

Atelier

Acteurs économiques

Nantes

12 Janvier 2017

Compte-rendu

Introduction

Pascal BEAUMARD, consultant en concertation, animateur de la réunion, remercie les participants pour leur présence et présente le cadre de la rencontre : un atelier de concertation de l'étape complémentaire au débat public du projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL), porté par SNCF Réseau. Le même format de rencontre est mis en place à Rennes et à Brest. Cette séance va être plus participative que la précédente puisqu'un large temps de travail en groupe est prévu.

Tour de table

La réunion commence par un tour de table de présentation.

Les intervenants de SNCF Réseau sont :

- Benoît FORMSTECHE, chef de mission adjoint LNOBPL
- Cédric LEVREL, chargé des études techniques sur le projet LNOBPL

Les participants sont :

Table 1

- Olivier GUIX, CGT Pays de la Loire
- Yannick COLIN, CGT Pays de la Loire
- Anne-Cécile BERNARD, CCI Nantes Saint-Nazaire
- Claire MORILLE, FNTV Pays de la Loire

Table 2

- Nicolas AUBERT, Syndicat Mixte Aéroportuaire AGO
- Joseph Rocher, CESER Pays de la Loire
- Luc SERANO, CESER Pays de la Loire

Partenaires / Observateurs :

- Jennifer CHERUEL, agence d'urbanisme de la région nantaise
- Nathalie BARUET, direction des transports de la région Pays de la Loire

Alain RADUREAU, garant de la concertation, se présente et revient sur l'originalité de la démarche de concertation menée par SNCF Réseau en proposant aux participants de se prononcer à la fois sur les besoins et les fonctionnalités du projet et non pas sur un projet arrêté.

Aucun des participants n'émet de remarques sur le compte-rendu transmis en amont. Celui-ci est donc validé lors de la séance.

Présentation des retours de l'enquête qualitative et quantitative

Benoît FORMSTECHE, présente les résultats de 2 études menées : le Panel citoyens et les études qualitatives.

Benoît FORMSTECHE explique que les deux enquêtes qui vont être présentées ont été menées dans le but de mesurer l'évolution des pratiques de déplacement par rapport aux données 2009-2010 qui ont été modélisées pour les projections à horizon 2030.

Il précise que l'enquête quantitative (panel citoyen) a été réalisée auprès de plus de 1 000 personnes réparties entre la Loire-Atlantique, les quatre départements bretons et l'Île-de-France. Les enquêtes qualitatives ont quant à elles été réalisées auprès de 40 citoyens au cours d'entretiens d'environ 1 heure. La logique observée lors de ces échanges est la même que celle du présent atelier : il s'agit d'identifier les usages et les besoins concrets pour pouvoir les traduire en fonctionnalités du projet.

L'évolution des pratiques de mobilité

- On se déplacera plus dans 25 ans qu'aujourd'hui pour 71% des personnes interrogées.
- On se déplacera autrement : les personnes interrogées imaginent que dans 25 ans, les modes doux et les transports en communs seront privilégiés pour se déplacer au quotidien. Le bus de ville arriverait ainsi en tête des modes utilisés pour 53% des répondants, suivi par des modes doux comme le vélo (50%) et la marche à pied (48%).
- Pour les déplacements de longue distance, le train devance l'avion, le covoiturage et la voiture.
- Le développement du réseau ferroviaire représente un enjeu important pour la réussite de la transition énergétique pour 93% des personnes interrogées.

Le choix du mode de transport

Le choix du type de transport pour un trajet se fait selon un ou plusieurs critères : prix, horaires, temps de parcours, correspondances, accès gare-intermodalité, motif du déplacement et distance.

Benoît FORMSTECHE précise que le choix modal peut aussi être déterminé par un paramètre qui est également ressorti : celui de l'habitude.

Les enjeux ferroviaires en Bretagne et Pays de la Loire

- La tarification : baisse des prix et simplification du système de tarification.
- La desserte et le temps de trajet : réduire le nombre de correspondances et augmenter la fréquence.
- La complémentarité des modes et maintien du réseau secondaire : assurer et optimiser le trajet porte à porte.
- L'information et la fiabilité.

Les priorités sur le périmètre du projet LNOBPL

Pour les personnes interrogées, les priorités du projet LNOBPL devraient être les suivantes :

- Désenclaver la pointe bretonne.

- Faciliter les déplacements dans la région (liaisons inter-villes pour le tourisme et l'économie).
- Désengorger les villes et les routes en réduisant le trafic automobile.

Les personnes interrogées dans le cadre des enquêtes ont identifiés les itinéraires ci-dessous comme lignes à améliorer :

- La ligne Rennes – Nantes, citée par plus du quart des personnes interrogées soit 26%.
- Les lignes connectées à ces deux gares principales sont aussi à privilégier : Nantes – Brest (19%) : Rennes – Vannes (12%), Rennes – Saint-Brieuc (12%).
- La ligne littorale Vannes – Lorient – Quimper, citée par 17% des personnes interrogées, notamment pour les panélistes d'Ile-de-France (19%).
- La ligne Brest-Quimper est également citée par 12% des panélistes (14% au niveau local).

Les fonctionnalités du projet LNOBPL par objectif

Benoît FORMSTECHE présente ensuite les fonctionnalités identifiées par les personnes interrogées pour les différents objectifs du projet :

- Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne : les publics visés sont à la fois les bretons et les visiteurs (touristes, occasionnels...). La fonctionnalité identifiée est d'avoir un gain de temps pour traverser la Bretagne et rejoindre Paris avec un temps de trajet « idéal » de moins de 3h.
- Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes : la fonctionnalité est d'avoir un temps de trajet « idéal » entre 45 minutes et 1 heure ainsi que du cadencement.
- Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation des territoires : la fonctionnalité est de disposer d'une desserte directe et plus fréquente entre villes principales pour réduire les correspondances et le temps d'attente – l'itinéraire entre Vannes et Lorient a été cité. Le fait de mieux relier les villes de bord de mer, pour développer le tourisme, fait aussi partie des fonctionnalités identifiées.
- Desservir le futur aéroport du Grand Ouest : la fonctionnalité est de disposer d'une desserte directe depuis les principales villes de son aire de chalandise pour parvenir à un gain de temps et de confort (limiter le nombre de changements).
- Augmenter la capacité sur le réseau : les personnes interrogées souhaitent que l'offre soit adaptée à la demande pour améliorer le confort des usagers réguliers aux heures de pointe.

Echanges avec la salle

Yannick COLIN, représentant de la CGT, explique que d'autres liaisons comme Nantes – Bordeaux ou Nantes – Angers, qui n'apparaissent pas ici, sont à relier au sujet LNOBPL. Il ajoute qu'au cours de cet atelier, il sera principalement mobilisé sur le sujet Nantes – Rennes.

Benoît FORMSTECHE, rappelle que le projet LNOBPL concerne le réseau principal en région Bretagne et dans le département de Loire-Atlantique mais qu'il ne représente pas l'unique projet ferroviaire sur ces territoires. Sur la question Nantes – Bordeaux, d'autres études plus avancées que le projet LNOBPL sont en cours. Des réflexions sont également en cours sur Nantes – Angers. Nantes et Rennes représentent deux portes d'entrée du territoire pour la connexion avec la Bretagne ou la vallée de la Loire.

Luc SERANO, CESER Pays de la Loire, explique que la préoccupation forte du CESER est la liaison Nantes – Rennes. Car elle n'est pas satisfaisante et ne profite pas aux autres territoires de la région Pays de la Loire. Il ajoute notamment que la question de la liaison à Saint-Nazaire, Angers, Saint-Pierre-des-Corps et la connexion à la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) notamment pour

les enjeux de fret sont des sujets importants, notamment pour le port de Nantes – Saint-Nazaire. Il demande également si la virgule de Savenay peut s’inscrire dans le projet LNOBPL car cela constitue une position portée par le CESER. Il termine en insistant sur la nécessité d’optimiser les temps de correspondance dans le nœud de Nantes qui ne le sont pas aujourd’hui.

Benoît FORMSTECHEr explique que l’arrivée du cadencement vise à améliorer cette question des correspondances. Sur les points spécifiques comme celui de la virgule de Savenay, ce sont des sujets qui peuvent être capitalisés dans ce temps de concertation.

Yannick COLIN, CGT, regrette que peu d’informations ne circulent à ce jour sur la question du cadencement. Il insiste sur la part des échanges entre les métropoles de Nantes et de Rennes qui augmentent alors que le ferroviaire ne représente que 5% des déplacements, ce qui est aujourd’hui insuffisant. Il insiste sur l’importance d’un pilotage public de ces sujets pour répondre aux enjeux de desserte et de maillage. Il explique que ces sujets d’aménagement du territoire auraient dû être anticipés.

Benoît FORMSTECHEr confirme la part faible du ferroviaire sur la relation Nantes – Rennes qui sera cependant améliorée par les travaux entre Rennes et Redon d’ici 2018. La part modale du train pourrait être plus importante avec une offre adaptée aux besoins, à titre de comparaison, sur Nantes – Angers, la part du ferroviaire est beaucoup plus importante.

Temps de travail en groupe

Rappel des grandes lignes du projet LNOBPL

Avant le début du travail collectif, Pascal BEAUMARD propose un rapide temps de cadrage préalable pour rappeler quel est le périmètre du projet, quels en sont les objectifs et les solutions techniques envisagées pour mieux cerner les attendus de l'atelier.

Après avoir rebalayé le périmètre du projet, Benoît FORMSTECHE rappelle les cinq objectifs du projet :

- Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée.
- Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne. Brest et Quimper à 3 heures de Paris.
- Renforcer le réseau interville et l'irrigation des territoires par un maillage de dessertes rapides et performantes.
- Desservir l'aéroport du Grand Ouest pour toute son aire de chalandise.
- Dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret).

Concernant les solutions techniques, elles ne sont plus proposées sous forme de scénarios (bleu, vert et mauve) mais sous forme de solutions techniques qui s'appliquent sur 6 secteurs de réflexion :

- L'aménagement (correction de courbe, ouvrages d'art).
- La modernisation (ne concerne que la ligne Brest – Quimper).
- La création de ligne nouvelle.
- L'augmentation de la capacité (par la création de voies supplémentaires).

L'objectif de ce temps de travail en groupe est d'identifier les fonctionnalités à privilégier à horizon 2030 et justifier ces choix en les illustrant par un ou plusieurs besoins associés. Les participants sont invités à identifier les besoins non satisfaits face à un niveau de service donné (temps de parcours moyen, à titre de comparaison : le temps de parcours estimé en voiture, la fréquence par jour, le prix).

Les participants travaillent en ateliers puis de façon individuelle avant de restituer leurs réflexions.

Restitution des participants

Les contributions des participants ont été classées avec eux, quand cela était possible, dans les objectifs du projet LNOBPL.

➤ TABLE 1

- **Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée**
 - Donner les moyens d'augmenter la part modale sur cette liaison.
 - Donner la priorité à la liaison Nantes – Rennes avec un temps de parcours de 45 minutes et une fréquence de 2 trains par heure.

- L'amélioration de pré/post acheminement en gare de Nantes et Rennes.
 - S'interroger sur la liaison via Châteaubriant pour réduire l'impact environnemental du projet.
 - Améliorer l'entrée de Nantes par l'Ouest en passant par l'Île de Nantes, un projet alternatif au tunnel de Chantenay.
- **Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne**
 - Relier Quimper à Nantes et au-delà : à la région Centre et au Sud-Ouest.
 - **Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation du territoire par un maillage de dessertes rapides et performantes**
 - Connecter LNOBPL aux autres lignes existantes.
 - **Dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret).**
 - Favoriser les dessertes périurbaines en désaturant les étoiles ferroviaires de Rennes et Nantes.
 - Donner davantage de capacité pour le fret et penser notamment la liaison avec Saint-Nazaire.
 - **Desservir l'aéroport du Grand Ouest pour toute son aire de chalandise**
 - Une liaison directe et rapide depuis Nantes et depuis Rennes avec des temps cibles de 20 minutes depuis Nantes et 30 minutes depuis Rennes.
 - **Mesures d'accompagnement / autres points**
 - Travailler sur la complémentarité des modes.
 - Améliorer les liaisons Nantes – Angers et Nantes – Bordeaux.

➤ TABLE 2

Le CESER fait part de considérations générales sur le projet LNOBPL :

- Répondre aux enjeux environnementaux en s'appuyant le plus possible sur le réseau existant.
- Permettre un véritable report modal de la route vers le rail et travailler à la complémentarité envers les modes.
- Développer une réflexion sur l'harmonisation des tarifs à l'échelle interrégionale.
- Travailler l'offre de porte à porte sur le territoire.
- Penser le maillage du territoire pour renforcer son attractivité.
- Privilégier les gains de temps et de capacité.
- Intégrer la dimension fret au projet.
- **Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée**
 - Une liaison en 45 minutes avec une augmentation de la fréquence pour tendre vers 20 allers-retours par jour, avec des trains à la demi-heure aux heures de pointe et une ligne nouvelle entre Nantes et Redon.
- **Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne**

- Mettre Quimper à 3 heures de Paris ce qui profiterait à la liaison Quimper – Nantes, avec un temps cible de 2h avec 12 allers-retours par jour.
- Brest – Nantes en 2h15 via Rennes avec une fréquence de 12 allers-retours par jour.
- **Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation du territoire par un maillage de dessertes rapides et performantes**
 - Entre Nantes et Saint-Etienne-de-Monluc, viser une fréquence supérieure avec un temps stabilisé : train au quart d'heure en pointe et à la demi-heure dans la journée.
 - Améliorer la liaison Rennes – Saint-Nazaire en bénéficiant du tronçon de ligne nouvelle entre Rennes et Redon et la mise en place de la virgule de Savenay. Viser un temps cible d'1h20 avec 12 allers retours par jour.
- **Desservir l'aéroport du Grand Ouest pour toute son aire de chalandise**
 - Une liaison directe et rapide depuis Nantes et depuis Rennes avec un temps cible de 15 minutes depuis Nantes avec 20 allers-retours (comme entre Nantes et Rennes).
 - Prévoir une gare ferroviaire à part entière au niveau de l'AGO, avec une intermodalité performante.

Benoît FORMSTECHEr résume les différents éléments mis en avant en remerciant les participants pour leurs contributions précises notamment sur la liaison Nantes – Rennes et la question des liaisons inter-villes.

Présentation du simulateur de scénarios

Cédric LEVREL présente aux participants le simulateur de scénarios du projet LNOBPL (www.lnobpl.fr/simulateur). Il permet de se mettre à la place du chef de projet en explorant les différentes possibilités et combinaisons d'interventions sur le périmètre du projet pour mettre au point le scénario qui leur semble le plus adapté à leurs besoins. L'internaute doit, après avoir sélectionné une gare de départ et une gare d'arrivée, choisir pour chaque secteur d'aménagement sa solution privilégiée. Une fois l'ensemble des secteurs aménagés, les internautes sont encouragés à exporter leur scénario privilégié pour le présenter sur le forum LNOBPL et argumenter leurs partis-pris auprès des autres utilisateurs de l'outil.

En proposant aux participants une simulation en direct, Cédric LEVREL rappelle que cet outil innovant a été élaboré spécifiquement pour le projet LNOBPL, compilant ainsi près de cinq ans d'études. Il donne également les précisions suivantes :

- Les simulations s'effectuent sur la base de données projetées à horizon 2030 dans l'hypothèse où le projet LNOBPL ne serait pas réalisé. Elles ont été modélisées sur la base des études existantes.
- Pour certains secteurs, les différentes solutions d'aménagement sont exclusives les unes des autres. Par exemple, on ne peut pas créer une ligne nouvelle entre Rennes et Redon en même temps qu'une ligne nouvelle entre Rennes et Nantes.
- L'utilisateur du simulateur peut choisir de ne pas intervenir sur tous les secteurs s'il ne l'estime pas nécessaire.
- Chaque proposition d'aménagement retenue répond à un ou plusieurs objectifs globaux du projet. Ces derniers apparaissent en surbrillance à l'écran quand c'est le cas.
- Une fois que l'utilisateur s'est prononcé sur tous les secteurs d'aménagement, il peut consulter son tableau de bord et évaluer son scénario à l'aune de critères complémentaires :
 - Capacité à répondre aux différents objectifs du projet
 - Coût total
 - Impact environnemental
 - Intérêt socio-économique
 - Avantages par activité
 - Gain de voyageur
 - Emission de CO2 évitées

Anne-Cécile BERNARD, CCI Nantes Saint-Nazaire, demande s'il y a dans le simulateur des éléments d'éclairage sur la fréquence et la capacité du réseau ?

Cédric LEVREL répond que la fréquence et la capacité sont plus difficiles à représenter qu'un coût ou un temps de parcours. La capacité du réseau dépend aussi du type de trains que l'on souhaite faire circuler, c'est pourquoi un pictogramme représente le niveau de capacité du réseau sans donner de chiffres précis. Des précisions sont données dans le texte d'accompagnement, notamment sur les possibilités en heures de pointe qui constituent un temps clé en matière de capacité.

Les représentants du CESER font part de leur avis sur le simulateur. Il s'agit pour eux d'un outil intéressant qui permet une prise de conscience collective de ce qu'implique les aménagements

techniques. Au même titre que le débat public a permis d'identifier des évolutions possibles, le simulateur est un outil important au service de la concertation.

Conclusion de la séance

Benoit FORMSTECHEM remercie les participants pour leurs participations et leurs contributions. Il les incite à participer via les outils en ligne jusqu'au 15 février et les invite à participer à la réunion de synthèse qui se tiendra à Rennes et qui permettra d'avoir une vision d'ensemble du dispositif et des contributions.

Alain RADUREAU remercie à son tour les participants et les incite à faire part de leurs contributions via le simulateur ou le forum. Il invite à son tour chacun à participer à la réunion de synthèse.