)	Bonjour On serait ravi d'inclure Nantes en Bretagne via la voie ferrée.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
09/02/2022 17:35		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148); Environnement et cadre de vie (149)	Bonjour Je suis étonné de l'importance mentionnée de l'objectif d'une desserte Paris-Brest et Paris-Quimper en 3 h Il me semble bien plus important d'améliorer fortement la rapidité des dessertes internes à la Bretagne et avec Nantes Ce qui, par suite logique bénéficiera aussi aux dessertes vers Paris ! Mais le potentiel de clientèle, est plus important en interne à la région (où la part modale du train est très faible par rapport à la voiture) que vers Paris Conséquences pour l'infrastructure : les tronçons de lignes nouvelles à V320 ou même V250 sont inutiles ; l'amélioration des lignes existantes à V220 est largement suffisante ! mais bien sûr, les tronçons traités doivent être assez longs avec des rectifications de courbes et modernisation de la signalisation pour optimiser la circulation de trains à vitesses différentes La capacité du nœud ferroviaire rennais doit être fortement augmentée ; cela est ultra prioritaire, en particulier vis-à-vis de la création de lignes nouvelles L'amélioration des lignes existantes est moins coûteuse, plus rapide à mettre en œuvre, ne nécessite pas d'expropriation (ou à la marge pour des rectifications de courbes par exemple) et préserve l'agriculture et l'environnement en ne créant pas une nouvelle coupure dans le paysage Cordialement	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
09/02/2022 17:38		Avis	Bénodet	Information et concertation (152)	La proposition de lignes nouvelles ferroviaires défendues par CLCV (Consommation Logement et Cadre Vie) dans son communiqué de presse du 5 janvier 2022 semble répondre aux demandes exposées sur ce site. Reste que 2035, c'est l'Arlésienne !!	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
09/02/2022 18:07		Avis	Benodet	Caractéristiques du projet (148)	Ne peut-on pas accélérer le calendrier ? 1) amélioration sensible voire réhabilitation des lignes transversales avant 2030 pour une satisfaction immédiate au quotidien ? 2) création de tronçons de LGV à partir de 2030 ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
09/02/2022 18:42		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, Je prends régulièrement le train entre Nantes et Rennes pour des raisons professionnelles. Étant amené à travailler le soir sur Rennes, je trouve dommage que le dernier train de retour vers Nantes soit si tôt (19h37). Il serait bon que le train intercités redevienne une solution de transport collectif en soirée également, et plus généralement que l'offre soit étendue, y compris en journée, pour accompagner les évolutions des formes de travail. Bien cordialement	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
09/02/2022 22:19		Avis	THOUARE SUR LOIRE	Caractéristiques du projet (148); Environnement et cadre de vie (149)	Bonjour J'aimerais faire remonter le fait que le besoin le plus urgent est de développer les TER pour désengorger les villes sujettes aux embouteillages comme Rennes ou Nantes et permettre aux personnes en périphérie de prendre le train pour aller au travail. D'autant plus que les prix de l'immobilier forcent les gens à s'éloigner des métropoles pour trouver un logement. Les emplois étant en ville, on se retrouve à devoir prendre la voiture pour aller au travail. Ce n'est pas un choix, c'est une contrainte. Il faut développer le train de proximité.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
09/02/2022 22:35		Avis	Lorient	Mobilités et déplacements (150)	- La gare de Lorient est organisée autour d'une passerelle, où montent de façon symétrique un escalator et un escalier depuis les quais : les trains ne peuvent-ils pas se garer de façon symétrique par rapport à cette passerelle de sorte que le flux de passagers sortant se répartisse sur les 2 ouvrages? Au lieu de ça, les trains s'arrêtent plutôt nettement du côté de l'escalier fixe où s'accroissent donc l'intégralité du flux sortant et du flux entrant... déjà en terme de logistique c'est très moyen, mais en plus en terme de densité humaine en période d'épidémie, on ne fait pas mieux. - Que les trains s'arrêtent toujours au même endroit : parfois on se retrouve à courir après le train parce qu'il s'arrête à l'autre bout de la gare. - Peindre sur la gare l'emplacement des portes (une couleur pour les TER, une pour les TGV), avec des lignes séparant les files d'attente pour l'entrée dans le wagon du flux sortant par la porte, avec des flèches indiquant aux arrivants de quel côté se situe leur sortie (trop souvent les futurs entrants forment un arc de cercle devant les portes d'où sortent les voyageurs qui doivent se frayer un chemin, ou qui s'arrête devant la porte pour découvrir de quel côté est la sortie du quai) - S'arranger avec les bus pour que les horaires d'arrivée des trains et de départ des bus vers les principaux établissements (scolaires et administrations) coïncident (sans qu'il y ait besoin de se précipiter, mais sans attente excessive non plus), et permettent de rejoindre ses établissements un peu avant des heures classiques d'ouverture - Que les horaires pendant les vacances scolaires permettent aux travailleurs de ne pas avoir à choisir de partir aux aurores pour pouvoir respecter les horaires d'ouverture de leurs bureaux ou d'arriver en retard.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
09/02/2022 22:43		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	Je voudrais des trains réguliers toutes les heures de 6h à 23h entre Rennes et Nantes en 45 minutes environ et de manière inconditionnelle. Avec ses tarifs réduits pour un aller / retour dans la journée à 20 € tt compris max. Pour pouvoir facilement faire un rdv, y travailler, voir un spectacle le soir (donc absolument avoir un dernier train à 23h ou même 23h30), voir ses amis. C'est essentiel ! Le fait même que cette offre n'existe pas émeche des milliers de projets de se développer !!! Vous ne vous rendez pas compte du manque. Alors que si vous mettiez en place ces trains sans jamais les remettre en cause, réguliers, pas cher, rapide avec une grande amplitude horaire la cohabitation entre ces deux grandes villes serait parfaite.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
09/02/2022 22:45		Avis	Malville	Caractéristiques du projet (148)	Plutôt qu'un tram sans arrêt entre Nantes et Rennes il faudrait songer à desservir quelques gares intermédiaires (Savenay-Wiessac) qui permettraient d'attirer des personnes qui sont route par la rupture de charge et les correspondances à Redon. Remettre en place la desserte TGV de Savenay pour créer un équilibre entre l'est (Ancenis) et l'ouest de la métropole nantaise, en supprimant les dessertes entre Saint-Nazaire et le Croisic pour rester sur un temps correct. Impossible de rejoindre les villes entre Nantes et Saint-Nazaire après 21h37 le vendredi soir alors que des TGV arrivent jusqu'à 22H50. Accélérer la création de la virgule de Savenay, ou remettre en service la ligne de Montoir à Sablé jusqu'à Pontchâteau afin de planifier une desserte entre le bassin nazairien et la Bretagne. Créer une 2e gare à Saint-Nicolas de Redon près de Redon, afin de desservir l'agglomération sans avoir à effectuer de rebroussements en gare de Redon. Imposer un cadencement aux deux régions avec une desserte à la demi heure minimum en pointe et un train par heure minimum en heure creuse dans toutes les gares. Maintenir la ligne entre Brest et Lorient, à Fort-Briev, la ligne Modau, Roscoff et la ligne Dinard-Fort-Vieux, de direction vers les territoires qui le justifient.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

09/02/2022 23:18		Avis	Plougastel-Daoulas	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour Je souhaiterais que les liaisons entre Brest et Paris soient plus rapides avec un seul arrêt à Rennes sans arrêt à Morlaix Guingamp, Lannion merci	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
10/02/2022 01:02		Avis	Redon	Caractéristiques du projet (148)	Oui c'est logique de faire ça avec des trains écologiques comme au gaz ou hybride, fin avec des trains innovants pas des vieux trains électriques d'une ancienne génération technologique	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
10/02/2022 08:04		Avis	Pénestin	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour L'important sont les liaisons locales et non les régionales (aucun intérêt pour les locaux de diminuer le temps entre Paris et Brest) par contre améliorer par exemple la liaison Quimper Brest ou rouvrir des petites gares et ouvrir des lignes (une gare à Guerand!!) paraît plus utile...	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
10/02/2022 10:03		Avis	Auray	Caractéristiques du projet (148); Reports modaux et écologie (151)	Je ne sais pas si c'est ici l'endroit approprié pour exprimer cela mais je tente : Je pense qu'il serait bénéfique d'améliorer nettement les liaisons Vannes Nantes. Les trains existent mais pas suffisamment. Parfois il faut attendre longtemps à Redon et avec des enfants, c'est un vrai bonheur. C'est un changement presque systématique de train qui fait qu'on décide plus facilement de prendre sa voiture pour faire les km séparant ces deux villes. On y gagne son temps. L'accès à l'aéroport de Nantes en serait facilité. Personnellement, j'apprécierais de pouvoir aller prendre l'avion sans prendre ma voiture mais partir d'Auray 4 ou 5h avant alors que l'aéroport est à 1h30 de la maison, le choix est rapide même s'il n'est pas écologique. De Nantes, ce serait nettement plus simple d'aller à Bordeaux ou Angers, Tours, Orléans. <u>Bref, à quand de vraies correspondances ??</u>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
10/02/2022 10:52		Avis	Lannion	Caractéristiques du projet (148)	Il faudrait mieux développer les axes Nord-sud. Le monde ne se limite pas à venir de Paris vers les Côtes le plus vite possible	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
10/02/2022 12:02		Avis	SENECHAS 30450	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour la SNCF, Le télétravail ce n'est pas que des Parisiens qui quittent Paris pour la Bretagne! C'est une multitude de zones plus seulement périurbaines autour des grandes agglomérations! Alors merci de faire attention aussi aux autres, très petites lignes, qui pour nous, les habitants de la ruralité travaillant dans de grandes agglomérations, le train est un vrai service public (aujourd'hui, c'est ce qui me permet de pouvoir continuer à travailler tout en suivant mon conjoint, muté dans une zone hyper rurale mais dotée d'une gare SNCF). Mais les difficultés à circuler de façon fiable sur les réseaux SNCF et la façon dont vous, SNCF, ne pouvez pas assurer la prise en charge des clients face aux imprévus qui arrivent (souvent), ne contribuent pas vraiment à notre bien-être : le train n'est pas un service commercial pour certains! <u>C'est contre mes convictions, mais souvent de plus en plus souvent, je n'ose prendre ma voiture pour mon trajet domicile-travail face au peu de considération dont vous faites preuve à l'égard de vos clients réguliers.</u>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
10/02/2022 12:37		Avis	Tressignaux	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Gagner un quart d'heure pour aller à Paris, quelle importance ? Que ce soit votre priorité est simplement méprisant pour la plupart des gens : Paris n'est pas le centre du monde, et nous n'y vivons pas. Ce dont nous avons besoin, et urgemment, c'est d'améliorer le maillage du territoire, notamment pour traverser la Bretagne du nord au sud. Faire Guingamp-Quimper ou Guingamp-Guérande, aujourd'hui, c'est forcément en voiture, à moins d'y passer une demi-journée au bus mot...	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
10/02/2022 13:58		Avis	NANTES	Caractéristiques du projet (148)	Une liaison NANTES-RENNES sans changement et rapide.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
10/02/2022 15:15		Avis	Larmor-Plage	Caractéristiques du projet (148)	A quand le Brest Quimper??? Il faut qu'il y ait un axe nord /sud breton.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
10/02/2022 18:32		Questions	Quimper	Caractéristiques du projet (148)	Pourquoi le conseil départemental de Loire-Atlantique n'est pas partenaire ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Questions
10/02/2022 21:26		Avis	Pantin	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, un projet de développement et de modernisation du réseau ferroviaire est plutôt pertinent pour améliorer l'efficacité des transports collectifs. Toutefois ce projet interroge, les lignes ferroviaires avaient déjà été modernisées à l'occasion de la LGV BPL, déjà pour une partie des objectifs affichés : limiter les temps de trajet vers Paris. Pouvez-vous présenter les montants déjà investis en 2017, les objectifs de gain de temps affichés à l'époque et les gains réels suite aux investissements ? Du coup, pourquoi vouloir à nouveau investir sur ces lignes ou les 'doubler' par des éléments de ligne nouvelle ? Une meilleure programmation des projets permettrait-elle d'éviter des projets, des travaux tous les 15 ans sur ces lignes. Massifier les travaux et définir les objectifs permet de faire des économies. <u>Cordialement</u>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
10/02/2022 21:41		Avis	Paris	Caractéristiques du projet (148)	Il faut créer des liaisons entre le nord et le sud de la Bretagne, entre Pays de Loire et la Bretagne nord.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
10/02/2022 22:37		Avis	44100	Caractéristiques du projet (148)	Des liaisons Nantes- Brest directes et régulières	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
10/02/2022 22:48		Avis	Servon-sur-Vilaine	Caractéristiques du projet (148); Environnement et cadre de vie (149)	A l'horizon 2050, les enjeux environnementaux (climat, biodiversité) vont se faire sentir de plus en plus durement. Que faire aujourd'hui dans cette perspective et pour éviter de regretter à l'avenir les choix qui auront été faits ? Quel sens cela aura-t-il de pouvoir rejoindre Paris en un temps record quand il nous faudra relocaliser nos activités au maximum et utiliser pour l'agriculture les bonnes terres que par chance nous aurons préservées en les sauvant de l'artificialisation à tout crin ? Un sens probablement amer. Dès aujourd'hui, il nous faut impérieusement éviter la création de nouvelles infrastructures qui continuent à dévaster nos terres et prioritairement, démultiplier les possibilités de déplacements locaux en train en s'appuyant sur les voies existantes, voire en réhabilitant des voies anciennes.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
10/02/2022 23:55		Avis	Carquefou	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, Je suis étonné qu'aucune solution entre Nantes et Rennes évitant Redon (+ que le petit écart envisagé qui n'apporte qu'un gain de temps minime) voire le goulot de Savenay n'ait été envisagé. Car le problème n'est pas que Redon-Rennes. Je dirai même que ce problème découle de la liaison entre Nantes et Rennes via Redon sans alternative alors qu'y circulent aussi des TERs et TGVs à destination ou en provenance de Quimper. Repasser par Châteaubriant (En repensant toutes les liaisons y compris par suppression du tram-train s'il le faut ou changement de terminus du tram-train à Haluchère + tunnel pour sortir de l'agglomération par la rive ouest de l'Erdre, ou en passant par le début de la ligne Nantes Angers jusqu'à Thouaré puis une ligne nouvelle) tout comme créer une nouvelle ligne un peu + directe à partir de Savenay jusque Rennes aurait pu être envisagé (Doubler les voies + ERTMS ne sert qu'à la fréquence, trop peu à l'amélioration du temps de parcours). Le temps de trajet entre Rennes et Nantes n'est pas à la hauteur de ces 2 capitales régionales, quand dans le même temps on est capable de dévier la LGV Bpdl pour la virgule de Sablé et contourner Laval tout en maintenant Rennes à moins de 45 min de Le Mans. Ne pas mettre Nantes à moins d'1h de Rennes ne permet pas de lutter avec la route pour ceux habitant loin des centres de ces 2 métropoles. En l'état ce projet ne me fera pas prendre le train entre Nantes et Rennes. Un manque d'ambition que je regrette. Une autre piste n'a pas été évoquée, une liaison bien + directe entre Vannes et Rennes évitant là aussi Redon, pour améliorer le temps de trajet Rennes-Vannes-Lorient-Quimper. Le projet complet de la section Rennes-Brest me semble bien + ambitieux et, lui, semble amplement suffisant. <u>Cordialement</u>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
11/02/2022 06:24		Avis	Châteaubourg	Caractéristiques du projet (148)	Oui à une liaison Rennes Nantes plus rapide ! Une ligne Rennes Brest qui comporterait des arrêts sur la côte nord de la Bretagne boosterait le tourisme local.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
11/02/2022 07:20		Avis	22210 PLÉMET	Mobilités et déplacements (150)	Une desserte du centre Bretagne (train ou bus) dont les horaires permettraient des allers-retours dans une journée, serait utile pour limiter les déplacements en voiture.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
11/02/2022 09:45		Avis	SAINT-NAZAIRE	Caractéristiques du projet (148)	En ce qui concerne le fret ferroviaire du Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire et afin de soulager les barreaux Savenay-Nantes et Nantes-Angers, un projet intitulé virgule de Savenay existe. Ne peut-il pas être inclus dans votre étude ? Il aurait aussi pour avantage d'éviter les tunnels de la gare de Nantes et d'utiliser l'ancienne ligne de Rennes à La Mans.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis

11/02/2022 11:47	ESG INFRA	Questions	Nort sur Erdre	Caractéristiques du projet (148)	<p>Question n°1 posée en séance lors du WEBINAIRE LNOBPL du 9/02/2022</p> <p>-----</p> <p>Liaison Nantes - Châteaubriant - Rennes</p> <p>En 2014, une étude du Consultant SYSTRA présente le résultat de son "Analyse de la faisabilité et de l'opportunité d'une liaison Rennes-Nantes via Châteaubriant" Cette étude élabore 2 scénarios (A et B) à un coût exorbitant et dissuasif qui propose curieusement un maintien de l'usage d'un tram-train pourtant trop lent et inadapté sur la totalité du tronçon Sud et le font cohabiter sur une même ligne avec des intercités roulant jusqu'à des vitesses de 220 km/h ! Cette étude est incomplète.</p> <p>A notre avis, le Consultant d'ailleurs en situation de "Juge et partie" a "oublié / négligé" un scénario "C" d'optimisation de l'existant, plus raisonnable, réaliste et extrêmement moins couteux !</p> <p>ESG INFRA a transmis les détails de ce scénario C à la SNCF, à la CNDP et aux Régions.</p> <p>La Question n°1 est donc :</p> <p>La SNCF et la CNDP sont-elles disposées à compléter cette Analyse et à présenter ou amender ce scénario « C » en tenant compte des faits nouveaux survenus depuis 2014 ?</p> <p>Best Regards</p> <p>Pièces jointes sur le pdf- - plan général projet LNOBPL</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Questions
11/02/2022 12:18		Avis	Saint maugan	Mobilités et déplacements (150)	<p>bonjour, il serait peut être bien de rajouter des horaires de trains (Rennes-la brohiniere) ainsi que pour les autres ter Bretagne, pour permettre aux gens qui sont en horaires décalé de pouvoir prendre le train.. surtout en fin de soirée (après 19h30).</p> <p>de plus petits trains mais plus souvent..</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
11/02/2022 14:32	PERSONNE PRIVEE	Avis	plestan	Caractéristiques du projet (148)	<p>AMELIORER LES LIGNES EXISTANTES</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
11/02/2022 14:54		Avis	Vertou	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	<p>Bonjour,</p> <p>Les liaisons Nantes - Brest ne sont pas retenus dans le projet alors que cela serait utile pour faciliter les trajets jusqu'au bout sans correspondance à Rennes.</p> <p>Correspondance = du temps, des problèmes en cas de retard sur le 1er train, de la manutention...</p> <p>Nous sommes une famille avec enfant qui préfère le train à la voiture mais cela doit être simple.</p> <p>Merci de votre attention.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
11/02/2022 15:42		Avis	Inzinzac-Lochrist	Caractéristiques du projet (148)	<p>Pouvoir traverser la région du Nord au Sud sans devoir passer par Rennes serait sympa.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
11/02/2022 16:17		Avis	22170	Caractéristiques du projet (148); Environnement et cadre de vie (149)	<p>Depuis la lgv, il n'y a plus aucun tgv direct saint brieuc le mans. C'est très compliqué pour réaliser ce trajet. De même je trouve que l'axd saint brieuc/vannes est sous développé, que ce soit par route ou par voie ferroviaire. Un axe tgv entre les 2 serait très bénéfique à la fois pr pour les habitants mais également en terme de retombées touristiques.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
11/02/2022 16:26		Avis	Nantes	Mobilités et déplacements (150)	<p>En tant que Nantais originaire du Morbihan et ayant beaucoup de connaissances à Rennes, je prends de nombreuses combinaisons de TER entre ces trois destinations, plusieurs fois par mois.</p> <p>J'aimerais beaucoup pouvoir bénéficier d'une carte, d'un abonnement, bref, de quelque chose qui puisse me faire bénéficier de tarifs préférentiels malgré la différence de région administrative entre le 44 et les départements de la Région Bretagne.</p> <p>De plus, ayant tout le temps mon vélo avec moi, je suis évidemment pour des trains davantage équipés de places vélo.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
11/02/2022 17:56		Avis	35170 Bruz	Caractéristiques du projet (148)	<p>Bonjour</p> <p>Il serait judicieux de mettre en valeur la ligne Rennes Nantes par Chateaubriant qui sur le plan financier serait nettement moins élevé que de créer une nouvelle ligne et permettrait ainsi de desservir un territoire dynamique.</p> <p>Il serait aussi très utile de remettre la ligne Pontchateau St Nazaire en service afin d'assurer un trafic fret pour la Bretagne et le Nord de la France et aussi voyageurs entre Rennes Le Croisic</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
11/02/2022 19:42	ANDE-FNAUT	Avis	Saint herblain	Caractéristiques du projet (148)	<p>Pourquoi retenir une autre enquête d'opportunité publique 6 ans après ? Si les citoyens ne veulent pas de votre projet cela ne sert à rien !!!!!!! Est ce que vous comprenez les vénéralbles !!!!!!!</p> <p>Pourquoi ne pas faire avec l'existant par Chateaubriant ? Et enlever la pourriture de tram train réalisé par des élus qui ont fascination par l'objet pour créer des liaisons directs ? Attention à vos réponses les vénéralbles j'enverrai des boulets de canon.</p> <p>En plus de passer par Chateaubriant on peut réactiver la ligne par Blain et Beslé cela reviendrait à effectuer des travaux moins chère car la plate-forme existe (j'avais fait un proposition il y a 6ans)</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
11/02/2022 20:46	ESG-INFRA	Avis	Nort sur Erdre	Caractéristiques du projet (148)	<p>Question n° 2, Liaison Nantes - Châteaubriant - Rennes</p> <p>Cette question n'a pas pu être posée en séance faute de temps ! lors du WEBINAIRE LNOBPL du 9/02/2022</p> <p>-----</p> <p>Raisons de la question n° 2-</p> <p>- Une étude par nos soins montre qu'il est primordial, essentiel de ne pas atrophier davantage le potentiel du lien Rennes-Châteaubriant-Nantes.</p> <p>SNCF réseau se doit de conserver/récupérer l'usage des 2 voies ferrées sur le Pont de la JONELIERE à Nantes pour les besoins de TER/intercités et RER Métropolitains nantais et rennais performants et efficaces.</p> <p>Il y a, en effet, d'autres possibilités techniques pour réaliser la liaison tramway L1/L2 souhaitée par Nantes Métropole.</p> <p>Un laisser faire de la vision transport et des envies de Nantes Métropole pour cette liaison serait, à notre avis, une faute très grave de la part de la SNCF.</p> <p>La question n° 2 est donc : L'ancienne Direction SNCF nous a paru bien distante de la Concertation Publique pour la liaison tramway L1/L2 au niveau du pont de la Jonelière, aussi la nouvelle Direction SNCF et la CNDP sont-elles disposées à examiner ce franchissement de l'Erdre au service d'une liaison TER performante Rennes-Châteaubriant-Nantes et de RER Métropolitains nantais/rennais tels que la SNCF le préconise depuis le 10 Octobre 2020 ?</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
11/02/2022 21:43		Avis	Sucé sur Erdre	Mobilités et déplacements (150)	<p>Bonjour,</p> <p>J'habite à Sucé sur Erdre en Loire-atlantique et je travaille à Bruz près de Rennes en Ile et Vilaine.</p> <p>Il n'existe pas de transport en commun qui me permette de faire le trajet domicile travail compatible avec des heures de bureau normal.</p> <p>C'est pour cette raison que je m'y rend en véhicule personnel.</p> <p>Pourriez-vous étudier la mise en place d'une liaison ter ou autre entre la gare de Sucé et la gare de Rennes qui permettent de faire l'aller retour au travail?</p> <p>Merci d'avance.</p> <p>Cordialement</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
11/02/2022 23:44		Avis	Clohars-Carnoët	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	<p>Merci pour cette consultation.</p> <p>Je vous partage ma vision et les besoins d'amélioration du réseau Bretagne.</p> <p>Fréquentant très régulièrement l'axe Paris Quimper (TGV) et Quimperle Rennes (TER), il est vraiment nécessaire pour l'avenir de permettre des conditions optimum de travail dans le train. Aujourd'hui de nombreux TER sur la ligne ne disposent même pas de prises électriques. De plus l'axe Rennes Quimper est très mal couvert par le réseau téléphonique. Résultat impossible de rester connecté avec son ordinateur.</p> <p>Le télétravail et le travail en mobilité se développent considérablement, il est essentiel d'améliorer ce point pour les prochaines années.</p> <p>Enfin gagner encore de 15 à 30 min de temps de parcours sur Quimperle Rennes serait une très bonne chose. Le contraste est difficile aujourd'hui entre Paris Rennes et le reste de la ligne Rennes Quimper. Il y a des sections où la vitesse est très réduite.</p> <p>Enfin il est essentiel dans les TER de prévoir davantage de places au vélo. La multimodalité se développant il est essentiel de faciliter l'accès au train des cyclistes qui terminent leur trajet en deux roues.</p> <p>Merci de l'attention que vous voudrez bien porter à ma contribution.</p> <p>Cordialement</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
12/02/2022 08:39		Avis	Noyal	Caractéristiques du projet (148)	<p>Aller à l'aéroport de Nantes sans changement et rapidement</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
12/02/2022 10:42		Avis	Paris	Mobilités et déplacements (150)	<p>Et de Quimper à Brest on fait comment passage par Rennes</p> <p>Belle journée</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
12/02/2022 15:56		Avis	Montoir-de-Bretagne	Caractéristiques du projet (148)	<p>Plus de liaison sans correspondances, créer des lignes longues</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

12/02/2022 22:07	JCI	Questions	Hénon (22 Côtes d'Armor)	Caractéristiques du projet (148)	À quand le développement des liaisons transverses en Bretagne (Saint Briec <-> Quimper) ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Questions
13/02/2022 04:22		Questions	Ploërmel	Caractéristiques du projet (148)	Réouvrir les lignes du centre bretagne pour faciliter les mobilités locales et nationales !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Questions
13/02/2022 06:16		Avis	Savenay	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	Bonjour, Pour aller retours quotidien je trouve que la fréquence des allers retours est trop faible (savenay/montoir tous les 1h au mieux). Résultat je me trouve souvent obliger de prendre ma voiture pour correspondre au besoins de mon quotidien.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
13/02/2022 08:39		Avis	Hennebont	Caractéristiques du projet (148)	Je fais régulièrement des trajets en voiture entre Hennebont et Montreuil sur Ille. J'aimerais pouvoir prendre davantage le TER mais la gare de mon domicile est de plus en plus mal desservie en journée, il faut souvent passer par Lorient en plus du changement à Rennes, prendre le TGV, ce qui en fait un trajet long et coûteux... J'aimerais aussi pouvoir aller travailler à Lorient en train mais la fréquence des TER est trop limitée.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
13/02/2022 08:46		Avis	Paris	Caractéristiques du projet (148)	Pouvoir capter sans interruption entre rennes et Quimper afin de pouvoir travailler.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
13/02/2022 10:18		Avis	Concarneau	Caractéristiques du projet (148)	Des lignes de train directes jusqu'à la gare de Concarneau Plus de liaisons directes avec le nord Bretagne	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
13/02/2022 12:35		Avis	Maisons-Alfort	Caractéristiques du projet (148)	Entre Rennes et Quimper, c'est beaucoup trop long. Parfois 10 minutes d'arrêt pour racrocher le train de Brest. Arrivée à Montparnasse à 500 mètres du bout du quai, 5 minutes de plus de perdues. On se sent traités comme des moins que rien. Le TGV s'est pour aller vite. Donc les arrêts dans les villes de 15000 habitants (Auray, Redon, Quimperlé...), aucun sens. Vivement un Rennes Quimper en 1h! (y 200 km)	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
13/02/2022 14:32		Avis	Landaul	Caractéristiques du projet (148)	Avoir des TER Direct Landaul -Rennes ou Landaul-Nantes pour éviter Les changements et attentes entre deux gares. Reconnecter la ligne St Briec-Pontivy-Auray pour faire du Nord au Sud sans devoir passer par Brest ou Rennes	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
13/02/2022 14:42		Avis	ST Pierre la cour	Mobilités et déplacements (150);Reports modaux et écologie (151)	Favoriser les déplacements en train. Mettre plus d'arrêts dans les petites gares (St Pierre la cour). Plus de train à circuler à partir de ces gares. Pouvoir acheter les billets dans les gares, avoir un contact humain. Les cartes avantage "famille" à partir de 2 enfants et non à partir de 3 et ainsi privilégier les départs en vacances en train. Faire des réductions sur les cartes avantage. Nous sommes en attente de toute ces mesures. Mettre plus de trains les week-ends. Il faut que le train devienne le moyen de transport privilégié des citoyens.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
13/02/2022 14:59		Avis	Treillières	Caractéristiques du projet (148)	Je trouve que c est une très bonne idée pour améliorer la circulation.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
13/02/2022 15:27		Questions	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Sinon, une liaison Brest Quimper en train, ça viendra jamais ???!	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Questions
13/02/2022 16:21		Avis	Saint-Méen-le-Grand (35)	Caractéristiques du projet (148)	Je pense qu'une ligne nouvelle en Bretagne Pays de Loire n'est pas forcément productif. Un réaménagement des voies coûterait moins cher au contribuable. De plus avec l'argent économisé cela permettrait de mettre à niveau les lignes du centre Bretagne afin de faire bénéficier le train pour toute les populations (Ligne LORIENT PONTIVY LOUDEAC ST BRIEUC, QUIMPER BREST et RENNES MAURON)	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
13/02/2022 19:42	BISTROT DE LA CATHEDRALE	Avis	Quimper	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, ce serait bien un ligne grande vitesse paris Quimper à trois heures, paris rennes vannes Lorient Quimper	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
14/02/2022 06:28		Avis	56860	Caractéristiques du projet (148)	Liaison directe Vannes Nantes Liaison directe Vannes Brest	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
14/02/2022 06:39		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, il manque clairement une liaison ferroviaire directe entre rennes et l'aéroport de Nantes. En complément, même si ce n'est pas le sujet ici. Beaucoup d'utilisateurs sncl de l ouest regrettent qu'il n'y ait pas une liaison grande vitesse de l ouest desservant la Normandie - Rennes-Nantes-La Rochelle- Bordeaux - Bayonne. Bien cordialement.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
14/02/2022 09:55		Avis	Saint-Briec	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	Je ne sais pas si cela rentre dans le cadre de votre « sollicitation », mais il y a un vrai problème pour traverser la bretagne : Exemple- je veux aller a Lorient, je suis aoblgee de prendre ma voiture. Le train fait vraiment perdre du temps. A l'heure où la transition ecologique est le veritable enjeux, il est bien dommage de ne pouvoir utiliser le train pour relier la bretagne sud a la bretagne nord	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
14/02/2022 10:27		Avis	Rennes	Mobilités et déplacements (150)	J'ai décidé de n'avoir plus de voiture car je me déplace essentiellement en ville Par contre mes besoins sont mal satisfaits pour me rendre en bord de mer vers la Manche, ou vers les villes de Nantes et Brest	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
14/02/2022 11:19		Avis	Quimper	Caractéristiques du projet (148)	Pour gagner du temps en TGV jusqu'à Paris, il serait bien de supprimer sur plus de train les arrêts Rosporden, Aurais ou encore Redon. Le dernier départ en semaine pour Paris est tôt.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
14/02/2022 11:23		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Liaisons indispensables entre Rennes et Nantes pour -éviter la voiture -faciliter la mobilité des travailleurs et la mobilité des étudiants -faciliter la mutualisation des services entre les villes pour permettre aux usagers de choisir la performance (aéroport, services culturels, commerces, tourisme, accès aux soins...) Un billet TER Rennes Nantes coûte considérablement plus cher que le covoiturage (sans évaluer les horaires peu pratiques des trains). Il ne faut plus que 50 min de voiture = 2h18 de train direct !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
14/02/2022 12:24		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Une ligne Brest - Quimper pour enfin relier Brest et Nantes sans avoir besoin de passer par Rennes et mettre plus de temps qu'en voiture...	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
14/02/2022 12:35		Avis	Arzon	Caractéristiques du projet (148)	Je voudrais attirer l'attention des promoteurs du projet sur les lignes Brest - Quimper, Guingamp - Carhaix, et feue la ligne Saint-Briec - Auray par Loudéac et Pontivy. Proposer des offres de déplacements sur des axes plus ruraux et moins fréquentés est une mission de service public, et c'est aussi un mission d'aménagement du territoire. Les offres de déplacements n'accompagnent pas simplement la croissance du nombre de déplacement, mais elles sont un facteur. Ainsi, en n'améliorant que les axes les plus fréquentés, on renforce les dynamiques démographiques, et il faudra continuer sans cesse à améliorer l'offre. Proposez aussi aux gens de ne pas vivre dans/vers/depuis des métropoles. La Bretagne, comme toutes les régions de France, en a besoin.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
14/02/2022 12:37		Avis	Orvault	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Excellente idée d'intensifier les lignes Nantes Savenay. Mon fils et ma belle fille construisent une maison vers Savenay et souhaitent utiliser le train pour aller travailler à Nantes ou à Saint Nazaire. Merci	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis

14/02/2022 15:40		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, Il me semble indispensable de créer une liaison ferroviaire directe et rapide entre Rennes et Nantes, afin de développer les échanges et les partenariats entre ces deux villes. Cela permettrait de relier Rennes au sud-ouest, et de relier Nantes à l'ouest. Cela éviterait également de chercher à développer l'offre aérienne depuis Rennes, puisque l'aéroport de Nantes serait plus facilement et rapidement accessible. Cela permettrait enfin d'engager davantage de synergies entre les structures (à l'image du rapprochement de l'opéra de Rennes et de l'opéra de Nantes-Angers, qui semblent n'avoir ni à aucune des structures, au contraire). Merci pour votre appel à contribution.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
14/02/2022 17:08		Avis	Plouha	Mobilités et déplacements (150);Reports modaux et écologie (151)	Le train doit remplacer la voiture et les camions sur les trajets de plus de 50km. Le train doit répondre en premier lieu aux préoccupations quotidiennes des bretons notamment les déplacements domicile-travail.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
14/02/2022 18:27		Aucun	Pénestin		La desserte ferrée de La Roche Bernard et la connexion vers les deux rives de la Vilaine (par transports collectifs "doux") me semble importante à prendre en considération. Il ne s'agit pas seulement de raccorder entre elles des grandes villes mais de faire en sorte que cette desserte plus performante irrigue les territoires plus "ruraux" riverains de ces espaces urbains.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Aucun
14/02/2022 18:45	DF CONSULTING	Aucun	Wimereux		Faire un état des lieux et une analyse de la valeur en EP Nouvelle ligne Quimper-carhaix et modernisation carhaix-guingamp Moderniser ligne pontivy- Auray(avec rac vers lorient) Et Pontivy Saint brieuc Moderniser Quimper Brest Éventuellement, si postes informatiques en gare, faire du BAL Digital piloté par un poste de gare Lignes à équiper de télésurveillance des installations(signaux-appareils de voie, Passages à niveaux, Alimentations) type siam ST (VOSSLOH) Pour les PN isolés, télésurveillance par GSM sur CFR virtualisé Pour ces lignes voyageurs, économie pose de voie, par rails remploi et travelage adapté, moins de ballast.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Aucun
14/02/2022 22:59		Aucun	Rennes		Bonjour, Je pense qu'il faut beaucoup plus de liaisons inter-villes en ille et vilaine. Trop de gens ne franchissent pas le pas de prendre le train car le nombre de liaisons quotidiennes est trop peu incitatif. Moi même, je prends le train quotidiennement Rennes-Montfort. Sur une 12aine de collègues venant de Rennes, nous ne sommes que 2 à prendre le train. Les autres trouvent trop contraignantes les quelques horaires proposées. Il y a donc une 10aine de voitures à faire le trajet avec 1 seule personne dedans. Un non sens aujourd'hui, non ? Seules, avantages d'horaires pourraient les convaincre. Mon expérience depuis 6ans n'y ait pas parvenu. Pour les plus grands trajets de "loisirs" (Rennes Brest par exemple), tout le monde peut y trouver son compte aujourd'hui je pense. En résumé, j'aimerais qu'on vise les trajets effectués quotidiennement (dans le cadre du travail principalement).	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Aucun
14/02/2022 23:04	MAIRIE	Avis	Saint-Erblon	Caractéristiques du projet (148)	Il faut absolument améliorer les déplacements entre Rennes et Nantes: efficacité, attractivité, vitesse.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
14/02/2022 23:34		Avis	Meudon	Mobilités et déplacements (150)	Pouvoir sortir du bureau le jeudi soir, sauter dans le TGV Gare Montparnasse, et se retrouver en moins de 2:30 à Auray... Télétravail au grand air de Carnac, week-end dans notre 2ème home sweet home, voyage en sens inverse le lundi soir... continuer à travailler ou à suivre ses réunions pendant le trajet...notre nouvelle vie post Covid, que la vitesse TGV au-delà de Rennes va encore simplifier	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 00:51		Avis	Le Mans	Environnement et cadre de vie (149);Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, Il me semble que tout le monde est d'accord pour répartir de façon homogène les populations sur tout le territoire français et pourtant on a vidé les campagnes de services publics pour s'étonner ensuite de la désertification des campagnes vers les centres urbains. Aujourd'hui, on constate que l'on favorise les liaisons entre les grosses métropoles: NANTES, RENNES et PARIS et pourtant, on entend dire qu'il en faut encore plus. Dans le même temps, les rennais et les nantais se plaignent constamment que leur ville est de moins en moins vivable à cause de la concentration de personnes. Tout est fait pour accentuer ce mouvement de concentration de personnes dans les capitales régionales. Si vous supprimez des liaisons notamment entre Le Mans - Paris et Le Mans - Rennes, vous ne pouvez pas reprocher aux mançais de partir à Rennes, à Paris ou Nantes pour y travailler, y avoir une vie culturelle, ou faciliter leur déplacement pour l'étranger. Il faut donc que la SNCF assume son rôle (de service public) d'organisateur de la répartition homogène des populations sur tout le territoire même si tous les horaires ou lignes ne sont pas rentables sinon, nous nous retrouverons avec 2 giga métropoles à l'ouest impossibles à vivre et des villes mortes autour (modèle américain). Personnellement, j'ai pu constater la suppression d'horaires entre Le Mans et Paris ou Rennes, impactant la vie professionnelle et culturelle.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 03:32		Avis	Rezé	Caractéristiques du projet (148)	Une liaison Nantes-Rennes digne de ce nom ça serait bien...	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 09:13		Avis	Tours	Reports modaux et écologie (151)	Je trouve ça très bien si sa permet de moins polluer	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 09:30		Avis	29200	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	Avoir un Quimper Brest journalier en moins d'une heure... (40mn-45mn) : on met 50mn en voiture ce qui n'incite pas à prendre le ter... (1h10 à 1h30) Avoir un Brest Lorient en direct, actuellement on est obligé de changer à Quimper et il y a peu de trains. Il est plus rapide et plus pratique de prendre sa voiture... c'est bien dommage	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 11:10		Avis	Châteaubourg	Reports modaux et écologie (151)	Transformer les TER en RER sur les axes fréquentés et amenés à l'être. Cela permettra d'augmenter très significativement les fréquences des trains et horaires pour toucher un plus grand nombre de voyageurs et diminuer l'impact des voitures individuelles. *Axe Vitré-Rennes *Axe Saint-Malo-Rennes *Axe Redon-Rennes *Axe Lamballe-Rennes *Axe Chateaubriand-Rennes A développer de toute urgence. La planète n'attend pas.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 11:31		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, le grand point noir de la liaison ferroviaire entre la Bretagne et les Pays de la Loire pourrait se résumer au temps de trajet entre Brest et Nantes. Il est absolument inconcevable que le temps de trajet en train soit plus long que celui en voiture. Si aucune amélioration significative n'est apportée à cette ligne, les conséquences seraient graves.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 11:41	CITOYEN	Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	Les territoires bretons ne se définissent pas uniquement par leur temps de liaison à Paris ! L'axe Rennes-Nantes est une priorité. L'axe Rouen-Caen-Rennes n'apparaît toujours pas alors que son équivalent autoroutier a démontré sa pertinence. L'axe central St Meen-Loudeac-Carhaix est aussi un grand oublié, tout comme Lorient-St Brieuc ! Pourtant, les dessertes locales seraient un puissant levier de développement d'un tourisme durable en Bretagne	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 11:42		Avis	Guérande / Gwennann	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, Ouverture d'une ligne Nantes - Rennes par la suppression du buttoir de la honte à Châteaubriant...	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 11:54		Avis	Saint Georges de Reintembaul	Mobilités et déplacements (150)	A l'heure des discours (depuis trente ans) sur l'aménagement du territoire, Fougères et son Pays, restent (voir la carte de desserte prévue) une fois de plus en zone blanche : qui a envie de venir de Paris en passant par Rennes (1.25 de Tgv, puis voiture 50 mn quand cela roule ou bus une heure depuis Rennes) ou encore Paris -Laval puis uen heure de bus (cher). Une navette pendulaire reliée au métro Rennais côté Cesson notamment permettrait de réduire l'utilisation de la voiture, désenclaver un territoire plein d'atouts mais qui peine à cause e sa réputation d'éloignement. La non mobilité essaime des problèmes de formation, de qualification, d'ouverture sur le monde, les jeunes générations soit font des études supérieures et ne reviennent pas, soit se contentent de l'offre de base locale et reproduisent le mode de vie parental : maison, voitures, doubles frais, risque routier, transport d'enfants etc....Le désert médial, par ailleurs, n'est pas ue fatalité : les jeunes professions libérales ne s'installent pas dans la Creuse du nord....	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 11:59	PARTICULIER	Avis	PORNICHET	Caractéristiques du projet (148)	Il serait souhaitable qu'il existe une ligne SNCF directe entre SAINT-NAZAIRE ET VANNES sans passer par Nantes et pouvoir faire l'aller-retour dans la journée et pouvoir aller directement de ST-NAZAIRE à VANNES, PONTIVY, QUIMPER ... soit en train, soit en BUS SNCF, ce qui n'est pas le cas actuellement .	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 12:01	RETRAITE	Avis	Perros-Guirec	Caractéristiques du projet (148)	Depuis la suppression de la ligne aérienne Lannion/Paris, le Trégor n'est pas bien pourvu au niveau de la desserte ferroviaire (cela concerne une population de plus de 100.000 habitants ; tantôt il faut se rendre à Plouaret, tantôt à Guingamp ; un TGV l'été. Pourrais t'on mettre en place une situation similaire à celle qui existe entre Rennes et Saint Malo, le TGV arrivant toute l'année sur la côte d'Emeraude ? Vous allez me répondre problème de cout moi je vous réponds problème d'aménagement harmonieux du territoire (bonne irrigation du pays trégorrois, investissement ferroviaire rentable à long terme)	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 12:04		Avis	PLOUGASTEL DAOULAS	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, Quid de l'axe Brest -Nantes ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 12:06		Avis	Segré	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Il conviendrait de ne pas oublier les territoires ruraux, dont le rôle des habitants risquent de se limiter à voir passer les trains ... sans possibilité d'utiliser ce moyen de transport.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

15/02/2022 12:16		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, habitant à Nantes et étant originaire de Brest, j'ai un peu de difficulté à me déplacer entre les deux villes (ter Nantes puis sncf tgv à Rennes par exemple) -Le ter de Nantes à brest est intéressant mais peu exploité car il manque des horaires... -un ter dans le trajet Nantes Rennes Guingamp Brest peut aussi être une solution	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 13:03	PARTICULIER	Avis	Moréac	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, je fais la liaison Paris - Locminé via VANNES ; le temps de parcours entre Paris et Vannes a été amélioré mais le temps d'attente à Vannes pour rejoindre via le bus Locminé (ou Moréac) est + long... un arrêt (bus) au Porh Legal (Moréac) serait -il possible ? Au retour Locminé - Vannes, bien souvent le car est arrivé en retard (pour cause de travaux) ... avec le risque de rater le train... Aussi, la SNCF ne met pas suffisamment tôt l'affichage des horaires AVEC LES CORRESPONDANCES (Locminé ou Moréac) ; je vous remercie ; cordialement,	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 13:40		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, Il faudrait vraiment raccourcir le temps de trajet en priorité entre Brest et Nantes (car beaucoup de personnes vont vers l'aéroport à Nantes). C'est plus long en train en fait. Ainsi que le Morlaix Brest éventuellement afin d'essayer de réduire le nombre de voitures. Les cartes. Le Brest Quimper devrait se faire en 35min max, sinon à quoi bon, autant mettre quelques bus directs.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 13:42		Avis	Nantes	Mobilités et déplacements (150)	La terminologie "Ouest Bretagne Pays de la Loire" du projet est confuse et trompeuse : il ne concerne en rien le Val de Loire (ou "Pays de Loire") mais uniquement les 5 départements de la Bretagne. La circulation entre Nantes et Rennes/Quimper doit être améliorée : plus de rapidité (par exemple en desservant moins de petites gares) et plus de fréquence.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 14:10	MONAMY JEAN	Avis	Ploemeur	Caractéristiques du projet (148)	Déjà la vidéo "ment", depuis le 19ème siècle le réseau ne s'est pas amélioré. Des liaisons qui existaient dans les années 50, 60 et 70 ont disparu. Et les trains de nuit qui existaient encore dans les années 90 aussi, et il n'est pas prévu de les rétablir. En fait la SNCF poursuit le projet amorcé avec le tout TGV, celui de la "rapidité" exclusivement sur les grands axes favorisant uniquement les "pros" et les "aisés", mais rien pour les liaisons que l'arrivée du TGV a fait supprimer, ni pour les gares encore existantes mais peu desservies. Rien pour améliorer l'accueil des passagers, ni le prix des voyages. Donc aucun intérêt à ces "pseudos améliorations" strictement réservées aux métropoles.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 14:15		Avis	Auray	Mobilités et déplacements (150)	Le temps de parcours entre AURAY et RENNES est trop long Une seule liaison par jour entre AURAY et LYON avec un changement à RENNES	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 14:22		Avis	22560	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Arriver à Rennes de façon efficace et la première étape. Aujourd'hui on perd trop de temps sur le changement de train. Il me semble nécessaire de basculer de train grande capacité vers du train taxi cadencé de sorte à collecter facilement les zones... puis recombinaison des petits trains en gars hub pour la zone plus lointaine. En gros je m'assis à Lannion et durant mon trajet, mon wagon est seul ou aggloméré avec d'autres... Ici inutile d'aller plus vite, seulement de réduire le délai d'attente intermédiaires... La clé sous la pierre - la notion de train autonome	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 14:22		Avis	Bayeux	Mobilités et déplacements (150)	Cela me serait très utile, à moi et plusieurs personnes de mon entourage, de pouvoir relier Bayeux (ou Caen) à Nantes ou à Angers sans devoir passer par Paris. Le trajet actuel prend facilement 5h avec toutes les correspondances. Si cela pouvait être plus direct, cela m'ouvrirait des opportunités personnelles.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 14:57		Avis	BREST	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, je prends 2 à 3 jours par semaine le TER de Brest à Quimper pour me rendre de mon domicile à mon lieu de travail. La durée du trajet est malheureusement dissuasive (1h20 en moyenne) et limite le nombre de passagers, hors scolaires et touristes: il sera nécessaire de raccourcir cette durée et de prévoir plus de trains directs entre les 2 villes aux heures d'embauche et en fin de journée afin d'inciter plus d'utilisateurs à prendre le TER. Cela permettrait de réduire les trajets en voiture et l'encombrement des entrées de ville à Quimper et à Brest particulièrement. Le prix de l'abonnement est attractif, grâce à la prise en charge de 50% par l'employeur. Il permet aussi l'accès aux transports urbains à un prix réduit et l'accès au réseau Breizhgo en car, ce qui doit être conservé. Par contre, le prix d'un trajet seul en car et en TER n'est pas le même, ce qui ne permet pas à des utilisateurs occasionnels de prendre l'un ou l'autre moyen de transport. Avec un prix unique au billet pour le car et TER, cela inciterait les usagers à se déplacer plus facilement. Merci de votre attention.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 14:57		Avis	Nantes	Mobilités et déplacements (150); Reports modaux et écologie (151)	Bonjour, Faisant fréquemment le trajet Vannes-Nantes, je regrette que le nombre de trains proposés me paraisse souvent bien faible. Le nombre de trains offerts me semble bien moindre que les trajets Vannes-Rennes, qui ne doivent pourtant pas être plus fréquentés. Je réalise aussi régulièrement le trajet Nantes-Rennes et je suis étonné de voir dès 6h30 du matin une file ininterrompue de voitures dans les deux sens, et pareil le soir. Le trajet en train est ainsi bien trop long, avec un changement de train et de voie à Redon, faisant perdre beaucoup de l'intérêt du choix du train.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 14:58		Avis	Sucé Sur Erdre	Caractéristiques du projet (148)	Une liaison directe Nantes Rennes par extension du tramtrain serait intéressante	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 15:02		Avis	Saint Jouan des Guereys	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, C'est très bien de respecter les horaires. Mais, serait-il possible d'attendre que les trains en correspondance arrivent s'ils ont un peu de retard, surtout quand le suivant est plus d'une heure après. Serait-il possible d'attendre 1 ou 2 mn lors des voyageurs arrivent en courant, surtout si le train est complètement à l'autre bout du quai? Cordialement.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 15:10		Avis	95370	Mobilités et déplacements (150)	Nous allons très prochainement quitter l'île de France pour Concarneau avec nos 2 jeunes adolescents. Mon épouse et moi-même devons cependant faire des allers-retours Rosperden - Paris chaque semaine pour travailler, avec des trajets n'importe quel jour à toutes heures, dans les 2 sens. Nous comptons donc sur une offre de transport SNCF fiable, rapide et accessible sur l'axe Paris/Quimper. Nos enfants utiliseront également très certainement beaucoup le train dans les années à venir pour leurs études.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 15:22		Avis	Langan	Caractéristiques du projet (148)	Je pense que tout ce qui peut réduire le transport en voiture est bénéfique, et qu'il est anormal qu'il soit aussi compliqué de relier Nantes et Rennes. En rajoutant un bon moyen de transport entre la gare de Nantes et son aéroport, cela ouvrirait aux Rennais beaucoup plus de possibilités de voyages aériens.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 15:28		Avis	Vienne	Mobilités et déplacements (150)	Je souhaite la création de LGV dans la péninsule armoricaine, permettant son désenclavement. Mais également un service régional, sur le même modèle que les Hauts-de-France, de TERGV entre Brest, Saint-Brieuc, Rennes Vannes et Nantes.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 15:36		Avis	Boulogne-Billancourt	Caractéristiques du projet (148)	Du coup, il serait bien d'accroître le nombre de TER qui desservent les villes côtières et moderniser leurs lignes (près de 45min pour un Guingamp/Paimpol: plus long que la voiture!)	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 15:40		Avis	Perros-Guirec	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, la partie TER obligatoire lorsque l'on fait des AR sur Paris est de moins en moins satisfaisante depuis que c'est géré par la Région Bretagne. Par exemple, un TGV victime d'un retard d'une heure 15 suite à un accident sur les voies, le TER à Guingamp est parti sans nous attendre ; le retard fut donc de 2 heures car il fallait attendre le TER lié au TGV suivant (avant, la SNCF mettait un car à disposition pour ne pas trop nous pénaliser) ! Et la garantie en bon d'achat en cas de retard n'est calculée que sur la partie TGV (i.e 1 h 15 au lieu de 2 heures !). Les temps de correspondance sont devenus trop longs et il faut souvent prendre les souterrains (alors qu'avant, c'était bien plus aisé). Par ailleurs, pourquoi les nouveaux aménagements aux abords des gares sont-ils autant dédiés aux vélos (les cyclistes sont par essence mobiles) dont les parkings pourraient se trouver un tout petit peu loin. Lorsque l'on souhaite emmener une personne âgée mais non handicapée et/ou des personnes avec des jeunes enfants (qui sont parfois très encombrées de valises et autres) jusqu'à leur siège dans le train, le dépôt minute pour les voitures ne sont plus praticables et on ne peut plus les accompagner !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 16:04		Avis	Paris	Mobilités et déplacements (150)	J'habite à Paris mais j'ai régulièrement l'occasion de faire des allers-retour Paris/Brieuc car Saint-Brieuc est la ville où j'ai grandi et mes parents y habitent toujours. D'ici quelques années, avec le développement du télétravail, je me vois bien retourner vivre en Côtes d'Armor pour me rapprocher de ma famille. Mais je devrai probablement faire un ou plusieurs aller-retour à Paris dans la semaine pour le travail. Ma proposition serait de mettre en place la LGV sur le tronçon Rennes/Saint-Brieuc, et pourquoi pas jusqu'à Brest.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 16:14		Avis	STE LUCE SUR LOIRE	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, J'habite Nantes et toute ma famille vit dans la région bretonne. La desserte Nantes - Brest n'est pas du tout intéressante. Il faut en voiture 3 heures environ pour rejoindre Brest. Le temps de trajet en train est complètement dissuasif, que ce soit en passant par Quimper ou Rennes. Ne serait-il pas possible d'envisager des trains directs entre Nantes et Brest ? Cela éviterait le nombre important de voitures sur ces axes et serait bien plus écologique.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 16:23		Avis	Le Palais 56360	Reports modaux et écologie (151)	Rétablir une ligne marchandise entre Auray et Quiberon, ainsi que la liaison train nuit/couchette sur le même tronçon les week-end. Ligne Paris Quimper via Auray. Cela existait jusqu'à la fin des années 70' et fonctionnait parfaitement. Le tout pour réduire la circulation sur la presqu'île de Quiberon génératrice de nuisances et de pollution. Avec la montée des eaux océaniques due au réchauffement climatique, entre une route et une voie de chemin de fer, qui sera le moins coûteux et le moins complexe à garantir de la submersion. Quant au "Tire Bouchon", pourquoi ne pas l'automatiser et le motoriser avec une pile à combustible...	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 16:23		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	Dans un projet d'avenir et d'amélioration du réseau, il me semble indispensable de relier les villes majeures de la région en direct. Il faudrait donc que Nantes-Brest soit une ligne directe et sans changement et avec des rotations régulières: cela permettrait de relier en direct Nantes à Brest mais aussi Vannes à Brest, Lorient à Brest (les 2 ports principaux de Bretagne) et Quimper à Brest. Sans cela, il est impossible de sensibiliser les gens à prendre le train pour ces trajets et il restera plus court et plus simple de prendre la voiture pour faire les trajets reliant la Bretagne Sud ou Nantes à Brest malheureusement, ce qui ne me semble pas être souhaitable d'un point de vue écologique. Les lignes Rennes-Brest et Nantes-Quimper(Brest) devraient également passer en LGV afin de réduire le temps de trajet et donner envie à tous d'abandonner la voiture pour le train.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

15/02/2022 16:24		Avis	Quimper	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour Il est indispensable d'améliorer la desserte de la ligne sud Bretagne Le tgv est certes intéressant mais trop de liaisons directes ont été supprimées et cela est incompréhensible Plus de Quimper Bordeaux, plus de Quimper Lyon, plus de liaisons estivales vers Lille, Strasbourg, Nice, etc Beaucoup trop d'arrêt du tgv entre Rennes et Quimper, alors que souvent des ter suivent Des correspondances qui trop souvent ne sont plus assurées Pourquoi un billet ter n'est pas possible en tgv et inversement Bref, un transport ferroviaire qui trop souvent ignore que les passagers sont des clients Une mission de service public qui n'est pas correctement assurée	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 16:49		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Brest ne doit pas continuer à pâtir d'un trop long temps de trajet entre Paris et la pointe du Finistère. Il est indispensable de réduire le temps de trajet par le rail entre Rennes et Brest.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 16:55		Avis	Saint-Nazaire	Caractéristiques du projet (148)	Plutôt que de construire des nouvelles lignes - délais ? Budget ? contestation des riverains ? tribunal administratif sans fin... ne vaut-il pas mieux améliorer "rapidement" l'existant ? Et gérer les points noirs ou sensibles. Le tunnel sous Nantes ? est-il aux normes ? Quid en cas d'accident : toute la Bretagne sud bloquée... existe-t-il un projet de rénovation de ce tunnel de 70 ans ? Pourquoi pas un barreau à Savenay pour établir un lien plus rapide St Nazaire / La Baule vers le nord et sécuriser le Grand Port Maritime dépendant du tunnel de Nantes ? . A défaut les trains Nantes Rennes ne devraient-ils pas offrir une correspondance à Savenay. La Loire Atlantique poids lourd de l'Ouest et 3ème département le plus attractif mérite une meilleure irrigation ! Ce réseau à l'air d'être une île avec un seul lien vers Paris. C'est un non sens. Un réseau ne vit que bien connecté. Hors que voyons nous ? Une ligne Nantes Bordeaux toujours délabrée. La partie nord a été refaite ok mais maintenant les trains roulent au pas de Saintes à Jonzac... La voie unique de la Roche vers la Rochelle ne fonctionne pas très bien car dès qu'il y a un retard les trains restent bloqués à La Roche sur Yon ou la Rochelle. Il manque une 3ème zone d'évitement... Champ Saint Père... les voyageurs partis de Nantes le 8 février à 16.55 sont arrivés à Pau et Lourdes le lendemain 9 février à 11.50 !!! de qui se moque t'on. ??? on parle ici de la seconde et troisième villes de France les plus attractives et le train n'est pas au niveau minimum ... sans parler de La Rochelle et de toute la façade atlantique. Cette ligne est le seul lien direct entre Bretagne et Pays de la Loire et le sud !!!! et sur ce projet ici pas un mot... en Bretagne quid d'une traversée centrale existante mais abandonnée Auray Saint Briec ? Pourquoi pas plus de Nantes Brest ? Donc de Nantes Quimper allant plus au nord... tout existe... et est rénové... plutôt que de nous faire croire en la possibilité d'une voie nouvelle dans la vallée de la Vilaine ? Avec quelle viabilité économique ? On vient juste de lancer Montpellier Barcelone alors Nantes Rennes ... bref utilisons et performons ce qui existe cela serait déjà miraculeux au pays de la SNCF avant de lancer des consultations sur des projets qui sans doute ne seront jamais financés...	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 16:58		Avis	Le Mans	Mobilités et déplacements (150)	Ne plus supprimer les allers retour Le Mans - Paris et les augmenter. Augmenter les aller- retour Le Mans - Saint Gilles Croix de Vie même hors vacances scolaire	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 16:59	TER	Questions	Romans sur Isère	Environnement et cadre de vie (149)	Et pour la pollution aux particules fines des vieux trains DIESEL au milieu des habitations à Romans sur Isère, vous faites quoi, SNCF Réseau ???	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Questions
15/02/2022 16:59		Avis	Moëlan-sur-Mer	Caractéristiques du projet (148); Environnement et cadre de vie (149)	Je trouve aberrant que vous vouliez encore diminuer le temps de trajet entre Paris et la Bretagne. Cela ne fera qu'accroître encore plus la spéculation immobilière que subit notre région. Cela ne servira en rien les gens qui vivent et travaillent en Bretagne par contre cela sera tout bénéfique pour les parisiens. Nos jeunes ont suffisamment de difficultés pour se loger dans notre région et vous allez leur compliquer la tâche. Améliorez plutôt les dessertes régionales et revoyez plutôt les horaires du TER plutôt que privilégier le TGV.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 17:26		Avis	Le drenec	Environnement et cadre de vie (149); Mobilités et déplacements (150)	Le télétravail s'est développé, le bonheur de travailler en Bretagne également mais il est nécessaire de se rendre à Paris, Nantes ou Rennes fréquemment. Un accès plus rapide serait apprécié.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 17:34		Avis	GOURIN	Caractéristiques du projet (148)	Comme Pour beaucoup d'habitants du centre Bretagne, l'accès au transport ferroviaire et au transport en commun est très compliqué. Une liaison par bus va jusqu'à Lorient mais votre projet ne prévoit pas de pouvoir aller jusqu'à Brest où se situe le CHU, l'université etc. Par ailleurs il n'existe plus de ligne nord /sud via le centre Bretagne depuis la suppression de la ligne bus/ter Rosporden Carhaix plouguer.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 17:37		Avis	Dinard	Mobilités et déplacements (150)	Création d'un rer autour de Rennes Faire des liaisons sans changement de train à Rennes ex saint malo Nantes Augmenter les fréquences St malo paris en tgv direct Augmenter les trains sans arrêts ou peu d'arrêts entre Rennes et St malo	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 17:51		Avis	COUTANCES	Caractéristiques du projet (148)	Aucune amélioration n'est prévue pour la liaison Brest-Quimper?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 17:54		Avis	Angers	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour Faisant le trajet Angers-Vannes fréquemment de Pâques à fin septembre soit en voiture ou en train, au fil des ans cette liaison est de plus en plus lente. Aussi je ne prends pas le train aussi souvent que je le voudrais (je suis fils de cheminot et donc j'ai été bercé par le train). Pourrait-il y avoir une liaison Orléans -Quimper (style inter-loire plus Nantes - Quimper dans le même train) avec 1 aller-retour par jour ? Cela mettrait Angers-Vannes à moins de 2 heures. Mon meilleur temps a été de 2h05 en septembre 2020.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 17:54		Avis	Lauzach	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, Les scénarios favorisant la modernisation des lignes existantes avec modernisation de l'équipement de signalisation, dédoublement des voies, suppression des passages à niveau est à privilégier : plus économique, plus écologique, il capitalise sur le temps long. Il est aberrant aujourd'hui de créer de nouvelles voies (exemple du scénario vert lors de la première consultation Vannes-Rennes-Saint Briec) quand on sait que des lignes desservant la Bretagne du Nord au sud (Pontivy-Saint Briec) existent et ont été abandonnées. La rénovation et l'amélioration de l'existant est à privilégier.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 17:57		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148); Reports modaux et écologie (151)	Économiquement et écologiquement incontournable d'améliorer la liaison Rennes Nantes avec trains directs rapides vers 7h et 18h30	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 18:06		Avis	Chevaigné	Caractéristiques du projet (148)	bonjour, Il faut absolument réduire la durée du trajet en train entre Rennes et Nantes voire jusqu'à Bordeaux, afin d'aller plus rapidement entre ces capitales régionales, sans passer par Redon, et prévoir des navettes régulières. Idem pour les liaisons Rennes Brest et Rennes Quimper. Vive le train lorsqu'il est plus rapide et plus pratique	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 18:09		Avis	Plouzané	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Le projet est très bien, je suis pour une ligne grande vitesse, si cela peut éviter aux gens de prendre la voiture pour faire ces distances, je suis d'accord ! Mais il faudra penser à faire un Brest-Nantes, en passant par Rennes sans devoir changer de train ! Je pense que ça serait un plus très bénéfique pour l'environnement car même en passant par Rennes un train grande vitesse serait aussi rapide que la voiture, il serait emprunté. Et ça serait aussi une solution plus inclusive pour les gens qui n'osent pas prendre le train car le changement est trop difficile	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 18:58		Avis	Pontivy	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Il serait pertinent de mettre en place un train sur l'axe Pontivy-Auray afin de proposer un accès aux trains depuis le centre Bretagne. Actuellement il n'existe que des cars dont les horaires ne correspondent pas forcément aux correspondances souhaitées, avec des temps de trajet allongés notamment pour le trajet Pontivy-Rennes.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 19:06		Avis	Pordic	Caractéristiques du projet (148)	Améliorer l'accès Saint briec Nantes	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 19:07		Avis	Dinan	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Au vu des enjeux climatiques et de l'augmentation continue de la population sur les métropoles bretonne (Rennes et Nantes principalement), il est essentiel de développer l'accessibilité à ces centres économiques via le train afin d'une part de décongestionner les axes routiers et d'autre part d'utiliser des transports plus propres. Malheureusement la fréquence des trains et les dessertes sont nettement insuffisantes pour pouvoir faire de ce mode de transport une alternative crédible et durable à la voiture pour le transport domicile-travail. A titre d'exemple, la ville de Dinan bien que comportant un nombre important d'habitants travaillant à Rennes et bénéficiant d'une restauration récente de son réseau ferré, ne comprend qu'un trajet direct par jour avec des horaires non compatibles avec des horaires de bureaux, ce qui ne permet pas de l'utiliser de manière pérenne.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 19:11		Avis	Saint Nazaire	Caractéristiques du projet (148)	Mettre Nantes plus près de Rennes et Brest c'est une bonne chose mais ne pas oublier la côte et Saint Nazaire avec des fréquences régulières entre saint nazaire et Rennes où le trafic routier est important....	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 19:13		Questions	Plonéour-Lanvern	Caractéristiques du projet (148)	Comment distribuer le sud vers le Nord et inversement sur des trajets finistériens courts mais fiables ?	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Questions
15/02/2022 19:23		Avis	Plouezec	Mobilités et déplacements (150)	Pouvoir stationner plusieurs jours gratuitement avec un service payant qui permette de retrouver sa voiture électrique chargée à son retour. Bagages qui voyagent en parallèle et livrer sur le lieu d'arrivée Liaison Paimpol Guingamp performante	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis

15/02/2022 19:27		Avis	Paris	Caractéristiques du projet (148)	Je suis d' accord.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 19:27		Avis	Plurien	Caractéristiques du projet (148)	Ce projet est essentiel pour la mobilité en Bretagne. En effet le trafic automobile est critique sur certains axes et le ferroviere peut être plus performant et plus économique si le réseau est bien fréquenté. Il faut améliorer l'offre pour que les usagers se tourne vers le train par choix et pas par contrainte. Les priorités sont d'avoir des horaires cadencés comme en Belgique ou en Suisse ainsi que d'augmenter les circulations. Il faudra d'abord engager des lourds travaux sur le nœud Rennais et doubler par LGV ou voies rapides les axes stratégiques Rennes-Redon et Rennes Montauban. Les autres tronçons sont moins prioritaires la réalisation de ces 2 axes sont un préalable de tout développements et permettront un RER efficace. Dans le Finistère une partie de la ligne Brest Quimper serait a refaire pour proposer des temps de parcours compétitifs, une voie nouvelle serait à poser le long de la Nationale au nord de la ligne pour éviter le détour a Landerneau. Enfin des nouvelles liaisons seraient intéressantes et compléterait le maillage. Les priorités serait selon moi: Rennes Fougères (un prolongement vers Avranches permettrait un Rennes Cean plus efficace), Rennes-Dinan-Dinard (en suivant en partie la 4 voies deservant bien les villes de la couronne Rennaise) et la petite notion manquante au Nord de St Nazaire permettant une connexion direct avec redon et Rennes.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 19:44		Avis	Cavan	Mobilités et déplacements (150)	- Temps de trajet réduit en Bretagne - plus de Ligne directe entre Lannion et Paris - une meilleure déserte de la France au depart de Brest et Quimper (exemple Brest - Lille ; Brest - Marseille ect..)	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 19:50		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Il faudrait que ce nouveau plan permette également d'irriguer les communes du centre Bretagne. Exemple : pour aller de St Briec à Quimper il faut aujourd'hui passer par Brest ! Cela ne permet pas de remplacer les trajets en voiture pourtant nombreux ! Il faudrait également tenter au maximum de réfléchir aux intermodalités pour renforcer les déplacements en train : parking relais, coordination avec les horaires de car, etc. Aujourd'hui, se déplacer en Bretagne sans voiture reste un défi, et les trajets passent systématiquement par les grandes villes !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 20:00		Avis	Vitre	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	LES transports en commun sont un enjeu essentiel du siècle a venir sachant que les travailleurs sont amenes a changer plus souvent de travail et a ne pas forcement vivre a cote de celui ci. ils ne veulent pas pour autant demenager. Trop de villes importantes (fougères par exemple) ne sont plus desservies par des gares. Même quand c'est le cas à vitre les horaires sont insuffisant pour travailler à rennes, ville de mieux en mieux irriguée grâce au futur métro. Le tout lgv doit cesser, il faut multiplier par 10 le nombre de gares en Bretagne avec des bornes automatisées dans les nouvelles gares. Le nombre de lignes et de trains doivent être multipliés également, et les horaires étendus au dimanche, avec plus de trains aux heures de pointe. Ne pas le faire c'est créer des cours inacceptables liés à la pollution dans le futur. Cordialement	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 20:12		Avis	Plancoët	Reports modaux et écologie (151)	Bonjour, Il faut selon moi inciter au maximum les personnes se trouvant à proximité d'une gare à utiliser le train. Trop de personnes dans mon entourage prennent par exemple la voiture pour se rendre dans l'agglomération briochine alors qu'une gare est présente à Plancoët. Il faut également communiquer auprès des écoles afin d'encourager les sorties scolaires en train. Beaucoup de personnes ne sont pas conscientes de la gratuité pour les moins de 12 ans. Habituer les enfants à utiliser le train les incitera à l'utiliser lorsqu'ils seront adultes.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 20:19		Avis	Lorient	Mobilités et déplacements (150)	Renforcer la complémentarité train vélo. Avoir des places réservés pour les vélos. Pouvoir laisser son vélo dans une gare de façon sécurisée.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 20:27		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	Sous couvert d'améliorer les liaisons entre les villes bretonnes, le projet donne le sentiment que rien ne change: il s'agit de servir avant tout les intérêts des déplacements longue distance depuis Rennes dans la continuité du projet de LGV qui a déjà mobilisé beaucoup de financement. Il y aurait besoin aussi d'un prolongement de la LGV depuis Sablé vers Nantes pour désaturer la ligne classique et offrir les mêmes gains de temps aux bretons du sud, jusqu'à Saint-Nazaire et au delà. Le projet ignore d'ailleurs les besoins de déplacement entre Nantes et la Bretagne Sud, voire jusqu'à Brest, déjà défavorisés par rapport à Rennes en raison d'un manque de coordination des autorités organisatrices. Il serait souhaitable d'avoir une ligne nouvelle entre Savenay et Vannes, plus directe que le crochet par Redon. Le projet ignore surtout les besoins de déplacement de proximité autour des grandes agglomérations. Il faudrait prioriser des aménagements lourds d'infrastructures peut être moins « visibles » qu'une ligne nouvelle mais nécessaires pour augmenter fréquence et amplitude horaire : augmentation de capacité des voies, création ou aménagement de gares périurbaines , acquisition de rames capacitaires, électrification, etc. Enfin, il faudrait une ligne nouvelle Nantes Rennes plus directe près de Châteaubriant et qui arrive en gare depuis l'est afin d'ensager des liaisons sans rebroussement vers Saint-Malo ou Saint-Brieuc depuis Nantes et vers Saint-Nazaire depuis Rennes.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 20:27		Avis	Guérande	Mobilités et déplacements (150)	Diminuer temps de trajet Paris Nantes par TGV mais également les lignes TER Nantes Saint-Nazaire le Croisic.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 20:34		Avis	Nivillac	Caractéristiques du projet (148)	Habitante de Nivillac je trouve extrêmement dommage qu'il n existe aucune ligne ferroviaire entre Vannes et pontchateau permettant ainsi de relier Lorient - Vannes et Nantes rapidement. Au lieu de cela il faut passer par Redon (une hérésie !) Cette ligne aurait l avantage de désengorger l axe routier Vannes - pontchateau - Nantes qui est souvent bouché dans les deux sens et pas seulement l été. Il suffirait simplement de suivre la 4 voies en condamnant la départementale pour faire une ligne de chemin de fer toute droite (donc pas de difficulté à mettre en oeuvre).	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 20:35		Avis	PONTIVY	Caractéristiques du projet (148)	Rétablir la ligne ferroviaire St brieuc- Pontivy	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 20:57		Avis	LORIENT	Mobilités et déplacements (150)	Je souhaite le RETABLISSEMENT de la liaison DIRECTE Lorient Bordeaux avec arrêt a Saintes. Aujourd'hui c'est tellement compliqué et long que j'y vais en voiture...	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 20:57		Avis	Rosporden	Caractéristiques du projet (148)	Il est important de maintenir des arrêts dans des gares intermédiaires comme Rosporden. Le fonctionnement actuel me convient bien. Que ce soit pour aller à Quimper ou Lorient mais aussi pour RENNES et PARIS	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 21:02		Avis	Vannes	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, la priorité me semble-t'il est de rendre le train accessible car actuellement un aller/retour à Rennes pour une famille de trois enfants revient à 180 € ! C'est beaucoup trop cher ... Merci de prendre en compte ma contribution	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 21:03		Avis	Boqueho	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Aujourd'hui entre l'augmentation du cout du pétrole et les considération écologique, le besoin de nouvelle mobilité augmente. Dans ce cadre il serait souhaitable de voir augmenter le nombre de train du quotidien permettant de se rendre au travail. Par exemple, il n'y a qu'un seul train le matin compatible avec des horaires de travail à Lannion (arrivé à 8h18). Le soir deux trains de retour mais l'un à 17h36 et l'autre à 19h32. Il faudrait au moins 2 (idéalement 3) trains le matin et le soir. De plus il faudrait que ses trains soient prévu pour pouvoir y embarquer des vélos car la zone d'activité de Lannion est loin de la gare.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 21:05		Avis	Saint-Avé	Caractéristiques du projet (148)	Volonté de pouvoir rejoindre Nantes et Rennes de manière plus facile et plus régulière	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 21:11		Avis	Choisy le Roi	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, Le moment venu je souhaite partir à la retraite en centre Bretagne, et le réseau ferroviaire proposé ne tient absolument pas compte des villes comme Pontivy. Les bus proposés depuis 40 ans ne sont absolument pas adaptés, un train qui relierait Pontivy à Rennes permettrait de désenclaver le centre Bretagne. Lorsque je regarde le projet seule la côte et les grandes villes (Rennes et Nantes) sont privilégiées. Cdt	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 21:14		Avis	L'Hay les roses	Caractéristiques du projet (148)	Pour une ligne paris Morlaix en 2h30	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 21:30		Avis	Montaigu-Vendée	Caractéristiques du projet (148)	Rapprocher la Bretagne et Nantes de la Capitale est indispensable pour concurrencer l'avion...	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 21:30		Avis	tregunc	Caractéristiques du projet (148);Environnement et cadre de vie (149)	Bonjour, Encore détruire pour construire, combien de talus et d'arbres vont encore être abattus pour ces lignes tout ça pour gagner une heure de trajet, c'est inadmissible. Je suis évidemment contre ce projet	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 21:37		Avis	Kerliaz	Mobilités et déplacements (150)	J'aurais aimé ne pas avoir par passer par Paris pour changer de train pour faire QUIMPER*PAU (il y en a qu'ont essayé sic sketch Le train pour Pau de Chevalier-Laspalès) beaucoup trop long au mieux 9h30 . Depuis je prends l'avion en 4h30, plus cher mais le confort et le service sont meilleurs (même avec les premières classe du TVG qui ont perdu énormément de leur confort. c'est INOUI non ?)	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

15/02/2022 21:42		Avis	29140 melgven	Caractéristiques du projet (148);Environnement et cadre de vie (149)	Je ne souhaite pas de cette nouvelle ligne, destruction d'arbres, gêne pour les riverains, gaspillage d'argent tout ça pour venir en vacances	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 21:44		Avis	Auray	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, Prevoir davantage de TER aux heures de pointes (matin et à partir de 16h45) pour les dessertes des villes moyennes sud Morbihan. (Pour les populations locales). Actuellement au détriment des TGV Prevoir plus de places pour les vélos dans les TER de Bretagne et aussi dans les TGV	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 21:45		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Pourquoi dépenser tant d'argent pour gagner 20 mn en ligne sur 3h20 de trajet actuel. Rechercher à fluidifier les accès et embarquements à Montparnasse. Je rappelle la fermeture des portes du train 2 mn avant le départ, si demain l'exploitant décide de porter ce délai à 5 mn ou plus, pour masquer son incapacité à tenir l'horaire, la collectivité aura investi pour pas grand chose. Des lignes avec 200 trains par jour ça se gère tous les jours en Europe avec des trains circulant à des vitesses non homogènes. Revoir les standards d'exploitation, banalisation des voies et ertms. Les derniers Ter achetés par la région Bretagne sont limités à 160km/h, les quelques TER capables de 200km/h ont une durée résiduelle d'une quinzaine d'années, où est la logique? Il serait intéressant de créer un shunt sur la ligne Quimper-Brest de Dirinon à franchir l'Elorn. Un pont routier sera rapidement nécessaire pour désengorger le pont de l'Iroise. Une flexion mérite d'être intégrée au débat pour réserver l'avenir en jumelant ces infrastructures. Electrification des lignes bretonnes, pourquoi n'est pas proposé l'électrification de Quimper Landerneau, cela permettrait un parc de TER purement électrique moins cher et plus fiable que les hybrides à venir. Les autres petits rameaux restant non électrifiés relèvent probablement d'autre chose à venir, que du chemin de fer lourd. TARIFS TER . De bonnes lignes, de bons trains c'est bien, mais si on ne monte pas dedans parce que c'est trop cher ça ne sert à rien, C'est le cas actuellement pour les non abonnés. Il faut intégrer au débat la tarification.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 21:48		Avis	Plovan	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Les transversales particulièrement les diagonales font terriblement defutz ou des temps de transport improbables exemple paimpol/quimper. Morlaix/vannes...	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 21:50		Avis	Sizun	Caractéristiques du projet (148)	Je souhaite un renforcement du réseau de proximité permettant des alternatives à la voiture dans les trajets quotidiens. Par exemple, la gare de Hanvec devrait être réouverte.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 21:51		Avis	BREST	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Mesdames, Messieurs, Puisque l'occasion est donnée aux citoyens bretons d'exprimer leur avis sur le futur schéma de mobilité ferroviaire du territoire, je me permets de donner mon avis :) Tout d'abord, un constat terrible : mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris alors qu'il faut près d'une heure pour faire Brest - Châteaulin, c'est tout bonnement oublier les réalités géographiques et territoriales. Ensuite il m'apparaît incroyable que pour faire Saint-Brieuc - Vannes, il faille souvent passer par Rennes. Si les axes B-R et Q-N sont essentiels, il m'apparaît tout aussi cohérent de rendre les axes Nord-Sud tout aussi prioritaires. Pourquoi toujours tout miser sur les grandes métropoles reliées entre elles ? Dans un territoire si riches de ses petites communes et villes moyennes, il me semble essentiel de miser sur l'interconnexion entre le centre Bretagne et les villes moyennes et réduire au maximum les temps de trajets entre des points si proches géographiquement. Je pense par exemple que c'est plus sain de rendre un Vannes - Carhaix rapide qu'un Brest - Paris. Enfin voilà... Et puis baisser les coûts aussi. Je peux faire Châteaulin - Brest pour 5 euros en covoiturage pour 25min de trajet contre 13,9 euros en ter pour 53 à 57min de trajet... Si là y'a pas aussi un souci... Merci de m'avoir lu.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 22:00		Avis	Chantepie	Caractéristiques du projet (148)	Ligne interdépartementale souhaitée Pourquoi tout centrer sur Paris ou Nantes ?? Qui d'Angers par exemple	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 22:05		Avis	Saint-Nazaire	Caractéristiques du projet (148)	Liaison Rennes-Nantes plus rapide et nombreuse, passant par redon	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 22:07		Avis	Nantes	Mobilités et déplacements (150)	Les temps de trajets doivent être bien plus courts que les temps en voiture... Contre exemples Nantes Rennes ou Nantes Bordeaux. Un TGV qui roule à grande vitesse et non un tgv qui n'en a que le nom. Nantes est mal connecté contrairement à ce que l'on peut percevoir, à comparer aux temps Rennes Paris ou Bordeaux Paris. Un TGV (à grande vitesse) sur un arc Atlantique Brest Rennes Nantes Bordeaux.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 22:15		Avis	Châteaubourg	Caractéristiques du projet (148)	Il est indispensable de privilégier les transports du quotidien ! De plus, les liaisons interregionales vers la Normandie via Fougères devraient être encouragées. Il serait bon d'envisager enfin le cadencement des trains comme dans les Pays du nord! Une structuration de niveau de gares (ferroviaire ou connectée à une d'entre elle par le bus) déclinerait un maillage de gares interregionales, régionales, départementales et locales. Les liens entre ces gares ne pourraient pas permettre de « sauter » un échelon de gares, mais surtout de permettre par le biais des correspondances, une couverture complète et homogène du territoire	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 22:47		Avis	Logonna-Daoulas	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, Voici des suggestions d'amélioration selon 2 axes : 1) Consolider : Les clients ont besoin de pouvoir compter sur le train et aujourd'hui, trop de trains sont supprimés ou remplacés trop facilement par des cars. Prendre le train pour travailler devient risqué. Et il y a beaucoup moins de possibilités depuis la pandémie, je soupçonne que le Covid ait bon dos... 2) Développement : Aussi, n'abandonnez pas Roscoff ! Le retour du train y serait plus qu'utile ! Sur la ligne Brest-Quimper, un aménagement du quai à Hanvec pour un arrêt voyageur est souhaité par beaucoup (une association milite même en ce sens). Merci de consulter les citoyens, j'espère que vous prendrez en considération ces éléments. Cordialement,	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 23:07		Avis	TREFFIAGAT	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	-La liaison ferroviaire QUIMPER-NANTES est totalement inadaptée: Pas assez de trains quotidiens, encore moins de directs, temps de trajet trop longs ce qui amène à finalement utiliser la voiture. L'offre créant la demande, il y aurait certainement plus de voyageurs si celle-ci était adaptée. -D'autre part il n'existe plus aucune liaison directe de QUIMPER vers BORDEAUX et au delà (Toulouse, Montpellier, Marseille...). Ce qui nécessite un détour obligé via Paris (avec changement de gare entre Montparnasse et gare de Lyon ou Austerlitz). Au moins 1 train direct par jour comme il en existait encore il y a quelques années serait un retour à un service efficace sur cet axe longeant la cote atlantique. -Après la "propagande" annonçant le retour de trains de nuit, je constate que la Bretagne est encore ignorée: aucune liaison de nuit directe de BREST et QUIMPER vers LYON et au delà évitant le passage obligé par Paris !	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 23:19		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	Les trajets directs Nantes Brest semblent oubliés (étudiants, travailleurs, touristes sont toujours en peine sur ce trajet. Les liaisons Brest-Quimper semblent délaissées.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
15/02/2022 23:20		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Pourquoi vouloir raccourcir des temps de parcours alors que la première difficulté est de trouver un train à un horaire adapté ? Il y a de multiples trains qui font Rennes-Quimper, cependant, combien font Rennes - Rosperden sans correspondance ? L'avenir est à la combinaison train (pour l'échelle départementale ou régionale) + vélo (pour l'échelle locale) Les pays tels que l'Allemagne et les pays bas l'ont bien compris et ont investi dans l'intermodalité et les dessertes fines avec des fréquences élevées. Quand sauront nous tirer les leçons de ce qu'il se passe ailleurs ? Essayez d'aller à la gare de Vannes avec un vélo et de prendre un train ! Là, nous avons l'impression que les dessertes de « petites gares » sont boudées par les utilisateurs. N'est-ce pas parce qu'elles sont mal desservies quelles sont boudées ? Mieux les desservir pourrait redynamiser leur fréquentation. Si vous désorganiser leur desserte, il est normal de ne pas voir leur fréquentation augmenter.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 00:06		Avis	Rzennes	Caractéristiques du projet (148)	Je trouve dommageable que la liaison Rennes Nantes ne soit pas encouragée par le train avec des offres équivalentes à celles que l'on trouve en Bretagne 8 € le trajet permettrait de privilégier le train à la voiture pour effectuer ce trajet	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 00:08		Avis	Billiers	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Bonjour Je souhaiterais qu'une ligne relié facilement Vannes à St Nazaire en s'arrêtant par quelques étapes comme Muzillac ou La Roche Bernard. aujourd'hui le seul moyen de se rendre au travail est la voiture et avec la montée du carburant ou l'impossibilité d'accéder au logement à proximité des parcs industriels cela semble nécessaire. Cordialement, Une ingénieur du secteur aéronautique de 27 ans	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

16/02/2022 00:18		Avis	La Mézière	Caractéristiques du projet (148)	Ce projet est ridicule. Les liaisons envisagées existent déjà. Depuis le Tégévé, l'augmentation de la vitesse nous montre qu'elle se fait toujours au détriment de la desserte. Vous feriez mieux d'employer le budget au rétablissement des nombreuses lignes secondaires que vous avez désaffectées depuis cinquante ans.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 00:34		Avis	Quimper	Caractéristiques du projet (148)	Quand sera-t-il possible de relier Quimper et Nantes plus rapidement et sans changer de train à Redon ? Les temps de trajets de Quimper vers Rennes et vers Nantes sont toujours très longs.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 00:56		Avis	Ploeren	Caractéristiques du projet (148)	Il faut remettre en service les lignes ferroviaires en centre Bretagne (notamment la liaison Auray Pontivy).	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 02:19		Avis	Liffre	Caractéristiques du projet (148); Environnement et cadre de vie (149)	Bonjour, J'y suis farouchement contre depuis la création de la ligne LGV Rennes Paris les logements manquent sur vitrolés alors que ce n'était pas le cas avant. Il est devenu impossible de se loger en Bretagne avec des salaires faibles les plus faibles de France ce projet est irréalisable coloration des habitants et de leur mode de vie qui veut rien savoir en fonction du pouvoir d'achat il est hors de question que cette s'installe au risque de voir le prix de la pierre augmenter et de pousser toujours toujours et toujours plus loin les Bretons au plus loin de leur lieu de résidence entraînant si l'utilisation voiture massive est-ce qu'il en est plus porte-monnaie à la fin du mois dans le gazoil est à 2 € le litre ce n'est pas possible c'est inimaginable la meilleure idée pour faire revenir les bonnets-rouges	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 03:43		Avis	PLOUHA	Caractéristiques du projet (148)	Je prends le Ter Rennes-St-Brieuc pour rejoindre Plouha lorsque je reviens de l'aéroport de Rennes. C'est un sacré périple ! Le Ter est très confortable. Peut-être un peu long car pas mal d'arrêts, à voir des lignes semi-directes ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 04:11		Avis	Plouhinec 56	Mobilités et déplacements (150)	rennes-nantes Hennebont rennes, Hennebont Vannes-Nantes Hennebont Quimper. Lorient. Brest. Lorient st brieuc. Lorient rennes. Lorient Nantes Rennes Fougères. Quelques hubs. Réfléchir en terme de prix plutôt que vitesse.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 06:35		Avis	Le palais	Mobilités et déplacements (150)	Redon qui est une ville morte et doit être remplacée par Vannes comme cœur de réseau pour le Morbihan. Le principal problème que je vois (je parle du Morbihan car je ne connais pas le reste) et la synchronisation des interconnexions. Il faut que le côté administratif de la SNCF revoit ces principes de planification des TGV pour être moins rigide et surtout communiquer avec les services de car public, privé, bateaux, internats, pour mieux synchroniser les interconnexions. Il faut aussi (service public) privilégier les parcours réguliers à l'année et pas les afflux de touristes. Les voies du tir bignon de quiberon (autre dossier) pourraient être une route secondaire réservée à des bus électriciens qui serait aussi une route de secours en cas de rupture de la seule route qui existe actuellement plus de rames le matin parce que les trains sont bondés.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 06:42		Avis	Ploeren	Mobilités et déplacements (150)	Plus d'espace dans les rames. Une gare de Vannes restaurée avec escalators pour accéder aux quais. L'ascenseur est tout à fait insuffisant et porter ses valises dans un escalier trop étroit est difficile... Pas de sas d'entrée pour limiter les entrées d'air froid en hiver ou d'air chaud en été : c'est assez incompréhensible quand on veut limiter l'impact écologique. Un espace aménagé et arboré devant la gare. Les univerts totalement minéraux sont impersonnels, passés de mode et aberrants. Ne serait-il pas envisageable d'imaginer un lieu abrité et à l'abri des courants d'air (sans être pour autant chauffés afin d'éviter l'installation) pour accueillir les sans-abris ? Leur présence dans la gare n'est pas une invitation au voyage et peut être rebutante pour ceux qui ont l'habitude d'un certain standing. Améliorer la vitesse sur l'ensemble du parcours. Éviter les stops de régulation de trafic à l'arrivée à Rennes - cela m'est arrivé très souvent en venant de Vannes. Que la SNCF demande aux autorités locales et nationales des services de taxi réglementés et beaucoup plus transparents. J'imagine qu'elle ne peut pas aller jusqu'à leur demander d'être plus cordiaux... Faire un effort global sur la qualité de l'accueil et des prestations offertes, nous sommes en Europe... Merci. Cordialement.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 06:46		Avis	Landivisau	Caractéristiques du projet (148)	Améliorer la sécurité des passages protégés primo...et secondos les temps de transport sont très satisfaisants...(entre Brest Rennes et Paris) gagner quelques minutes par quelques milliards d'euros n'en valent pas la peine. Desservir les petites gares à l'avenir doit être les grands chantiers...les anciennes lignes sont à réhabiliter impérativement... à l'hydrogène les locos...	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 06:54		Avis	Châteaulin	Caractéristiques du projet (148)	bonjour la ligne Paris Rennes est largement suffisante, détruire tant de terres agricoles pour gagner quelques minutes, honteux et ridicule, cet argent serait plus utile pour entretenir les restes de ce magnifique réseau que nous avons. Eviter aussi ces gares désertes sans guichets, sans personne, juste des trucs automatiques, qu'elle est loin notre regret et belle SNCF.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 06:58		Avis	Paris	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Améliorer le confort dans les trains. Dans les trains Oui les sièges sont trop étroits et pas adaptés pour une personne de 1.80m. Des déposes de bagage en nombre suffisant en bas. La SNCF fait tout pour qu'on voyage sans bagage : pas assez de place à l'entrée, des places en milieu de rame si on peut porter des bagages et au dessus des sièges largeur insuffisante. Assistance aux personnes handicapées trop limitée au niveau du nombre d'agents et des règles de service. Augmenter le nombre de trains par jour avec des arrêts à Auray systématiques. Augmenter la desserte en bus ou cars des gares pour les personnes sans voiture. Avoir des cars le samedi matin pour rejoindre les gares.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 07:02		Avis	Minihy-Tréguier	Caractéristiques du projet (148)	Il faudrait une ligne TER nord-sud en Bretagne, un Guingamp ou Saint-Brieuc à Vannes ou Lorient.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 07:05		Avis	Cleuguerec	Caractéristiques du projet (148); Environnement et cadre de vie (149)	Pensez à Pontivy, Beaucoup trop de bus et pas encore de train. Pour une ville de 16000 habitants et une zone de chalandise de 50 000 habitants.????? Ou est le train. Il est indispensable que le train soit à Pontivy en pour une justice de transport en Bretagne. L'essence coûte cher et bientôt plus cher surtout pour le monde rural. Merci d'avoir cette perspective à l'esprit.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 07:18		Avis	Chemaze	Mobilités et déplacements (150)	Pratiquer des tarifs concurrentiel, comment est-il possible qu'un billet pour Nantes Montpellier pour une personne revient à 30 euros en avion et à 200 euros en train pour 5 heures de voyage en plus ?? Il serait temps de revoir vos grille tarifaire. Si je voyage en famille même Nantes Montpellier en voiture est plus économique que le train !!!! Un service d'État devrait être accessible à tous à prix raisonnable, il est temps de réformer la SNCF !!	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 07:22		Avis	TREFFIEUX	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Une ligne de train ou de car reliant Redon à Châteaubriant ce qui permet de relier la Bretagne ailleurs que par Nantes et Rennes avec un détour pour monter ou redescendre à Châteaubriant	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 07:38		Avis	Taupont	Mobilités et déplacements (150)	Il faudrait qu'on dispose d'un service de train (ou de vraies jonctions en bus) pour se rendre de Plouermel à Nantes (et au sud de la France), Rennes (Paris), Brest, St Malo, Quimper, etc. ainsi que pour se rendre à leurs aéroports.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 07:38		Avis	Le Mans	Caractéristiques du projet (148)	Bjr, Je fais partie de ceux qui regrettent le constat que la conquête de l'Ouest se fasse au détriment de Nantes et au profit de Rennes. En effet, la région des Pays de la Loire qui avait soutenu par ses investissements l'amélioration du réseau classique (suppression des passages à niveau, travaux relèvement de la vitesse à 200 km/h, ...) s'est vue oubliée lorsqu'il s'est agi de tracer le prolongement de la ligne TGV vers l'Ouest ! Je cherche toujours la bonne synergie d'une Bretagne qui ne cesse de réclamer le rattachement de la Loire Atlantique aux 4 départements Bretons, tout en ignorant (une nouvelle fois) le sort et le souhait des autres départements des Pays de la Loire. La prise en compte réelle des intérêts de Nantes dans ce nouveau schéma passe par un rééquilibrage de la manne TGV, en réalisant la desserte TGV vers la Bretagne sud, via Nantes, grâce à la création d'une ligne en antenne de la ligne TGV Paris/Rennes (par exemple après le passage à Laval). Il est temps de mettre de côté les égaux de chapelle.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 07:43		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	Il faut renforcer la desserte Nantes Auray.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 07:45		Avis	Guipavas	Caractéristiques du projet (148)	Pouvez-vous mettre en place des lignes plus régulières entre Brest et Nantes (sans correspondance) cette ligne existe chaque jour à une heure très matinale pourquoi ne pas en mettre plus dans la journée ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 07:55		Avis	CARQUEFOU	Mobilités et déplacements (150)	Il est grand temps de faire en sorte que Bretagne/pays de Loire ne soit plus le FAR WEST DE la France .	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

16/02/2022 08:03		Avis	Roscoff	Caractéristiques du projet (148)	Diminuer le temps de trajet Augmenter la fréquence Desservir les petites gares par correspondance	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 08:09		Avis	GUICHEN	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Le réseau actuel ne me satisfait absolument pas et m'oblige à recourir à une deuxième voiture alors que j'habite à 800 mètres de la gare de Guichen Bourg des Comptes. Une commune trop peu desservie alors que la population ne fait que d'augmenter dans ce bassin (plus d'habitants à Guichen qu'à Questembert ou Malansac qui sont pourtant mieux desservies !). Pour aller à Vannes, Quimper ou Lorient, je suis obligé pour avoir des horaires d'arrivée correct pour moi et mes enfants d'aller jusqu'à Redon !!! Ex : 2 AR le samedi pour Rennes, pareil le dimanche. Les TER ne roulent plus passés 20h30... beaucoup trop tôt ce qui nous obligent à l'utilisation de la voiture pour des réunions tardives ou pour toute sortie nocturne. C'est une exception malheureuse française qu'on ne retrouve dans aucun autre pays européen (trains à minima jusqu'à 23h00 en Grande-Bretagne, Allemagne, Danemark, Italie, Slovaquie...).	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 08:10		Avis	vigneux de Bretagne	Caractéristiques du projet (148)	à mon avis, il y a 3 priorités : - amélioration significative de la desserte Nantes/Brest - rétablissement de la liaison Rennes/Nantes via Chateaubriant par TER - liaison Vannes/ Saint-Brieuc	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 08:15		Avis	Vallet	Caractéristiques du projet (148)	Je suis favorable à une liaison Nantes/Rennes beaucoup plus rapide, sur laquelle l'utilisation de le 4G est possible	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 08:15		Avis	Vitré	Mobilités et déplacements (150)	La ville de Vitré, avec ses 20% de croissance démographique sur ces dernières années, mériterait un accroissement des dessertes de TGV sur sa gare, ce qui éviterait écologiquement de faire 35 km en voiture vers Rennes ou Laval.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 08:23		Avis	BOLAZEC	Caractéristiques du projet (148)	Je suis pour retrouver les petites gares et arrêter de préférer des gains de quelques minutes sur les grandes distances, je ne vois pas où est le gain réalisé quand il faut faire 200km pour trouver une gare en fonction.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 08:25		Avis	56160	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	De Guemene sur Scorff il faut 45 à 90 minutes en voiture plus parking cher pour prendre le train à Lorient, Guingamp ou Rennes. Le retour du train à Pontivy (ou Loudeac) serait fort apprécié.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 08:30		Avis	Questembert	Caractéristiques du projet (148)	Je suis à la recherche d'une liaison Nantes Vannes voir Questembert, plus régulière. Ainsi qu'un Questembert Vannes plus souvent. Merci	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 08:32		Avis	TIERCE	Caractéristiques du projet (148); Reports modaux et écologie (151)	Tout ce qui concourt à encourager le report modal est bienvenu. L'amélioration du réseau TGV est une bonne chose pour la Bretagne; Pour les Pays de Loire je suis plus mesuré: Il y a toujours le chaînon manquant entre Sablé et Nantes, pour permettre le retour des TER et du Fret sur cet axe.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 08:39		Avis	Saint-Thégonnec	Caractéristiques du projet (148); Reports modaux et écologie (151)	Même si aujourd'hui le ferroviaire local n'est pas rentable il est nécessaire de le développer aujourd'hui. En effet, la mobilité par la route : - voiture : coût et pollution - bus : problème d'horaire et de lenteur devera se réduire drastiquement dans les 10 ans à venir et il est indispensable que l'offre ferroviaire soit une alternative en place dès ce moment là.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 08:42		Avis	LA ROCHE SUR YON	Caractéristiques du projet (148)	pour les vendéens, NANTES joue un rôle pivot central dans l'ensemble des dessertes ferroviaires, il ne faudrait pas que ce rôle pivot soit recentré sur RENNES, ce qui éloignerait les vendéens des trajets directs vers PARIS mais aussi LILLE, mais aussi vers les autres liaisons OUEST /EST	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 08:50		Avis	Quimperlé	Caractéristiques du projet (148)	On ne voit aucune garantie pour le renforcement des dessertes des villes moyennes en Bretagne Sud (Quimperlé, Lorient...) De tels travaux devraient forcément être bénéficiaires à tous et pas seulement aux habitants de Nantes et Rennes...	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 08:53		Avis	Bohars	Caractéristiques du projet (148)	Il est important d'améliorer la connexion entre Brest et Quimper. Ceci permettra aux Brestois de rejoindre toute la Bretagne Sud et les Pays de la Loire ce qui est actuellement compliqué.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 09:01		Avis	Angers	Caractéristiques du projet (148)	Beau projet pour la Bretagne. Concernant les Pays de la Loire, l'amélioration du réseau entre Rennes et Nantes ne risque t il pas à terme de détourner une part du trafic Paris / Nantes en passant par Rennes au détriment de la fréquence des trains passant par Angers ?	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 09:03		Avis	ploubazanec		Avis	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 09:08		Avis	OISSEAU 53300	Mobilités et déplacements (150)	Bien dommage la suppression des liaisons direct Rennes Strasbourg Obligation d'aller au Mans ou a Rennes depuis Laval	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 09:10		Avis	claguerec	Caractéristiques du projet (148)	pour moi (et bien d'autres), PRIORITE aux lignes interieures (reouvrir la ligne St Brieuc Auray via Pontivy par exemple)	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 09:13		Avis	SAINT ETIENNE DE MONTLUC	Caractéristiques du projet (148)	Oui au retour en force du TER : moins cher et moins polluant que la voiture, moins fatiguant également. - Augmentation des fréquences (sur mon trajet j'ai un train /heure en horaire de pointe...) - Ne pas laisser tomber les petites gares - Extension des horaires Un grand merci à tous les acteurs du ferroviaire !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 09:13		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	C'est dommage que le temps de trajet entre Brest et Rennes soit si long, même en TGV. Paris est donc à presque 4h de distance de Brest, alors que certaines villes du Sud de la France sont accessibles en à peine 2h. La gare de Dinan est également assez mal desservie, pas de train direct pour Rennes.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 09:17		Avis	Saint-Denis	Caractéristiques du projet (148)	La liaison Rennes-Nantes est catastrophique, les directs rares et le temps de trajet inavantageux en comparaison avec la voiture, très dommage et cela mériterait un vrai travail sur cette ligne.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 09:18		Avis	guilers	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, à quand une ligne digne de ce nom entre Quimper et Brest? D'autant que les TGV pourraient alors faire un circum et repartir vers Paris d'où qu'ils arrivent vers la pointe bretonne.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 09:20		Avis	Pont de buis	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour usager régulier de la ligne brest quimper sur la portion pont de buis chateaulin, je pense qu'il est important de desservir un maximum de petites villes et aussi depuis ces gares de pouvoir accéder aux grandes villes de la région et meme paris (aller retour possible dans la journée pour arrivée avant 9h à rennes depuis chateaulin et même chose le soir pour un retour apres 17h. Un maillage fin d'arrêts s'appuyant sur les villes plus importantes permettrait de proposer une réelle alternative à la voiture pour le monde rural.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

16/02/2022 09:22		Avis	Gouesnou	Mobilités et déplacements (150)	Plus de trains entre Nantes et Brest en direct.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 09:23		Avis	SURZUR	Caractéristiques du projet (148)	Prolongement jusqu'à présent Quimper de la LGV	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 09:27		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Vouloir aller plus vite ne devrait pas être une priorité, aller plus loin oui! Je ne dis de faire de Ouessant le prochain terminus TGV, je parle ici d'aller plus loin dans le temps avec l'existant! Ce qui veut dire, entretien, réhabilitation. Avec pour priorité les trajets du quotidien et non les loisirs pour amener les rennais ou parisiens à la plage. Un meilleur cadencement et des correspondances plus régulières pour faciliter la vie des abonnés. Et des agents pour accompagner tout ce petit monde dans ces beaux projets.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 09:30		Avis	YFFINIAC	Mobilités et déplacements (150)	Pourquoi ne pas créer une liaison entre Saint Brieuc et Nantes, pour aller à l'hôpital ce serait parfait,	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 09:38		Avis	44350	Caractéristiques du projet (148)	Une ligne directe et rapide Nantes-Rennes (moins d'une heure). Continuité de la ligne Redon-Quimper jusqu'à Brest en ligne rapide. Une ligne rapide Vannes -St Brieuc	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 09:40		Avis	PLOUHINEC	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour Madame, Monsieur, Il conviendrait d'accompagner le développement du train en le conjuguant au développement interurbain des transports publics (ex: avoir une offre de dessertes journalières de bus (mini bus non polluants) beaucoup plus importante, qu'il n'est à ce jour entre les petites communes et les gares telles que Lorient et/ou Auray). Si tel n'était pas le cas, il faudrait développer des aires de stationnement beaucoup plus importantes dans les villes de Lorient et/ou Auray. Le nouveau parking de la gare d'Auray, ouvert depuis quelques mois seulement, étant par exemple déjà saturé. Un maillage des transports collectifs est indispensable: 1- afin de faciliter les déplacements des populations et notamment celles vieillissantes 2- de désengorger les routes et d'"éviter" leurs saturations, ce qui induit également en cas d'usage intensif, des frais d'entretien et de réfection des chaussées. 3- afin de moins polluer avec toutes les conséquences que nous connaissons et notamment sur la santé. Bien cordialement	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 09:41		Avis	Orvault	Reports modaux et écologie (151)	Le train est l'avenir de la mobilité. Il est plus que grand temps d'inverser notre politique nationale du transport.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 09:46		Avis	ST GREGOIRE	Mobilités et déplacements (150)	Une multimodalité en 40 mn entre les aéroports de Rennes et Nantes pour que leurs développements soient concertés et harmonisés. Et globalement, des navettes cadencées rapides entre les gares centres des 2 villes (Nantes et Rennes).	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 09:46		Avis	EVELLYS	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, C'est bien intéressant de réduire le temps de train de Paris à Quimper ou Brest. Il est aussi intéressant d'améliorer les réseaux existants ne serait ce que pour des questions de sécurité j'imagine. Mais la Bretagne ne se résume pas à son littoral. S'il s'agit de diminuer l'impact du transport routier pourquoi ne pas remettre en service les lignes qui passent dans le centre Bretagne (Pontivy Loudéac Plœrmel Rostrenen ..). Et ces lignes pourraient être mises en service pour des personnes comme pour du fret.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 09:47		Avis	Thorigné Fouillard	Mobilités et déplacements (150)	Je vais régulièrement sur Nantes et la Baule et à part la voiture qui coûte cher, le train en passant par Redon c'est très long pour peu de kilomètres.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 09:47		Avis	57360	Mobilités et déplacements (150)	Nous voudrions un axe Nantes Bruxelles Londres sans devoir repasser par Paris et un axe Rennes Nantes Bordeaux. La ligne Auray Quiberon pourrait fonctionner tout l'année.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 09:50		Avis	Retiers	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Concernant le trajet Rennes Nantes, je serais d'avis de développer la ligne via Châteaubriant, ligne ferroviaire au succès grandissant, sur le tronçon Rennes Châteaubriant, mais régulièrement mise à mal par des suppressions de train. Pas de train sur l'horaire 7h54 pendant 1 mois et demi... Quand on commence à 9h, il faut prendre un train à 7h15. Ça ne facilite pas la vie des usagers	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 09:55		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148); Reports modaux et écologie (151)	une liaison régulière et directe entre Nantes et Rennes, je pense qu'il est possible de faire mieux, le trajet est souvent ralenti, voire arrêté pour des problèmes techniques (principalement signalement ko au niveau de Guipry), il y a parallèlement un réel problème de compétitivité commerciale, car pour une durée quasi identique, les liaisons CAR sont trois fois moins chères en moyenne, un trajet train est à 18€ (sauf exception, offre commerciale) alors que celui par car varie de 2.99 et 6.99€ pour des conditions de confort comparables. Je prends donc souvent le car, alors que je préférerais prendre le train, améliorer ces points rendra aussi la liaison plus rentable en accroissant sa fréquentation. L'impact environnemental peut aussi être réduit. Allons vers le vertueux.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 10:09		Avis	VANNES	Mobilités et déplacements (150)	A quand le lien entre le nord de la Bretagne et la zone sud ? Car vos projets développent la navigation inter zone sud et inter zone nord, ce qui n'est pas mal en soi, mais beaucoup de bretons travaillent à l'opposé de leur zone de résidence, soit dans le nord ou soit dans le sud. Sans oublier (pour ma part) la zone centrale de la Bretagne, constamment oubliée, dézonée, Pontivy et le centre Bretagne ! Ce sont les grands oubliés, et le centre Bretagne se creuse ... A quand une vraie réflexion sur les vrais mouvements ? Vouloir développer le trafic c'est bien, mais réfléchir plus justement, c'est mieux.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 10:19		Avis	Saint Jean sur Vilaine 35220	Caractéristiques du projet (148)	Desservir davantage les petites gares. Je pense notamment à la gare située à "Les Lacs" entre Vitré et St Jean sur Vilaine. Ce qui permettrait aux résidents (étudiants, collégiens, lycéens et travailleurs) des communes avoisinantes (St Jean sur Vilaine, St Didier, Marpiré...) de se rendre à Vitré ou Châteaubourg aisément, sans avoir à utiliser leur véhicule personnel pour prendre un train à destination de Rennes ou Laval. Qui plus est, cela permettrait de désengorger Châteaubourg et Vitré (communes fortement embouteillées).	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 10:19		Avis	Rennes	Mobilités et déplacements (150)	Je souhaiterais pouvoir circuler beaucoup plus facilement entre Rennes et Quiberon et Rennes Nantes, Quiberon Nantes, davantage de trains, sans attente ni changement à Redon. A Auray une correspondance à l'année avec le tire-bouchon	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 10:29		Avis	Pléhédel	Mobilités et déplacements (150)	Retravailler l'ensemble des correspondances TER pour diminuer le temps de trajet total. Favoriser l'accès des transports en commun au réseau ferroviaire. Organiser un service de transport multimodale vers les gares et les arrêts du système ferroviaire.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 10:30		Avis	CESSON SEVIGNE	Caractéristiques du projet (148)	Nantes et Rennes sont aujourd'hui étroitement liées et le seront sans doute plus encore demain. Et pourtant le seul moyen rapide et pratique d'aller de l'une à l'autre est la route. Il faut donc impérativement une liaison ferroviaire directe et rapide qui apportera de nombreux et importants avantages : écologie, économie, sécurité, praticité....	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 10:37		Avis	Saint-Avé	Mobilités et déplacements (150)	Paris, toujours Paris, d'accord, mais déplacements dans la région? Vannes-Brest / Vannes Nantes / Vannes- St Brieuc, ??? A part des cars.... pas si simple de se séparer de la voiture!!	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 10:38		Avis	Local-Mendon	Mobilités et déplacements (150)	Mise en service de navettes autonomes pour les dessertes des petites communes. Sur des distances (inférieures ou proches de 100km) telles que Lorient - Vannes ou Lorient-Quimper ou Vannes-Rennes... Augmentation du trafic (nombre de trains avec de plus importantes plages horaires) et planification des horaires plus souple grâce au numérique et à la réservation	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 10:41		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	Un Nantes-Rennes cadencé , pas cher, et rapide ! Pas normal que la route soit si avantageuse sur ce trajet.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 10:42		Avis	Châteaubriant	Mobilités et déplacements (150)	Un futur désirable, dans le contexte environnemental que nous connaissons maintenant en détail grâce au GIEC, verra l'augmentation et l'amélioration de l'offre de transport ferroviaire. Une limite de l'offre actuelle est le manque de places pour les vélos (ou la non-garantie d'en avoir une). Un exemple comme celui des trains locaux (S-Tog du Danemark, avec des wagons entiers dédiés au vélo) pourra vous servir de référence. En créant l'offre, on crée un appel de multimodalité. Ma vie serait transformée si je pouvais aller à la gare en vélo, avoir l'assurance de pouvoir monter à bord avec, et de pouvoir faire à destination, le dernier km en vélo à nouveau. Par ailleurs, une augmentation de la fréquence des TER entre Châteaubriant et Rennes transformerait la vie de milliers de personnes (et retirerait des routes de nombreux véhicules thermiques).	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis

16/02/2022 10:45	Avis	Pont-de-Buis-lès-Quimerch	Caractéristiques du projet (148), Reports modaux et écologie (151)	Dans LNOBPL il y a Bretagne-Pays de Loire. Pourtant, je constate après plusieurs années de débat, que le projet n'intègre toujours pas la liaison Ouest-Bretagne-Nantes, ou l'arc Atlantique si vous préférez. On est toujours dans la "vieille lune" direction Paris... Bien dommage ! Brest ne serait donc pas "aussi" la Bretagne ? Et cette métropole ne serait perçue que comme un "prolongement" de la "vraie capitale bretonne" Rennes ? C'est l'impression que ça donne en tout cas quand on examine votre projet. Une nouvelle fois, renforcer (électrifier ? doubler ?) la liaison Brest-Quimper pour créer une véritable liaison Brest-Nantes serait un plus pour tout le monde, cela permettrait aussi de développer les trains du quotidien internes au Finistère et c'est de cela que les Finistériens ont besoin, une vraie colonne vertébrale ferroviaire entre les deux principales villes du département ! Par ailleurs, la transition écologique - la vraie - ne doit pas se traduire par le gain de quelques minutes et davantage de vitesse, mais par la multiplication des lignes ou des circulations sur ces lignes. S'il vous plaît, arrêtez de vouloir nous faire "gagner du temps" par la vitesse mais plutôt en réduisant le multimodal qui oblige encore trop souvent à prendre sa voiture pour atteindre un train... La transition doit aussi passer par un fret ferroviaire puissant. Gardez les millions pour créer des raccordements ferroviaires qui permettent aux usines de transformer leurs camions en wagons (pour éviter de nouveaux échangeurs sur la voie express qui, par effet rebond, attireront encore plus de camions). En matière de transports, c'est l'offre qui crée la demande. Offrez donc du train quotidien aux gens, aux entreprises et aux établissements publics et tout le monde finira par y revenir, surtout en cette période de carburant cher. Bonjour, quelques remarques d'un utilisateur du réseau : principalement Loire Atlantique/ Charente Maritime.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 10:46	Avis	NANTES	Mobilités et déplacements (150)	- bon réseau en Loire-Atlantique autour de Nantes ! - Difficile vers le sud, pas de réductions vers les villes aux portes de la région. - super les vélos gratuits, continuez à augmenter les capacités pour les gens obligés d'embarquer leur vélo pour le travail, mettre une vitre pour voir le remplissage des vélos du wagon ? - Tiens super des trains de nuits, ah encore un réseau en étoile.. Lancez votre propre train de nuit façade atlantique ? Avec les régions voisines ? Beaucoup de remarques pour les Intercités finalement.. Bon courage	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 10:49	Avis	Corseul	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, Je trouve dommage que l'agglomération de Dinan, en pleine croissance, ne soit pas mieux raccordée à Rennes alors que des centaines d'habitants de l'agglomération de Dinan travaillent sur Rennes. Les trains ne sont pas directs puisqu'il faut changer à Dol et les bus (ligne 7 ilenoo) mettent une heure quinze pour la plupart alors que les deux villes ne sont qu'à 52 km l'une de l'autre. Ceci oblige les personnes à se rendre à Rennes en voiture et participe à l'encombrement de la D137 matin et soir depuis le cap Malo jusqu'au centre.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 10:51	Avis	TRÉGUNC	Mobilités et déplacements (150)	De beaux projets: amélioration de la liaison Nantes-Rennes et des lignes nord et sur Bretagne. Il serait bien aussi qu'on puisse relier le nord avec le sud: là, il n'y a que le car. D'autre part, je trouve que la Bretagne n'est pas assez connectée avec les autres régions: impossible de relier les grandes métropoles (Lille, Lyon, Marseille...) sans changement à Paris ou Rennes (au mieux).	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 10:53	Questions	Billiers	Mobilités et déplacements (150)	Quel solution pour les petites communes du littoral de sud Bretagne pour rejoindre la gare TGV La plus proche, soit Vannes ou Redon sans utiliser sa voiture ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Questions
16/02/2022 10:55	Avis	Pleumeur-Bodou	Mobilités et déplacements (150)	Renforcer les liaisons TRAIN entre Lannion et Brest Augmenter les liaisons Lannion-Plouaret-Guingamp, avec des correspondances dans des délais admissibles (10mn) avec les destinations de St Brieuc ou /et Brest. Créer ou remettre en état et en fonctionnement régulier une ligne transversale de type Guingamp -Carhais	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 10:56	Avis	Grandchamp des Fontaines	Mobilités et déplacements (150)	La liaison Vannes Nantes doit être directe.elle est actuellement interminable avec des changements à Redon. La déserte du centre Bretagne enclave toute la région au profit des côtes. Merci d'y remédier.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 10:57	Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	les liaisons brest-nantes et sud-ouest sont trop longues et trop compliquées ! le trajet brest-rennes est beaucoup trop cher	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 10:58	Avis	Rennes	Mobilités et déplacements (150)	Très bien d'améliorer le réseau sur l'Ouest mais la problématique du coût reste un frein majeur pour les familles. Le tgv sert dans un but économique pour contrer l'usage de l'avion sur des courtes distances. S'il est plus cher pas de soucis le coût n'est pas à la charge des utilisateurs le plus souvent. Mais ce n'est pas la même chose pour les familles le coût reste trop important par rapport à la voiture voire même à l'avion.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 11:05	Avis	Guipavas	Mobilités et déplacements (150)	Plusieurs degrés sont, selon moi, à prendre en compte pour une mise en place dans les années : 1. Lignes rapides entre villes françaises et européennes depuis la Bretagne 2. lignes intercity entre Brest et quelques villes françaises 3. Lignes courtes distances en Bretagne depuis Brest, Rennes, Lorient, Saint-Malo 4. Lignes Tram Train Brest-Landerneau, Dapulas, Le Faou	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 11:14	Avis	Plabennec	Caractéristiques du projet (148)	Une LGV Brest Rennes ? Des lignes pour aller plus au nord, par exemple Brest-Plouguerneau en passant par Gouesnou, Bourg-blanc-Plabennec,...	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 11:26	Avis	Écommoy	Mobilités et déplacements (150)	Habitant la région du Mans (Ecommoy), et retraités (nous sommes détenteur d'une carte Senior) et nos enfants étant éloignés (Lyon, Valence, Paris), nous désirons voyager en train plutôt qu'en voiture. Aussi, sommes nous attachés à avoir une liaison ferroviaire et des propositions d'horaires satisfaisantes et fréquentes pour voyager à partir de la gare du Mans. D'autre part, les propositions de parking en gare sud du Mans sont insuffisantes en nombre de places et de durée (dépot de voyageurs, parking week-end ou semaine) Cordialement,	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 11:31	Avis	Saint Pol de Léon	Mobilités et déplacements (150)	Prenant très régulièrement le train et majoritairement sur le réseau Bretagne, je vous propose ma contribution et les idées qui sont, selon moi, prioritaires pour améliorer les voyages en train des Bretons. Pour que le train puisse prendre une réelle importance dans les déplacements des Bretons, il serait intéressant de rouvrir certaines "petites gares" qui ont fermé ces dernières années. Je pense, par exemple, à la gare de Roscoff qui n'est plus utilisée. Roscoff est pourtant un port important qui permet la traversée au Royaume-Uni. Mais, en descendant du bateau, la voiture est ensuite nécessaire pour rejoindre le train le plus proche... à Morlaix ! De nouvelles gares sont peut-être aussi à penser dans la région de Lannion par exemple. En effet il s'agit d'une côte très attractive (côte de granite rose) et qui se développe à vitesse grand V puisqu'il y a de l'emploi, mais le train ne va pas plus loin qu'à Lannion. La voiture est nécessaire pour sortir de la gare et rejoindre la côte (énormes bouchons dans le quartier de la gare à chaque arrivée de train en provenance de Paris). Quid de Trégastel, Perros Guirec, Tréguier, Paimpol... ? Attention aussi à ne pas pénaliser les liaisons pendulaires quotidiennes entre Rennes et sa proche banlieue en privilégiant la liaison interrégionale. Les trains sur la ligne Rennes-Redon sont déjà à saturation aux heures de pointe (même post-covid) il faut donc déjà envisager une densification de l'offre de transport à court terme. Les enjeux sont donc nombreux. En effet, il existe une demande pour de l'interrégional, mais il ne faut pas non plus délaisser le transport intrarégional qui gonfle d'année en année. L'achat de nouveaux matériels a été salvateur, mais il va falloir densifier l'offre et passer à un train toutes les 20min au lieu de toutes les 30min. Merci de votre attention	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 11:39	Avis	Locoal-Mendon	Mobilités et déplacements (150)	Ne trouvez vous pas scandaleux que le Centre Bretagne ne soit desservi par aucune grande ligne ! Il serait peut-être opportun d'étudier sérieusement les petites lignes que vous abandonnez ou même pire que vous détruisez . C'est honteux. Aller à Brest depuis Auray en train relève du sacerdoce. Et il y a sans d'autres exemples aussi aberrants.Vous ne récupérez de la clientèle (et non des usagers) qu'en faisant des lignes pratiques adaptées à la demande. Ce ne doit pas être la demande qui s'adapte à vos desideratas. Et arrêtez de financer le transport routier, revenez à votre métier	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 11:46	Avis	Guichen	Caractéristiques du projet (148), Mobilités et déplacements (150)	L'enjeu de la nouvelle ligne Rennes <-> Nantes est de surpasser la route dans le temps de transport. Dans cet enjeu de surpasser la route, il ne faut pas oublier les gares intermédiaires, car il apparaît comme un non-sens de devoir revenir vers Rennes (en partant de Guichen ou Bruz) pour effectuer un Rennes-Nantes, dont le temps total de trajet égale ou dépasse 1h45 (auquel il faut ajouter le temps de transport dans Nantes pour se rendre sur son lieu de rdv). Et il faut garder à l'esprit de rester compétitif au niveau prix par rapport à la route. Un autre point, est l'accès à ces gares qui doit être facilité. Les parking de Bruz ou Guichen sont déjà à saturation (avant Covid), il est donc important de préparer l'avenir de ce côté là également. Attention aussi à ne pas pénaliser les liaisons pendulaires quotidiennes entre Rennes et sa proche banlieue en privilégiant la liaison interrégionale. Les trains sur la ligne Rennes-Redon sont déjà à saturation aux heures de pointe (même post-covid) il faut donc déjà envisager une densification de l'offre de transport à court terme. Les enjeux sont donc nombreux. En effet, il existe une demande pour de l'interrégional, mais il ne faut pas non plus délaisser le transport intrarégional qui gonfle d'année en année. L'achat de nouveaux matériels a été salvateur, mais il va falloir densifier l'offre et passer à un train toutes les 20min au lieu de toutes les 30min.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 11:58	Avis	Quimper	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, A horizon 2050, dans 30 ans, il convient d'avoir réalisé Quimper-Rennes Brest-Rennes en 1h30, jusqu'à 1h45 selon les villes desservies, avec des correspondances TER efficaces pour les dessertes plus locales. Rennes-Nantes doit se faire en 45 mn afin de dissuader l'usage de la voiture. Dans les 30 ans il faut viser la suppression de tous les passages à niveau au moins sur ces 3 lignes. L'amélioration de la liaison Brest-Quimper devrait permettre un trajet de moins d'1h si on veut concurrencer la voiture, avec une desserte de l'aéroport ? Sur les transversales, l'intérêt serait ici aussi de concurrencer la voiture, avec la quadrature du cercle de la desserte locale de la rapidité, et d'un cadencement. Quid d'une prolongation Carhaix-Chateaulin vers Brest et Quimper ? Comment articuler St Brieuc, Pontivy et Vannes ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 11:59	Avis	Paris	Mobilités et déplacements (150)	Je déplore le manque de liaison simple entre La baule-Saint-Nazaire et le sud Bretagne où habite une grande partie de ma famille et ! la liaison Nantes-Rennes qui m'a fait passer il y a 2 ans par Angers et Vitry ou Laval	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 12:05	Avis	Saint-Brieuc	Caractéristiques du projet (148)	Rendre plus rapide et avec plus de fréquence de trains l'axe Rennes Nantes et développer des liaisons directes Rennes Nantes Bordeaux. Remettre en service la ligne ferroviaire Saint-Brieuc Pontivy Auray.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

16/02/2022 12:12		Avis	MINIHY TREGUIER	Mobilités et déplacements (150)	Dans le projet de développement du réseau ferroviaire et de transfert du trafic vers le rail : - réouverture de la ligne Morlaix-Roscoff, avec création d'un arrêt près de la gare maritime - faciliter la traversée Nord-Sud de la Bretagne en remettant en service la ligne Saint-Brieuc-Loudéac- Pontivy-Auray. Aujourd'hui la route est la seule solution. Si nécessaire, un matériel plus léger du genre Tram-Train pourrait être envisagé.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 12:15		Avis	Plouharnel	Mobilités et déplacements (150)	Comment se fait-il que la ligne Auray Quiberon ne circule pas à l'année, sa rentabilité n'est plus à démontrer : 180k voyageurs en 2 mois! En outre quid de la ligne Auray saint brieuc qui devrait être un axe névralgique! Auray 15k habitants, Pluvigner 8k hab,camors 3k hab, baud 6k hab, Pontivy 12k hab, Loudéac 15k hab, quintin 3k hab, plaintel 4k hab, Ploufragan 11k hab et saint brieuc 45k hab. Plus de 120 k hab sans compter les aires urbaines de ces villes. Une ineptie!	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 13:06		Avis	PLOUHINEC	Mobilités et déplacements (150)	des faits rien que des faits, en avril 2016: Madrid - Nantes , en avion : 9:30 -11h (1h30) : 30 € Nantes - Quimper (via REDON et LORIENT), SNCF : 12h- 18h15 (6h15): 60 € est-il nécessaire de compléter ces faits par une expression de besoin, sachant que rien ne s'est amélioré depuis ?	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 13:33		Avis	Besançon	Mobilités et déplacements (150)	J'ai habité la Bretagne pendant 14 ans, il est gd temps que certaines lignes soient plus rapides pour rejoindre les gdes villes en Bretagne et jusqu'à Nantes car je la considère comme une ville de Bretagne à part entière de par son passé historique. Par la même occasion, il serait souhaitable de revoir certaines lignes en France pour éviter de passer tjours par Paris. EX : Lyon, Toulouse, Bordeaux. Strasbourg, et le centre de la France (Clermont Ferrand entre autres) ou Strasbourg Toulouse et Bordeaux. Voici qqs idées à développer pr améliorer les trajets des gens qui voyagent par le train et désengorger certaines gares parisiennes.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 13:39		Avis	Fréhel	Mobilités et déplacements (150)	Dû au tracé linéaire des trains (TGV et TER) je trouve que le Nord des Côtes d'Armor est très mal desservie alors que c'est une région de plus en plus visité et désormais prisée pour ses résidences secondaires. Il y a aucun train pour toute la carte que je vous joins en capture d'écran... Seulement des bus mais de moins en moins fréquent et surtout en hiver	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 14:04		Avis	Ploufragan	Mobilités et déplacements (150);Reports modaux et écologie (151)	Bonjour, il est bien triste de voir les lignes secondaires laissées à l'abandon, alors même qu'une grande partie des budgets sont fléchés vers la LGV: cela va à l'encontre de l'aménagement du territoire, et de la décentralisation. J'en veux pour preuve la ligne St Brieuc - Loudéac, fermée et abandonnée depuis des années, sans réel projet. Pourtant, cette ligne traverse des zones peuplées, des zones d'activités denses, des espaces dédiés à la formation, des villages,... L'option du Tram-train automatisé, léger, pourrait être un plus pour ce territoire dynamique, et permettrait d'enlever de nombreux véhicules des routes du 22, soit un meilleur bilan carbone du territoire.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 14:07		Avis	Gueméné sur Scorff	Mobilités et déplacements (150)	Habitant de Gueméné sur Scorff, faisant des déplacements professionnels sur Rennes, Paris, les Hauts de France et le Centre Bretagne. Mon souhait est de pouvoir améliorer mes déplacements pour que cela soit moins coûteux et moins de temps sur la route. Le Centre Bretagne n'est pas desservi par des réseaux ferrovières ni transport de bus, ce qui rend la mobilité fracturante pour les jeunes et pour les travailleurs et entraînant ainsi l'isolement des personnes.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 14:09		Avis	Ploemeur	Mobilités et déplacements (150)	Je souhaite la réouverture, très rapidement, d'une ligne ferroviaire entre Auray et saint Brieuc en passant par Pontivy et Loudéac. Je souhaite aussi une ouverture toute l'année de la ligne entre Auray et Quiberon	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 14:21		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	Je souhaite : - la réduction du temps de trajet entre Brest-Quimper et Rennes (1 h 30 maximum) de manière à parvenir à 3 h pour le Brest-Paris - la mise en oeuvre d'une vraie liaison TGV Quimper-Bordeau avec correspondances immédiates - un TGV entre Brest et Quimper avec un temps de trajet très inférieur à 1 h pour rendre le train concurrentiel de la voiture - le maintien des lignes transversales bretonnes - la mise en oeuvre d'un train de nuit entre Brest et l'est de la France	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 14:26		Avis	Liffré	Mobilités et déplacements (150)	Il faut augmenter le nombre de navettes entre les grandes villes, RENNES BREST, RENNES NANTES, RENNES QUIMPER, RENNES CAEN et surtout RENNES BORDEAUX sans passer par Paris.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 14:36		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Pour augmenter la part du train dans les déplacements, je crois qu'il est important de : - augmenter la fréquence de liaisons "navettes" telles que Rennes-Nantes, si possible en diminuant le temps de trajet - conserver les dessertes des "petites gares" comme Rospenden, qui est actuellement mal desservie - améliorer significativement l'intermodalité des modes de transports : aménagements pour les vélos dans les trains et dans les gares, pour les trajets quotidiens comme pour les loisirs. L'accès aux TER bretons avec des vélos est encore compliqué : pas de places, pas d'aménagements dans les gares (Vannes par exple), difficultés pour voyager avec un vélo chargé.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 14:58		Avis	AURAY	Mobilités et déplacements (150)	RENNES - BREST par le nord et le sud c'est bien, mais il ne faut pas oublier les lignes intérieures. De Auray je peux prendre le TER pour Quiberon seulement l'été. Il manque aussi Auray - Pontivy. Je suis handicapé et me déplace en fauteuil électrique et c'est beaucoup plus facile d'accéder aux TER que dans un bus. Surtout que que toutes les lignes de bus ne prennent pas les handicapés en fauteuil.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 15:01		Avis	CORAY	Mobilités et déplacements (150)	Je souhaiterais qu'il y ait plus de TGV qui s'arrêtent à Rospenden en venant de Paris. Exemple. Le TGV qui part de Montparnasse un peu avant 17h, on est obligé de descendre à Quimper. Ce qui engendre des frais supplémentaires (carburant, place de parking payant). Merci de me donner une réponse.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 15:07		Avis	PONTIVY	Mobilités et déplacements (150)	Remettre en état l'axe ferroviaire st Brieuc auray via Pontivy avec un train trame automatique sans personnel	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 15:23		Avis	Alençon	Mobilités et déplacements (150);Reports modaux et écologie (151)	Le train émet moins de co2 mais pourquoi est il si cher? Le nombre de trains Nantes ou Rennes /Strasbourg a diminué la desserte est cependant bien pratique pour rejoindre la lorraine, l'Alsace ou l'Allemagne. Les trains entre Alençon et Le Mans sont très utiles aux étudiants et aux travailleurs, conservez les. De même entre Le Mans et les 2 métropoles régionales Rennes et Nantes. Merci	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 15:25		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	N'arrêtez pas les petites lignes régionales pour commencer	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 15:29		Avis	Lorient	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour À quand une ligne FERROVIAIRE régulière entre Lorient et Brest ou au départ de Nantes peu importe	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 15:41		Avis	cession sévigné	Mobilités et déplacements (150)	développer les petites lignes oui : le principal n'est pas de gagner du temps , mais de permettre de prendre son temps afin de préserver le climat , sillonner l'Ouest à notre rythme sans plomber le bilan carbone et le budget; Vive les petites lignes ferroviaires pour découvrir les paysages, le centre bretagne , traverser la bretagne loin des autoroutes aseptisées et des cadences infernales des TGV retrouver les vieux wagons ou locomotives si possibles afin qu'elles retrouvent leurs lustres d'antan, tout en y alliant le confort moderne (internet) place pour les bagages, les vélos , vive les slowtrains pour l'ouest , cdt	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 15:48		Avis	PLOEMEUR	Caractéristiques du projet (148)	Le troisième point de cette réflexion, Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation du territoire par un maillage de dessertes rapides et performantes, ne doit pas être une simple conséquence de l'amélioration nécessaire des axes Nord et Sud de la Bretagne, vue de Paris, comme une simple presqu'île. La Bretagne Intérieure est trop délaissée, le Nord et le Sud sont trop dissociés, il est trop difficile de relier Vannes à Morlaix ou St Brieuc à Quimper.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis

16/02/2022 16:10	Avis	Kernouës	Mobilités et déplacements (150)	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>J'aimerais porter à votre attention la volonté - qui ne peut s'exprimer - de me déplacer de manière plus éco-logique depuis le Finistère Nord. J'aimerais pouvoir faire le marché, aller au travail ou prendre le train ou le bus quotidiennement; j'aimerais réaliser les trajets longs (surtout vers Rennes et Tours dans mon cas) en train; or, c'est surtout le réseau de la gare de Landerneau ou de Brest vers les lieux de résidence - et non la vitesse ou la fréquence des trains - qui représente le frein le plus important.</p> <p>Heureuse idée de permettre aux parisiens de descendre à Rennes, à Brest ou dans le Finistère Sud! À très grande vitesse. Pourquoi pas.</p> <p>Mais, dans ce cas, permettez aux autres citoyens d'aller à Rennes, à Paris ou dans le Finistère Sud en train et en bus. Plus rapidement - sans aller jusqu'à installer la LGV partout, réactivez les lignes mortes (Lesnev-Brest) et augmentez la fréquence des bus et des trains sur les lignes qui existent déjà.</p> <p>Je donne un exemple concret: je dois effectuer un déplacement à Rennes pour mon travail, je dois rentrer le dimanche. Il ne m'est pas possible d'effectuer le trajet de la gare jusqu'à chez moi. Le premier bus m'oblige à une longue correspondance en gare, le deuxième bus ne circule pas le dimanche. C'est déjà pénible de devoir emprunter deux bus pour prendre le train, ça l'est d'autant plus quand le maillage sur le territoire est trop inégal et que l'on ne peut effectuer les trois kilomètres manquants/</p> <p>L'idée éco-logique meurt dans l'oeuf. Je prendrai la voiture.</p> <p>Autre exemple. En semaine, pour aller travailler, je peux prendre le bus à 6h30, 6h50, puis 9h30 (le lundi uniquement!) puis vers 13h...et enfin vers 17h. Or, je commence à 9h, dois-je me présenter sur mon lieu de travail avec deux heures d'avance?! Dans l'autre sens, les horaires témoignent du même problème. La régularité n'est pas suffisante pour permettre de s'appuyer sur le réseau collectif pour se déplacer.</p> <p>À moins que l'objectif ne soit clairement de favoriser les citoyens vivant en milieu urbain, je vous demanderais de réfléchir à l'accès des LGV depuis les zones périphériques et rurales du Finistère Nord et des autres zones non desservies par le TER en Centre Bretagne...</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 16:17	Avis	St Cast Le Guildo	Mobilités et déplacements (150)	<p>Bon projet cependant qu'elles sont les liaisons prévues avec Bordeaux. Biarritz toulouse et Perpignan ? Actuellement il faut toujours passer par Paris .ne faut il pas etudier au minimum les connexions avec les autres régions?</p> <p>Merci</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 16:20	Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	<p>Bonjour,</p> <p>C'est une très bonne chose que ce projet voit le jour. Mais pourquoi les temps de réalisations sont-ils si longs?</p> <p>Le grand ouest représente tout de même une population d'environ 4-5 millions de français. Dans un contexte d'urgence climatique, si l'on souhaite que cette population utilise de plus en plus le train, il est alors nécessaire d'améliorer le maillage de ce territoire et certaines grandes liaisons :</p> <p>>Liaison Rennes-Nantes : au regard de la taille des deux villes et des flux potentiels, la ligne actuelle est totalement obsolète et doit être une priorité.</p> <p>>Liaison Brest-Rennes / Brest-Nantes : la descente du Finistère, des côtes d'Armor et du Morbihan doit aussi être améliorée. Les temps de trajets sont toujours trop élevés en comparaison de la distance effective.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 16:21	Avis	Saint-Nazaire	Mobilités et déplacements (150)	<p>Bonjour,</p> <p>Au delà de la réduction des temps de trajet, l'objectif à mon sens est de faire réellement du train un outil de déplacement de substitution par rapport à la voiture. Pour cela un travail sur la fréquence et l'amplitude horaire me semble primordial. La plupart du temps, pour le moment, le cadencement correspond aux travailleurs à horaires "normaux" mais permet difficilement à des personnes travaillant en décalé de faire le trajet, les horaires sont peu adaptés à des déplacements loirs ou touristiques. (dernier train tôt, creux du milieu de journée, correspondances peu efficaces).</p> <p>Un travail sur les transversales semble aussi nécessaire, aujourd'hui un trajet Nord-Sud Bretagne (voire vers la Normandie) est peu aisé.</p> <p>Dans ces deux cas la présence d'une offre consistante est un préalable incontournable au développement de la clientèle alors que le raisonnement inverse a souvent prévalu (pas grand monde ne prend le train alors pourquoi en mettre plus?) car le passé.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 16:47	Avis	Paris	Caractéristiques du projet (148)	<p>Comme de nombreuses villes en France, Quimper et Brest méritent elles aussi d'être reliées à Rennes par la LGV d'ici une décennie. Entre Rennes et Quimper, le train roule quasiment à la même vitesse qu'une voiture, ce qui n'a donc aucun intérêt. Il serait également intéressant de rajouter des trajets Paris Quimper le weekend qui ne font que quelques arrêts comme Vannes et Lorient pour également gagner du temps. Je rappelle que la Bretagne c'est plus de 3 millions d'habitants qui ne demandent qu'à être désenclavés.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 16:49	Avis	AUDIERNE	Mobilités et déplacements (150)	<p>Effectivement une desserte Quimper Paris en 3h maxi est une excellente chose .</p> <p>Il faudrait aussi soit réduire la durée du Trajet Quimper / Marne la Vallée Chessy ou que la Correspondante à Rennes ne dure pas 1h15 car j'ai 65 ans ,les Cartes Senior Plus et Grands Voyageurs et c'est vraiment long de rester 1h15 à Rennes</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 17:01	Avis	LA FORET FOUESNANT	Mobilités et déplacements (150)	<p>Ligne rapide Brest Quimper Nantes afin de faire le trajet dans la journée vers Nantes. Plus de nuit d'hôtel</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 17:09	Avis	Concarneau	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	<p>Bonjour</p> <p>Je fais régulièrement l'A/R. Paris Quimper</p> <p>Paris Renne 1h26</p> <p>Rennes Quimper c'est trop long</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 17:17	Avis	Telgruc sur mer	Mobilités et déplacements (150)	<p>Remettre en fonction une ligne ter jusqu'à la presqu'île de Crozon depuis chateaulin afin de désengorger les routes surtout aux périodes de vacances hiver comme été et permettre aux habitants de se déplacer facilement alors que la fréquence des bus est très limitée et ne dessert pas forcément toutes les communes du trajet. Une ligne existait et était fréquentée mais évidemment, pas assez rentable pour la sncf et réseau ferré de France mais comme pour la santé, les technocrates oublient les habitants surtout lorsqu'ils ne résident pas dans les zones mal desservies d'autant qu'il n'y a pas que les touristes qui font vivre la zone.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 17:23	Avis	Guipavas	Mobilités et déplacements (150)	<p>Je pense qu'il est temps d'avoir des lignes de ce nom, de Brest à Rennes et vers Nantes.</p> <p>Brest est resté en radé (humour) sur les liaisons vers les grandes villes Bretonnes ou vers la capitale</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 17:28	Avis	SPAY	Mobilités et déplacements (150)	<p>J'estime nécessaire que la gare de LE MANS soit desservie par une bonne partie, des trains reliant l'ouest de la France à Paris, Lille, Lyon ou Marseille. Cette gare pourrait constituer un HUB ferroviaire idéalement placé aux porte de l'ouest sur des lignes à moderniser pour Caen, Tours, Laval et Chartres et des lignes TGV pour Nantes, Rennes et Paris : 5 régions sont déjà concernées : Bretagne, Centre Loire, Normandie, Pays de Loire et Ile de France.</p> <p>Il ne faudrait qu'une amélioration de Le Mans Tours pour pouvoir relier ce futur hub à Bordeaux et toute la Nouvelle Aquitaine.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 17:42	Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	<p>Bonjour,</p> <p>Je trouve que vous faites beaucoup de bruit pour peu de changements au niveau du réseau... notamment il est toujours impossible d'aller du Nord au sud ou inversement sans passer par Rennes, avec des trajets à rallonge ! Si j'habite à Lorient et que je veux aller à Brest il me paraît aberrant de devoir passer par Rennes et pas par Quimper !</p> <p>Idem pour faire Lorient Lannion... c'est un gros manque que de ne pas développer des lignes transversales, il n'y a pas que trois villes en Bretagne !</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 17:43	Avis	Binic-Étables sur-Mer	Mobilités et déplacements (150)	<p>Je suggère de remettre en circulation les anciennes lignes de chemin de fer du réseau dit "secondaire"ou de les créer. L'idéal serait de pouvoir circuler de la Bretagne Nord à la Bretagne Sud sans nécessairement passer par Brest ou Rennes.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 17:48	Avis	SPAY	Mobilités et déplacements (150)	<p>Les trains régionaux efficaces c'est bien c'est bien encore faut-il qu'ils soient correctement planifiés pour assurer des correspondances quittant ou rejoignant l'ouest.</p> <p>Comment faire Laval Poitiers sas passer par Paris</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 17:49	Avis	Saint Hilaire Du Harcouet	Mobilités et déplacements (150)	<p>améliorer la qualité de transport ferroviaire en diminuant le temps de trajet entre les villes avec du matériel ferroviaire moderne et récent,ne pas oublier les régions enclavées de ce pays ou des rénovations très importante sont a réaliser sue quelques années pour diminuer le temps de trajet et la qualité de transport,rénovations des voies,ballast aiguillage et signaux pour pouvoir donner plus de capacités pour les trains de circuler avec un intervalle entres les trains,qui garantissent la sécurité de circulation et la diminution entes les les rames pour étoffer le transport de voyageur,l'électrification des lignes,pour contribuer a diminution et la protection de notre planète,utiliser des engins moteurs,a l'hydrogène,également pour ne plus utiliser des locomotives thermiques et aussi a batterie a combustibles,rénover les gares et revoir les tarifs de transport qui est une cacophonie au niveau des pris du billet,les gares doivent être attractives pour les voyageurs,mêmes les petites,sauvegarder,les petites lignes et rouvrir celles fermées,même,si elles ne sont pas rentables pour désenclaver notre territoire,</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 18:09	Avis	Noyal-sur-Vilaine	Mobilités et déplacements (150)	<p>Bonjour</p> <p>Afin de faciliter l'usage des transports en commun pour préserver notre planète, desengorger les axes routiers, MERCI D'AUGMENTER LA FRÉQUENCE DES TER.</p> <p>MERCI EGALEMENT DE METTRE DES DISPOSITIFS AUX ARRETS AFIN DE PERMETTRE DE RECHARGER LES CARTES, ABONNEMENTS....</p> <p>Cela faciliterait grandement l'usage de TER.</p> <p>Cordialement</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 18:18	Avis	SPAY	Mobilités et déplacements (150)	<p>Je vous suggère de mettre dans votre cahier des charges de transport régionaux, le train n'est pas le seul moyen mais il doit être l'élément principal</p> <p>1° Pouvoir rejoindre et quitter les zones d'emplois à des heures et avec des délais raisonnables</p> <p>2° Pouvoir rejoindre et quitter centres d'intérêt culturels ou commerciaux à des heures ou ils sont ouverts</p> <p>3°Permettre au gens ayant besoin d'aller dans les hôpitaux spécialisés, de faire l'aller retour dans la journée.</p> <p>4° permettre aux personnes ne pouvant pas utiliser des moyens indépendants, de se déplacer facilement de leur lieux d'habitation vers le lieu qui leur plait avec au moins 3 créneaux par jour (tôt le matin ,vers midi et le soir)</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 18:19	Avis	Rennes	Mobilités et déplacements (150)	<p>- Prévoir des TER semi-direct Rennes/Vitré/Laval ou des TER omnibus toutes les 30 mn de 6h30 à 9h30 et 16h à 19h tous les jours de la semaine (lundi à vendredi).</p> <p>- Pouvoir accéder au TGV Rennes / Laval avec un abonnement TER identique au abonnement TER Breizgo intra Bretagne.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 19:10	Avis	Rennes	Mobilités et déplacements (150)	<p>Ce qui serait formidable clé st de permettre un réel partenariat entre Bretagne et pays de la Loire pour ceux qui utilisent le train tous les jours.... c'est-a-dire pour les travailleurs. Cesser d'être dans les années 80, à devoir se rendre à la gare pour notre billets mensuels, sans recharge possible sur internet, une possibilité de prendre certains TGV et non proposer un faux forfait "mensuel vers PDL avec TGV" qui ne correspond à rien, m'a t on répond à la sncf, dans la réalité. Ça, ce serait un vrai pas vers le 21e siècle. Mais ça ne rapporte pas.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

16/02/2022 19:17		Avis	Dinan	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Nous avons besoin d'une véritable ligne directe entre Dinan et Rennes qui assure des liaisons régulières dans la journée. Nous avons aussi besoin de développer les liaisons entre les différentes grandes villes françaises sans forcément passer par Paris, ou tout moins sans faire de changements de gare (quand on est chargé, ou avec des enfants, c'est rédhibitoire et on préfère alors prendre la voiture)	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 19:41		Avis	Issy-les-Moulineaux	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, Si il y avait 1 lgv entre Rennes et Quimper, je ferais l aller retour toutes les semaines pour télétravailler dans ma résidence de Ploneis. Bien des gens dans mon entourage ont la même idée. Si les tarifs restent respectables Bien entendu. Bien cordialement.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 19:41		Avis	TREBEURDEN	Caractéristiques du projet (148)	Il nous faut au minimum deux changements, avec correspondances aléatoires et pertes de temps en gares, pour voyager de Lannion à Nantes. La route reste plus avantageuse surtout avec passagers. Il serait plus judicieux de rallier Rennes et Nantes par un train très rapide passant par Chateaubriant plutôt que par Redon.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 20:00		Avis	44110	Caractéristiques du projet (148)	1. Il doit y avoir plus de TRE entre Chateaubriant-Nantes et Chateaubriant-Rennes. 2. Ces TRE doivent rouler plus vite 3. Ces TRE doivent être gratuits	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 20:03		Avis	Quimper	Mobilités et déplacements (150)	il faut favoriser les horaires entre Quimper et Brest ou Lorient afin que ceux qui commencent vers 8h puissent prendre le train et raccourcir la durée du voyage. Par ailleurs malgré une évolution de la ligne vers Paris il n'y a rien eu de fait à partir de Quimper ou Brest.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 20:21		Avis	Paris	Caractéristiques du projet (148)	Il faut relier le nord et le sud de la Bretagne !!!	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 20:26		Avis	LOUDEAC	Mobilités et déplacements (150)	Loudeac et centre Bretagne complètement isolées sans liaisons ferroviaires	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 20:36		Avis	Rosporden	Mobilités et déplacements (150)	Raccourcir les trajets rosporden Paris, et grandes villes	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 20:42		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148); Environnement et cadre de vie (149)	Oui aux trains, plus fréquents, sans doute plus rapide entre Rennes et Nantes mais je suis effrayée qu'on puisse imaginer une nouvelle ligne !!!!! Quand on voit l'impact de la construction de la ligne LGV entre Rennes et Paris !!!!! Il faut privilégier absolument le réemploi : des bâtiments, des routes des voies ferrées. De belles intentions mais une mise en œuvre avec des méthodes d'un autre siècle	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 20:50		Avis	Rennes	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, Je voyage régulièrement dans toutes la Bretagne. Il manque cruellement une ligne directe en bus alimentant le centre Bretagne. (Rennes->Brest en passant par Loudéac, Rostrenen et Carhaix) Il apparaît quasi impossible aujourd'hui d'envisager de telle déplacement, les changements de bus étant beaucoup trop nombreux. Cordialement.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 21:00		Avis	Le Mans	Caractéristiques du projet (148); Environnement et cadre de vie (149)	Pourquoi vouloir gagner une heure pour relier Brest et Quimper ainsi que d'autres villes ... Détruire la nature pour faire plus de voies encore ? retirer encore des superficies de terre cultivables ? Améliorer déjà ce qui existe, mettre les tarifs partout au même niveau serait un grand point positif. Au contraire relier, remettre, les petites gares avec les grandes villes pour diminuer l'impact négatif du trafic routier, remettre les trains de nuit et améliorer le confort et la sécurité. A quoi servira d'arriver soit disant 1h plus tôt dans tel endroit si ... les horaires de toute façon ne sont pas respectés? que les tarifs sont suivant les lignes? Que l'on sera encore et toujours à la merci des grèves ? Le Mans est par ex une plaque tournante mais pour aller à Paris c'est plus cher que pour les autres villes. Pourquoi cette différence?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 21:03		Avis	Pluherlin	Reports modaux et écologie (151)	Bonjour, Vous avez pour objectif d'améliorer les liaisons ferroviaire de la capitale à la pointe bretonne , c'est une bonne chose mais en premier faudrait envisager les lignes ferroviaires transversales de la Bretagne comme celle de Auray Pontivy Saint Briec et il y avait une autre entre Questembert ,Ploërmel et La Brohinière qui une partie avait été délaissée par la Sncf dans les années 90 donc pas assez rentable c'est la faute aux gouvernements précédents pour être en voie verte, donc pas utile du tout pour la planète c'est vraiment dommage dans les prochaines décennie faudra envisager de mettre cette voie ferrée comme avant ,aujourd'hui face au changement climatique il sera urgent pour nos enfants ce refaire revivre ces petites lignes et Fret pour avoir moins de camions et voitures sur route vue le cout du carburant il vive le train.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 21:29		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	Améliorer les liaisons Rennes Nantes en TER (fréquence et non pas rapidité) et davantage de TER en Bretagne Loire-Atlantique avec des places pour les vélos	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 21:44		Avis	Laurenan	Mobilités et déplacements (150)	Le centre de la Bretagne ne semble pas existé pour la sncf. À quand une ligne qui passe au centre car le bus c'est très long !	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 21:52		Questions	TREGUEUX	Caractéristiques du projet (148)	Le triangle de l'activité des deux régions, c'est Nantes-Angers-Rennes. Comment ce nième projet d'amélioration de la liaison vers Paris facilitera t'il la connexion des métropoles de l'ouest ? Quelqu'un a t'il proposé d'étudier une liaison Lorient-Saint Briec pour renforcer le maillage régional et les trajets du quotidien ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Questions
16/02/2022 21:59		Avis	Rennes	Mobilités et déplacements (150)	J'aimerais une ligne de train entre Quimper et Audierne (Finistère), avec éventuellement un complément tramway jusqu'à la pointe du Raz et la Baie des trépassés, fréquentée par de nombreux surfeurs. Il serait bien aussi de rétablir la ligne du petit train Douarnenez-Audierne qui serpentait autrefois le long du Goyen. Merci de ne pas considérer ces propositions comme farfelues! Pascale	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 22:39		Avis	Bangor 56360	Mobilités et déplacements (150)	Souhait de liaison ferroviaire Auray-Quiberon toute l'année, avec meilleures correspondances pour les liaisons maritimes vers Belle-Ile. La circulation des bus est sujette à trop d'atalés (bouchons, travaux etc...) qui perturbent les correspondances notamment pendant les vacances scolaires et les ponts du printemps.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 22:48		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	Un Nantes - Brest devient vraiment indispensable Avec des horaires et un temps convenables & des prix censés.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

16/02/2022 23:09		Avis	Le Bono	Caractéristiques du projet (148)	<p>Quelques remarques de la part d'un usager et observateur attentif du chemin de fer</p> <p>1 Nécessité d'un cadencement des trains sur l'axe Brest Quimper Brest et sur Rennes Nantes. (heure demi_heure), c'est plus simple que la lecture des fiches horaires..</p> <p>2 tarification attractive et surtout très simple pour donner envie de prendre le train et penser aux plus âgés qui n'utilisent pas internet (vente de titres de transports par 10 ou 20 pour toutes les distances valables un an) 7</p> <p>3 amélioration des parkings dans les gares. Ex celui de la gare d'Auray tout neuf est déjà saturé certains jours</p> <p>4 système fiable de correspondances ferroviaires avec les localités non desservies par l'axe Brest Nantes. Ex : Quiberon Auray par train toute l'année, rétablissement de la liaison Redon Pontchateau St Nazaire par train idem pour Pontivy Auray. Pour Ploermel Questembert Quimper Douarnenez c'est trop tard ! Système de correspondances routières efficaces avec tarification uniformisée (fusion des différents statuts de dessertes urbaines, départementales, régionales qui rendent les informations difficiles à trouver et les achats de titres de transport compliqués) voire services gratuits. Un exemple d'incohérence : j'habite au Bono, la gare la plus proche et la plus pratique est celle d'Auray- 15 mn en voiture-mais pour y aller il n'existe aucun transport en commun puisque Le Bono fait partie de l'agglomération de Vannes mais pas de celle d'Auray. Il existe en revanche un bus qui relie Le Bono à Vannes Sncf en 45 mn. Pour aller à Nantes vu les horaires, les aléas des parkings d'Auray la longueur du trajet en bus vers Vannes je prends ma voiture et je participe à l'embouteillage du tronçon routier Savenay Nantes. Il faut penser les dessertes bien en amont du train si l'on veut transférer une partie des usagers de la route vers le rail.</p> <p>4 réouverture de points d'arrêt fermés (St Nolf et La Vraie Croix) création de nouveaux points d'arrêt (Lanester, un point d'arrêt entre Vannes et Ste Anne d'Auray pour desservir les communes de Ploeren et Plescop) bref mieux adapter les accès au train en les rapprochant des zones densément peuplées.</p> <p>5 informer la population des dessertes ferroviaires. Beaucoup de gens autour de moi ignorent qu'ils peuvent prendre le train à Pluneret à la gare bizarrement nommée Ste Anne d'Auray. Il est vrai que les rares trains qui la desservent ne vont qu'à Vannes.</p> <p>6 Réduire les temps de parcours notamment en évitant au maximum le rebroussement des trains Rennes Nantes à Redon et en électrifiant la section Quimper Landerneau.</p> <p>7 doter les trains de compartiments vélos de taille conséquente et modulable en fonction de la fréquentation afin d'éviter comme je l'ai vu moi même un TER Brest Quimper puis Quimper Rennes encombré de vélos et de remorques (officiellement interdites dans les trains !) avec des cyclistes et des non cyclistes râlant pour des raisons opposées contre la Sncf. Prévoir aussi des ascenseurs et /ou des escalators qui fonctionnent correctement (pas comme les ascenseurs de la gare de St Brieuc qui sont une calamité).</p> <p>8 Rétablir une continuité ferroviaire de Nantes à Rennes via Châteaubriant par l'électrification de Rennes Châteaubriant sur le modèle de Nantes Châteaubriant.</p> <p>9 Puisque l'aéroport de Nantes reste à son emplacement actuel il faudrait prévoir sa desserte ferroviaire en lien étroit avec les axes Rennes Nantes et Brest Nantes. Idem pour l'aéroport de Rennes quasi inaccessible depuis l'arrêt de St Jacques de la Landeet celui de Brest sans lien pratique avec la SNCF.</p> <p>10 Le développement du fret sur les axes Brest et Rennes Nantes est une vue de l'esprit tant que les transports routiers ne seront pas taxés comme une loi votée par le Parlement l'avait décidé et tant que la Sncf y mettra autant de mauvaise volonté.</p> <p>En conclusion ce projet de développement paraît séduisant mais de quoi accouche-t-il ? Écouterait-on vraiment les usagers et les potentiels voyageurs ? Saura-t-on faire une réelle information plutôt que de la communication confiée aux coûteuses entreprises de ce secteur ? La Sncf assurera-t-elle le service sachant que la région Pays de la Loire est favorable à l'ouverture à la concurrence ? La société exploitant- fort bien-Carhaix Guineamp Paimpol pourra-t-elle exploiter Auray Quiberon et Auray Pontivy par exemple ?</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
16/02/2022 23:33		Avis	LES SABLES d'OLONNE	Mobilités et déplacements (150)	<p>J'ai été très déçue de constater la mise à 1 voie de la liaison ferrée entre La Roche sur Yon et La Rochelle dans un contexte où le rail doit devenir une priorité sur toute nouvelle création routière.</p> <p>Le réseau ferré secondaire doit impérativement retrouver sa place dans l'armature régionale , ainsi la ligne Niort -Fontenay le Comte toujours en attente et pour aller plus loin, il serait judicieux de reconstruire la liaison de cette sous préfecture avec le reste du département vendéen, les bus qui circulent en substitution d'un maillage ferroviaire ne favorisent pas le report vers le transport en commun!</p> <p>Ne pas oublier les transversales et il est heureux que la ligne Saumur-Les Sables d'Olonne par Bressuire et Chantonnay soit pérenne! Quoique...</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
17/02/2022 01:03		Avis	NANTES	Mobilités et déplacements (150)	<p>Originaire de Brest et vivant à Nantes depuis plus de 30 ans, je dois toujours utiliser ma voiture pour aller à Brest voir ma famille, tant le trajet en train est long et compliqué. À quand un trajet Nantes-Brest direct et rapide ? Ce sont quand même deux grandes villes de l'ouest...</p> <p>D'autre part, à quand une navette Nantes-Rennes toutes les heures, avec une durée de 1 H maximum ? J'ai travaillé à Rennes plusieurs années, alors que j'habitais Nantes, et j'ai dû utiliser ma voiture car les trajets en train pour le retour étaient totalement inappropriés. Résultat : 3:30 à 4:00 de trajet en voiture par jour, 4 jour/ semaine.</p> <p>Stress, fatigue, risque d'accident sur cette 4 voies tellement encombrée...</p> <p>Je suis encore là. Par chance ?</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
17/02/2022 09:05		Avis	NANTES	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	<p>voici mes commentaires quant au maillage ferroviaire et au plan de transport du grand Ouest (j'ai compris que le type de matériel ne fait pas partie du sujet) :</p> <p>Point Positif :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la desserte Rennes - Paris, y compris St Malo - la durée du trajet et la fréquence Nantes - Paris - la fréquence du trajet (voire la durée aussi) Rennes - Nantes - la fréquence des trajets directs Nantes - Brest - la création d'une ligne Bordeaux - Nantes - Rennes - Caen - Le Havre Rouen avec 4 AR / j <p>et pourquoi pas aussi une ligne St Malo - Brest sans passer Ains, je pourrais éviter une bonne moitié de mes déplacements professionnels en véhicules...</p> <p>Bonne réflexion...</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
17/02/2022 09:27		Avis	Mouilleron-le-Captif	Mobilités et déplacements (150)	<p>C est toujours de plus en plus compliqué pour réserver quand il y a des trains.</p> <p>Plus de guichet, plus d'humain et on fait tout pour que celui qui n'est pas connecté reste chez lui les vieux cheminots sont remercier de cette belle façon, après avoir bien développé l'entreprise ???</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
17/02/2022 09:30		Avis	Les sables d'Olonne	Mobilités et déplacements (150)	<p>Plus en parle moins il y a de trains et de qualité de desserte. on supprime les voies dans une ère écologique, comme les trains de nuit!! On les laisse à la concurrence .. et pour couronner ce tout. Les systèmes de réservation sont des devenus inaccessibles</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
17/02/2022 09:31		Avis	Saint-Thégonnec-loc-Eguiner	Mobilités et déplacements (150)	<p>Bonjour</p> <p>Déjà vous avez la possibilité d'améliorer notre quotidien en avançant l'heure du premier train du matin de Brest vers Rennes et Paris. Aujourd'hui il n'est pas possible, par exemple, de prendre une correspondance à Rennes pour Lille en direct. Nous sommes obligés de passer par Paris avec les changements de gares que cela implique.</p> <p>Cela permettrait également d'arriver plus tôt à Paris. Rapprocher Brest de Paris ça passe aussi par arrivé plus tôt! Si à chaque gain de temps de trajet vous faites partir les trains plus tard, cela ne sert à rien!</p> <p>L'été j'ai constaté qu'il n'y avait même pas ce premier train du matin le vendredi...</p> <p>Cordialement</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
17/02/2022 09:54		Avis	Saint-André-des-Eaux	Caractéristiques du projet (148)	<p>Bonjour,</p> <p>Une accélération de la desserte Nantes-Rennes semble indispensable.</p> <p>De même sur Nantes Vannes Quimper.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
17/02/2022 10:08		Avis	Nantes	Reports modaux et écologie (151)	<p>Bonjour, je vis à Nantes et retourne à Rennes voir ma famille environ toutes les 3 semaines. Étant très attachée aux mobilités douces, je suis néanmoins systématiquement détournée du train lorsque je constate que le prix du billet est plus cher que de prendre sa voiture et que le temps de trajet est plus long. En outre, je peux difficilement y entreposer mon vélo en heures de pointe (vendredi soir et dimanche soir) en raison du manque de places dédiées.</p> <p>Il serait opportun de créer une ligne directe entre Rennes et Nantes et de faire en sorte que les prix soient attractifs pour diminuer l'utilisation de la voiture. Peut-être réfléchir à défaut à un tarif SNCF préférentiel pour les personnes qui habitent dans l'une de ces deux métropoles.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
17/02/2022 10:35		Avis	Le Mans	Mobilités et déplacements (150)	<p>Pourquoi tant réduire les liaisons province-province ?</p> <p>Les lignes Rennes/Nantes - Marseille/Strasbourg/Lille perdent des créneaux chaque saison.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
17/02/2022 10:49		Avis	Pordic	Mobilités et déplacements (150)	<p>Mon souhait serait de voyager avec des élèves sur un trajet Saint-Brieuc Rennes ou Saint-Brieuc Brest, ou Saint-Brieuc Nantes voire Saint-Brieuc Paris, à un tarif préférentiel.</p> <p>Un partenariat avec l'éducation nationale pourrait être envisagé.</p> <p>En habituant les jeunes collégiens et lycéens à ce transport en commun, vous en ferez des usagers de demain.</p> <p>Cordialement,</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
17/02/2022 11:04		Avis	PARIS	Caractéristiques du projet (148)	<p>On voit que tout est sur les côtés ou les côtes bretonnes.</p> <p>Au centre le Fauët Guemene Pontivy seront eux desservies par quoi des bus électriques hydrogènes ??</p> <p>S'il faut améliorer la mobilité très très bien prenons quelques exemples sur nos voisins la Suisse une foultitude de voies uniques et métriques qui vont partout un système de cadencement très bien fait et des correspondances très perfectionnées et pour tout type de transports qui sont POUR les clients un rêve.</p> <p>Mais cela à un coup peut-on utiliser certaines lignes existantes pour améliorer le débit par des évitements longs permettant les croisements des trains tel que pour le trajet Brest Quimper</p> <p>Exemple de cadencement Brest ou Quimper un train par à midi de chaque gare et se croisent au milieu du parcours évitements long etc...</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
17/02/2022 11:28		Avis	Lorient	Caractéristiques du projet (148)	<p>Bonjour, des trains de Quimper à Nantes et Rennes plus nombreux et directs seraient les bienvenus</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
17/02/2022 11:48	ESG-INFRA	Avis	Nort-sur-Erdre	Caractéristiques du projet (148)	<p>Question n°3 Liaisons TER en Pays de la Loire et Bretagne, Impact de RER Métropolitains, Projet d'ouverture de lignes à la concurrence.</p> <p>Raisons de la question n° 3 – Les Elu(e)s en Région PLL/BZH en charge du transport par TER agissent actuellement pour une ouverture à la concurrence des liaisons TER.</p> <p>Pour sa part, ESG INFRA estime qu'il serait hautement contre-productif et grave de laisser procéder, les Régions PLL puis BZH, à l'ouverture à la concurrence de lignes TER, sans avoir réalisé au préalable la mise en œuvre de RER Métropolitains sur les nœuds et étoiles ferroviaires d'importance dans ces mêmes Régions.</p> <p>La question n°3 est donc :</p> <p>(a) Avant d'envisager une ouverture à la concurrence : n'est-il pas du Devoir de la SNCF, de l'intérêt général, de celui de l'attractivité du rail, de procéder d'abord à la mise en œuvre des RER Métropolitains, ce qui rendraient les lignes TER attractives, performantes, conduisant ainsi à un "prix de cession" plus favorable (au bénéfice du Maître d'Ouvrage) si le choix était fait d'une ouverture à la concurrence ?</p> <p>(b) De même, la mise en œuvre de RER Métropolitains ne doit-elle pas, dans une chronologie logique, être pensée et intégrée dans les tracés et itinéraires du projet LNOBPL ?</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis

17/02/2022 11:51		Avis	Vannes	Mobilités et déplacements (150)	<p>Bonjour,</p> <p>J'an dernier je faisais une fois par semaine le trajet Hennebont Quimper, trois fois Hennebont Vannes. En TER. Sans vélo.</p> <p>Pour le trajet retour Quimper Hennebont je devais descendre en gare de Lorient (terminus du train) puis prendre un bus. Fastidieux.</p> <p>> Je souhaite que les trains aillent plus loin Redon, Rennes ou Nantes.</p> <p>Cette année je fais une fois par semaine Vannes-Quimper (75 % TER, 25 % TGV)</p> <p>La fermeture des guichets de vente (avec personnel) ne m'émeut pas, j'aime autant que l'on consacre cet argent à augmenter l'offre de trains.</p> <p>Je suis un peu dubitatif sur les nouvelles gares (Lorient, Auray, Rennes). Une belle architecture tout ça tout ça mais où peut-on attendre (parfois longuement) au chaud et au calme (avec des sièges en nombre suffisant) ? Cette fonction de base d'une gare me semble trop souvent négligée dans ces projets vitrine, comme s'ils étaient conçus pour épater la galerie plutôt que satisfaire les besoins des usagers.</p> <p>Les automates TER font pitié à voir. Tout le monde a un écran tactile dans sa poche, les automates grandes lignes aussi, pourquoi pas les TER ?</p> <p>L'interface des automates TER est aussi particulièrement datée (petite police times, couleurs crues, zéro fioriture), on dirait un site des années 90 (les folles années).</p> <p>Je déplore le manque d'interopérabilité entre les automates (faire valoir ma carte de réduction avantage sur un trajet TER acheté sur un automate grandes lignes ou faire valoir ma carte liberté sur un automate TER).</p> <p>Sur un automate TER on peut acheter un billet mais pas voir les horaires.</p> <p>Revoir aussi les conditions de remboursement des trajets domicile-travail. Mon employeur, le ministère de l'éducation nationale, n'accepte que les abonnements (au mois ou à l'année) mais pas les billets individuels. Ce qui me conduit à prendre un abonnement pour un trajet hebdomadaire alors qu'il serait plus avantageux pour tous si je prenais une carte liberté (et qu'on me la remboursait) assortie de billets individuels (à rembourser). C'est un frein. Les schémas de mobilité ne sont pas si manichéens. Certaines personnes seraient prêtes à prendre le train 1, 2 ou 3 fois par semaine, encore faut-il qu'on les rembourse au prorata.</p> <p>Je suis enseignant. La répartition de mes 18 heures d'enseignement hebdomadaires peut me faire terminer à n'importe quelle heure. Hélas, pour un trajet Vannes-Hennebont il y a un train à 13h30 l'autre à 16h30, rien entre les deux. Des trains cadencés toutes les deux heures ne serait pas du luxe. Pour être raccord aux objectifs climatiques et véritablement offrir une alternative aux voitures, un train toutes les heures, de 6h à 22h. Qui desserve aussi Hennebont, ce qui n'est pas le cas de tous les trains alors que c'est une gare de ligne 2, pas de ligne 3.</p> <p>Il m'étonne que tous les trains se fassent appeler TER. E pour Express. Autant le train qui dessert les plus petites gares que le direct Lorient-Vannes. C'est déroutant.</p> <p>Le matériel roulant est moyennement adapté aux vélos. J'ai un vélo de ville décathlon cadre bas, un peu lourd et robuste. Ses pneus font la largeur des rainures verticales où je suis supposé les insérer en même temps que de porter le vélo à bout de bras. Même pour un homme de 192 cm et 82 kg, sans problème de dos, l'exercice est malaisé.</p> <p>J'ai vécu et travaillé en Allemagne, dans les trains régionaux. Navré de sortir la rengaine de l'herbe plus verte ailleurs mais en la matière je ne vois pas un domaine où le système français me semble meilleur (à part la lenteur de la privatisation de feu le monopole d'état).</p> <p>Exemple avec le pass trois jours 5 personnes à 110 €. En Allemagne, le schönes WochenendeTicket, le Quer durchs Land Ticket, les Länder-Tickets sont eux fractionnables et terriblement attractifs que l'on voyage à 1, 2, 3, 4, ou 5. Il y a davantage de gares actives (trois fois plus qu'en Bretagne que l'on rapporte à la surface ou la population, j'ai fait le calcul). Les automates sont modernes. On y fait la distinction entre RE (Express) et RB (dessert tout) au lieu de TER partout. L'appli Bahn Navigator est plus sobre et synthétique que la nouvelle SNCF Connect. Le Land Sachsen-Anhalt (et d'autres aussi) propose le "Schülerferien-Ticket". En gros le réseau régional ainsi que bus et tram de</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
17/02/2022 12:06		Avis	la forest landerneau	Mobilités et déplacements (150)	<p>Bonjour,</p> <p>1) Prendre en compte le nombre croissant de cycliste à bord des trains: De plus en plus d'usagers font le trajet domicile/gare et gare/travail à vélo.</p> <p>Dans les TER actuel, il y a 6 places pour vélo, dans les TER que je prends matin et soir en moyenne nous sommes une quinzaine de cyclistes; les vélos encombre donc les SAS d'accès, cela crée des tensions entre les usagers...</p> <p>2) Augmenter les fréquences de passage dans les haltes ferroviaires aux heures de pointes. Il ne s'agit évidemment pas de faire arrêter dans toutes les haltes un ter Brest /Rennes, Mais les TER Brest/Quimper, comparable au Brest/Morlaix, pourrait s'arrêter dans les petites gares.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
17/02/2022 12:18		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	<p>Cette proposition, selon le plan poutine, ne fait que plus encore connecter la Bretagne à Paris. Elle maximise les taxes actuelles du réseau breton.</p> <p>Il faudrait beaucoup plus revaloriser les Lignes entre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Brest et Quimper en reconstruisant le pont Albert Louppe pour supprimer l'obligation de passer par Landerneau ; - St Brieuc - Vannes et aussi Lorient (à créer) ; - Rennes - Nantes via Châteaubriant où existent encore une rupture physique et surtout politique avec buttoirs dans la gare !; - Fougères) Rennes à créer, sinon via Vitré à rétablir; <p>En réalité, il semble que les projets ferroviaires n'aient pas beaucoup évolués depuis l'abandon du projet d'aéroport à NDLL !</p> <p>Mettez Brest et Quimper à 3 heures de Paris n'est ni le plus utile ni le plus urgent pour les Bretons dans leur vie quotidienne ! Le plus important aujourd'hui est de rétablir ou créer les lignes de TER Nord - Sud en Bretagne historique.</p> <p>NB : Ce qui fut réalisé en Alsace pour refaire circuler les TER doit servir de modèle. Et à ne pas vouloir le comprendre le pouvoir centralisé échouera une fois de plus à grand frais.</p> <p>AV</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
17/02/2022 14:37		Avis	MARSEILLE	Mobilités et déplacements (150)	<p>Il est nécessaire aussi de remettre sur les rails les relations vers des villes très touristiques et embouteillées dont les infrastructures ont été abandonnées. Je pense à Concarneau et à Roscoff.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
17/02/2022 15:03		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	<p>Toutes les lignes allant vers Paris feront l'objet de la plus grande attention de la part de toutes les "autorités". Pas de doute à ce sujet.</p> <p>Merci de faire de même pour les liaisons entre Rennes et Nantes, d'une part, et Brest et Quimper, d'autre part.</p> <p>Nous allons doucement vers une société aux transports "bas carbone", et ces lignes transversales sont encore peu utilisées parce qu'il est toujours plus facile de prendre sa voiture, de covoiter et de prendre le bus pour voyager entre ces destinations.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
17/02/2022 15:16		Avis	Le Mans	Mobilités et déplacements (150)	<p>1er trajet : Le Mans, Angers, Nantes, Vannes, Lorient et Quimper.</p> <p>2e trajet : Le Mans, Laval, Rennes, Saint Brieuc et Brest</p> <p>Avec c'est trajet la région des pays de la Loire et la région de Bretagne seront plus connectés que jamais !</p> <p>Des trajets en TER d'une ville bretonne à une ville des pays de la Loire sans changer de train serait génial !</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
17/02/2022 15:22	ASSOCIATION BRETAGNE RÉUNIE	Avis	LIFFRE	Caractéristiques du projet (148)	<p>Une fois de plus les projets sont faits pour diminuer les temps de trajet entre la Bretagne et Paris. Par contre, à aucun moment la situation ubuesque de Châteaubriant est envisagée. Le raccordement des deux lignes, l'une venant de Rennes, l'autre de Nantes pourrait être faite dans cette gare. Le coût n'est pas exagéré et pourrait être porté par le conseil départemental de Loire-Atlantique qui n'est pas partenaire financier du projet LNOBPL</p> <p>Par ailleurs, au niveau du fret, comment éviter que les divers produits acheminés à partir de Saint Nazaire passent par Nantes avec tous les risques que cela comporte. A notre connaissance, la virgule de Savenay pourrait supprimer ce risque. Reste le risque du passage à niveau à Saint Nicolas de Redon.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
17/02/2022 17:04	SOCIETE DES CARRIERES DE BRANDEFERT	Avis	Iffendic	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	<p>La carrière d'Iffendic est productrice de ballast C4 et C2 pour les voies ferrées. Elle est la seule homologuée C2 en Bretagne. Exemple : fournitures de ballast pour ligne LGV Rennes Laval. Nous nous associons donc au développement du transport ferroviaire via cette ressource en matériaux locaux qui plus est favorable au bilan carbone.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
17/02/2022 19:02		Avis	Landivisiau	Caractéristiques du projet (148)	<p>Nous habitons sur la commune de Landivisiau, j'avis pris l'habitude de prendre le TER pour me rendre à mon travail mais j'ai fini par abandonner à cause des trains supprimées/ en retard: grèves: accidents sur les voies non entretenues ou pas de correspondance et pas d'informations sur le train</p> <p>Je fais également énormément de trajet pour me rendre sur Paris et Lyon mais entre les retards, les trains supprimés et les grèves, ça devient très compliqué d'habiter l'ouest de la France pour éviter de prendre sa voiture</p> <p>A partir de Rennes vous pouvez vous rendre partout en France mais de Morlaix ou Brest c'est très très compliqué</p> <p>L'entretien des voies ferrées est inexistant et le TGV qu'on nous a promis comme une révolution dans l'ouest de la France est obsolète et dérisoire</p> <p>A quand les vrais chantiers pour éviter de prendre son véhicule motorisé et nous enlever la fatigue des trajets??</p> <p>Nous sommes les grands oubliés en habitant le Finistère</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
17/02/2022 19:51		Avis	Fougères	Mobilités et déplacements (150);Reports modaux et écologie (151)	<p>Bonjour,</p> <p>Je souhaiterais voir une extension du maillage territorial par voie ferrée et notamment le désenclavement de Fougères qui malgré son statut de sous-préfecture n'a plus accès au train depuis de trop nombreuses années.</p> <p>De même, il est plutôt aberrant de voir qu'il est plus rapide d'aller de Rennes à Nantes en voiture plutôt qu'en train. Cela ne favorise pas le choix de ce mode de transport qui serait pourtant plus écologique.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
17/02/2022 21:09		Avis	Loudeac	Mobilités et déplacements (150)	<p>Aucun train à Loudeac, désert ferroviaire, comment retenir les jeunes?</p> <p>Il faut faire 1h de route pour trouver un train ..</p> <p>C'est honteux!</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
18/02/2022 06:42		Avis	Plonéis	Mobilités et déplacements (150);Reports modaux et écologie (151)	<p>Pour ce qui me concerne je suis pour le développement des lignes à grandes vitesses entre Paris et les grandes villes de l'Ouest.</p> <p>Cela nous permettra de nous rapprocher de la capitale en voyageant plus propre en évitant la voiture ou les avions. De plus, c'est aussi un bon argument pour faire découvrir les villes et régions desservies aux résidents d'île de France.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
18/02/2022 09:31		Avis	Fay 72550	Mobilités et déplacements (150)	<p>Améliorer les dessertes sur la Bretagne est une bonne chose mais cela ne doit pas se faire au détriment de la desserte du Mans. Demain dans le projet annoncé, nous regarderons passer les trains.</p> <p>Et nous serons contraints soit de prendre une voiture pour aller à Paris soit un bus. C'est donc un recul de situation. De nombreuses personnes habitent le Mans vont travailler à Paris quotidiennement ou plusieurs fois par semaine. Elles n'auront plus accès aux trains qui correspondaient à leurs besoins.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
18/02/2022 09:40		Avis	Fay 72550	Mobilités et déplacements (150)	<p>Utilisatrice régulière de la ligne Le Mans Paris je m'interroge sur la pertinence du projet d'amélioration du trafic vers la Bretagne. Ce projet pénalise la gare du Mans car le nombre de trains qui s'arrêteront au Mans sera réduit, mais le prix du billet du trajet lui sera augmenté. Donc double peine à craindre. On sera obligé de reprendre le TER d'où des temps de trajets augmentés et bien sûr la SNCF à son habitude et insidieusement se permettra d'augmenter aussi le prix du tarif TER.</p> <p>Une analyse approfondie doit être menée car supprimer des trains TGV entrave la libre circulation voir jouer sur l'attractivité économique du Mans.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
18/02/2022 10:15		Avis	Saint jacut les Pins	Mobilités et déplacements (150)	<p>Je souhaite que le scénario vert soit choisi. Ce scénario qui conduirait à la création d'une liaison en « Y » entièrement nouvelle entre Rennes, Saint-Brieuc et Vannes, en plus d'une ligne nouvelle entre Nantes et Rennes est à mon sens le meilleur scénario.</p> <p>En effet, ce scénario est le mieux à même de garantir l'objectif breton avec un gain de 15 minutes sur Rennes-Brest et de 23 minutes sur Rennes-Quimper. Il est aussi très performant sur Rennes-Nantes avec 25 minutes gagnées, améliore de 7 minutes la liaison Quimper-Nantes, et pousse les lignes nouvelles jusqu'à Saint-Brieuc et Vannes pour le grand bénéfice de ces deux villes. Autre atout, il augmenterait le trafic avec 2,3 millions de voyageurs de plus par an.</p> <p>Ce scénario qui permettrait également de désenclaver le centre Bretagne, peut être considéré comme étant le meilleurs investissement à long terme permettant d'avoir une Bretagne mieux structurée et amène d'absorber la multiplication des déplacements liés à l'augmentation importante de la population Bretonne dans les années à venir.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

18/02/2022 10:56		Avis	Montigny-le-Bretonneux	Information et concertation (152)	Bonjour, C'est une excellente idée de simulateur, mais pour le moment cela n'a pas l'air très opérationnel. Les vidéos YouTube d'explication sont en mode privé et pas encore visibles pour le public. Le forum lui non plus n'est pas opérationnel. Espérons que ce n'est pas mauvais signe pour l'avenir de la LNOBPL. Bien cordialement,	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
18/02/2022 11:16		Avis	Saint paul	Caractéristiques du projet (148)	Si les pouvoirs publics veulent résolument réduire l'empreinte carbone du transport individuel grands trajets en automobile, ils DOIVENT mettre en place un transport collectif de substitution QUOI QU'IL EN COUTE. Ce transport collectif grands trajets devant se substituer à terme à l'automobile devra desservir "À BAS COÛT" pour les usagers petites moyennes et grandes villes. C'est donc un investissement "révolutionnaire" pour le siècle à venir. Le recours à l'automobile serait ainsi réduit au local et au trajet domicile-gare pour les ruraux. Il faut donc regarder cet investissement ferroviaire colossal avec l'optique "séculaire" et non décennal. C'est certes difficile mais incontournable	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
18/02/2022 13:47		Avis	Vannes	Mobilités et déplacements (150)	Les trains sont confortables. Ce qui manque le plus, c'est une connexion Wi-Fi dans les TER à l'instar des OUI GO. Pour travailler ou se divertir durant le trajet quotidien ...	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
18/02/2022 13:57		Avis	PLOUIGNEAU	Environnement et cadre de vie (149)	Bonjour, Habitante à Plouigneau et voisine de la gare de la même commune, je trouve qu'il serait très judicieux de développer le nombre d'arrêts à cette gare qui est à 10 min de Morlaix et 15 min des plages. Cette station de train est au calme et dispose de grands parkings vides, elle est à 2 min de la voie express RN12 BREST/PARIS, je ne comprends pas que cette gare ne soit pas plus développée alors qu'elle présente de nombreux intérêts pour les voyageurs quotidiens comme vacanciers en provenance de Rennes ou Paris, qui viennent passer leur vacances dans la baie de Morlaix; Par ailleurs, la gare de Morlaix est difficile d'accès, aucune place n'est jamais disponible et elle est bien plus éloignée de la voie express. Une ancienne entreprise industrielle en face de la gare de Plouigneau est aussi entrain de rénover les lieux pour accueillir sur une partie des boîtes de stockage, accessible à 50 m de la gare. Enfin, un projet de Morlaix Communauté est en cours de réalisation pour créer une voie cyclable depuis Plouigneau bourg jusqu'à Morlaix, encore un atout pour les voyageurs à vélo, ou cyclotouristes; l'espère que mon avis sera entendu et serait ravi de voir cette gare comme cette commune se développer grâce à cette formidable infrastructure	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
18/02/2022 14:28		Avis	Montoir-de-bretagne	Caractéristiques du projet (148)	Je suis étonnée de voir que ce plan d'amélioration du réseau ferré, en proposant d'améliorer deux axes principaux, parvient à améliorer la desserte de toutes les grandes villes Bretonnes... Enfin presque toutes. La 4e plus grande ville de la région, St Nazaire semble complètement oubliée ! La portion St Nazaire - Savenay - Nantes mérite pourtant qu'on s'y intéresse. Les agglomérations de Nantes et ST Nazaire tendent à se rejoindre, et à fusionner. Mais les services de transports sont largement insuffisants, saturés aux heures de pointe, trop irréguliers pour être attractifs le reste du temps. Sur cette portion, il va falloir dans les années à venir, faire cohabiter un réseau type RER, desservant toutes les gares intermédiaires, colonne vertébrale de l'agglomération, et les trains grande ligne, qui doivent rester rapides et performants pour rapprocher les grandes villes. Il faudra donc absolument envisager des aménagements pour permettre à ces deux réseaux de cohabiter en offrant les meilleures performances possibles (voies supplémentaires au niveau des gares, permettant aux trains grande ligne de dépasser ceux qui assurent les dessertes de proximité) et développer les infrastructures de la gare de Savenay, véritable noeud entre Nantes - St Nazaire, et le reste de la Bretagne.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
18/02/2022 16:13		Questions	Rennes	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, Je travaille à Plestan et je suis donc une utilisatrice quotidienne de la ligne de TER Rennes - Saint Brieuc. J'aimerais savoir l'impact (s'il y en a) qu'aura ce projet sur mes déplacements ? Merci d'avance pour votre retour.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Questions
18/02/2022 20:52		Avis	35520 MONTREUIL LE GAST	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, Je trouve le projet tout à fait insuffisant en ce qui concerne les liaisons entre RENNES et NANTES pour les raisons suivantes. A juste titre vous mettez en avant le formidable développement à venir de ces deux métropoles régionales. Cela va créer des besoins d'échanges considérables dans le domaine économique et touristique. L'aéroport de Rennes n'étant pas international et de plus en forte baisse de fréquentation, la seule alternative c'est celui de Nantes depuis l'abandon de Notre Dame des Landes. A l'heure actuelle la liaison Rennes-Nantes c'est entre 1H18 et 3H10 selon le jour de la semaine, pour 100 km à vol d'oiseau entre les deux gares. Le projet prévoit de ramener le temps de trajet à 1 H et à quel horizon ? Dans ce contexte la voiture a encore de beaux jours devant elle ! Cordialement	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
18/02/2022 21:31		Avis	Fontenay-sur-Vègre	Environnement et cadre de vie (149)	Supprimer des arrêts à Sablé-sur-Sarthe et au Mans est une aberration à la fois écologique et économique. Ces territoires sont proches de Paris et de Nantes grâce à cet élément de l'aménagement du territoire. Ils permettent un bon désenclavement.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
19/02/2022 00:47		Avis	Pontivy	Caractéristiques du projet (148)	À part accélérer Paris vers chez nous je vois pas l'"apport"... Est-ce qu'on veut ça ? Ensuite il faudrait des petites lignes internes, un vrai arc rennes bordeaux. Mais non j'imagine que tout est paris d'abord, défaitiste ou réaliste. Je vais bien le constater.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
19/02/2022 09:23		Avis	Angers	Mobilités et déplacements (150)	Il faudrait davantage de trains entre nantes et angers entre 8h et 9h davantage de liaisons directes angers-nantes Et permette aux usagers qui prennent quotidiennement le train entre les capitales regionales de prendre indifféremment un tgv ou un ter	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
19/02/2022 09:36		Avis	Châteaugiron	Caractéristiques du projet (148)	Je souhaite une liaison directe Rennes-Nantes + réduction temps de parcours Quimper-Rennes et Brest-Rennes d'au moins 30min avec augmentation du nombre de trains journaliers	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
19/02/2022 10:59		Avis	Lorient	Caractéristiques du projet (148)	J'aimerais une ligne direct qui relie Lorient à Nantes	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
19/02/2022 14:13		Avis	Saumur	Mobilités et déplacements (150)	Une liaison directe TGV Saumur Paris Montparnasse	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
19/02/2022 14:14		Avis	Saint Léry 56430	Mobilités et déplacements (150)	Votre position vis-à-vis de la ligne La Brohinière - Mauron ? Sa réouverture au trafic voyageur serait si utile pour ce secteur entre Ille-et-Vilaine, Morbihan et Côtes d'Armor !	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
19/02/2022 15:11		Avis	GUENIN	Caractéristiques du projet (148)	Pourquoi ne pas passer par Pontivy, secteur enclavé de la région, puis Carhaix, capitale française des festivals musicaux, pour rejoindre l'axe Quimper-Brest (à réaménager en tgv si possible) ? Plus coûteux certainement mais ça permettrait de désenclaver le centre Bretagne tout en fluidifiant le trafic vers Brest et Quimper et en conservant des liaisons efficaces actuelles vers Vannes/Lorient et St Brieuc. A l'échelle nationale le passage de l'axe Rennes - Nantes - Bordeaux en LGV est primordial pour désengorger les périph' rocades et autoroutes.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
19/02/2022 15:36		Avis	Louannec	Mobilités et déplacements (150)	Manque ligne sncf régulière Loudéac/Rennes Loudéac/St-brieuc Loudéac/Lorient	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
19/02/2022 16:47		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Une ligne Brest Quimper Lorient Nantes devait être développée.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
19/02/2022 17:27	ESG-INFRA	Avis	Nort sur Erdre	Caractéristiques du projet (148)	Question n°4 Liaisons LNOBPL avec la Normandie. Raisons de la question n°4 : ESG INFRA et également l'Association NEXUS ont renouvelé à maintes reprises, (dont lors de la première phase de la Concertation LNOBPL en 2014 et avant construction de la LGV BZH/PLL) l'intérêt qu'il y aurait à raccorder au Nord du Mans la ligne en provenance de Normandie via Alençon, Mézidon, Caen/Rouen. Ceci permettrait entre autres : - d'offrir une alternative à la voiture sur bien des trajets entre ces 3 Régions et ainsi apporter une clientèle aux lignes TER de Normandie, Bretagne et Pays de la Loire, - de mettre un terme à d'autres trajets BZH/PLL vers ou depuis la Normandie, mais comparativement compliqués, longs et rebutants via les gares parisiennes, - de contribuer à la mise en œuvre d'un itinéraire fret proche de la façade Atlantique La question n°4 est donc : (a) Dans le cadre du projet LGV Bretagne/PLL, SNCF réseau a-t-il pris en considération, au point de croisement au Nord du Mans de la ligne LGV Bretagne / Pays de la Loire avec la ligne Caen/Rouen-Mézidon-Alençon-Le Mans, l'intérêt à prévoir à terme une interconnexion de ces 2 lignes; ce qui permettrait depuis ou vers la Normandie des Trains TGV/Intercités en direction de Courtalain/ Paris ou encore en direction de Rennes/ Brest, ou de Rennes/ Redon/ Quimper ou de Sablé/ Angers/ Nantes ? (b) La SNCF a-t-elle bien pris en compte des mesures conservatoires, à ce point de croisement au Nord du Mans, pour conserver ce potentiel ? Pièces jointes : - vue aérienne point de croisement au nord du Mans et 2 plans réseau SNCF avec annotations par ESG INFRA	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
19/02/2022 18:38		Avis	Trébabu	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour au delà des axes vers Rennes, les liaisons Nord / Sud de Brest à Nantes via Quimper doivent être densifiées en ligne directe afin de desservir Nantes et au-delà la façade Ouest et le sud de la France.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

19/02/2022 19:46		Avis	Saint onen la chapelle	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, la remise en service de la ligne LaBrohiniere Mauron, serait une excellente chose afin de faciliter les trajets vers Rennes a l'ensemble des personnes y travaillant. La seule gare pour les habitants du bassin de St Meen le Grand étant celle de Montauban. Cordialement	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
19/02/2022 20:14		Avis	Quimper	Mobilités et déplacements (150)	Mécontente que les TGV s'arrêtent à Lorient à 23h03 les lundis mardis mercredis jeudis et que le TGV n'aille plus dans le Finistère. Impossible de prendre une correspondance venant de Lyon à Rennes quand on arrive à 20h30, le dernier train pour Quimper part à 20h32, au lieu de 21h32 avant ! C'est tous les déplacements en France via une correspondance pr Patis ou Rennes par le train qui sont affaiblis, pourquoi le terminus n'est-il plus dans le Finistère ? C'est une exclusion alors que le TGV fait Paris Lorient, et l'heure d'arrivée n'est pas trop tardive, avant minuit.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
20/02/2022 07:00		Avis	Pont-de-Buis-lès-Quimerch	Mobilités et déplacements (150)	Intermittent du spectacle travaillant à Paris et déménageant à Pont-de-Buis-lès-Quimerch prochainement, je suis très intéressé par une ligne direct.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
20/02/2022 07:46		Avis	Maisons-Alfort	Caractéristiques du projet (148)	Je vis en région parisienne avec mon mari mais je travaille à Quimper... pour l'instant le train met 3h50 à faire ce trajet. C'est un peu long chaque semaine! Je rêve d'un TGV jusque dans le Finistère. Il faut désenclaver la Bretagne !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
20/02/2022 08:06		Avis	Lantic22410	Mobilités et déplacements (150)	Depuis 30 ans je constate que les côtes d'armor font partis des oubliés du service ferroviaire en France.Pour voyager sans passer par Paris ,nous devons faire un arrêt à Rennes ,souvent long 2heures parfois ..Il est souvent impossible de concilier le tout avec un rdv ou un vol.Je dois avouer que j'ai fini par abandonner.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
20/02/2022 11:19	PCF BRETAGNE	Avis	Lanester	Caractéristiques du projet (148)	Des milliards pour des portions de LGV avec la LNOBPL et Des millions pour le TER ? Jusqu'au 28 février 2022 se mène le débat sur le grand projet de Ligne Nouvelle Ouest Bretagne Pays de Loire (LNOBPL) avec la possibilité de s'exprimer, via le site Internet (www.lnobpl.fr), sur les besoins de mobilité des personnes et des biens, et les réponses à y apporter, pour les 25 à 30 ans à venir. Ce projet à l'étude depuis 2009, au vu de la lettre de cadrage du Gouvernement et de la présentation de SNCF Réseau, semble ficelé d'avance avec deux scénarios ferroviaires se dessinant graduellement: • 1er étape de Nantes à Rennes, (calendrier non précisé) avec la création d'un tronçon de ligne nouvelle (LGV) entre Rennes et Redon (contournant l'ancien tracé et les gares intermédiaires comme Guipry-Messac) et amélioration de la ligne existante de Nantes/Savenay/Redon. • 2ème étape de Rennes à Brest (après les travaux de Nantes à Rennes), avec des options de portion de ligne nouvelle (LGV) entre Rennes et Montauban de Bretagne ou Lamballe, et entre Morlaix et Brest, afin de mettre Brest à 3h00 de Paris. Ce projet LNOBPL, d'un budget prévisionnel de 6 milliards d'euros, prétend s'inscrire dans la continuité de Bretagne Grande Vitesse (BGV) pour mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris. Il dessert d'abord la politique de métropolisation du territoire breton en privilégiant Nantes, Rennes et Brest au détriment de la Bretagne rurale et littorale, des lignes ferroviaires du quotidien et de proximité de la majorité des bretonnes et des bretons qui ont de plus en plus de difficultés à se loger en raison de la forte inflation des prix des logements dans la métropole de Rennes et les territoires directement desservis par le TGV. La Bretagne des 20 minutes pour tout.e.s (être à 20 minutes des services, 20 minutes de son emploi) n'est pas un vain objectif et ce n'est pas avec des voies routières embolées que les trajets domicile/travail se réduiront pour les plus éloignés de leurs emplois, emplois toujours plus métropolisés, eux-aussi. Et demain, selon les projections démographiques attendues, si l'on tient compte de l'arrivée d'environ 500 000 habitants en plus en Bretagne d'ici 30 ans et de la rareté du foncier avec le zéro artificialisation, ces difficultés vont s'accroître et les besoins de mobilité s'accroîtront. A cela s'ajoutent des flux de circulations sur des routes et des voies express surchargées, un prix de plus en plus exorbitant des carburants, une nécessité vitale de réduire les pollutions. La mise en service de la Ligne Grande Vitesse Le Mans/Rennes en 2017 a bouleversé le plan de transport ferroviaire breton et obligé à redéfinir les dessertes TER. Une nouvelle convention TER signée entre la Région Bretagne et la SNCF pour les dix prochaines années en fixe les contours. Après d'âpres discussions et toute la ténacité des élus communistes bretons, il n'y aura pas d'ouverture à la concurrence mais un vaste plan d'investissements pour poursuivre le développement du TER en Bretagne engagé depuis plusieurs décennies. Pour autant de forts mécontentements, des insatisfactions, des critiques se font jour et s'expriment tels que des horaires inadaptés aux besoins du quotidien, des correspondances impossibles entre TER et TGV, une baisse des dessertes TER. Aussi, priorité doit être donnée aux investissements utiles à la mise en œuvre de cette nouvelle convention. Si aujourd'hui, grâce à l'action des élus communistes bretons, la desserte TGV de la quasi totalité des gares Grandes Lignes bretonnes par la SNCF est acquise, avec ces nouveaux tronçons de lignes nouvelles, depuis la réforme du transport ferroviaire votée en 2018 libéralisant le transport de voyageurs, rien ne dit que les opérateurs privés continueront à les desservir. En Bretagne, le TGV a permis de réduire les distances et les temps de trajets, d'intégrer, pour parti, les villes bretonnes dans le réseau ferré national et européen en toute sécurité au bénéfice de l'économie, de l'emploi et des populations. Les communistes bretons n'opposent pas le TGV au TER mais conditionnent le soutien à la LNOBPL à l'engagement de projets TER/FRET ambitieux et qui répondent aux besoins des bretonnes et des bretons dans leurs vies quotidiennes, comme les usagers les portent et plus généralement dans une logique d'aménagement de territoire équilibré pour toute.e.s. Le développement de l'un et de l'autre, conjointement mené par un seul opérateur de service public ferroviaire, la SNCF, fait du transport ferroviaire, économe en énergie, à l'impact carbone et environnemental réduit, un atout indéniable de développement durable et écologique. Le TGV et le TER doivent participer à un aménagement équilibré du territoire avec des moyens de rabattements organisés et des correspondances compatibles. Les communistes bretons privilégient la modernisation de voies existantes, pour favoriser le train du quotidien pour toutes et tous. Ils demandent que soient engagés sur les emprises déjà existantes de SNCF Réseau des travaux d'optimisation par des rectifications de courbes, de voies, des suppressions de passages à niveau, des créations de doubles voies, de voies d'évitement en gare (permettant à un TER ou à un train FRET de laisser passer un TGV plus rapide). Ils demandent aussi à électrifier toutes les lignes et moderniser la signalisation en généralisant le système ERTMS qui permet de cadencer, augmenter le nombre et la fréquence des trains en circulation tout en augmentant les vitesses en toute sécurité.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
20/02/2022 12:07		Avis	Pontchâteau	Reports modaux et écologie (151)	Renforcer la liaison Pontchâteau Nantes et desservir St Herblain et ainsi : - limiter la pollution des véhicules - réduire les "bouchons" en voiture quasi-quotidiens sur cet axe - favoriser la qualité de travail et qualité de vie des usagers. Je vous remercie de prendre en compte ces éléments.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
20/02/2022 12:13		Avis	14200	Mobilités et déplacements (150)	Ne pas oublier l'inter région notamment avec la Normandie. Car c'est pas top	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
20/02/2022 15:03		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	Fort d'une quinzaine années d'expérience dans l'exploitation ferroviaire en Bretagne, je me permets de vous faire part de ma modeste contribution au projet LNOBPL. En dehors des questions onéreuses de rectifications de tracé ou de lignes nouvelles, les nouveaux usages montrent un intérêt majeur à l'accessibilité et la simplicité pour le train. A ce titre, plusieurs propositions : - Développement de l'ERTMS sur Rennes-Nantes, Rennes-Quimper, Rennes- Brest voir Rennes-Saint Malo, avec création d'une CCR permettant une maîtrise des coûts de SNCF Réseau. Les employés des anciens PRG pourraient en partie être redéployés vers la maintenance des voies, qui est actuellement fragile comme en témoigne les difficultés d'exploitation à chaque coup de vent. Le développement de l'ERTMS serait facilité par la conjonction d'évolution du matériel roulant : TGV équipés à date, Regio2N auront connu le REX du déploiement sur PACA, ZTER ont déjà été modifiés en PDL. Reste les séries AGC et X73500, mais pouvant être éventuellement mutualisées avec d'autres régions. Les performances apportées seraient ainsi importantes, tant au niveau du block dans les zones denses (sortie de Rennes), qu'en pleine ligne en évitant ainsi les nombreux dérangements en BAPR très impactant sur la production. - Mise en place de 4G sur Rennes Brest / Rennes Quimper / Rennes Nantes. Comme indiqué en préambule, les usages évoluent. Au delà du temps de parcours, une connectivité sans disparité sur l'ensemble des lignes apparaît aujourd'hui indispensable. Un travail doit être fait en lien avec le matériel roulant, mais aussi les opérateurs de téléphonie sur ces questions (installation wifi performant à bord par exemple). L'ERTMS pouvant en partie servir de support pour les opérateurs de téléphonie (à étudier) - La fréquence : toutes ces évolutions ne feront sens que si le trafic décolle vraiment. Pour cela, l'autorité organisatrice devra ainsi financer d'éventuelles acquisitions de matériel roulant pour être en mesure de réaliser un cadencement permettant réellement un report modal de la voiture individuelle vers le train. Un départ à l'heure vers le Finistère semble être le minimum, en cohérence avec les circulations TGV. Ainsi ces évolutions permettraient, à coup sûr, de réaliser le report modal souhaité dans de nombreux discours, tout en phasant les travaux pour investir le plus intelligemment possible les finances publiques. Vous en souhaitant bonne réception, Cordialement	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
20/02/2022 16:39		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	Il faut développer les liaisons rapides de Nantes vers le Morbihan et vers Rennes. Et éviter Redon, ville peu peuplée, pour gagner du temps,.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
20/02/2022 22:24		Avis	Lorient	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour Il me semble qu'il n'y a aucune horaire pour arriver avant 9h à Brest en partant de Lorient Des trains seront ils mis en places à l'avenir pour arranger cela ? Merci, au revoir.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
21/02/2022 05:44		Avis	Plouarzel	Mobilités et déplacements (150)	Ne pas oublier la desserte voyageurs des derniers km. Comparé à la Suisse, l'Allemagne ou même l'Espagne, la coordination entre bus et trains est très mauvaise en France, les fréquences trains faibles et les fréquences bus très faibles. Si on veut réduire les émissions CO2 du transport, il est nécessaire de faire ce qui se fait ailleurs, un cadencement dense, une hiérarchisation nette Trains rapides trains semi directs et omnibus, des correspondances quai à quai à 5mn, des correspondances trains bus systématiques Et qu'on ne dise pas que c'est impossible, trop cher, etc. En Suisse, au Japon c'est la norme, et en Europe c'est en train de le devenir	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
21/02/2022 08:04		Avis	Gaël	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, plutôt que d'améliorer l'existant pour avoir un gain de temps minimal il serait plus équitable de développer le réseau en centre Bretagne malheureusement oublié.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis

21/02/2022 08:31		Avis	Clohars-Carnoët	Mobilités et déplacements (150);Reports modaux et écologie (151)	Je dois faire plusieurs fois par mois le trajet Quimperlé-Lyon. Je considère que le train est la meilleure réponse à mon problème surtout en terme d'impact environnemental. Autant le trajet Rennes-Lyon (ou Lyon-Rennes) est pratique, autant la correspondance à Rennes est souvent problématique (surtout en provenance de Lyon). Depuis peu, je constate le remplacement d'un TER en correspondance avec le TGV INOUI 5381 qui part de Lyon à 6h30 pour arriver à Rennes à 10h30 par un autocar (moins pratique, plus long et surtout plus polluant). Je ne comprends pas le sens de ce remplacement et déplore l'absence de correspondant pratique à Rennes en provenance de Lyon à cette heure là.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
21/02/2022 08:52		Avis	Nantes	Mobilités et déplacements (150)	Prévoir dans toutes les gares la possibilité pour les handicapés ou personnes ayant des difficultés à la marche de pouvoir changer de quais pour les correspondances. En juillet 2021, la gare de Quimper n'était pas dotée d'ascenseurs ni d'escalators.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
21/02/2022 11:05		Avis	Pontivy	Caractéristiques du projet (148)	Construction de LGV en Bretagne Sud, avec création de nouvelles gares	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
21/02/2022 12:53		Avis	SIXT SUR AFF	Caractéristiques du projet (148);Environnement et cadre de vie (149)	Je trouve l'impact environnemental sera démesuré par rapport au gain de temps. Sous prétexte de développer l'économie, on sacrifie des centaines d'hectares de terres, qui ne serviront à rien.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
21/02/2022 12:59		Avis	35600 bains sur oust	Environnement et cadre de vie (149)	Bonjour, nous sommes totalement contre le projet LGV qui relie Rennes à Redon, les hectares de terre qui disparaissent sont la priorité de chacun. Nous avons déjà été très impacté par la 2X2 voies un autre projet nous mettrai en grande difficulté et d'autres ferme également. La Bretagne est une grande terre d'élevage qui nourrit ses habitants il faut la préserver.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
21/02/2022 17:16		Avis	Vannes	Mobilités et déplacements (150)	Ajouter des lignes plus rapides entre le morbihan et les cotes d'Armor	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
21/02/2022 18:12		Avis	44800	Caractéristiques du projet (148)	Nantes est la + grande ville de l'Ouest pourtant elle n'est pas desservie par une ligne à grande vitesse !! Il faut mettre Nantes à 1h30 de Paris comme Rennes.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
21/02/2022 19:22		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	Besoin d'une ligne directe et plus rapide entre Nantes et Rennes.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
21/02/2022 20:14		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	A quand une liaison plus importante en terme de fréquences pr Nantes-Rennes et pr Nantes-La Bretagne de manière générale ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
21/02/2022 22:00		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Bonjour. L'absence de réelle liaison directe et rapide entre Nantes et Rennes est pénalisant et difficilement compréhensible quand on connaît la proximité de ces deux villes. Il est aujourd'hui plus simple et rapide de faire le déplacement en voiture. Il serait aussi utile que les gens du 44 puissent accéder au système Korrigo de la région Bretagne sur ce type de déplacement. Merci	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
21/02/2022 22:23		Avis	Massérac	Caractéristiques du projet (148)	Je suis favorable au maintien des arrêts des trains à la gare de MASSERAC pour que les adolescents puissent facilement se rendre à REDON pour leur étude. Il faudrait que l'accès handicapé soit mis en place sur la gare de MASSERAC dans les 2 sens et je veux que la nouvelle ligne LNOBPL passe et s'arrête à REDON	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
21/02/2022 22:33		Avis	43300	Mobilités et déplacements (150)	Liaison Nantes Brest et Nantes st Malo à améliorer, car moins de temps en voiture	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
22/02/2022 07:06		Avis	RENNES	Mobilités et déplacements (150)	Il serait bien pour la commune de Vezin le Coquet (35133) de disposer d'une halte ferroviaire sur la ligne Rennes / Saint Brieuc. Auquel cas, j'utiliserai cette ligne quotidiennement	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
22/02/2022 08:02		Avis	Bain de Bretagne	Mobilités et déplacements (150)	Les liaisons MESSAC rennes sont parfois trop peu nombreuses en journée et le soir. Laisser sa voiture chez soi devient compliqué	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
22/02/2022 08:06		Avis	ANDEL	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, Utilisant régulièrement le trajet en TER de RENNES à LAMBALLE via les lignes RENNES- ST BRIEUC et RENNES -BREST, il est vrai que c'est important de multiplier les trains à l'avenir car nous sommes de plus en plus nombreux à l'emprunter surtout depuis la crise sanitaire où des urbains sont venus s'installer en campagne. Travaillant au CHU de RENNES, je sais qu'il y a une halte SNCF, à part la ligne RENNES ST MALO, aucun train ne la dessert...c vraiment dommage...d'autant plus que tout le CHU sera regroupé à Pontchaillou d'ici quelques années et que nous sommes 10 000 à y travaillé aujourd'hui, le plus gros employeur de Bretagne...si mal desservi... sachant que beaucoup d'agents vivent à l'extérieur de RENNES... pourquoi ne pas plus développer cette gare, la SNCF cherchant une autre gare pour se développer... Je souhaiterais également signaler que les trains double étage dont un vrai plus et qu'il faut arrêter de mettre des trains TER dépassés de La Loire qui date des années 90 probablement à un seul étage sur la ligne RENNES BREST de 16h58 où nous sommes régulièrement debouts dans le train !... un vrai scandale pour un si long trajet...les contrôleurs que j'interpelle régulièrement me disent qu'ils ne savent pas qui et comment sont attribués les trains.... En vous remerciant de votre attention, Cordialement Utilisatrice quotidienne du TER depuis 20 ans	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

22/02/2022 12:22	CGT - COMITES REGIONAUX DE BRETAGNE ET DES PAYS DE LA LOIRE	Avis	Angers Rennes	Caractéristiques du projet (148)	<p>Un projet pour le développement humain durable La présente contribution réactualise les propositions que les Comités Régionaux Bretagne et Pays de la Loire de la CGT avaient émises lors des précédentes consultations sur le projet LNOBPL, en 2014 et 2017.</p> <p>La CGT rappelle le droit fondamental à la mobilité pour tous et toutes. Elle fait des propositions sociales, économiques, environnementales, culturelles, permettant un développement humain durable fondé sur l'accès garanti aux services publics, basé sur une réindustrialisation des territoires permettant d'éviter des transports inutiles et polluants.</p> <p>La CGT, un acteur dans le débat pour l'avenir du territoire La CGT a toute légitimité pour participer aux débats sur le projet LNOBPL. Elle regrette qu'elle n'ait pas été invitée à participer en tant que telle aux échanges qui ont été organisés dans le cadre du dialogue territorial 2021/2022, avec les acteurs institutionnels et les associations d'usagers. Les salariés sont, dans leur ensemble, concernés par le projet, qu'ils soient cheminots, usagers des transports et avant tout citoyens.</p> <p>Un projet qui doit répondre aux enjeux d'un aménagement du territoire qui correspond aux besoins des populations Pour la CGT, la priorité doit être de répondre aux besoins de l'ensemble des populations, alors que plus d'un million de nouveaux habitants sont attendus sur les deux régions Bretagne et Pays de la Loire d'ici à 2050.</p> <p>Cette croissance démographique devrait concerner tout à la fois les actifs et actives, les jeunes et les retraités.e.s et ce avec des besoins de déplacement qui ne sont pas strictement identiques.</p> <p>Le projet LNOBPL doit donc dépasser le seul enjeu des dessertes entre métropoles ; il doit bien viser l'amélioration du service ferroviaire pour l'ensemble des Breton.ne.s et des Ligérien.ne.s.</p> <p>L'offre de transport devra renforcer les synergies internes aux régions Bretagne et Pays de la Loire, (Universités, recherche, hôpitaux ...) et favoriser l'interconnexion avec des territoires plus éloignés, y compris européens. Il convient d'intégrer, dans la réflexion, la desserte des ports et des aéroports, des liaisons de qualités entre zones urbaines et rurales, une offre multimodale accessible en tout point du territoire. Le raccordement des Ports de Brest et Roscoff au réseau central du RTE-T constitue une nouvelle opportunité pour le développement de l'activité ferroviaire. Dans ce cadre, la ligne Morlaix-Roscoff, coupée suite aux inondations de 2018, doit absolument être réhabilitée et développée.</p> <p>Le dossier d'enquête devrait comporter un volet fret, car les transports voyageurs et marchandises se complètent, et il faut répondre aux besoins de toutes les mobilités d'ici à 2050. A ce titre, il s'agit bien d'envisager des déplacements sous des formes différentes de ce qu'impose aujourd'hui le modèle du tout routier. Les plateformes multimodales et logistiques constituent des choix stratégiques pour favoriser les transferts modaux et donc réduire les consommations d'énergies et les émissions de gaz à effet de serre. La CGT porte également l'idée d'étudier, dans une démarche de logistique urbaine soutenable, le transport de petits colis (type livraison à domicile) dans les rames TER, en heures creuses. Cela contribuerait à offrir une alternative crédible au tout camion. Le sujet du statut des personnels intervenant dans ce secteur est primordial. Dans ce cadre, la CGT dénonce l'ultralibéralisme qui sévit dans le secteur des transports, qui font des salariés des variables d'ajustement économique.</p> <p>Le projet a vocation de relier tous les territoires entre eux, qu'ils soient en Bretagne ou en Pays de la Loire. A ce titre, la CGT réaffirme la nécessité de remettre à niveau l'ensemble des lignes du réseau de maillage régional, qui contribuent à l'accessibilité pour l'ensemble des populations à l'offre ferroviaire. Le projet LNOBPL doit être vu comme un outil d'aménagement du territoire, au service de tous les citoyens. La CGT récuse toute politique visant à diminuer la desserte des villes quelle qu'en soit la raison. Ainsi, le gain de temps vers les métropoles ne doit pas se faire aux dépens des villes actuellement desservies.</p> <p>La concurrence de l'exploitation du service ferroviaire est-elle inéluctable ? L'ouverture à la concurrence des offres ferroviaires, telle qu'elle est prévue par la loi de 2008, conduit au développement d'offres concurrentes à celles proposées par l'opérateur national, entraînant un gaspillage de moyens humains et matériels, une désorganisation du trafic, une perte de visibilité pour les utilisateurs. La CGT demande une</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
22/02/2022 13:27		Avis	Paris	Caractéristiques du projet (148)	Augmenter la capacité d'un réseau c'est certes louable, créer de nouvelles infrastructures l'est sans doute tout autant. Mais oublier/négliger son réseau existant, l'est-ce également ? La vision d'avenir et de croissance devrait être articulée sur l'afflux de trafics en tous genres. Et ce qui est formidable c'est que les deux points de vues peuvent s'accorder ; un réseau n'est viable que s'il est capacitaire et capillaire !	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
22/02/2022 14:51		Avis	29930 - PONT AVEN	Mobilités et déplacements (150)	Et quid des liaisons côtières, Lorient, Vannes, mais surtout Nantes et même Bordeaux. Aujourd'hui, c'est une vraie galère pour faire "Pont Aven" gare de Lorient à Nantes. moins de 2 heures par la route et destination directe à votre point de chute, inimaginable en transport en commun, notamment par le train.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
22/02/2022 16:02	DINAN AGGLOMERATION	Aucun	Dinan		Délibération du Bureau Communautaire du 21 février 2021 - Objet : Ligne Nouvelle Ouest-Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL) - Etudes préliminaires - Phase concertation - Motion	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Aucun
22/02/2022 16:08	DINAN AGGLOMERATION	Avis	Dinan	Caractéristiques du projet (148)	Bureau Communautaire délibératif du 21/02/22 - délibération n° DB-2022-011 : Objet - Ligne Nouvelle Ouest-Bretagne-Pays de la Loire (LNOBPL) - Etudes préliminaires - Phase concertation - Motion	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
22/02/2022 16:17	ESG-INFRA	Avis	Nort sur Erdre	Caractéristiques du projet (148)	<p>Demande de prorogation de la Concertation LNOBPL pour 2 mois avec des présentations en présence du Public et de la Presse sur une base démocratique et loyale avec cette fois une véritable écoute des alternatives et en tenant compte des recommandations du Premier Ministre,</p> <p>----- Madame la Présidente de la CNDP Monsieur le Président de la SNCF, Monsieur le Président de SNCF Réseau,</p> <p>* Le 17 Janvier 2018, lors de l'annonce de l'abandon du projet NDDL, Monsieur le Premier Ministre, Edouard PHILIPPE, a précisé : « Pour le futur, il faudra aussi tirer les leçons de l'échec de Notre-Dame-Des-Landes en termes de débat public, de procédure, de présentation et de discussion des alternatives ».</p> <p>A l'occasion de la concertation en cours LNOBPL, nous observons à regret que les recommandations de Monsieur le Premier Ministre n'ont en rien été considérées : Lors des Concertations en 'visio' avec un public très réduit, il est seulement proposé, aux porteurs d'alternatives, de formuler de brèves questions sur des "stickers" et parfois avec un peu de chance de poser verbalement une question ! Dans les 2 cas, le porteur d'alternatives ne dispose : - ni du temps pour expliciter clairement et développer l'argumentation de sa question, - ni de l'écran pour argumenter et présenter des alternatives, - ni d'un public et d'usagers pourtant très concernés par ces alternatives Bref, de petits échanges en catimini et sans présence du Public et de la Presse !</p> <p>Ainsi, Madame la Présidente, Messieurs les Présidents, nous vous demandons : - soit une prorogation de 2 mois de cette Concertation avec des réunions publiques, - soit une autre cession d'une même durée, un peu plus tard dans l'année, avec là aussi des réunions publiques. Ces tribunes enfin données aux porteurs de projets permettront d'exposer au plus grand nombre d'autres alternatives et de montrer ce qu'il est possible d'obtenir avec une optimisation de l'existant dans le cadre d'une vision globale et intégrée des transports.</p> <p>Cela demandera, certes, pour quelques-uns de devoir corriger des erreurs du passé mais le Pays, l'Economie, le Potentiel Environnemental de notre planète commune ne permettent plus de s'offrir de futures ZAD ou mouvements engendrés par les difficultés de transport comme en 2018 et de plus grande ampleur !</p> <p>Au regard des données actuelles, il nous paraît de circonstance et du devoir de se limiter à des mesures conservatoires qui permettraient éventuellement plus tard... une réalisation du Paris-Pointe Bretonne en 3h au lieu de 3h20 et d'accorder la priorité, les moyens aux itinéraires et trajets du quotidien.</p> <p>Une projection dans le temps en 2050 nous permettrait peut-être de constater que nos lignes SNCF seront alors et à nouveau essentiellement utilisées (au détriment du routier) pour : - d'une part, des trajets du quotidien matin et soir (travail/études) - d'autre part, du fret marchandises et des voyages d'agrément sur les trajets plus longs !</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
22/02/2022 18:13		Avis	Saint-Perreux	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Je souhaiterais qu'il y ait une desserte plus équilibrée sur le trajet Rennes Redon à partir de 16h. Vous pourrez constater qu'il existe 6 trains entre 16h et 18h07 dont 3 trains directs entre 16h32 et 17h35. Et ensuite plus de train entre 18h07 et 18h41 et ce dernier n'est pas direct. Pourquoi ne pas avoir gardé le même cadencement à savoir un train direct à 35 et un non direct à 41 de chaque heure après 16h. Pour quelle raison désavantager les voyageurs finissant après 18h au profit des personnes finissant plus tôt leur travail à Rennes. La desserte entre Rennes et Redon est correcte mais la répartition est inégale. Merci d'en tenir compte.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
22/02/2022 19:51		Avis	Vannes	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, beaucoup de personnes sont dans ma situation: nouvellement installées à Vannes, nous devons faire beaucoup d'aller-retour Vannes-Paris pour le travail et vie personnelle.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
22/02/2022 23:54		Avis	Rennes	Mobilités et déplacements (150)	Ne pas avoir de ligne grande vitesse fiable, durable et régulière entre Nantes et Rennes (voire même sur la façade atlantique Rennes - Nantes - Bordeaux - Toulouse) est une aberration en terme logistique et efficacité. Cela ne peut que favoriser les échanges entre ces villes et les dynamiser.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
23/02/2022 05:46		Avis	La chevakkerais	Caractéristiques du projet (148)	Pourquoi ne pas avoir une liaison rapide Nantes RENNES QUI REJOIGNE LA LGV PARIS RENNES POUR CONTOURNER LA SATURATION DU TRAFFIC SUR LA LIGNE ANGERS NANTES. CELA PERMETTRAIT D AVOIR UNE LIAISON RAPIDE NANTES RENNES ET NANTES PARIS.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
23/02/2022 08:20		Avis	Comblessac	Environnement et cadre de vie (149)	Trop de gâchis pour un si petit trajet, non seulement la ligne va détruire des bois, des haies, passer des cours d'eau, mais aussi affecter bon nombre d'exploitations agricoles déjà mises à mal par la conjoncture et le grignotage des villes et zones industrielles. Un moment faut savoir dire stop	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

23/02/2022 09:45		Questions	blain	Caractéristiques du projet (148)	Pourquoi ne pas opter pour une ligne type busway ou tramway entre Rennes et Nantes avec plusieurs arrêts longeant la route nationale ?	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Questions
23/02/2022 09:46		Avis	Saint-Germain-sur-Ille	Reports modaux et écologie (151)	Effectuant moi-même mes trajets quotidiens pour Rennes par le train ainsi que l'ensemble de mes déplacements professionnels, je pense sincèrement que le train est une alternative crédible à l'automobile si son offre permet des déplacements aisés dans la région. Des séjours dans des pays comme le Japon où les transports ferroviaires sont quasiment l'unique moyen de transport de la population montrent qu'une offre de qualité et dense permet l'usage régulier et confiant dans ce moyen de transport. Je souhaite à l'avenir pouvoir me passer de ma voiture sur des trajets régionaux (même professionnels) que j'effectue actuellement avec mon véhicule personnel (Lannion, Brest, Quimper, Saint-Brieuc, etc.) faute de choix dans les horaires. Une amélioration des fréquences, des voies et du matériel roulant est un choix d'avenir.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
23/02/2022 11:06		Avis	Nantes	Mobilités et déplacements (150)	Évidemment plutôt enthousiaste à ce projet, étant très favorable au développement et au maillage des lignes ferroviaires. Pour ma part, la fréquence et des dessertes de communes plus petites est un élément important pour que l'utilisation du train soit facile et un premier choix. Par ailleurs, comment ne pas déplorer les aménagements très insuffisants voir méprisants pour faciliter l'accès avec un vélo sur les quais de gare ! Dans des petites gares il n'est pas rare de devoir escalader un escalier très haut (Mauves sur Loire par ex) pour passer au dessus des voies et redescendre un escalier... très haut, ou plonger en déséquilibre avec un vélo dans un tunnel etc... partir avec son vélo et affronter un changement de train dans une gare est anxiogène « comment est foutue cette gare... ? » Tout aussi scandaleux la gare flambeante neuve de Nantes interdit l'utilisation des ascenseurs avec les vélos. Pas de problème pour les quais desservis par un accès tunnel et pente douce, mais il y a encore deux quais avec escaliers et sans ascenseur. Beaucoup de « com » mais parfois peu de bon sens si je peux me permettre. Ça c'est pour le « coup de gueule » car quand on n'est pas costaud ou un peu vieux mieux vaut abandonner le train avec vélo ...! Par ailleurs, les prix. Désolé mais le train reste cher et c'est pénible de devoir prévoir un voyage 3 mois avant pour un tarif correct. Le train qui se prend quand on en a besoin et quand on en a envie, à un prix ajusté et accessible, c'est du plaisir. Et le train doit rester, voire redevenir un plaisir, de plus en plus gâché par ces contraintes de réservation anticipée pour sauver le porte monnaie, pour les accès aux quais barricadés, les passages filtrants (hors problèmes de terrorisme...) etc... Sinon, oui à plus de lignes, mieux connectées et plus de fréquences.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
23/02/2022 13:03		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	La liaison entre Rennes et Nantes est indigne d'une liaison entre deux grandes métropoles et son amélioration doit être une priorité De plus, il n'y a aucune synchronisation lors des changements à Rennes pour aller vers Brest par exemple	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
23/02/2022 13:13		Avis	BREST	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour Avoir une liaison brest à moins de 3h de train. Et avoir une véritable liaison entre Nantes et Brest (sans changement) Cordialement	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
23/02/2022 13:50		Avis	Plougastel-Daoulas	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	Travailler au rapprochement de Brest à Paris pour amener chacun à privilégier le train plutôt que l'avion!	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
23/02/2022 13:57		Avis	Lorient	Mobilités et déplacements (150)	La traversée nord sud de la Bretagne est inexistante ou chronophage (ex Lorient Lannion). Pourtant vu les blablacar qui s'arrachent tous les week end sur ces trajets, il doit y avoir du potentiel !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
23/02/2022 14:07		Avis	Rennes (35700)	Caractéristiques du projet (148)	Il est vraiment indispensable de faire une liaison Rennes Nantes plus rapide car actuellement la voiture est largement plus pratique (dès lors qu'il faut toujours rajouter le trajet de chez soi jusqu'à la gare). Pour que cela soit intéressant, il faut un gain de temps important sur le trajet ferroviaire .	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
23/02/2022 14:28		Avis	PONT DE BUIS LES QUIMERC	Caractéristiques du projet (148);Environnement et cadre de vie (149)	Il faut une meilleure desserte entre Landerneau et Quimper : plus de TER, plus d'arrêts toutes gares. Non à la ligne grande vitesse, nous ne sommes déjà plus capables d'acheter nos maisons. Brest ou Quimper à 3 heures de Paris, c'est la fortune des agences immobilières et la perte des gens qui vivent au pays	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
23/02/2022 14:59		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	Habitant Brest et allant souvent à Nantes et Paris, le fait d'améliorer la liaison/fréquentation avec cette première et réduire au maximum le temps de parcours avec la seconde serait une énorme avancée. Ainsi le recours à la voiture pour aller à Nantes serait réduit quasiment à zéro pour notre famille de 4 personnes. Quant au fait de réduire le temps pour aller à Paris serait un énorme avantage pour profiter des liaisons parisiennes qu'elles soient ferroviaire ou aérienne ou, plus simplement pour le travail ou les cours séjours à la capitale. En espérant avoir pu contribuer à améliorer un minimum le réseau breton.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
23/02/2022 15:04		Avis	Plélo	Caractéristiques du projet (148);Environnement et cadre de vie (149)	Il est primordial de développer et d'améliorer les liaisons ferroviaires entre les villes moyennes (Brest-Quimper, Morlaix-Roscoff, Paimpol-Guingamp-Carhaix, St Brieuc-Loudéac-Pontivy-Auray, etc.) afin d'accroître l'attractivité de ces territoires et de réduire l'engorgement des métropoles. Pour ces dernières, le rapprochement avec Paris via les projets LGV ne fera que renforcer les difficultés déjà existantes en terme de circulation et de logement notamment.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
23/02/2022 16:11		Avis	Les Ponts de Cé	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	Bonjour, Il est grand temps que cette ligne voie enfin le jour ! Je me demande quel est le bilan carbone de l'axe Nantes-Rennes, tant il est utilisé chaque jour pour des trajets pendulaires, faute de solution satisfaisante par la voie ferrée. Il serait souhaitable que cette LGV soit cependant pensée de façon globale, en intégrant la possibilité, via son billet de train, de garer son vélo de façon sécurisée (parking vélos), et/ou de louer un vélo en libre-service. Et ne pas attendre que les trains soient saturés pour augmenter les cadences : c'est aussi faute de trains à de bons horaires, et à des tarifs concurrentiels, que les usagers se reportent sur la voiture, moins chère, plus souple, et plus rapide si l'on tient compte du temps de transfert vers les gares !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
23/02/2022 16:22		Avis	Paris	Mobilités et déplacements (150)	Faisant environ 2 aller retour par mois sur le Paris-Brest, par manque de choix j'ai souvent 3h40 de trajet + 40 min de trajet en voiture jusqu'au Conquet. La plupart de mes amis souhaitant venir nous voir trouvent que le temps de trajet jusqu'à Brest est trop élevé surtout s'il s'agit simplement d'un week-end. Ils vont donc préférer se rendre ailleurs pour le gain de temps...	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
23/02/2022 16:46		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	la liaison Brest Paris Brest doit être accélérée : le temps de trajet entre Rennes et Brest est très long. le réseau semble vieillissant avec des ralentissements fréquents liés à l'état des voies. sans parler de la 4G qui est très peu utilisable sur ce même trajet. compte tenu - en plus - de la diminution de la fréquence aérienne Orly et Brest, il est primordial d'accélérer la modernisation de la ligne. Brest souffre de ce temps pour attirer les talents. c'est une priorité.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
23/02/2022 16:54	ADEUPA - AGENCE D'URBANISME BREST-BRETAGNE	Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	L'amélioration des performances entre Brest et Rennes OU entre Quimper et Rennes serait un atout majeur de mobilité pour le territoire. Plus largement, il serait intéressant de faciliter les connexions de l'arc ouest français, entre Brest-Rennes-Nantes-La Rochelle-Biarritz. La façade atlantique va globalement continuer à attirer de plus en plus de monde, et pourrait donc faire l'objet de réflexion d'ensemble quant à l'optimisation du réseau ferré sur cette portion. L'idée de créer de nouvelles lignes semble moins satisfaisante. Autant capitaliser sur le "déjà-là" sans impacter nos paysages. Par ailleurs, des petites lignes abandonnées en Bretagne pourraient être mobilisées de nouveau.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
23/02/2022 16:59		Avis	Laille	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour Il serait très chouette d'avoir 1 ligne rapide entre Rennes et Nantes, qui pourrait se poursuivre jusqu'à Bordeaux. On souhaite développer les transports en commun mais il n'y a plus de vol direct au départ de Rennes ou Nantes pour aller à Bordeaux, et on met moins de temps en voiture qu'en train. De plus, la route entre Rennes et Nantes est très chargée, pour autant on met moins de temps qu'en train. C'est bien dommage Grand usager historique du tgv avec 11 000 km / ans entre 2016 et 2019 alors résident à Lille.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
23/02/2022 17:45		Avis	Brest	Mobilités et déplacements (150)	Actuellement habitant Brest le temps minimum observé pour rejoindre Paris est à minima de 3:30 et généralement plutôt autour de 4h. Ce manque de performance couplé à un mauvais service bagage de sncl voyage laisse peu de choix aux usagers soit de ce tourner vers l'avion soit d'utiliser sa voiture qui va aussi vite pour rejoindre Rennes que le train compte tenu des trop nombreux arrêts. <i>En ce sens je vous invite à réfléchir à des solutions plus performantes à la fois pour rejoindre Paris mais aussi pour rejoindre le reste du réseau tgv Nord (Lille) Est (Strasbourg) Sud (Lyon / Marseille) et SO (Bordeaux / Toulouse)</i>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
23/02/2022 19:16		Avis	La Chapelle sur Erdre	Caractéristiques du projet (148)	Dans le document de présentation, il est mentionné plusieurs scénarios visant à rendre plus performants les tronçons Rennes/Lamballe-Brest, mais aussi Nantes-Rennes. Toutefois, vous oubliez que la liaison la plus courte entre Nantes et Rennes (et donc la moins énergivore) est celle qui passe par Châteaubriant. Cette liaison, dont l'intérêt avait été souligné lors de l'étude SYSTRA/INGEROP en date du 17 Novembre 2014 et intitulée "Analyse de la faisabilité et de l'opportunité d'une liaison Rennes-Nantes via Châteaubriant", a été saccagée par la mise en service d'un tram-train peu adapté entre Nantes et Châteaubriant. Rien n'est perdu pour développer, à partir de l'existant, une offre ferroviaire performante, tout en évitant le gâchis, entre les 2 métropoles majeures de l'Ouest. Je vous adresse en PJ quelques plans (étoiles ferroviaires rennaises et nantaises, et aménagements correctifs à faire au niveau de Nantes) issus des études des travaux de ESG INFRA (www.esginfra.com) qui semblent très pertinents et que le projet LNOPBL ne doit pas ignorer.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
23/02/2022 19:54		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Brest qui monte dans le palmarès des villes attractives où il fait bon vivre mérite une vraie liaison fréquente et plus rapide avec Paris. 3h30 dans le meilleur des cas, c'est trop long quand il faut aujourd'hui 2h30 pour relier Paris à Saint Brieuc !	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
23/02/2022 20:52		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	Il faut restaurer les "petites" lignes ! Mailler tout le territoire est un enjeu social et environnemental. Exemple : Brest Quimper On devrait pouvoir aller de Brest à Bordeaux directement sans passer par Paris ! Merci	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
23/02/2022 21:18		Avis	Brest		Nous rejoignons cette bonne intention.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

23/02/2022 22:08		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Rétablir le transport ferroviaire entre Morlaix-Roscoff.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
24/02/2022 03:26		Avis	Moëlan-sur-Mer	Mobilités et déplacements (150)	Adapter les horaires de train pour desservir Quimperlé pour ceux qui travaillent à Rennes et ne peuvent prendre le train que vers 18h30 à Rennes pour rentrer. Je n'ai rien qui ne me permette de rentrer avant 22h et je ne suis pas le seul. Ça concerne toutes les petites gares entre Redon et Quimper	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
24/02/2022 06:23		Avis	Talensac	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Bonjour ! Allez à Nantes en TER ? Plus vite fait en auto !!! TER rares, horaires non adaptés au travail ou aux étudiants, pas de trajets sans arrêts à toutes les gares pour aller plus vite Je suis pour ! Trouvez nous des solutions !!!	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
24/02/2022 07:55	ALTRO (ASSOCIATION LOGISTIQUE TRANSPORT OUEST)	Avis	LA ROCHELLE	Caractéristiques du projet (148)	ALTRO (Association Logistique Transport Ouest) est promotrice du projet ferroviaire Via Atlantica qui structure le plus grand projet d'aménagement du territoire jamais pensé et qui structure le Triangle Bretagne-Alpes-Pays basque, et au-delà, soit plus de 50% du territoire métropolitain. LNOBPL est la pièce du puzzle qui permet d'intégrer dans la Via Atlantica toute la Bretagne jusqu'à la pointe bretonne. Cependant, le projet présenté est une version raccourcie du lno2014 sans qu'il y ait les documents correspondants en termes de dessertes et performances. C'est pourquoi ce projet reste très abstrait alors que les citoyens ont besoin de concret pour mesurer l'impact d'un tel projet dans leur vie quotidienne. Quel impact sur la réduction de notre facture pétrolière ? Quels temps de trajet ? Quels investissements ? Quelles dessertes pouvant être matérialisées dans une ébauche de fiches horaires facilement compréhensibles par tout citoyen afin qu'il puisse s'approprier le projet ? Quel coût de la minute gagnée ? Quelle articulation entre les transports du quotidien et les relations moyenne et longue distance ? Quel projet territorial ? Quelles conséquences sur les relations de la Bretagne vers le reste de la France ? Quel impact sur le report modal, notamment sur Nantes-Rennes où le gain de 15 minutes ne sera pas décisif pour un report modal significatif, le temps de porte à porte étant environ d'1h30 ? Quelle gouvernance pour conduire le projet afin que ce ne soit pas un projet de la technocratie coupé des besoins des citoyens que par définition une technocratie ne peut pas connaître sans le relais des élus locaux ? Ce projet permettra-t-il d'atteindre les objectifs du Livre Blanc des transports de l'Union européenne de 2011, à savoir : en 2050, 50% du fret sur des distances supérieures à 300 km devront être effectués par rail, ou voies navigable, et 50% des trajets voyageurs moyenne distance s'effectueront par train ? Avec LNOBPL, la densité ferroviaire bretonne sera-t-elle assez dense pour permettre d'atteindre ces objectifs ? Ce projet est-il compatible avec le projet Via Atlantica chargé de relier la façade atlantique européenne de Brest à Bilbao à Lyon par une transversale ouest-est performante et capacitaire ? Délai de réalisation trop éloigné pour être crédible et qui exige d'être raccourci maintenant que le port de Brest est intégré au réseau central du RTE-T. C'est pourquoi le segment ferroviaire Brest - Rennes - Nantes étant intégré au corridor atlantique (réseau central étendu), ceci engage l'Etat à moderniser cette infrastructure en l'équipant notamment du ERTMS avant 2040 Essentiel pour une grande politique de fret. L'objectif de relier la pointe bretonne à Rennes en 1h30 et à Paris en 3h est important pour tous les Bretons. C'est le sens des interventions des instances de gouvernance du projet LNOBPL remises sur les rails depuis la signature entre l'Etat et la Région du Pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne le 8 février 2019. Des précisions doivent être apportées sur le sort des gares de Nantes et Rennes qui, si elles ont été bien redimensionnées pour les espaces voyageurs, connaissent des problèmes de capacité au niveau des voies avec la cohabitation des RER nantais et rennais avec l'intensification des trafics TER intervalles et TGV. La diamétralisation, c'est à dire la fin de terminus dans ces gares devenant gares de passage, et la solution de gares souterraines ne doit pas être écartée à l'instar de ce qui se fait dans d'autres métropoles européennes comparables. En attendant l'avènement de LNOBPL, ALTRO demande que la Sncf joue son rôle dans les transitions écologique et énergétique et soit attentive aux besoins de ses clients potentiels en élaborant le plus rapidement possible des services utilisant au maximum les infrastructures existantes dont la capacité est sous employée notamment sur la LGV Tours-Bordeaux avec la relance des relations intra-atlantiques et pour commencer 2 allers-retours Brest-St Briec-Rennes-Angers-Tours-Bordeaux en 5h15, un aller-retour Quimper-Lorient-Auray-Vannes-Nantes-Angers-Tours-Bordeaux-Dax-Bayonne-Biarritz-St Jean de Luz-Hendaye en 7h20 et un Quimper-Lorient-Auray-Vannes-Nantes-Angers-Tours-Bordeaux-Agen-Montauban-Toulouse en 7h20, auxquels s'ajoutent 2 allers-retours Rennes-Angers-Tours-Bordeaux en 3h10 et 2 allers-retours Nantes-Angers-Tours-Bordeaux en 2h50. Ces nouvelles relations auraient des impacts sur les relations intra-bretonnes (document joint). Par ailleurs, Sncf étudie une ligne nouvelle Nantes-Angers-Le Mans. Cette étude doit intégrer la Via Atlantica. Un tronçon commun avec la Via Atlantica serait judicieux comme proposé dans le livre Via Atlantica Ferroviaire aux éditions L'Harmattan... Cette seconde ligne Nantes-Angers-Le Mans n'aurait aucun sens si elle ne s'inscrivait pas entre Nantes et Angers dans une grande transversale reliant la façade atlantique européenne de Brest à Bilbao... à Lyon et Turin. Enfin, la prise en compte des 150 000 habitants du Centre Bretagne et des 56 000 habitants de Fougères Agglomération, privés de solutions ferroviaires dans le cadre de la réflexion LNOBPL, est indispensable... à condition que l'on considère qu'ils fassent encore partie de la Bretagne... Ces deux fractures territoriales doivent être réparées par une intégration au réseau ferroviaire qui, en jouant sur une accessibilité facilitée, contribuera à leur attractivité et à l'accueil de populations fuyant un littoral trop cher ou une métropole rennaise à la qualité de vie moindre que celle offerte par une ville moyenne. En conclusion, ALTRO demande une accélération et un rééquilibrage du projet LNOBPL. En effet, seule une intervention sur l'infrastructure permettra d'offrir à la fois des gains significatifs de temps de parcours entre la pointe bretonne et Rennes – notamment l'objectif d'une liaison Brest – Rennes en 1h30 et 2 arrêts intermédiaires – et	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
24/02/2022 07:58		Avis	Quimper	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Améliorer les liaisons en Bretagne entre les plus grandes villes pour pouvoir diminuer l'usage de la voiture individuelle. Par exemple je réalise fréquemment 2 trajets : Brest Quimper, et Quimper Nantes. Au mieux le train met le même temps que la voiture, au pire 30min de plus. Cela n'incite pas à prendre le train. La liaison Quimper Brest met 1h20 quand je mets 50min en voiture, et pour les travailleurs aux horaires larges il n'y a pas assez de trains proposés, vu mes horaires je ne serais pas à l'heure le matin et le soir je ne pourrais pas rentrer chez moi. Je pense que nous sommes nombreux à pourtant faire ce trajet. Dans d'autres régions (Paris, Lyon, même Nantes) les transports permettent aux travailleurs d'aller vite, et d'avoir beaucoup d'horaires au choix ce qui incite à prendre les transports en commun. Pourquoi ne pas envisager un tram-train pour le Brest Quimper ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
24/02/2022 09:13		Avis	Sainte-Luce-sur-Loire	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour, Souhait de pouvoir rejoindre Angers et Saint Nazaire sans changement depuis Thouare sur Loire. Merci.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
24/02/2022 10:06		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	Je souhaite que l'on reprenne le projet NDDL qui intégrait une desserte Rennes/ Nantes en train Le reste n'est que de l'agitation préélectorale	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
24/02/2022 10:41	COLLECTIF D'USAGERS TER BRETAGNE SUD	Aucun	Bannalec	Caractéristiques du projet (148)	Le Collectif d'usagers TER Bretagne Sud s'étonne de ce projet totalement pharaonique à l'heure des économies budgétaires. Il s'en étonne d'autant plus que ce projet est un ersatz du projet initial lié à l'aéroport Notre-Dame-des-Landes. Projet qui a été abandonné au vu des montants financiers ! Le projet LNOBPL est montré comme pourvoyeur de trains du quotidien. Hélas, nous ne voyons pas comment. Si l'objectif de ce projet est de réellement gagner une dizaine de minutes, entre Rennes-Nantes et Rennes-Quimper/Brest, ce ne seront pas les portions supplémentaires de ligne à haute vitesse qui draineront les milliers d'usagers du quotidien se rendant en TER à Rennes ou Nantes (à peu près la moitié des usagers TER bretons sont pour la métropole rennaise). En effet, les usagers empruntent les TER car ils desservent leur territoire. Une ligne à grande vitesse ne desservira pas leur territoire. Si elle les dessert, elle fait automatiquement baisser la grande vitesse. Sur un gain de temps de 10 minutes, le décompte des minutes perdues est vite fait par arrêt supplémentaire. Donc soit cette nouvelle ligne ne sera pas pour les usagers du quotidien, soit elle le sera mais ne pourra pas gagner beaucoup de minutes supplémentaires. D'où la répétition de notre question : 6 milliards pour ça ? ! En outre, l'expérience de l'arrivée de la LGV à Rennes en 2017 nous a montré le résultat sur les trajets bretons, notamment la ligne Sud : un réseau totalement segmenté pour ne privilégier que certains tronçons et un calvaire pour les usagers « hors-tronçon », des horaires inadaptés de train (aucun train en heure de pointe entre Quimper et Vannes !) et un nombre important de TER supprimés. Cette malencontreuse expérience ne donne pas envie d'être de nouveau le cobaye d'une supposée complémentarité TGV-TER qui ne fonctionne pas quand on prend le train quotidiennement : correspondance pouvant être décalé à tout moment, impossibilité de monter son vélo, billets ne correspondant pas, etc. Enfin, nous avons peur que l'argent mis dans la LNOBPL ne serve qu'à financer de l'infrastructure au lieu de financer la modernisation de nos lignes qui structurent les territoires et l'achat de matériel pour les trains du quotidien. D'autre part, nous sommes étonnés qu'il n'y ait aucune alternative présentée à ce projet : étude sur Redon comme étoile ferroviaire majeure afin de désaturer la gare de Rennes et désenclaver la Bretagne vers la façade Atlantique, et surtout liaisons nord-sud de la Bretagne qui sont totalement inexistantes (la seule ligne existante, Brest-Quimper, est totalement défallante). Mettre entre 6 et 8 milliards d'euros pour ne gagner qu'une dizaine de minutes entre Rennes et Nantes, Rennes-Brest/Quimper est une gageure ! Nous dire que c'est pour les usagers du quotidien est un mensonge. Ce projet totalement dispendieux en argent et terres agricoles ne correspond plus à ce que souhaite les citoyens aujourd'hui : des alternatives écologiques et économiques à la voiture !	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Aucun
24/02/2022 10:44		Avis	Quimper	Caractéristiques du projet (148)	800 hectares de terres agricoles sacrifiées entre 6 et 8 milliards d'euros (budget chiffré avant la montée du prix des matériaux) pour 10 minutes de gagnés entre Nantes et Rennes et Rennes-Brest/Quimper Et pendant ce temps-là, les usagers du quotidien triment toujours : Pas de train entre Quimper et Vannes entre 6h50 et 12h ! Pas de train entre Vannes et Quimper entre 16h30 et 18h15 ! Pas de train Quimper-Nantes l'après-midi ! Avant d'augmenter la vitesse pour 6 à 8 milliards, mettez-nous des trains : les sillons sont libres ! (Et ça coûtera moins cher en argent public).	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
24/02/2022 10:59		Aucun	Ergué-Gabéric	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Je suis très étonné par son coût pour des bénéfices minimes : je pense que si on veut mettre autant d'argent, il y a d'autres priorités, notamment sur le train du quotidien ! En Bretagne, certaines gares ne sont pas du tout desservies les week-ends ! Alors que la demande est là : des jeunes, des seniors, des sans-voitures, des écolos, mais aussi des personnes qui veulent dépendre moins de la voiture ou d'autres qui ne veulent pas galérer pour le stationnement ! En semaine, des lignes entières n'ont pas de train en heure d'embauche et de débauche (Quimper-Vannes). Pour rejoindre les autres régions, autre que Paris, c'est très compliqué : Quimper-Bordeaux, on nous fait passer par Paris alors que le trajet le plus court est par Nantes (et après, on nous dit qu'on veut gagner de la vitesse et du temps !?!) ! Le Quimper-Nantes n'existe presque plus alors qu'il draine énormément de monde et permet de rejoindre la région Centre, le Sud-Ouest, voire le Sud-Est ! La disparition de ce train est un réel questionnement sur la volonté de désenclaver la Bretagne ?! Le désenclavement ne devrait se faire que par Paris ?! Ce projet ne parle même pas de relier les ports et aéroports bretons entre eux et avec les aux grands ports français : Le Havre, Saint-Nazaire et Bordeaux, voire Toulon et Marseille ! ? La dimension fret est totalement oubliée alors que la Bretagne est une des régions exportatrices de denrées alimentaires ! A l'heure du dérèglement climatique, il aurait été bon de mettre ce sujet dans ce projet, surtout au vu du coût ! Le projet LNOBPL est ainsi une totale incompréhension ! Il semble totalement déconnecté des besoins des usagers du quotidien, des entreprises et des autres Bretons. Et pour un coût exorbitant ! La Bretagne mérite beaucoup mieux en matière ferroviaire ! Et si on veut la désenclaver, pensons maintenant aux régions limitrophes !	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Aucun
24/02/2022 12:47		Avis	Saint-Quay-Perros	Mobilités et déplacements (150)	Besoin d'avoir plus de liaisons en train de/vers l'annion qui assurent une continuité avec les trains vers Rennes et Brest. Besoin aussi de dialogue avec les villes gares pour le développement de transports en commun en phase avec les horaires de trains.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
24/02/2022 14:14		Avis	NANTES	Caractéristiques du projet (148); Mobilités et déplacements (150)	Nous avons besoin d'un axe fort Nantes Rennes Et de lignes pour desservir les villages et permettre aux actifs d'habiter les territoires ruraux en allant travailler 2 ou 3 jours par semaine dans les grandes villes ou pour accéder à la culture.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis

24/02/2022 16:07		Avis	Brest	Mobilités et déplacements (150)	Il est impossible en train depuis Brest de rejoindre les autres villes de l'ouest de la France, en particulier Nantes ou La Rochelle, sans avoir à faire plusieurs correspondances voir même sans devoir repasser par Paris ! C'est tellement absurde.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
24/02/2022 16:24	SPBB - SOCIÉTÉ PORTUAIRE BREST BRETAGNE	Avis	BREST	Caractéristiques du projet (148)	voir fichier joint	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
24/02/2022 18:55		Avis	Châteaulin	Caractéristiques du projet (148)	Tout le monde s'accorde, à commencer par Monsieur le Président de la République, Emmanuel Macron, à reconnaître que la priorité doit être donnée dorénavant aux trains du quotidien et à la nécessité urgente de décarboner les moyens de transports voyageurs et marchandes pour lutter contre le réchauffement climatique. Le projet LNOBPL, présenté par SNCF Réseau, proposant de créer des portions de lignes nouvelles va absorber l'essentiel des moyens financiers du budget prévu, 6 milliards d'euros, pour gagner quelques minutes, une dizaine peut-être, entre Nantes et Rennes puis dans un avenir lointain entre Brest et Rennes. Quid des autres lignes ? La priorité de ce projet devrait aller à une véritable modernisation de toutes les lignes avec le système ERTMS (autorisant la circulation de plus de trains, plus rapidement, comme il va être généralisé en Allemagne), électrifier les lignes qui ne le sont pas encore, rectifier les voies et les courbes, supprimer un maximum de passages à niveaux, sources de ralentissements et d'insécurité, renover la ligne Morlaix - Roscoff, doubler les voies Landerneau - Quimper, recréer et rouvrir Saint-Brieuc - Auray... L'ensemble de ces travaux de modernisations, 10 fois moins coûteux au km, seraient bien plus bénéfiques à l'ensemble de la Bretagne et d'un maximum de breton-es dans des délais certainement moins longs, car ne nécessitant pas d'achats de terrains, ni d'expropriations... Il permettraient de faire circuler plus de TER, s'arrêtant dans plus de gares, répondant aux besoins grandissant des populations et de l'augmentation des coûts de l'énergie; assurer en complémentarité les correspondances avec les TGV et de redévelopper le trafic marchandise parti à la route.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
24/02/2022 19:50		Avis	Angers	Mobilités et déplacements (150)	Rajouter des trajets en journée Angers Rennes ->	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
24/02/2022 20:20		Avis	Quimper	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, actuellement, le trajet Quimper-Paris se fait en un peu plus de 3h30. Vous proposez de ramener ce délai à 3h. Cela semble insuffisant pour être attractif, sachant que pour une distance quasi-équivalente, le trajet Bordeaux-Paris se fait en 2h10. Il me semble inutile de lancer ces travaux pour si peu de gain. Donnez une réelle attractivité à la Bretagne en mettant Quimper et Brest à 2h de Paris avec une LGV digne de ce nom.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
24/02/2022 21:36		Avis	Petite foret	Caractéristiques du projet (148)	Pas beaucoup de commentaires sur ces tracés, sauf peut être le scénario de ligne nouvelle Rennes Vannes qui me paraît inutilement dispendieux, une étude de contournement par l'ouest de Redon me paraît plus économique et avec les mêmes fonctionnalités. Mais le scénario de contournement par l'est de Redon me paraît déjà suffisant. Par contre, on ne parle pas du fret, ni de la saturation probable à l'ouest de Nantes. Y aura-t-il un saut de mouton à Chantenay pour garer plus facilement les trains ? Les trains de fret seront-ils invités à passer par Rennes pour éviter le tronçon Nantes Angers, et si oui, Savenay sera-t-il adapté ? (Le raccordement de pontchâteau, coupé par la N165, me paraît difficile à remettre en service). Bonne continuation à ce beau projet.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
24/02/2022 23:12		Avis	Brest	Mobilités et déplacements (150)	Il est devenu difficile, voire impossible, de trouver un trajet Brest / Le Mans direct, avec un temps de changement à Rennes en semaine de moins d'une heure, un confort TGVINOUÏ sur tout le trajet. Le dernier train pour Le Mans de Brest, un lundi, est entre 15h00 et 16h00. Les voyages, avec le télétravail, ce n'est plus seulement le vendredi ou le dimanche. Je fais ce trajet chaque semaine depuis plusieurs années et je constate une dégradation. C'est pénible, dégradant. Sur cette ligne, c'est toujours Paris, Paris... les autres villes ne vous intéressent pas ? Vous faites le minimum. Répondez-vous ainsi à vos obligations de service public. Pénible, décourageant de préférer le train. Comment traitez-vous les voyageurs entre Nantes et Le Mans ? Une différence de traitement ? Pourquoi ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
25/02/2022 09:35	CCI NANTES ST NAZAIRE	Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	Voici en pièce jointe la contribution de la CCI Nantes St Nazaire sur le grand projet ferroviaire LNOBPL	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
25/02/2022 11:34	INVESTIR EN FINISTÈRE	Avis	BREST	Caractéristiques du projet (148)	Contribution d'Investir en Finistère, réseau des principaux acteurs économiques finistériens engagés pour leur territoire.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
25/02/2022 11:39		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	Voici en pièce jointe la contribution du CESER de Bretagne sur le grand projet ferroviaire LNOBPL	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
25/02/2022 12:03		Avis	35200	Caractéristiques du projet (148)	Réduire la durée des trajets entre Nantes et Rennes Proposer plus de trajets directs d'une durée de 1h15 entre Nantes et Rennes notamment en début et fin de week-end/vacances afin que les usagers puissent voyager confortablement et non debout. Réduire le prix du trajet qui est excessif pour la distance parcourue (il est parfois moins cher d'effectuer un Rennes-Paris qu'un Rennes-Nantes) Améliorer la répartition des trains en fonction des correspondances pour éviter des temps d'attente trop longs en gare ou des détours fastidieux (Rennes-Nantes-Le Croisic plutôt que Rennes-Redon-Savenay-Le Croisic)	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
25/02/2022 14:59		Avis	Gouesnou	Caractéristiques du projet (148)	Il est vital pour que le Finistère ne devienne pas un département touristique dans les prochaines années que nous puissions être desservis à moins de 3:00 de Paris. Il est inconcevable que le Finistère soit le département Breton oublié alors que sa dynamique économique est la deuxième du département ! Comment donner envie aux entreprises de s'installer si les réseaux ne sont pas à un niveau attendu ?	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
25/02/2022 15:08		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148); Environnement et cadre de vie (149)	Brest est une métropole dynamique dont l'image évolue positivement depuis quelques années dans les différents sondages sur la qualité de vie dans les métropoles. Son développement immobilier en témoigne. Elle accueille de plus en plus de touristes (Océanopolis est depuis 1990 le premier site touristique visité en Bretagne) et de plus en plus d'événements (le récent One Ocean Summit en est un exemple concret). L'avènement du tourisme de proximité peut renforcer cette tendance. Pour poursuivre ce développement de manière durable, continuer à attirer des talents, installer des centres de décision (Récemment le siège de l'IFREMER), il est nécessaire d'enrichir et d'accélérer la desserte Train à destination de Paris, via Rennes et à destination de Nantes.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
25/02/2022 15:09	COMMUNAUTÉ DE COMMUNES PAYS DE PONTCHÂTEAU SAINT GILDAS DES BOIS	Avis	Pontchâteau	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour, Veuillez trouver ci-joint la contribution de la Communauté de Communes du Pays de Pont-château-Saint-Gildas-des-Bois partagée en conseil communautaire du 22 février 2022. Vous en souhaitant bonne réception Cordialement	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
25/02/2022 15:15		Avis	Lesneven	Caractéristiques du projet (148)	Il est grand temps que la réduction du temps de train entre Paris et Brest soit effective !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
25/02/2022 15:32		Avis	Nantes	Reports modaux et écologie (151)	Le train est une solution à venir pour répondre aux enjeux climatiques et démographiques à venir. Aujourd'hui les liaisons ferroviaires Bretagne - Pays de la Loire manquent d'un cruel dynamisme face à la voiture individuelle et ne permettent pas aujourd'hui de répondre aux enjeux qui lui sont donnés. Les deux régions sont en retard sur la réduction des déplacements automobiles par rapport à d'autres régions comparables aux leurs (Auvergne-Rhône-Alpes). Ce retard est amplifié par une part trop forte d'usagers ayant pour automatisme l'utilisation de la voiture individuelle. Cela se fait ressentir jusqu'aux capitales régionales pourtant fortement pourvues en transports en commun alternatifs. Ce constat est troublant au niveau étudiant lorsque sont mélangés des jeunes originaires de plusieurs Régions : Lorsqu'ils ont pour origine la Bretagne ou les Pays de la Loire, la part d'étudiant privilégiant la voiture individuelle plutôt que les transports en commun alternatifs est très élevée. Si l'offre de transports ferroviaires longue et courte distance Rennes-Bretagne s'est fortement améliorée depuis quelques années (cadencement, offre tarifaire, matériel), ce sont les liaisons Nantes-Bretagne qui restent terriblement pauvres. Un cadencement extrêmement faible et une offre tarifaire non coordonnée entre les deux régions sont les principales raisons pour lesquelles les usagers boude fortement ce transport pouvant pourtant être un atout pour les deux Régions. La saturation des grands axes automobiles (Nantes - Bretagne sud et Nantes-Rennes) face à une fréquentation ferroviaire faible est un constat troublant qui montre que l'usage du ferroviaire est à encourager dans les deux Régions pour lesquelles les moyens d'air sont axés à la fois pour les trajets domicile-travail comme occasionnels (week-end ou vacances).	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
25/02/2022 15:36		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	Mon appréciation actuelle du réseau porte plus sur l'amélioration (robustesse) des lignes actuelles. Le tronçon actuel Rennes - Nantes par Chateaubriand (moins de 120 kms...) pourrait être considérablement améliorée : plus de débit, plus de constance, plus de vitesse ! Les créneaux mixte Tram-train et train rapide sont gérables par n'importe quel ordinateur, confer planification horaire... Nous aurions alors plus de sillons sur l'axe Rennes - Redon - Vannes et donc plus de constance. Pour rappel la ligne Rennes - Saint Malo comporte encore deux points extrêmement dangereux, nécessitant une intervention dans les plus brefs délais : confer accidentologie de la ligne ces dix dernières années ! Pour Rennes - Brest aucune autre solution que la création de shunt sur portions de LGV nouvelles. Merci de votre écoute et bon travail !	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
25/02/2022 16:01	CCIMBO	Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	voir fichiers joints (contribution de la CCIMBO ainsi que les courriers échangés avec SNCF Réseaux)	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
25/02/2022 16:11	CRÉDIT AGRICOLE DU FINISTÈRE	Avis	Garlan	Caractéristiques du projet (148); Reports modaux et écologie (151)	Bonjour, Lorsque nous établissons notre bilan carbone, nous constatons le poids important que représentent notamment les trajets domicile-travail par le biais de véhicules à moteurs thermiques. Le fait de pouvoir proposer de voyager en train en desservant beaucoup plus de communes finistériennes avec des fréquences plus élevées et grâce au forfait mobilité, permettrait d'agir favorablement afin de se diriger vers la neutralité carbone. En tant que fils et frère de cheminot, et travaillant sur le développement de la RSE dans mon entreprise très ancrée sur son territoire, je suis extrêmement sensible à ce sujet. Le développement du fret par le rail est aussi un sujet qui doit être poussé. Bien cordialement.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
25/02/2022 16:38	CLCV	Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	Madame, monsieur Veuillez trouver ci-jointe, svp, la contribution de l'Union Régionale Bretagne à ce dialogue. Les points clé de cet extrait ont été aussi soumis au CESER en présence du président de la Région Bretagne. Merci par avance	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis

25/02/2022 17:53	Conférence des Présidents Estuaire et Littoral Loire Océan	Avis	Saint-Nazaire	Caractéristiques du projet (148)	Veillez trouver ci-joint la contribution portée collectivement par les Présidents des intercommunalités de Saint-Nazaire agglomération, Cap Atlantique, Redon Agglomération, Pont-Château Saint-Gildas-des-Bois, Estuaire et Sillon, Pornic aggro Pays de Retz, Sud Estuaire et Arc Sud Bretagne.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
25/02/2022 19:14		Avis	Nevez	Mobilités et déplacements (150)	La Bretagne est mal desservie loin de tout! Plus d'avion et peu de trains directs et rapides ! Quand on voit que Strasbourg est à 2 heures de Paris pour Brest il faut au mieux 3h30 et souvent 4 heures!	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
25/02/2022 20:14	APMR (LIGNE MORLAIX-ROSCOFF)	Avis	PLOUEZOC'H	Mobilités et déplacements (150)	A quoi bon favoriser la grande vitesse sur Paris/Brest, quand arrivé à Morlaix pour se rendre à Roscoff, le temps de correspondance plus le temps de trajet par le car font perdre tout l'attrait de la grande vitesse. La rénovation de Morlaix/Roscoff bloque en raison de coûts soit disant exorbitants alors que pour la ligne LNOBPL on est prêt à dépenser des milliards pour ne gagner que quelques minutes. Pour rappel les 40 millions nécessaires à la remise en état de Morlaix/Roscoff correspondent à 2 km de ligne ferroviaire à grande vitesse neuve !	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
25/02/2022 22:38		Avis	Quimper	Mobilités et déplacements (150)	Bonjour. La fréquence des ter Quimper Vannes est à revoir... Je trouve dingue que la matinée du jeudi 10 mars par ex. il n'y ait pas de ter à part celui de 7heures.... pourquoi le ter de 8h36 est supprimé pendant qq semaines ? Alors que c'est la période scolaire pour les Bretons....	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
26/02/2022 06:41		Avis	Rennes	Reports modaux et écologie (151)	On a besoin de lignes rapides reliant les différentes villes de Bretagne pour pouvoir réduire l'utilisation de la voiture ! J'en serai utilisatrice quand elles seront fonctionnelles ! Merci !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
26/02/2022 08:56		Avis	Landéda	Caractéristiques du projet (148);Mobilités et déplacements (150)	Il est urgent de désenclaver Brest ! Brest devient une métropole de l'Ouest avec notamment 2e aéroport de Bretagne devant Rennes. Les liaisons ferroviaires avec Nantes sont très compliquées faisant choisir la voiture plutôt que le train pour un gain de temps et d'argent. Paris est encore trop loin de brest 4h c'est trop, quand on sait que Paris Marseille se fait en un rien de temps. En tant que médecin ça diminue mes possibilités de trajets pour aller en formation à paris.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
26/02/2022 08:56		Avis	Vitré	Mobilités et déplacements (150)	Je prends le train matin et soir depuis bientôt 4 ans. VITRE /RENNES Depuis le COVID les trains du soir (au-delà de 20h08) ont été annulés dans le sens RENNES /VITRÉ J'ai patienté jusqu'ici parce qu'il y avait le Covid , mais avec l'augmentation importante du gazole actuellement. Financièrement c'est très compliqué. Est-ce possible de reprogrammer des trains le soir svp? Je reste à votre disposition	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
26/02/2022 10:22	CHAMBRE REGIONALE D'AGRICULTURE DE BRETAGNE	Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	Nous vous prions de bien vouloir trouver en PJ (pdf de 6 pages) la contribution commune de la Chambre d'agriculture de Bretagne, de la FRSEA Bretagne et des JA de Bretagne.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
26/02/2022 11:44		Avis	Bruz	Caractéristiques du projet (148)	Il est inadmissible que la liaison Rennes-Nantes ne soit pas directe et qu'il faille plus de temps en train avec changement qu'en voitureTout ça pour des raisons d'ego stupide des élus !	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
26/02/2022 13:37		Questions	sucé sur erdre	Caractéristiques du projet (148);Information et concertation (152)	J'ai parcouru les 3 docs mis à disposition (presentation, essentiel et dépliant). Pour ce que j'en ai compris, le projet dans sa réalisation envisage d'améliorer la desserte train des 2 régions via 2 choix parfois concurrents, parfois complémentaires. Il s'agit soit de créer des voies nouvelles soit de remettre à niveau des voies existantes A priori, la seconde option est moins chère mais souvent moins performante, surtout au niveau des vitesses atteignables donc des temps de transport A une époque ou la consommation de terres agricoles ou naturelles est toujours très élevée alors qu'il apparaît que c'est une erreur, je pense plutôt que créer des voies nouvelles n'est pas la bonne solution car cette création ne peut se faire que sur ce type de terres. D'autre part, la course à la vitesse qui caractérise notre époque est désormais de plus en plus perçue elle aussi comme une erreur quand on fait le bilan avantages (gain de temps, de compétitivité...) / inconvénients (impact écologique, stress social...). Mais il est aussi vrai que si le train est plus lent et plus cher que la voiture, la plupart feront le choix d'utiliser leur véhicule Ceci étant, il me semble qu'il manque deux informations importantes dans les documents mis à disposition: sur chaque tronçon ou il est prévu un choix alternatif, le bilan financier le plus précis possible (en dehors des aléas de "chantier") et l'impact environnemental comparatifs (surface et usage environnemental (culture, friche, bois...) des emprises des 2 options Enfin, je m'étonne, après avoir posé une question sur le site, puis, n'ayant pas eu de réponse, contacté par courriel les 2 garants de la consultation (Mr Redureau et Mme Charles) de n'avoir pas eu non plus de réponse. Ce genre de comportement n'est pas adéquat lorsqu'il est souhaité que la population s'associe aux débats	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Questions
26/02/2022 14:17	VERLINGUE	Avis	Quimper	Mobilités et déplacements (150)	Verlingue est une société de service dont les clients sont désormais sur l'ensemble du territoire. Nous comptons notamment de très grands clients parisiens. Nos collaborateurs sont eux-mêmes amenés à se rendre régulièrement sur Paris. La qualité de nos possibilités de déplacement entre Quimper et Paris est un impératif pour notre Groupe. Au moment où es perspectives sur l'aérien sont très sombres, il est indispensable que la desserte ferroviaire prenne le relais avec un temps maximum de 3 heures et une qualité de wifi à bord pour pouvoir travailler dans de bonnes conditions.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
26/02/2022 15:47		Avis	Hanvec	Environnement et cadre de vie (149);Mobilités et déplacements (150)	Il est choquant de constater que par votre action vous allez encore accroître les inégalités. En réduisant encore le temps de transport avec les grandes métropoles, vous asphyxiez les habitants aux revenus "normaux" de votre région. Déjà le prix des logements avait augmenté de 10% ces dernières années, mais actuellement il explose et beaucoup de mes collègues ou amis ne peuvent plus se loger à un prix raisonnable. Cette compétition inégale provoque du ressentiment envers les décideurs et les métropolitains qui "envahissent" par leurs maisons secondaires les logements et saturent le marché. Le logement est un bien de première nécessité, pour les habitants, mais à priori pas pour les décideurs. La compétition ayant pour effet d'inhiber notre empathie et, au contraire, d'activer les circuits de la récompense dans notre cerveau lorsque le concurrent est en difficulté, vous activez la sociopathie de vos concitoyens par vos décisions anachroniques et de "désaménagement" du territoire. De plus, au lieu d'investir cet argent dans les déplacements du quotidien et les logements, vous éloignez encore les salariés de leurs lieux de travail du fait de l'envoie des prix de l'immobilier alors que le GIEC nous prévient que nous approchons dangereusement du point de bascule climatique. Je n'arrive pas à comprendre qu'une telle décision puisse aujourd'hui être prise au moment où nous vivons l'histoire hébraver du fait d'un accroissement des inégalités délétères pour la cohésion de notre société.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
26/02/2022 16:02		Avis	Z9000 QUIMPER	Caractéristiques du projet (148)	Bonjour. Les routes N12 et N165 sont saturées par les voitures et les camions. Il faut augmenter fortement le cadencement des TER sur la Bretagne et notamment entre Brest- Quimper- Redon- Nantes. Améliorer la relation Rennes-Redon-Nantes en quantité et en qualité. Refaire la voie entre Rennes et Redon. Mettre Quimper et Brest à 3h00 de Paris n'est pas pour moi une priorité et coûte trop d'investissement en créant des tronçons de nouvelles voies. Il faut redévelopper le fret sur la Bretagne en réouvrant les triages et la circulation des trains la nuit. Il faut créer une plateforme fret sur le sud et nord Bretagne. Reller par le rail les ports en eaux profondes Brest-Roscoff-Lorient-Saint-Nazaire-La Rochelle-Bordeaux, (arc atlantique). Il faut pour cela garder des réserves foncières dans les ports et les gares. Rouvrir la ligne Roscoff-Morlaix et créer la ligne Saint-Brieuc-Pontivy-Auray. Il faut étendre l'ouverture de la ligne Auray- Quiberon(Tire Bouchon) pas seulement en juillet et août . Enfin le TGV doit aussi passer par Quimper- Redon-Savenay-Nantes pour rejoindre Paris et Lyon.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
26/02/2022 18:35		Avis	Langon	Mobilités et déplacements (150)	Rennes Nantes plus facile régulier et un fougeray-langon vers redon car actuellement il y a presque pas de possibilité notamment pour que mon fils puisse aller au lycée et ne pas mettre 1h en car	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
27/02/2022 08:51		Avis	Chavagne	Reports modaux et écologie (151)	Une liaison directe ne passant donc pas par Redon entre Rennes et Nantes, 2 capitales régionales, permettrait à de nombreux travailleurs de ne plus emprunter la route avec tous les risques associés et un temps de trajet divisé de moitié si l'on considère les bouchons de ces 2 villes particulièrement encombrées.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
27/02/2022 17:07	THALES	Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148);Environnement et cadre de vie (149)	La pointe bretonne, même si elle est aujourd'hui dynamique économiquement, est face à des enjeux maritimes très ambitieux locaux, nationaux et internationaux. Des grands groupes de Défense comme Thales ou Naval Group historiquement installés à Brest, des PME /ETI et start up émergentes dans le domaine de la protection de l'océan et dans le développement des activités maritimes modernes, des universités et des écoles d'ingénieurs ont aujourd'hui un grand rôle à jouer dans la réponse à ces ambitions politiques et économiques. La proximité sera clé pour appréhender les problématiques d'innovation maritime. Et le monde a changé après la crise sanitaire. Les salariés ont besoin de trouver un équilibre vie personnelle / vie professionnelle. Le télétravail est une nouvelle donnée majeure dans l'organisation du travail. Il est donc maintenant extrêmement important de désenclaver la pointe finistérienne afin qu'elle puisse offrir à tous les talents qui souhaitent rejoindre la Bretagne, la garantie d'une mobilité rapide et compatible des nouveaux modes de travail pour accéder aux instances centrales décisionnaires au niveau national voire européen. Il est également important que les experts techniques ou financiers nationaux partenaires puissent accéder facilement à cette région en forte croissance. - Possibilité de faire des allers retours en journée sur Paris ou en région en optimisant le temps de travail sur le trajet - Raccourcir les temps de mission en France , en Europe et à l'international en accédant aux grands aéroports nationaux - Permettre le développement des secteurs d'activités nouveaux porteurs d'emplois pérennes et nouveaux en région. Je ne connais pas la portion Brest-Rennes donc je vais surtout réagir au sud-Bretagne.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
27/02/2022 18:02		Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	Je trouve déjà dommage qu'il n'y ait pas de ligne ferrée entre Redon-Rennes et Quimper-Brest afin de pouvoir soulager les 2 grands axes Rennes-Brest/Quimper (en particulier pour y développer le fret mais aussi des lignes de voyageurs en rabattement vers les 2 grands axes en ouvrant d'anciennes lignes ferroviaires, ce qui pourrait soulager le trafic routier). Concernant la ligne directe Nantes-Rennes, j'espère que les projets de RER métropolitains de ces 2 capitales régionales vont être liés à une amélioration du cadencement de tous les trains avec la LNOBPL, il est visiblement trop tard pour lier ces 2 villes par Châteaubriant avec une liaison classique puisque les choix de TER thermiques au nord et de tram-train avec alimentation tramway secteur Nantes - La-Chapelle/Erdre ont été faits bien avant ce projet LNOBPL. Les trains Nantes-Rennes directs avec le tracé actuel devraient s'arrêter dans + de gares terminus comme Savenay, Messac-Guipry mais pourquoi pas aussi faire une gare vers St-Nicolas de Redon si il est possible de la faire (pour permettre une alternative à la gare de Redon et pourquoi pas la soulager partiellement), cela éviterait de se retrouver à faire des trajets par exemple Cordemais > Nantes > Rennes (via Cordemais sans arrêt, alors qu'on pourrait tout simplement faire un changement de train à Savenay, au moins 45min gagnés pour les voyageurs). L'idée du tunnel entre Babinère et Nantes qui était évoqué au début de ce projet était une bonne idée mais en passant par les Facultés plutôt que sous la Bottière afin de soulager la ligne 2 du tramway nantais (mais aussi la 1 entre Commerce et la Gare voire la C2) en y rajoutant une gare souterraine vers les facultés par exemple. Le faire partir de plus au nord, comme au sud de la gare de La Chapelle Centre aurait été plus rapide, en gardant les tram-trains uniquement entre Nantes et Nort/Erdre, et des TER classiques via ce souterrain puis vers Châteaubriant et Rennes, ce qui ferait gagner plus de minutes que via l'évitement de Redon. Il est aussi bien dommage de ne pas avoir + de TER directs entre Nantes et Brest (avec arrêts intermédiaires), ils sont souvent limités à Redon voire Quimper avec des correspondances trop longues (quand il ne faut pas faire les 2, ce qui rend le trajet en voiture bien plus compétitif). En parallèle pour les Quimper-Rennes (appliquable aussi pour les Brest-Rennes), il faudrait rendre les TGV en TERGV comme cela se fait en Hauts-de-France, ce qui allégerait sûrement le nombre de liaisons TER tout en gardant une bonne desserte des principales gares, sans pour autant abandonner les petites gares bien sûr. Quant à la création de nouvelles voies, j'espère que des nœuds ferroviaires seront eux aussi adaptés (comme la sortie de la gare de Savenay, les trains venant/vers Redon ont tendance à être voies B-C mais ceux pour St-Nazaire voies A-C voire D, ce qui augmente en partie le cisaillement assez inutilement, faire en sorte que les lignes ne se rétrécissent pas à 2 voies entre la sortie de la gare et la séparation des lignes vers St-Nazaire/Redon serait une bonne chose)	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis

27/02/2022 19:18	ELUS MUNICIPAUX LCEA LA CHAPELLE- SUR-ERDRE	Avis	La Chapelle- sur-Erdre	Caractéristiques du projet (148)	<p>Les habitants de La Chapelle-sur-Erdre sont directement concernés par la connexion Nantes-Rennes puisqu'ils ont la chance d'avoir une ligne de train modernisée et active avec quatre gares sur le territoire communal permettant de se déplacer vers Nantes ou vers Châteaubriant.</p> <p>- Hélas, sur la commune de Châteaubriant, la ligne Nantes-Rennes est coupée alors qu'elle permettrait de se rendre directement sur Rennes en utilisant une distance plus courte qu'en passant par Redon. Cela reliait les deux capitales régionales très rapidement en améliorant la ligne existante sans devoir construire ex-nihilo une nouvelle ligne passant par Redon. Cela offrirait également une desserte de plusieurs communes rurales et de communes en pleine expansion situées dans les aires urbaines de Nantes et de Rennes. Il y a là un intérêt primordial de mobilité durable et d'aménagement du territoire afin de limiter une densification massive dans les agglomérations de Nantes et de Rennes.</p> <p>- Nous pensons qu'il faudrait faire circuler sur cette ligne un matériel rapide et confortable de type "RER parisien" qui possède des qualités d'accélération et de vitesse de pointe supérieures à l'actuel Tram-Train. Ce dernier pourrait être maintenu pour un meilleur cadencement sur des distances plus courtes (Nantes/La Chapelle-sur-Erdre/Sucé-sur-Erdre ou Nort-sur-Erdre)</p> <p>- La ligne Nantes/Rennes via Châteaubriant permet également par des prolongements sur des tracés existants (à moderniser pour certains) de développer les étoiles ferroviaires de Nantes et Rennes et de relier les aéroports des deux villes.</p> <p>- Par ailleurs, la SNCF vient de faire savoir qu'elle étudiait une nouvelle LGV entre Angers et Nantes au sud Loire pour soulager la ligne actuelle qui longe la vallée de la Loire qui sera à moyen terme saturée. Cette information étant de nature à modifier l'avenir du trafic des trains en Loire-Atlantique et en Maine-et-Loire autrement dit dans les Pays-de-la-Loire, région concernée par le périmètre du projet ferroviaire LNOBPL, nous demandons un prolongement du dialogue territorial.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
27/02/2022 19:51		Questions	Brécé 35530	Mobilités et déplacements (150)	Bonne idée mais à quand une ligne Bordeaux Rennes en TGV ?	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Questions
27/02/2022 20:17		Avis	Coray	Caractéristiques du projet (148);Environnement et cadre de vie (149)	<p>Bonjour,</p> <p>Je pense que c'est une bonne chose de vouloir mieux connecter Rennes et Nantes ainsi que d'augmenter la capacité de ces deux nœuds ferroviaire. Cependant je pense que le gain de temps engendré entre Paris et la pointe Bretonne risque d'accroître la spéculation foncière dans certaines zones comme cela a eu lieu à Rennes avec l'arrivée de la LGV. Cela se fait aux dépens des populations locales qui se voient obligées d'occuper des logements plus petits ou alors dans des zones plus éloignées des pôles d'emplois augmentant ainsi leur dépendance à l'automobile !</p> <p>Je trouve aussi dommage que la concertation n'envisage pas l'amélioration de la transversale nord-sud entre Quimper et Brest afin d'augmenter sa capacité et sa vitesse pour arriver à un niveau de service qui la rendra compétitive face à la voiture individuelle en triplant le nombre d'aller-retour offert et en renforçant l'offre Brest-Nantes pour mieux connecter le nord et le sud de la région. Elle n'envisage pas non plus la rénovation et la réouverture rapide de la seconde transversale entre Saint-Brieuc et Auray qui permettrait de combler un désert ferroviaire et de mieux relier le nord et le sud de la région en son centre.</p> <p>La réouverture de l'antenne Finistérienne Morlaix-Roscoff n'est pas non plus évoquée, alors que des études montrent qu'elle pourrait de nouveau jouer un rôle important en termes de transport de voyageurs notamment en lien avec le port du Blosson et dans un second temps pour le fret entre Saint-Pol-de-Léon et Rungis !</p> <p>Cordialement.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
27/02/2022 20:33		Avis	Antony	Caractéristiques du projet (148)	<p>Je fais 1 fois par mois le trajet Paris-Roscoff, de temps en temps Paris-Lorient et je prends le TGV depuis plus de 30 ans sur ces axes bretons. Je les connais donc assez bien.</p> <p>Sur l'axe Rennes-Brest, il y a eu 8 portions de lignes où des travaux ont été effectués pour relever la vitesse entre 180 et 220 km/h. Sur le papier, c'est intéressant, car le linéaire concerné est de 71 km. En pratique, le temps de trajet n'a pas été amélioré (ou à la marge), car les sections où la vitesse a été relevée font entre 5,8 et 7,0 km pour 5 sections et entre 11,8 et 13,8 km pour les 3 plus longues (Rennes-Breteil, Lamballe-Yffiniac, Plouagat - Guingamp) . Les trains n'ont pas le temps d'atteindre la vitesse maximale qu'ils doivent déjà freiner. Ces sections sont donc trop courtes et leur efficacité discutable. Les trains atteignent les 180 à 210 km/h uniquement sur les 3 sections les plus longues et pendant quelques minutes. Elles semblent plus utilisées pour assurer la régularité des horaires. A l'avenir, pour LNOBPL, il faut donc créer des sections plus longues pour une meilleure efficacité (comme sur Rennes-Quimper, où il n'y a que 2 sections, mais de plus de 20 km chacune !)</p> <p>Il est impératif ensuite de compléter le maillage par les petites lignes, comme Morlaix-Roscoff, mais aussi de pouvoir créer des TER Saint-Brieuc-Landerneau-Quimper directs (aller du Finistère nord vers Quimper est très difficile), réouvrir Saint-Brieuc-Loudéac-Auray, etc.... Des régions comme l'Alsace, les Hauts de France ont un réseau secondaire digne de ce nom ! Peut-on continuer à avoir le Finistère avec 1 seule ligne de TER (Landerneau-Quimper), le Morbihan avec 1 seule (Auray-Quiberon), les Côtes d'Armor et l'Île et Vilaine étant un peu mieux pourvues : franchement, je ne le crois pas et la croissance de la Région mérite d'accroître ces investissements dans le réseau secondaire également</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
27/02/2022 21:00	MEMBRE DU COMITE DE CITOYENS RENNES/MAURON EN TRAIN (RMET)	Avis	Mauron	Caractéristiques du projet (148)	<p>Votre projet ne me semble pas une priorité, par contre le développement des lignes ferroviaires secondaires, comme celle de la Brohinière-Mauron pour le transport des voyageurs, serait plus judicieuse et une nécessité vitale pour désenclaver le centre Bretagne.</p> <p>Et cette ligne existe déjà, Le Conseil Communautaire de Ploërmel en date du 3/02/2022, a décidé de pratiquer une étude d'opportunité et de faisabilité pour sa réhabilitation : son coût a été voté pour un montant de 80 000 € TTC.</p> <p>En effet, il est souhaitable de privilégier l'intérieur du territoire, que de favoriser les grandes lignes pour gagner 10 min à des citadins, regagnant leurs résidences secondaires !</p> <p>Les ruraux et surtout les ménages à revenus modestes consacrent 15 % de leur budget en dépenses d'énergie (entre autre : leur déplacement domicile-travail).</p> <p>L'utilisation du rail, en l'occurrence La Brohinière-Mauron, serait une opportunité, une solution éco-responsable pour éviter de prendre sa voiture, et permettrait aussi à leurs enfants-étudiants à Rennes, de rentrer quotidiennement (pendant le trajet : ils auront la possibilité de travailler grâce au WIFI gratuit de la SNCF).</p> <p>On éviterait ainsi à ces jeunes, des frais d'hébergements, aussi l'obligation de travailler à mi-temps pour assurer leur subsistance et surtout une meilleure réussite post-bac, donc moins d'échec de sortie sans diplôme !</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
27/02/2022 21:09		Avis	75005	Caractéristiques du projet (148)	<p>Résumé</p> <p>Je voudrais d'abord exprimer mon soutien à l'idée des lignes nouvelles LNOBPL mais aussi ma tristesse face au manque d'actions réalisables sur l'aspect commercial qui permettrait de préciser au préalable les besoins puis de faciliter ultérieurement l'adaptation des usages aux nouvelles possibilités offertes par ces voies.</p> <p>Sur l'aspect plus technique, j'aimerais exprimer le manque de prise en compte de l'historique de gestions des infrastructures et donc l'importance de la réutilisation optimale de celles-ci, car il faut prévoir les futurs changements plutôt qu'investir perpétuellement sans pouvoir entretenir.</p> <p>Pour expliquer ces deux points, je les détaillerai en pratique sur les exemples du nœud de Rennes et de l'axe Nantes-Rennes qui me semblent des éléments essentiels du projet, donc représentatifs des principaux problèmes évoqués dans les LNOBPL.</p> <p>—</p> <p>Aspect Commercial</p> <p>Il pourrait m'être remarqué que l'aspect commercial est encore totalement hors sujet pour un projet non encore conçu et encore moins réalisé, mais cela me semble complètement faux. La commercialisation d'un nouveau projet me semble devoir être anticipée dès le début des études, car elle contribue à la qualité de l'expression des besoins du projet, donc à l'adéquation résultante du projet aux besoins. De plus, elle prépare les esprits à l'adaptation ultérieure des pratiques lorsque le projet est réalisé.</p> <p>Le problème de saturation (aux heures de pointe) de la gare de Rennes ressort assez clairement des documents. L'une des manières d'aider à gérer cela consiste à réduire la part des passagers transitant en gare de Rennes sans que ce soit leur destination. Vu le cadre du projet LNOBPL, je prendrai l'exemple des passagers allant de Saint-Brieuc à Nantes. Ce sont deux villes importantes (préfectures) distantes d'environ 200km, où le chemin le plus direct comprend un changement de train à Rennes. Il existe aussi une possibilité via Vannes, mais assez lente vu que le car de Saint-Brieuc à Vannes est plutôt omnibus.</p> <p>Actuellement aucune commercialisation de billet spécifique entre ces deux villes n'est réalisée, ne permettant pas d'évaluer le nombre de voyageurs intéressés par ce trajet direct et donc ne souhaitant pas nécessairement passer par Rennes. De plus commercialiser le billet direct est synonyme de créer une ligne virtuelle pouvant être réalisée par des chemins différents selon les circonstances et les usages.</p> <p>Pour expliquer la notion de ligne virtuelle, je prendrai un exemple pour la desserte du Mont-Saint-Michel depuis Paris. La région Normandie a mis en place un tarif unique à 27 € qui est réalisé en période estivale via la gare de Pontorson puis la navette bus. Le reste de l'année, au vu de la plus faible fréquentation, la desserte est simplement assurée via le train régulier de Paris à Granville en changeant à Villedieu-les-Poêles pour un car jusqu'au Mont-Saint-Michel. https://www.sncf-connect.com/article/le-train-du-mont-saint-michel-82724</p> <p>Dans le cas évoqué, la région Normandie réduit ses dépenses en période de faible fréquentation en évitant d'avoir un train dédié quitte à rajouter un peu de car. On pourrait imaginer la même chose dans le cas d'une ligne virtuelle de Saint-Brieuc à Nantes. Le billet permettrait de réaliser le trajet selon les différents horaires et chemins proposés par la fiche horaire de la ligne virtuelle tels que:</p> <ul style="list-style-type: none"> - avec changement à Rennes lorsque les trains de part et d'autres existent déjà et ne sont pas saturés (ligne actuelle). - avec changements à Montfort-sur-Meu et Bruz en prenant un nouveau car ajouté entre ces deux gares aux heures correspondantes, telles que les heures de forte fréquentations de la gare de Rennes (pour alléger la saturation des trains aux abords de Rennes en permettant à des voyageurs en transit de court-circuiter Rennes de plus loin). - voire avec d'autres chemins réutilisant des cars qui pourraient exister aussi pour la desserte du centre Bretagne, telles que l'actuel chemin de Saint-Brieuc à Vannes puis Nantes, ou encore un potentiel car de Caulnes à Questembert desservant Ploërmel. 	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
27/02/2022 21:51		Avis	Guichen	Caractéristiques du projet (148);Environnement et cadre de vie (149)	Le projet de doublement des voies ferrées semble problématique dans les villes denses telles que St. Jacques-de-la-Lande, Bruz et partiellement Guichen. Par ailleurs, la création d'une nouvelle voie SNCF dans le secteur du Boël (Bruz / Guichen) risque de dénaturer ce site patrimonial remarquable composé de zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique.	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis

27/02/2022 23:27		Avis	Saint-Grégoire	Caractéristiques du projet (148)	<p>Bonjour !</p> <p>Le projet est séduisant, car cela améliorera à la fois les relations nationales entre la Bretagne occidentale et le reste de la France (Paris, Lyon, Lille), les relations TER régionales (le très demandé Brest - Nantes, qui sera plus rapide via Rennes il me semble), et le TER périurbain rennais (certaines voies ferrées périurbaines seront allégées du trafic TGV).</p> <ul style="list-style-type: none"> Des conflits ferroviaires dans Rennes à l'ouest de la gare : <p>Mais attention, il y a actuellement des croisements à niveau à contresens entre les lignes Rennes - Saint-Malo, Rennes - Saint-Brieuc et Rennes - Redon, à l'ouest de la gare de Rennes, pas évidents à résoudre (notamment au niveau de la rue de Lorient, 4 voies ferrées fusionnent en 2 à niveau, voir sur cette carte : https://www.openstreetmap.org/#map=16/48.1076/-1.6985 ou bien la pièce jointe « Croisement de voies ferrées à niveau vers la rue de Lorient »).</p> <p>Il faut inclure dans le projet LNOBPL une réflexion sur les conflits induits par ces croisements à niveau à l'ouest de la gare de Rennes. Si on branche LNOBPL sur les voies ferrées actuelles à l'extérieur de Rennes, là où c'est facile (sur les communes de Bruz et de Vezin-le-Coquet), sans songer à résoudre ces conflits, ni LNOBPL ni les lignes ferroviaires périurbaines rennaises ne pourront accueillir de trains supplémentaires en heure de pointe (pas d'amélioration de la fréquence), sans compter le risque de retards ne pouvant être résorbés tout au long de la journée (manque de fiabilité).</p> <ul style="list-style-type: none"> LNOBPL : tracé neuf dès la gare de Rennes : <p>Pour esquiver cette zone de conflits ferroviaires, je propose de commencer LNOBPL dès les quais actuels de la gare de Rennes. On aurait 6 voies à quai dédiées à la fois à LNOBPL et à la ligne à grande vitesse Le Mans - Rennes. Puis LNOBPL filerait en tunnel sous Rennes à partir du carrefour du pont de Nantes jusqu'à la rocade, avant de se séparer en deux : une voie ferrée nouvelle vers Redon et Nantes, une voie ferrée nouvelle vers Saint-Brieuc. Voir les pièces jointes « LNOBPL - son début en gare de Rennes » et « LNOBPL - son début en périphérie de Rennes ».</p> <ul style="list-style-type: none"> LNOBPL : une voie ferrée mixte, TGV, TER longue-distance et fret : <p>Pour améliorer la fréquence et la fiabilité des lignes ferroviaires du périurbain rennais (Rennes - Montfort-sur-Meu - La Brohinière et Rennes - Bruz - Messac-Guipry), une séparation complète des flux ferroviaires est indispensable, trains omnibus périurbains à arrêts fréquents d'un côté, de l'autre côté les trains à arrêts rares, fret, TGV et TER longue-distance (exemple : Rennes - Redon - Quimper). Mélanger les deux types de trafic n'est pas possible dès qu'il y a une fréquence de passage des trains soutenue. Je propose donc de construire LNOBPL sous forme de ligne ferroviaire mixte, accueillant TER longue-distance, fret et TGV. Les voies ferrées historiques seront exclusivement parcourues par les trains omnibus du périurbain rennais.</p> <ul style="list-style-type: none"> LNOBPL : sur les voies 1 à 6 en gare de Rennes : 	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
27/02/2022 23:42		Avis	Guissény	Mobilités et déplacements (150)	<p>Avoir un train Brest-Nantes direct !</p> <p>Merci</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
27/02/2022 23:46		Avis	LA CHAPELLE SUR ERDRE	Caractéristiques du projet (148)	<p>Bonjour,</p> <p>Ne serait-il pas opportun d'anticiper la conservation des terres agricoles et donc de préférer l'option qui en utilise le moins, très probablement la modernisation ?</p> <p>Pourquoi ne pas remettre à neuf la ligne Nantes Rennes par Chateaubriand, plus courte que par Redon ? Cela permettrait de maintenir l'activité industrielle sur place et ne pas tout concentrer sur les métropoles.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 00:18	CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT	Avis	LAMPAUL PLOUARZEL	Caractéristiques du projet (148)	<p>Cordialement.</p> <p>Contribution du réseau des Conseils de développement bretons à la consultation sur les Lignes Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL) dans le cadre du dialogue territorial</p> <p>En février 2020, le ministre des transports a décidé le lancement d'études préliminaires du grand projet ferroviaire de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire (LNOBPL). Dans le cadre de la première phase un dialogue territorial a été engagé pour permettre l'expression des usagers des transports, de la population, de la société civile organisée, des associations et des élus sur ce projet.</p> <p>Plusieurs conseils de développement bretons s'étaient déjà exprimés lors des précédentes consultations de 2014 et 2017 par des cahiers d'acteur et des contributions. Ils le feront également dans le cadre de cette consultation encadrée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) qui fera un bilan de cette démarche.</p> <p>Le réseau des conseils de développement bretons invité aux réunions de concertation par le maître d'ouvrage SNCF Réseau apporte en accord avec les Conseils une contribution sur des éléments communs.</p> <p>Nous rappelons tout d'abord les principaux objectifs de ce projet suite aux débats publics :</p> <ul style="list-style-type: none"> - En priorité améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne avec l'objectif de mettre Brest et Quimper à 3h de Paris et à 1h30 de Rennes. - Renforcer le réseau inter villes et l'irrigation du territoire breton par un maillage de dessertes rapides et performantes en prenant en compte les besoins pour les trajets occasionnels de longue et courte distance comme pour les trajets du quotidien, l'enjeu étant de travailler en parallèle sur ces deux dimensions. - De rapprocher Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée. <p>Le réseau des Conseils de développement partage globalement ces objectifs portant sur les infrastructures et sur le réseau inter villes car ils auront à terme un effet structurant pour le développement et l'attractivité de l'ouest breton et de l'ensemble de la Bretagne, ce projet doit également répondre aux enjeux climatiques et environnementaux par un transfert de l'auto-solisme vers le fer dans le respect de la Breizh cop.</p> <p>Enfin ce projet doit profiter à tous les Bretons et à tous les territoires, aussi les relations Nord/Sud et la structuration d'une dorsale sud de Brest à Nantes doivent être partie prenante de ce projet, tout comme la desserte du centre Bretagne.</p> <p>Mais cela suppose aussi qu'il n'y ait pas de déséquilibre dans l'avancement des dossiers entre les axes Nantes Rennes-Bretagne Sud et l'axe Nord Rennes Brest or c'est ce qui semble se produire aujourd'hui au détriment de l'axe Nord.</p> <p>Il faut donc accélérer le calendrier sur l'axe Nord les études opérationnelles et les travaux pour le transport de passagers et le fret ferroviaire, le port de Brest ayant été intégré au Réseau Central du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T).</p> <p>Le tronçon Brest-Morlaix-Rennes-Nantes est inscrit au corridor Atlantique du réseau central étendu. Cela implique le relèvement de vitesse avant 2040 et la mise en place sur cet axe du Système de Gestion du Trafic ferroviaire européen (ERTMS). Ce dispositif qui est également prévu sur l'axe Rennes-Nantes permettra des gains de temps et des cadencements plus importants et le développement du fret ferroviaire. Ces réalisations doivent impérativement être inscrites dans les deux Contrats de Plan Etat Région (CPER) à venir en démarant les travaux par l'Ouest comme pour le plan routier breton.</p> <p>Il faut faire du rail (passagers et fret ferroviaire) le grand dossier breton des 15 prochaines années</p> <p>Après le 28 février 2022 poursuivre le dialogue territorial</p> <p>Le dialogue territorial engagé a permis d'informer sur le projet et de recueillir l'avis du public et des acteurs territoriaux. Il est indispensable de définir avec la CNDP les modalités du suivi de LNOBPL et de l'association de tous les acteurs, des élus et de la société civile organisée aux différentes étapes.</p> <p>Les conseils de développement et leur réseau peuvent apporter leurs contributions et favoriser les débats dans leurs bassins de vie et d'emploi.</p> <p>Actuellement une grande partie des Conseils de développement, au travers leurs commissions mobilités, font des propositions concrètes aux élus de leur territoire afin d'accompagner les nouvelles pratiques de mobilités qui intègrent l'utilisation de différents modes de transports qui devront, à terme, permettre à tout le monde de se déplacer en augmentant la part décarbonée.</p> <p>Force est de reconnaître que pour les habitants des territoires les plus éloignés des pôles d'activités, la mobilité est un facteur déterminant d'autonomie et d'accès à l'emploi et aux loisirs. Il ne s'agit pas de chasser l'automobile du territoire, mais d'améliorer l'offre des autres modes de déplacements afin de maintenir la fluidité de la circulation pour tous.</p> <p>Le trajet domicile-travail est un élément majeur de la structuration des transports collectifs.</p> <p>Les Conseils de Développement considèrent que ce projet doit répondre aux enjeux d'un aménagement du territoire permettant le développement de tous les territoires, répondant aux besoins des populations et corrigeant le déséquilibre Est/Ouest qui s'accroît.</p> <p>Le projet LNOBPL doit donc dépasser le seul enjeu des dessertes entre métropoles à grande vitesse. Il doit viser l'amélioration du service ferroviaire pour l'ensemble des Breton.ne.s et des Ligérien.ne.set le développement du fret.</p> <p>Aussi les CD bretons :</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 00:25		Avis	Nantes	Mobilités et déplacements (150)	<p>Voyager avec les enfants, voir plus de patrimoine du pays.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 09:38		Avis	BREST	Caractéristiques du projet (148)	<p>L'ouest breton veut vivre de ses atouts, de ses richesses géographiques, humaines. Il refuse de se contenter d'un avenir de pays de villégiature pour retraités et résidences secondaires. Or l'ouest breton est pénalisé par sa périphéricité, sa dépendance à son Est, dans un pays extrêmement centralisé. Cette périphéricité qui est un handicap en France est accentuée par un manque prégnant d'ouverture sur l'océan. En outre, l'ouest breton souffre d'un important manque de capacités au niveau du ferroviaire, que ce soit au niveau de la fréquence offre de fret (alors qu'on compte 40 millions de tonnes de marchandises transitant chaque année par la route, en entrée ou sortie de Bretagne !) ou au niveau de l'offre en direction des passagers. L'offre de fret ferroviaire est notoirement faible en France et, tout particulièrement en Bretagne et l'offre passagers présente de graves lacunes. Il suffit de prendre deux cas :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ligne Rennes Brest : Faute de travaux sur la ligne Rennes-Brest, Rennes est désormais, et de façon très nette, plus près de Paris que de Brest : <ul style="list-style-type: none"> o Trajet moyen Brest-Rennes : 2h10 à l'aller, 2h41 au retour o Trajet moyen Rennes-Paris : 1h43 à l'aller, 1h41 au retour <p>Il suffit de voir comme le train venant de Paris se vide à l'approche de Brest. La ligne n'est absolument pas compétitive face à la voiture, d'autant plus si 2 ou 3 passagers sont concernés. Outre le décalage avec les nécessités climatique, cette situation constitue un grave préjudice pour la cohésion de la Bretagne et pour le développement de l'ouest breton, qui, face à l'est, se trouve de plus en plus pénalisé sur les plans de l'économie, de l'emploi, de la vie sociale, de la recherche, de l'éducation et de la formation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ligne Brest-Quimper, l'absence d'un plan sérieux de modernisation ne permet pas à cette ligne de sortir de son statut de voie de transport ultraminoritaire, sous-fréquentée, face à la voie expresse, avec le risque de sa condamnation à terme o Chaque mois, 750 000 voitures empruntent la voie expresse (combien de voyageurs ?) o Alors que la ligne ferroviaire ne transporte qu'environ 12 000 voyageurs dans la même période <p>Une situation qui, à l'heure des enjeux climatiques, pénalise gravement tout projet de développement de l'ouest breton. Pourtant les exemples comme celui de la ligne rapide La Corogne-Vigo devraient nous inspirer.</p> <p>On pourrait aussi parler de la ligne Morlaix-Roscoff, fermée en dépit des nécessités de la période.</p> <p>Mais, en ce début d'année 2021, une nouvelle donne doit être prise en compte : le 14 décembre 2021, la Commission européenne a inscrit le port de Brest au réseau central du RTE-T. Ce reclassement s'accompagne de l'inscription au réseau central étendu de la ligne fret ferroviaire Brest-Morlaix-Rennes-Redon-Savenay, dans le cadre du corridor atlantique. Ce beau résultat obtenu de haute lutte par les acteurs de l'ouest breton, ouvre une perspective majeure de développement maritime de l'ouest breton et de ses ports de commerce. C'est une occasion unique pour que l'ouest breton puisse renouer avec sa vocation de carrefour maritime européen, abandonnée par l'état central depuis plusieurs siècles, et pour que la pointe de Bretagne retrouve une dynamique économique ouverte sur de nouveaux horizons. Développer le port de Brest dans le cadre de ce schéma européen impose cependant de mettre en place des infrastructures et des services de fret ferroviaire à la hauteur des enjeux, que ce soit pour la vitesse des trains, les aménagements terminaux, l'ERTMS...</p> <p>La ligne Rennes-Brest doit impérativement être renouvelée, afin de rendre possible l'acheminement de trains de marchandises à une vitesse minimale de 100km/h</p> <p>La mise aux normes ERTMS doit être engagée pour la totalité de la voie avec une priorité pour les tronçons Brest - Morlaix et St Brieuc - Rennes.</p> <p>Cette modernisation aura un effet bénéfique sur</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un nouveau développement portuaire de Brest et de l'économie terrestre et maritime de l'ensemble de la pointe de Bretagne - L'offre passagers Brest-Rennes, par le fait qu'elle redonnera de l'attractivité au lien ferroviaire entre Rennes et le nord Finistère <p>Par ailleurs, il serait inconcevable que la ligne Bretagne nord passe au second plan après la ligne Bretagne sud. Or il semble que le projet soit plus avancé pour cette ligne. Les deux lignes doivent être développées à l'unisson.</p> <p>Il est essentiel, vital pour l'ouest breton, que le prochain CPER - mobilités, le projet SNCF, les demandes de soutien à l'Europe prennent en compte de façon prioritaire cette indispensable modernisation de la ligne Brest-Rennes, condition incontournable pour que le projet Brest-Roscoff dans le réseau central du RTE-T puisse se développer.</p> <p>Pour relever ce défi, il importe que les décideurs engagent tous les acteurs locaux, régionaux, nationaux et européens, qu'ils soient privés, publics, associatifs, qu'ils informent activement la population bretonne sur les enjeux, les actions à mener.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis

28/02/2022 10:32	CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DE LA METROPOLE ET DU PAYS DE BREST	Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	Après un avoir délibéré, le Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest a souhaité apporter la contribution ci-jointe. Il considère que : - Il est urgent de mettre en œuvre les décisions prises dès 2003, il y a plus de 20 ans, devant permettre une liaison ferroviaire Brest-Rennes en 1h30 et Brest-Paris en 3 heures; - Pour cela il insiste sur la nécessité de mener rapidement les études opérationnelles nécessaires à l'amélioration des infrastructures; - Le calendrier des travaux à mener devra s'attacher à prioriser l'ouest breton au risque d'une amplification de la fracture est-ouest de la Bretagne au profit du développement des métropoles de Rennes et de Nantes; - La mise en œuvre rapide de la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire constitue à la fois un enjeu fort tant vis-à-vis des changements climatiques et de la réduction des gaz à effet de serre que du développement économique d'autant que les ports de Brest-Roscoff sont désormais inscrits dans le Réseau Trans Européen de Transport (RTET) qui nécessite que des travaux soient réalisés d'ici à 2040.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 10:56	MEDEF BRETAGNE	Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	Le MEDEF Bretagne qui réunit les 4 MEDEF départementaux bretons et 18 branches professionnelles, soit 20 000 entreprises employant plus de 300 000 salariés apporte la contribution ci-jointe au débat.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 11:39		Avis	daoulas	Environnement et cadre de vie (149);Reports modaux et écologie (151)	Si on souhaite poursuivre la dynamique de meilleure répartition des forces économiques et institutionnelles sur le territoire et assurer un développement équilibré de celui-ci, il convient de continuer notre effort en matière de mobilité. Mobilité qui par ailleurs répond, en partie, aux enjeux de la transition écologique	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 11:43	CHU BREST	Avis	BREST	Caractéristiques du projet (148)	Voir en pj la contribution du CHU de Brest	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 12:28		Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	On veut la LGV jusqu'à Brest	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 12:33	MUNICIPALITE DE PLESTAN-ADJOINT URBANISME AGRICULTURE ENVIRONNEMENT- CONSEILLER COMMUNAUTAIRE ITM	Avis	Plestan	Caractéristiques du projet (148)	Au delà d'une amélioration de l'irrigation du territoire Bretagne et Pays de Loire, il me paraît indispensable que le projet permette de mieux relier les petites gares aux différentes métropoles. La gare de Plestan a été identifiée au SCOT du pays de st Briec comme une halte ferroviaire bénéficiant à ce titre d'une "dotation de logements supplémentaires". Dans ce cadre il serait indispensable de multiplier la fréquence des dessertes avec Lamballe, ST Briec et Rennes et examiner la possibilité d'une ligne vers la ligne" Lamballe - Dol de Bretagne". Sur la création de voies nouvelles sur le secteur, j'attire l'attention sur les modalités d'application du zéro artificialisation net au regard des besoins des collectivités qui seront éventuellement concernées par les nouveaux tracés. Ps: Le dossier déjà ancien devrait être actualisé pour ne plus faire apparaître, sauf erreur de ma part, le projet du grand aéroport de l'Ouest.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 13:20		Questions	PLESTAN	Environnement et cadre de vie (149)	Bonjour, Situé à proximité des voies (maison à proximité du pont SNCF situé sur la D55 rue de la Hunaudaye), lors du passage des TGV en particulier, nous ressentons des vibrations qui depuis quelques mois ont tendance à s'amplifier. A quel service dois-je m'adresser ? A quelle adresse dois-je envoyer le courrier? Merci par avance pour votre réponse	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Questions
28/02/2022 13:35		Avis	Pacé	Environnement et cadre de vie (149)	Avoir une ligne qui ne passe pas à 100% vers paris est important mais cela ne doit pas être au détriment des surfaces agricole présente sur le secteur. Des hectares de surface vont être prise et faire fermer des exploitations agricole. Ce n'est pas normale !	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 14:35		Avis	Hennebont	Caractéristiques du projet (148);Reports modaux et écologie (151)	a voir la carte , on se rend compte que pour aller de Hennebont à Brest , il vaut mieux prendre sa voiture ...en 2012 j'ai eu des billets pour une sortie en mer pour voir les vieux gréments dans la rade , spectacle magnifique s'il en est , j'ai voulu me renseigner pour y aller en train le dimanche (nos billets étaient pour le dimanche) de façon à être à pied d'oeuvre de bon matin , réponse de la SNCF : il nous fallait passer par Rennes et de surcroit partir la veille !!!! résultat nous y sommes allés en voiture , pour être sur place vers 9h30 il y a donc déjà un gros effort à faire pour que la Bretagne soit aussi facile à visiter en train qu'en voiture , ce ne sera qu'à cette condition qu'on lâchera nos voitures ... transformer des voies ferrées en voies vertes fut certes une bonne idée mais désormais il faut sauver ce qui peut l'être ,	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 14:59	FDSEA35	Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	bonjour veuillez trouver ci joint la contribution du syndicat agricole, FDSEA35.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 15:06	UFC QUE CHOISIR PAYS DE LA LOIRE	Avis	NANTES	Caractéristiques du projet (148)	Notre union régionale UFC Que Choisir Pays de la Loire (PDL) suit ce dossier depuis plusieurs années. Notre contribution portera essentiellement sur les liaisons nouvelles concernant la région PDL et l'interaction avec la région Bretagne. La priorité doit être d'améliorer les transports ferroviaires de la vie quotidienne en tenant compte de l'évolution démographique de la région en particulier sur sa façade littorale L'erreur dans ce projet à ne pas commettre est de prioriser la construction de lignes nouvelles et en attendant, d'adapter à minima des offres de dessertes sur le réseau existant. En effet la construction de lignes nouvelles nécessite une acceptabilité de la population avec des procédures très longues liées aux enjeux fonciers et environnementaux...et les projets récents de construction de nouvelles infrastructures de transport sur nos régions ont dû être abandonnés(aéroport) ou à posteriori ont suscité des réactions des riverains (bruit LGV le Mans-Rennes). La modernisation des infrastructures existantes pour renforcer l'attractivité des liaisons ferroviaires (gain de temps) et leur capacité (en particulier autour des grandes villes) doit donc être la priorité en incluant si nécessaire des adaptations de tracé pour répondre aux attentes de déplacement (redressement de courbes en particulier) Nous souhaitons donc que les priorités de ce projet soient données sur - Des gains de temps notables sur Nantes-Rennes (par Savenay) afin d'approcher l'heure de trajet. Plusieurs minutes de gain sont possibles entre Savenay et Redon par relèvement de la vitesse et la suppression de passages à niveau (voir étude RFF de 2017). - Un renforcement de la capacité autour des métropoles de Nantes et Rennes pour permettre la mise en place d'un véritable réseau métropolitain autour de ces villes. En particulier nous proposons la création d'un terminal technique à Saint Etienne de Montluc pour l'agglomération nantaise. - Une véritable continuité à terme de la liaison Nantes-Rennes par Châteaubriant avec dans un premier temps des correspondances entre les deux sections de lignes - Une meilleure performance en terme de temps (et d'offre ferroviaire) entre Nantes et Brest. Il apparaît en effet qu'une desserte « intervalles » sur cet axe correspondrait à une véritable attente de la population (A l'exemple de l'offre Inter Loire entre Nantes et Orléans.) Une desserte Train d'équilibre du territoire pourrait être remise en service entre Quimper et Bordeaux. - Les dessertes entre les départements de la Sarthe et la Mayenne sur la Bretagne (Brest, et Quimper). Cette réflexion est absente des projets actuels Nous regrettons que le volet transport de marchandises ait été écarté de ce projet, le transport de fret concoure à une part non négligeable d'émission de gaz à effet de serre et si nos ambitions de neutralité carbone à l'horizon 2050 veulent être tenues, il sera nécessaire de se doter de moyens de transfert modal permettant d'y contribuer sachant que le Grand Ouest est la partie du territoire où la part de marché du transport ferroviaire est la plus faible.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 15:35		Avis	Bannalec	Caractéristiques du projet (148)	Je souhaiterais une meilleure desserte des petites gares en TER, week-ends inclus avec un élargissement des horaires correspondant à tous les salariés (horaires d'hôpital par exemple). J'aimerais également qu'on puisse relier facilement le nord de la Bretagne et le sud, par exemple faire un morlaix- quimperle en train est hallucinant... Paris à moins de 3h n'est pas le graal pour l'immense majorité des bretons qui veulent des transports du quotidien. La Bretagne n'a pas fonction d'être le lieu de week-end de la capitale ni sa banlieue arrière avec le problème de logement inhérent à cela... en résumé, plus de local et moins de national...	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 15:57	FOUGERES AGGLOMERATION	Avis	La Selle en Luitré	Caractéristiques du projet (148)	Monsieur le Président de la Commission du débat public, Les élus du Syndicat Mixte du SCOT du Pays de Fougères, avec l'étroite collaboration de Fougères Agglomération, de Couesnon Marches de Bretagne et de la Ville de Fougères, ont décidé d'engager une étude prospective sur les enjeux du retour du train et l'émergence de solutions immédiates, adaptées de transports collectifs en site propre vers la capitale régionale de Rennes (à 45 km). Par cette étude, nous avons défini avec les partenaires (Etat, DIRO, SNCF Réseau, Région, Département, Rennes Métropole, Liffré-Cormier, Communauté, Couesnon Marches de Bretagne, territoires voisins ...) une ambition partagée pour le développement de l'accessibilité et l'amélioration des mobilités du quotidien de nos habitants. Une telle orientation s'inscrit dans les principes d'unité et de solidarité territoriales du SRADET de la Région Bretagne approuvé en 2021 et du pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne signé entre la Région Bretagne et l'Etat en février 2019. L'une des clés de développement et d'attractivité de notre territoire se trouve dans une offre de déplacement répondant aux besoins de la population, et permettant de lutter contre le changement climatique. Cette offre doit être connectée aux réseaux de transport régionaux et nationaux, au Pays et à la Ville de Fougères, seule ville moyenne de Bretagne et seul chef-lieu d'arrondissement de Bretagne qui ne dispose pas d'une gare ferroviaire ou d'un transport régional en site propre (train). A noter : le territoire présente une forte potentialité en matière de structuration de transports collectifs, avec près de 400 000 voyageurs commerciaux annuels (hors scolaires) sur la ligne régionale Breizh-Go 9 A, première en fréquentation à l'échelle de la Région Bretagne. Toute la richesse de notre travail est de prendre en compte les besoins d'un bassin de population dépassant le périmètre territorial du SCOT du Pays de Fougères entre Caen et Rennes. L'aboutissement sera, pour le Pays de Fougères, de traduire ce projet par des propositions opérationnelles qui devront ultérieurement être mises en œuvre par les acteurs publics et les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) compétentes notamment à travers le prochain Contrat de Plan Etat Région (CPER), volet mobilité. Le grand projet ferroviaire des Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne - Pays de Loire, ou LNOBPL, consiste, à l'horizon 2035 et au-delà, à améliorer la performance (vitesse de circulation et nombre de trains) des liaisons existantes sur les axes Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest." La LNOBPL poursuit quatre objectifs : - Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne, en mettant Brest et Quimper à 3 heures de Paris à long terme ; - Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée ; - Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation du territoire par un maillage de dessertes rapides et performantes ; - Dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret). Ces objectifs sont partagés avec les résultats de l'étude « Transport Collectif en Site Propre, retour du train » dont les résultats ont été publiés le 22 février 2022. Il est important d'améliorer par une desserte rapide et cadencée le Nord de la Bretagne aux portes de la Normandie, de connecter les villes moyennes entre Nantes, Rennes et Caen, notamment "Fougères" à sa capitale régionale. Par cette contribution nous demandons que le contexte favorable pour le retour du train à Fougères soit pris en compte dans les schémas et les orientations prises par le grand projet ferroviaire des Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne dans une logique d'équilibre territorial.	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis

28/02/2022 16:02		Avis	Sucé sur Erdre	Caractéristiques du projet (148)	<p>A l'heure où toutes les études sur la mobilité montrent la nécessité de développer des transports en commun du quotidien pour les trajets au delà de 10 ou 20 km, il me semble tout à fait inapproprié d'engager indépendamment des autres types de liaisons ferroviaires (TER ou RER notamment) des infrastructures pour des liaisons à grande vitesse.</p> <p>Le franchissement de l'Erdre en particulier, mais également l'étude d'ensemble des emprises ferrées existantes ou à créer ne peut se penser au cas par cas en l'absence d'une projection d'ensemble !!!</p> <p>Nous constatons actuellement l'insatisfaction des usagers potentiels du tram train Nantes Chateaubriand qui de fait s'en détournent, l'interconnexion des lignes Iet 2 du tram restent en question ...</p> <p>Il est nécessaire de décloisonner les dossiers, de mettre à l'étude des liaisons de type RER, et surtout de mieux communiquer .</p> <p>Je note également que le département de Loire Atlantique n'est pas dans les partenaires du projet, cela me semble extrêmement préoccupant de ne penser la desserte de ce département qu'avec le point de vue de la métropole de Nantes.</p> <p>Peut-on espérer un réexamen du projet LNOBPL dans une approche décloisonnée, plus en phase avec les besoins actuels et à venir notamment pour les territoires ruraux, et une véritable communication avec les principaux intéressés ? une telle réorientation honorerait ceux qui la décideront.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 16:42	SYNDICAT MIXTE DU SCOT DU PAYS DE FOUGERES	Avis	Fougères	Caractéristiques du projet (148)	<p>Les élus du syndicat mixte du SCOT du Pays de Fougères, avec l'étroite collaboration de Fougères Agglomération, de Cuesnon Marches de Bretagne et de la ville de Fougères, ont décidé d'engager une étude prospective sur les enjeux du retour du train et l'émergence de solutions immédiates, adaptées de transports collectifs en site propre vers la capitale régionale de Rennes (à 45 km).</p> <p>Par cette étude, nous avons défini avec nos partenaires (Etat, DIRO,SNCF réseau, Région, Conseil départemental, Rennes Métropole, Liffré-Cormier, Communauté, Fougères Agglomération, Cuesnon Marches de Bretagne, territoires voisins ...) une ambition partagée pour le développement de l'accessibilité et l'amélioration des mobilités du quotidien de nos habitants. Une telle orientation s'inscrit dans les principes d'unité et de solidarité territoriales du SRADET de la Région Bretagne approuvé en 2021 et du pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne signé entre la Région Bretagne et l'Etat en février 2019.</p> <p>L'une des clés de développement et d'attractivité de notre territoire se trouve dans une offre de déplacement répondant aux besoins de la population, et permettant de lutter contre le changement climatique. Cette offre doit être connectée aux réseaux de transport régionaux et nationaux, au Pays et à la ville de Fougères, seule ville moyenne de Bretagne et seul chef-lieu d'arrondissement de Bretagne qui ne dispose pas d'une gare ferroviaire ou d'un transport régional en site propre (train).</p> <p>A noter, le territoire présente une forte potentialité en matière de structuration de transports collectifs, avec près de 400 000 voyageurs commerciaux annuels (hors scolaires) sur la ligne régionale Breizh-Go 9 A, première en fréquentation à l'échelle de la région Bretagne.</p> <p>Toute la richesse de notre travail est de prendre en compte les besoins d'un bassin de population dépassant le périmètre territorial du SCOT du Pays de Fougères entre Caen et Rennes. L'aboutissement sera, pour le Pays de Fougères, de traduire ce projet par des propositions opérationnelles qui devront ultérieurement être mises en œuvre par les acteurs publics et les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) compétentes notamment à travers le prochain Contrat de Plan Etat Région (CPER), volet mobilité.</p> <p>Le grand projet ferroviaire des Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire, ou LNOBPL, "consiste, à l'horizon 2035 et au-delà, à améliorer la performance (vitesse de circulation et nombre de train) des liaisons existantes sur les axes Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest." La LNOBPL poursuit 4 objectifs : améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne, en mettant Brest et Quimper à 3 heures de Paris à long terme ; rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée ; renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation du territoire par un maillage de dessertes rapides et performantes ; dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret).</p> <p>Ces objectifs sont partagés avec les résultats de l'étude Transport Collectif en Site Propre, retour du train dont les résultats ont été publiés le 22 février 2022.</p> <p>Il est important d'améliorer par une desserte rapide et cadencée le Nord de la Bretagne aux portes de la Normandie ; de connecter les villes moyennes entre Nantes, Rennes et Caen, notamment "Fougères", à leur capitale régionale.</p> <p>Par cette contribution nous demandons que le contexte favorable pour le retour du train à Fougères soit pris en compte dans les schémas et les orientations prises par le grand projet ferroviaire des Liaisons nouvelles Ouest Bretagne dans une logique équilibre territoriale.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 17:00	PÔLE METROPOLITAIN LOIRE BRETAGNE	Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	<p>Vous trouverez ci-joint la contribution commune des 4 EPCI membres du Pôle métropolitain Loire-Bretagne, à savoir Angers Loire Métropole, Brest Métropole, Nantes Métropole et Rennes Métropole.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 17:08	CONCARNEAU CORNOUAILLE AGGLOMERATION	Avis	CONCARNEAU	Caractéristiques du projet (148)	<p>Le projet de "Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire" (LNOBPL) fait l'objet d'un dialogue territorial. La question de l'accessibilité constitue un enjeu hautement stratégique pour l'agglomération de Concarneau Cornouaille Agglomération et à ce titre je me permets donc de vous faire part des remarques des élus de la collectivité.</p> <p>Tout d'abord, nous souhaitons réaffirmer notre volonté d'une politique d'aménagement du territoire équilibré qui ne laisserait pas de côté les villes moyennes au détriment des grands pôles urbains.</p> <p>En effet, le pôle d'échanges multimodal de Rospenden, dont les travaux d'aménagement portés par CCA et la commune de Rospenden se terminent, participe pleinement à l'attractivité du territoire de la Cornouaille puisqu'elle permet un accès au réseau ferré pour plus de 50 000 habitants dont Concarneau, 3ème ville du Finistère.</p> <p>Ce contexte étant décrit, et au-delà des enjeux de gains de temps liés au projet LNOBPL, nous souhaitons que soient pris en compte les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maintenir l'accès depuis Rospenden des trains directs à destination de Paris. - Maintenir, voire développer en fonction de la demande, d'une desserte pendulaire en TER adaptée aux attentes des habitants. Cela devra se faire dans le cadre d'une offre mixte TGV/TER équilibrée. - Connaître les modalités d'arbitrage de la SNCF si des trains doivent être priorités par rapport à d'autres en cas d'augmentation du trafic sur le réseau. - Prendre en compte le développement du fret dans le cadre des études préliminaires à venir afin de pouvoir proposer une réelle alternative au transport par camion. - Améliorer les infrastructures de l'axe Quimper - Brest - Maintenir une offre de service de qualité en gare de Rospenden. Actuellement les horaires d'ouvertures de la gare ne répondent pas à cet objectif. <p>Nous vous remercions de prendre en considération l'avis de notre territoire et vous prie de croire, à l'assurance de ma considération distinguée.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 17:41	COMMUNAUTÉ DE COMMUNES COUESON MARCHES DE BRETAGNE	Avis	Maen Roch	Caractéristiques du projet (148)	<p>Monsieur le Président de la Commission du débat public,</p> <p>Les élus du Syndicat Mixte du SCOT du Pays de Fougères, avec l'étroite collaboration de Fougères Agglomération, de Cuesnon Marches de Bretagne et de la Ville de Fougères, ont décidé d'engager une étude prospective sur les enjeux du retour du train et l'émergence de solutions immédiates, adaptées de transports collectifs en site propre vers la capitale régionale de Rennes (à 45 km).</p> <p>Par cette étude, nous avons défini avec nos partenaires (Etat, DIRO, SNCF Réseau, Région, Département, Rennes Métropole, Liffré-Cormier, Communauté, Cuesnon Marches de Bretagne, territoires voisins ...) une ambition partagée pour le développement de l'accessibilité et l'amélioration des mobilités du quotidien de nos habitants. Une telle orientation s'inscrit dans les principes d'unité et de solidarité territoriales du SRADET de la Région Bretagne approuvé en 2021 et du pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne signé entre la Région Bretagne et l'Etat en février 2019.</p> <p>L'une des clés de développement et d'attractivité de notre territoire se trouve dans une offre de déplacement répondant aux besoins de la population, et permettant de lutter contre le changement climatique. Cette offre doit être connectée aux réseaux de transport régionaux et nationaux, au Pays et à la Ville de Fougères, seule ville moyenne de Bretagne et seul chef-lieu d'arrondissement de Bretagne qui ne dispose pas d'une gare ferroviaire ou d'un transport régional en site propre (train).</p> <p>Le territoire présente une forte potentialité en matière de structuration de transports collectifs, avec près de 400 000 voyageurs commerciaux annuels (hors scolaires) sur la ligne régionale Breizh-Go 9 A, première en fréquentation à l'échelle de la Région Bretagne.</p> <p>Toute la richesse de notre travail est de prendre en compte les besoins d'un bassin de population dépassant le périmètre territorial du SCOT du Pays de Fougères entre Caen et Rennes. L'aboutissement sera, pour le Pays de Fougères, de traduire ce projet par des propositions opérationnelles qui devront ultérieurement être mises en œuvre par les acteurs publics et les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) compétentes notamment à travers le prochain Contrat de Plan Etat Région (CPER), volet mobilité.</p> <p>Le grand projet ferroviaire des Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne - Pays de Loire, ou LNOBPL, consiste, à l'horizon 2035 et au-delà, à améliorer la performance (vitesse de circulation et nombre de trains) des liaisons existantes sur les axes Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest." La LNOBPL poursuit quatre objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne, en mettant Brest et Quimper à 3 heures de Paris à long terme ; - Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée ; - Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation du territoire par un maillage de dessertes rapides et performantes ; - Dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret). <p>Ces objectifs sont partagés avec les résultats de l'étude « Transport Collectif en Site Propre, retour du train » dont les résultats ont été publiés le 22 février 2022.</p> <p>Il est important d'améliorer par une desserte rapide et cadencée le Nord de la Bretagne aux portes de la Normandie, de connecter les villes moyennes entre Nantes, Rennes et Caen, notamment "Fougères" à sa capitale régionale.</p> <p>Par cette contribution nous demandons que le contexte favorable pour le retour du train à Fougères soit pris en compte dans les schémas et les orientations prises par le grand projet ferroviaire des Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne dans une logique d'équilibre territorial.</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 17:43	MEDEF PAYS DE LA LOIRE	Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	<p>Veillez trouver ci joint la contribution du MEDEF Pays de la Loire présidé par Samuel Tual. Cette contribution vient en soutien de la contribution du CESER Pays de la Loire et du MEDEF Bretagne sur les points ligériens.</p> <p>Cordialement</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 17:45		Avis	Trégunc	Caractéristiques du projet (148)	<p>Oui à une amélioration des infrastructures à un coût raisonnable, mais pas au détriment des gares de proximité tel que Rospenden et Quimperlé. Aujourd'hui les correspondances au niveau TER depuis ces 2 gares sont imparfaites ou inexistantes en gares de Lorient notamment à destination de Nantes. Ainsi la sécurisation de l'accessibilité des quais en gare de Rospenden est à réaliser dès que possible avec la réalisation d'une passerelle comme dans toutes les autres gares bretonnes (dernier exemple landerneau)permettant un double accès Nord et Sud.</p> <p>Au projet d'une voie nouvelle entre Redon et Rennes un relèvement à 200 km/h de l'existant notamment entre Redon et Savenay avec le déplacement de la gare de redon dans une configuration comme celle de montmélan qui évite les rebroussements et avec Savenay en étoile ferroviaire est à étudier.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 18:27	FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT BRETAGNE	Avis	RENNES	Caractéristiques du projet (148)	<p>Veillez trouver ci-joint notre contribution au débat territorial LNOBPL, cordialement,</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 18:28		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	<p>Vous trouverez ci-joint la contribution commune des élu.e.s écologistes et citoyen.ne.s du conseil régional de Bretagne, de la Ville de Rennes et Rennes métropole, de la Ville de Brest et Brest Métropole, de la Ville de Quimper et Quimper Bretagne Occidentale, du conseil départemental d'Ille et Vilaine, et de plusieurs autres élu.e.s écologistes et citoyen.ne.s signataires de Bretagne.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 18:43	COMITE DE DÉFENSE DE LA DESSERTÉ FERROVIAIRE DU TREGOR (PLOUARET-LANNIONI)	Avis	SAINT QUAY-PERROS	Caractéristiques du projet (148)	<p>Voir en Pièce Jointe.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis

28/02/2022 19:56	COMITÉ DE DÉFENSE DE LA DESSERTE FERROVIAIRE DU TRÉGOR (PLOUARET-LANNION)	Avis	SAINT QUAY-PERROS	Caractéristiques du projet (148)	<p>• Présentation de notre comité de défense :</p> <p>- Créé il y a maintenant plus de 40ans notre comité s'est donné comme objectif(s) de défendre et d'améliorer la desserte ferroviaire du Trégor (Gares de Plouaret-Trégor et de Lannion et ligne Plouaret-Lannion). Après les grandes batailles des années 1978-2000 qui ont permis de pérenniser la ligne de Plouaret-Lannion et ses deux gares, le comité de défense de la desserte ferroviaire s'est maintenu en état de vigilance et il intervient à chaque fois qu'il le juge nécessaire (courriers, interventions dans les comités de lignes, réunions spécifiques avec les représentants de la SNCF et la Région...) pour maintenir et développer la desserte ferroviaire du Trégor.</p> <p>-</p> <p>• Avis global sur le projet de LNOBPL :</p> <p>- Il ne faudrait pas que le projet de LNOBPL ne soit « ficelé » à l'avance avec comme objectif principal de poursuivre la politique de métropolisation du territoire breton en privilégiant Nantes, Rennes et Brest au détriment de la Bretagne rurale et littorale et donc des lignes ferroviaires du quotidien et de proximité qui concernent la majorité des Bretons.</p> <p>- Le Trégor qui appartient à la 2e catégorie de territoires (Bretagne rurale et littorale) a besoin que la vitesse se diffuse au profit de toutes et de tous.</p> <p>- Pour cela il est indispensable que soit toujours améliorée la complémentarité entre TGV et TER dans le cadre de la mise en œuvre de la nouvelle convention entre la Région Bretagne et la SNCF, opérateur de service public.</p> <p>• Demandes et observations du comité de défense :</p> <p>- Le comité de défense constate que tant pour le nombre de liaisons (surtout vers Brest mais aussi vers Rennes) que pour la durée des trajets, notre territoire est mal loti.</p> <p>- Pour améliorer notre desserte, il serait donc indispensable de prévoir un arrêt systématique de tous les TER à Plouaret-Trégor.</p> <p>- Il est par ailleurs nécessaire de parvenir rapidement à une densification conséquente des liaisons ferroviaires entre Lannion et Plouaret-Trégor.</p> <p>- Pour permettre cette augmentation substantielle du nombre de liaisons et afin de surmonter le handicap technique de la voie unique, il est urgent de réaliser une étude pour l'aménagement d'un évitement sur des terrains dont la SNCF est restée propriétaire à l'emplacement de l'ancienne gare de Kerazern.</p> <p>- L'objectif essentiellement symbolique de mettre Brest à 3 heures de Paris devra prendre en compte le maintien impératif des arrêts TGV en gare de Plouaret-Trégor ainsi que les liaisons TGV entre Paris et Lannion.</p> <p>- Afin que la vitesse se diffuse au profit de tous les Trégorrois il est indispensable d'organiser une parfaite complémentarité TGV-TER en mettant en place de bonnes correspondances qui permettront aux Trégorrois de choisir le train.</p> <p>- Parallèlement le développement du service public nécessitera de maintenir dans les gares du personnel aux guichets, sur les quais et dans les trains.</p> <p>- La prise en compte de ces demandes sera en parfaite adéquation avec les objectifs affichés pour la mise en place de la LNOBPL : « besoin de mobilités à la fois longue distance et du quotidien et en cohérence avec l'objectif de neutralité carbone... »</p> <p>- Nous demandons enfin instamment que le nom de la gare de Plouaret-Trégor figure sur les cartes de l'ensemble des études. Ce qui n'est pas le cas sur les documents en notre possession.</p> <p>Comité de défense de la desserte ferroviaire du Trégor (Gares de Plouaret et Lannion – Ligne Plouaret-Trégor – Lannion)</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 20:37	Groupes d'élu-es écologistes et citoyens Pays de la Loire, groupe écologiste du département de Loire-Atlantique, groupe écologiste et citoyen Nantes et Nantes Métropole	Avis	Nantes	Caractéristiques du projet (148)	<p>l'aménagement de notre territoire et la réduction des inégalités et nous avons besoin de réduire drastiquement la part modale de la route et maîtriser celui de l'aérien. Cette phase de dialogue territorial se termine le jour de la publication d'un nouveau rapport du GIEC sur les impacts et les politiques d'adaptation au changement climatique, avec une note à l'intention des décideurs. Les collectivités doivent mettre tout en œuvre pour s'adapter au changement climatique, les décisions collectives à prendre aujourd'hui sont déterminantes pour réussir ce défi climatique et de justice sociale.</p> <p>Récapitulatif des demandes</p> <p>respecter les recommandations de la CNDP et sa conclusion en 2015 sur l'implication continue des citoyennes et citoyens</p> <p>étudier le nombre de voyageurs journaliers attendus pour le Brest->Paris et le potentiel de report modal de l'aérien vers le ferroviaire</p> <p>renforcer la desserte à infrastructures constantes entre Nantes et Rennes</p> <p>faire évoluer les infrastructures en cohérence avec les projets de service express métropolitains de Rennes et Nantes</p> <p>privilégier la modernisation mise en place d'une liaison Le Croisic - Saint-Nazaire - Redon - Rennes</p> <p>étudier la suppression de passages à niveau</p> <p>étudier la virgule de Savenay sur le volet</p> <p>mettre le projet LNOBPL au service d'une ambition fret renouvelée notamment en lien avec la stratégie du Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire</p> <p>améliorer les accès à Vannes, Lorient et Quimper</p> <p>renforcer l'alternative complémentaire via Châteaubriant</p> <p>élaborer un schéma ferroviaire directeur entre les deux régions -identifiant les besoins des usagers, les installations existantes et les budgets disponibles-</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 20:43	RÉSEAU DES CONSEILS DE DÉVELOPPEMENT BRETONS	Avis	LAMPAUL PLOUARZEL	Caractéristiques du projet (148)	<p>Même si en effet les objectifs du projet LNOBPL nous paraissent tout à fait intéressants, notamment l'amélioration de la desserte de la pointe bretonne (Nord et Sud) ainsi que la liaison majeure Rennes -Nantes, il nous apparaît important de prévoir dans ce dossier non seulement le long terme (2040), tel que décrit, mais aussi le court terme en proposant des solutions qui permettent d'améliorer rapidement la mobilité intra et inter-régionale.</p> <p>On ne peut pas non plus ignorer le coût très élevé de ces infrastructures et faute d'avoir les capacités financières suffisantes, (France et Europe), il serait bon de mettre en œuvre en premier lieu et dès à présent ces mêmes solutions beaucoup plus abordables financièrement et donc plus sûrement réalisables :</p> <p>- Améliorer le cadencement des trains :</p> <p>o Proposer une offre de mobilité régulière tout au long de la journée.</p> <p>o Accentuer l'offre en heure de pointe en améliorant techniquement l'espacement des trains</p> <p>- Améliorer la coordination et développer l'offre de transport (trains, autocars, transports urbains, covoiturage)</p> <p>- Faciliter l'organisation et la compréhension tarifaire des usagers en ayant une tarification identique sur les trains ayant leur origine / destination dans les deux régions Bretagne et Pays de la Loire</p> <p>- Faire en sorte que la connexion internet wifi soit accessible de bout en bout à bord des trains afin d'avoir à minima un réseau 4G performant sur tous les axes de transport ferroviaire. Cela passe par l'amélioration de la couverture des réseaux téléphoniques</p> <p>Concernant le Fret ferroviaire, la Bretagne a très peu de produits permettant l'acheminement par train complet. En conséquence,</p> <p>- Dans un premier temps, il serait plutôt intéressant d'augmenter les capacités du site de chargement / transbordement de Rennes et de faire du rabattement vers ce point en utilisant des véhicules routiers propres</p> <p>- Puis ensuite développer le fret ferroviaire et améliorer les transferts multimodaux avec les ports bretons, en fonction de la demande</p> <p>Spécificité de l'ERTMS, ce système oblige l'équipement des voies ferrées (signalisation) et également celui des locomotives. Nous nous posons la question, à l'heure de l'arrivée prochaine des trains autonomes et des progrès technologiques, de savoir si ce système ne serait pas obsolète dans quelques années.</p> <p>Enfin dans le cadre de la création de ces nouvelles infrastructures, nous croyons savoir que, même s'il y a récupération de terres agricoles, ces surfaces ne rentreront pas en ligne de compte dans l'objectif de « Zéro artificialisation nette des sols ».</p> <p>Il serait cependant logique que cette précision soit bien indiquée dans le SRADDET.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 20:50	CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT	Avis	Brest	Caractéristiques du projet (148)	<p>Liaisons nouvelles Ouest Bretagne Pays de Loire</p> <p>Contribution du Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest – Février 2022</p> <p>Le Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest est impliqué dans les réflexions liées à l'accessibilité ferroviaire de l'Ouest Breton depuis 2011.</p> <p>Ainsi en octobre 2012, dans le cadre du projet Bretagne à Grande Vitesse, il avait formulé un avis favorable concernant le projet LGV, phase 1 et 2, visant à relier Brest et Quimper à moins de 3 heures de Paris, dont quelques extraits sont rappelés ci-dessous. En 2017, il avait participé au débat public et déposé une contribution. Cette contribution reste d'actualité.</p> <p>Extrait de la contribution du Conseil de développement de 2012</p> <p>Ce Projet doit être un projet d'aménagement équilibré du territoire breton en particulier pour les parties les plus éloignées. La crainte d'une Bretagne à deux vitesses avec une différence de proximité de la Bretagne de l'Est et de la Bretagne occidentale. L'objectif initial de relier Brest et Quimper à 3 heures de Paris ne doit pas être compromis par des projets interrégionaux (Rennes-ND des Landes-Nantes). Il doit aussi respecter les programmes d'amélioration des axes nord et sud Bretagne, notamment entre Brest et Quimper. Parallèlement, ce sont des territoires où il faut aménager en assurant une chaîne de déplacements en affirmant l'importance des correspondances TER et l'accessibilité des pôles gares en complémentarité avec les transports urbains et locaux.(lire l'avis du Conseil de développement d'octobre 2012)</p> <p>En 2017, dans la continuité de ses réflexions et propositions, le conseil de développement a participé et contribué à la phase de concertations sur les lignes nouvelles Ouest-Bretagne – Pays de la Loire au travers des ateliers destinés aux les acteurs économiques et s'est réuni à deux reprises afin de formuler de nouvelles propositions.</p> <p>Résumé de la contribution de 2017</p> <p>L'objectif Brest-Paris en 3h00 reste d'actualité et sous-entend une liaison Brest-Rennes en 1h30. C'est une question d'aménagement du territoire. Les membres du Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest préconisent donc un scénario Pointe Bretagne avec un démarrage des travaux par l'Ouest de la Région.</p> <p>Concernant l'objectif d'amélioration des liaisons Brest-Paris, le conseil considère qu'il est nécessaire de travailler en priorité sur 2 liaisons matin et soir (dans les 2 sens) en se limitant à 2 arrêts à Morlaix et à Rennes. Les passagers de ces TGV à destination de Lamballe, Saint-Brieuc, Guingamp, Plouaret ou Lannion pourraient prendre un TER en correspondance rapide sur le quai d'en face sans tarification supplémentaire car considéré en continuité du TGV. Il est à noter que les liaisons TGV entre Saint-Brieuc et Paris vont être nombreuses et d'une durée réduite à 2h15 dès le mois de juillet. La suppression des arrêts de Lamballe, Saint-Brieuc, Guingamp et Plouaret peut faire gagner au moins 20 minutes, ce qui contribuerait à parvenir à un temps de trajet de 1h30 entre Brest et Rennes.</p> <p>Lire la contribution</p> <p>En 2022, une nouvelle phase de concertation est engagée par SNCF Réseaux afin de construire la feuille de route LNOBPL.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 22:00	DINAN AGGLOMÉRATION	Avis	Dinan	Caractéristiques du projet (148)	<p>Motion du Conseil Communautaire de Dinan Agglomération du 28 février 2022</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis

28/02/2022 23:05		Avis	Sucé-sur-Erdre	Caractéristiques du projet (148); Environnement et cadre de vie (149)	<p>Je souhaite que le projet LNOBPL inclue également la mise à niveau de la ligne Rennes-Nantes via Châteaubriant. Cette ligne existante, plus courte en km que celle qui passe par Redon, a été coupée en deux à Châteaubriant, la partie nord n'étant pas électrifiée contrairement à la partie sud, ce qui semble aberrant alors que la ligne Rennes-Nantes était autrefois fonctionnelle.</p> <p>Sur le site web, on lit que le projet vise l'amélioration et les trajets du quotidien et les trajets longues distance. Or je pense que les investissements publics doivent porter avant tout sur la mobilité du quotidien (ceux qu'on fait 200 fois par an) plutôt que sur les trajets longues distances (que l'on fait quelques fois par an). Par exemple, aux heures de pointes, le tram-train Châteaubriant-Nantes est bondé à l'approche de Nantes car les tram-trains ont une très faible capacité par rapport à un train ou un RER. Beaucoup d'utilisateurs bien intentionnés voudraient utiliser le tram train mais renoncent et prennent leur voiture pour aller à Nantes, créant de gros problèmes de congestion notamment à Sucé-sur-Erdre, ce qui empêche aussi les enfants d'aller en sécurité à l'école à vélo. On voit que le manque de service ferroviaire a des conséquences en cascades très importantes.</p> <p>Le projet LNOBPL fait référence à l'amélioration des nœuds ferroviaires de Rennes et de Nantes. Dans le but d'améliorer la mobilité du quotidien, il est important de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - créer un RER nantais avec des horaires étendus et une fréquence plus grande, en pensant non seulement aux liaisons ferroviaires en étoile mais aussi aux connexions avec les bus et les trams pour relier les périphéries entre elles. Ex : aller de La Babinière à Carquefou, Sainte-Luce, au Cardo, à Atlantis... - permettre le rabattement des habitants de la deuxième couronne vers ce réseau - permettre la coexistence du RER avec les liaisons ferroviaires plus rapide - permettre la correspondance entre le train Châteaubriant-Nantes et le premier train pour Paris <p>Enfin, je souhaite qu'avant d'investir dans de nouveaux tronçons de lignes à grande vitesse, on évalue l'impact environnemental et le coût au regard du nombre de personnes qui bénéficieront de ces investissements.</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 23:37		Avis	35480 guipry messac	Environnement et cadre de vie (149)	<p>à l'heure de la zéro artificialisation ou l'on demande aux communes de ne pas consommer de terres pour créer des logements comment peu t on accepter de créer une nouvelle ligne rennes redon qui va consommer une surface de terres agricoles très importante l'approvisionnement alimentaire n'est-il pas le plus important ? le logement n'est-il pas plus important ? que d'assurer un déplacement des métropolitains toujours plus rapidement une rénovation et une amélioration des lignes existantes est peu être suffisant sans détruire des hectares de nature</p>	J'accepte la publication nominative de ma contribution sur le présent site	Avis
28/02/2022 23:43		Avis	Rennes	Caractéristiques du projet (148)	<p>Pour commencer, je suis satisfait de voir que les régions Bretagne & Pays de la Loire, ont décidé de travailler main dans la main, afin de mener ce projet de transport structurant pour les habitants des deux régions. Dans mon cas, je fais régulièrement le trajet entre Rennes et Nantes en TER, entre 2 et 3 fois par mois, et la performance de cette liaison est relativement médiocre. En effet, on parle de 2 villes, capitales régionales et distantes de 100 km et la durée du trajet est d'1h15 au mieux. La durée du trajet entre Rennes et Paris est d'1h25 alors que la distance est de 309 km env.</p> <p>On pourrait donc théoriquement avoir un trajet effectué en 30 minutes environ entre Rennes et Nantes, avec un standard de performance similaire.</p> <p>Mais la construction de lignes nouvelles doit prendre en compte de multiples paramètres, tels que la géographie, le respect des milieux naturels ou encore l'aménagement du territoire.</p> <p>Je souhaite donc que les collectivités locales, le gestionnaire du réseau ferré ainsi que l'État, mettent les moyens afin de permettre aux habitants des deux métropoles, et plus largement des deux régions, de disposer d'une liaison performante (max 45min), à haute fréquence, et à tarif modéré. Cela nous permettra entre autres de réduire significativement la circulation routière entre les deux régions et de réconcilier les citoyens qui seront bien plus enclins à utiliser un service s'il constitue une alternative sérieuse et qualitative. En espérant que le projet choisi, quel qu'il soit, ne mette pas une éternité à voir le jour. Merci</p>	J'accepte la publication anonyme de ma contribution sur le présent site	Avis