

Atelier citoyens Nantes / Rennes

29 septembre 2016

Compte-rendu

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



Introduction

Pascal BEAUMARD, Consultant en concertation, animateur de la réunion, remercie les participants pour leur présence et présente le cadre de la rencontre. Il s'agit d'un atelier de concertation dans le cadre du projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire, porté par SNCF Réseau.

Tour de table

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

- Hélène Q. est professeure d'histoire géographie, bretonne, elle explique se déplacer souvent pour aller en Bretagne. Elle utilise dans ce cadre la voiture ou le train. Elle se rend souvent à Lyon, elle utilise pour cela plutôt l'avion et parfois le train.
- Adeline P., en création d'entreprise, habitante de Betton au Nord de Rennes, insiste sur son utilisation régulière des transports en commun, difficile en raison de ses problèmes de vue. Elle ajoute ne plus pouvoir conduire.
- Claire P. est animatrice hygiène, sécurité, environnement. Elle se présente comme une forte utilisatrice du train tant pour des raisons professionnelles que personnelles.
- Hamza R. est étudiant ingénieur. Il explique être un utilisateur de la voiture en ville et du train pour les longues distances. Il ajoute qu'il connaît assez peu le territoire concerné par le projet.
- Adrien F., ingénieur système, explique avoir beaucoup utilisé le train mais l'utiliser moins à présent avec ses 2 enfants, pour des raisons pratiques mais également de coûts.
- Eric D., éducateur spécialisé, habite le sud Loire. Il présente sa forte utilisation de la voiture en raison notamment des connexions difficiles entre le sud Loire et la Bretagne par le train.
- Patrice M., retraité, explique s'être beaucoup déplacé en voiture quand il était en activité car l'offre de train ne répondait pas aux besoins de déplacements de son entreprise dans l'ouest. Il précise utiliser aujourd'hui davantage le train.
- Anita B. est secrétaire et habite à 30 km à l'Ouest de Rennes. Elle explique être une forte utilisatrice du car ILLENOO et se déplacer également beaucoup en marchant (environ 1 heure par jour).
- Brigitte, retraitée, habite Betton au Nord de Rennes, elle explique utiliser peu le train aujourd'hui.
- Benjamin L. est étudiant en Histoire à Rennes et réalise un service civique en parallèle. Il est un utilisateur quotidien des transports en commun rennais.

- Orlane F. est éducatrice et psycho-praticienne. Elle explique utiliser beaucoup la voiture, en raison notamment de sa famille nombreuse, mais le regretter.
- Thierry R. est retraité. Il explique avoir beaucoup utilisé le train et l'avion surtout sur l'axe Paris - Nantes. Il ajoute être aujourd'hui un utilisateur très régulier du Tram à Nantes et prévoir d'utiliser davantage le train pour ses déplacements dans le sud de la France pour ses vacances.
- René L. est retraité et habite Rezé. Il explique avoir été un fort utilisateur du train quand il était en activité mais utiliser aujourd'hui davantage la voiture, notamment pour ses trajets entre Rennes et Nantes en raison du caractère peu performant du train.

Pascal BEAUMARD insiste sur la diversité du groupe présent et rappelle que toutes les questions sont légitimes. Il donne la parole aux personnes ayant un rôle d'observateurs lors de cet atelier :

- Simon MAZAJCZYK, agence Etat d'Esprit Stratis
- Serge Villette, CEREMA
- Arnaud GODART, directeur du pôle Design du Réseau chez SNCF Réseau Bretagne - Pays de la Loire et chef de mission LNOBPL
- Luc RIMAURO, chargé de concertation chez SNCF Réseau Bretagne - Pays de la Loire
- Cédric LEVREL, en charge des études techniques sur le projet LNOBPL chez SNCF Réseau Bretagne - Pays de la Loire

Pascal BEAUMARD donne ensuite la parole aux intervenants de la soirée afin qu'ils se présentent :

- Benoît FORMSTECHE, chef de mission adjoint LNOBPL
- Marie CHIMOL, en charge d'études socio-économiques sur le projet

Cadre et objectifs des ateliers citoyens

Pascal BEAUMARD présente brièvement le projet LNOBPL :

- Il vise à proposer des réponses aux nouveaux besoins de mobilités à l'horizon 2030 et au-delà.
- Il propose des améliorations du réseau ferroviaire à l'ouest de Rennes et entre Nantes et Rennes.
- Il concerne les Régions Bretagne et Pays de la Loire, et plus particulièrement le département de Loire Atlantique.

Il explique ensuite que la concertation qui s'ouvre intervient après une phase de débat public, qui a eu lieu entre septembre 2014 et janvier 2015 sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP). Cette nouvelle phase de concertation, dite complémentaire au débat public, doit permettre de faire connaître le projet, de dialoguer avec l'ensemble des acteurs du territoire et de dégager un scénario de projet préférentiel.

Benoit FORMSTECHECER précise que débat public a permis d'enrichir le projet, de le faire connaître, de confirmer son opportunité sans toutefois permettre de dégager de scénario préférentiel, c'est pourquoi une concertation complémentaire est aujourd'hui nécessaire. Elle doit permettre de traduire les objectifs et besoins de mobilité des habitants en fonctionnalités pour le projet, c'est à dire, en un cahier des charges précis pour SNCF Réseau et ses partenaires.

Il revient sur le fait que toute l'ambition de ces ateliers est de questionner les besoins des habitants, de les traduire en fonctionnalités, en solutions techniques, qui auront différentes conséquences, différents coûts. Il pourra alors être utile de réinterroger ces besoins à la lumière de leurs conséquences et effets.

Pascal BEAUMARD et Benoît FORMSTECHECER rappellent le dispositif de concertation mis en place qui s'articule autour de deux grands axes : des ateliers spécifiques, d'une part, et, d'autre part, un dispositif en ligne composé d'un site Internet, d'un forum, auquel chacun peut participer, et d'un simulateur de scénarios.

Pascal BEAUMARD explicite ensuite le cadre et les objectifs des ateliers citoyens. Il explique notamment que le dispositif de 15 participants qui se réunissent 3 fois est le même sur les territoires de Brest, Vannes et Saint-Brieuc. Les objectifs poursuivis par sont de :

- Partager les caractéristiques du territoire et son évolution pour se projeter en 2030 et au-delà.
- Exprimer vos besoins et priorités en matière de déplacements.
- Traduire ces priorités en fonctionnalités pour le projet LNOBPL.
- Intégrer ces contributions au bilan global de cette phase de concertation.
- Eclairer SNCF Réseau et ses partenaires sur la décision à prendre quant au scénario préférentiel.

Pascal BEAUMARD rappelle l'engagement des participants pour 3 séances. Ces 3 séances sont progressives et s'articulent de la manière suivante :

- La séance 1 doit permettre de présenter le projet, son contexte et les enjeux de territoire, c'est l'objet du temps d'échange de ce jour.
- La séance 2 permettra d'échanger sur les besoins de déplacements et les fonctionnalités du projet avec les participants.

La séance 3 visera à illustrer les besoins et les fonctionnalités retenues en testant différentes constructions de scénarios à l'aide du simulateur « serious game ».

Intervention d'Alain Radureau, Garant de la concertation

Alain RADUREAU, Garant de la concertation, se présente en rappelant notamment sa carrière d'environnementaliste et explique le rôle qu'il aura tout au long de cette concertation.

Il rappelle que SNCF Réseau a demandé à la CNDP la nomination d'un garant et qu'il a été nommé en février 2016 par cette même CNDP. Il rappelle qu'il était membre de la Commission particulière du débat public (CPDP) sur le projet LNOBPL.

Alain RADUREAU explique que le garant est avant tout un intermédiaire neutre entre le public et le maître d'ouvrage. Il rappelle notamment qu'il a signé un engagement de neutralité à l'égard du projet.

Il veille ainsi à :

- S'assurer que le public dispose d'une information sincère et complète sur le projet. Il insiste dans ce cadre sur la documentation qui sera remise à chacun et sur le site Internet qui compilera toute les informations nécessaires à la bonne compréhension du projet.
- S'assurer que chacun puisse s'exprimer et que l'ensemble des positions soient entendues et compilées par le maître d'ouvrage. L'objectif est de favoriser des échanges argumentés, il s'agit d'aller plus loin dans l'analyse du projet.
- S'assurer que les recommandations de la CNDP suite au débat public soient respectées par SNCF Réseau dans la concertation qui s'ouvre.

Alain RADUREAU précise que si le public juge qu'un de ces points n'est pas respecté, chacun peut solliciter l'intervention du garant. Il ajoute que les moyens de le contacter sont précisés dans la charte de la concertation qui sera remise à chaque participant à l'issue de la réunion.

Temps d'échanges avec la salle

> Un participant se félicite du caractère encadré de la démarche, il explique qu'il ne s'attendait pas à un tel niveau de détail et à autant de suivi pour la parole du public. Il qualifie ce cadre de « *bonne surprise* ».

> Un participant interroge SNCF Réseau sur la destination du matériau produit en concertation et notamment sur le partage de ces éléments avec les acteurs institutionnels.

B. FORMSTECHEX explique qu'il s'agit d'un projet partenarial, qui associe SNCF Réseau - maître d'ouvrage du projet en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré - et des partenaires institutionnels : L'Etat, les Régions Bretagne et Pays de la Loire, les 4 départements bretons et le département de Loire Atlantique et les 3 métropoles que sont Rennes, Nantes et Brest.

Il explique que ces partenaires sont membres du Comité de Pilotage (COFIL) du projet et que les productions de la concertation seront présentées à ce COFIL. Celui-ci prendra la décision quant à la poursuite du projet sur cette base.

> Un participant interroge le maître d'ouvrage sur le périmètre du projet, est-ce un projet qui s'inscrit uniquement au Nord de Nantes ou couvre-t-il également la Loire Atlantique et les zones plus au Sud ?

B. FORMSTECHEX explique que le projet ferroviaire « physique » en tant que tel est effectivement sur les axes ferroviaires présentés en introduction soit au Nord et à l'Ouest de Nantes. Il ajoute cependant que les besoins doivent s'exprimer au niveau global et que l'ensemble des attentes périphériques au projet sont importantes. Il explique, par exemple, que le territoire du Centre Bretagne peut avoir des besoins spécifiques qui seront à prendre en compte dans le projet.

Alain RADUREAU explique que toutes les attentes périphériques au projet en matière de mobilité ont toute leur place dans le débat. Il ajoute que certaines demandes, initialement absentes du projet au stade du débat public, font aujourd'hui partie des réflexions intégrées au projet, il cite notamment l'exemple de l'axe Brest-Quimper.

Partage d'une connaissance commune

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

Marie CHIMOL explique que l'objectif de cette présentation est de donner des clés de compréhension du territoire et des logiques de mobilités afin que chacun puisse exprimer un avis éclairé et avisé sur le projet.

1/ Le territoire du projet

Marie CHIMOL présente le territoire du projet et ses enjeux.

Elle commence en rappelant le périmètre du territoire du projet LNOBPL, notamment structuré par 3 métropoles, un chapelet de villes moyennes ainsi que des réseaux routiers et ferroviaires. Elle insiste notamment sur l'arrivée de la LGV BPL en 2017, qui mettra Rennes à 1h25 de Paris.

Elle insiste également sur le caractère dynamique démographiquement de ce territoire. Le territoire du projet va connaître d'ici 2040 une augmentation de plus de 20% de sa population. M. CHIMOL présente les zones les plus denses (les métropoles et les littoraux) et les dynamiques économiques qui structurent le territoire.

M. CHIMOL insiste sur le fait qu'il va donc falloir répondre à horizon 2040 à des besoins de mobilités plus importants dus à ce dynamisme économique et démographique.

M. CHIMOL explique également les déséquilibres qui menacent les territoires :

- Éloignement de Paris, dû en parti à la performance du réseau ferroviaire. Elle prend notamment l'exemple de l'éloignement plus important de Brest que de Strasbourg par rapport à Paris en train, en raison de la performance de la LGV qui relie Strasbourg à Paris.
- Risque de déséquilibre entre les métropoles les plus dynamiques et les autres territoires.
- Risque de consommation foncière et de congestion routière.

Pascal BEAUMARD interroge la salle sur le sentiment d'éloignement ressenti par rapport au reste de la France.

> Une participante, explique ne pas ressentir trop l'éloignement en train depuis Nantes vers Paris alors qu'elle le ressent davantage en voiture.

> Un autre participant Nantais explique se sentir plus éloigné de Brest que de Paris. Une rennaise confirme ce sentiment, expliquant plaindre les habitants de la pointe bretonne.

> Une participante explique que les correspondances renforcent largement le sentiment de distance et d'éloignement.

> Plusieurs participants expliquent ne même pas prendre la peine de consulter les horaires de train pour aller vers l'Ouest de la Bretagne. Dans les représentations collectives, Brest est vécue comme étant très éloignée de Nantes ou Rennes, ce qui n'est pas forcément le cas de Paris.

> Une participante explique être davantage sensible au prix du billet vers la Bretagne qu'à l'offre de service qui s'est améliorée par rapport au passé. Une participante confirme ce point de vu notamment pour quitter le territoire vers Marseille où il n'existe pas d'offre compétitive depuis Nantes, contrairement à Paris. Elle exprime le sentiment que les offres préférentielles en train existent depuis Paris mais beaucoup moins depuis Nantes.

2/ Les mobilités sur le territoire

Marie CHIMOL présente ensuite les logiques de mobilités sur le territoire en distinguant les mobilités locales (moins de 80 km) et les mobilités longues distances (supérieures à 80 km).

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

- Elle présente le nombre de déplacements élevé que connaît le territoire du projet LNOBPL par rapport au reste de la France (3,39 déplacements par personne en moyenne) et que ces déplacements, malgré les pointes du matin et du soir, existent tout au long de la journée.
- Elle explique également que la voiture est très largement le mode de transport privilégié (71% des déplacements identifiés contre 6% pour les transports en commun).

Alain RADUREAU demande la date de l'enquête. SNCF Réseau précise que c'est une grande enquête nationale de la SNCF sur les déplacements qui date de 2008. Alain RADUREAU ajoute qu'il est donc normal que le covoiturage n'apparaisse pas.

B. FORMSTECHEER ajoute qu'il est intéressant de noter que les études montrent que, si le nombre de déplacements et les distances de ces derniers augmentent, les temps de transport (appelé « budget temps ») eux augmentent peu, en raison principalement de l'amélioration de la performance des transports.

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

- Elle explique que ces échanges sont beaucoup moins fréquents (6,2 voyages en moyenne par habitant et par an), ce qui est comparable au niveau national.
- La voiture est également le mode de transport privilégié pour ces déplacements (77% contre 13% pour le train).
- Elle donne ensuite des précisions sur les origines des voyages de plus de 80 km en lien avec le territoire du projet : 38 000 voyages par jour se font au sein du territoire du projet, 25 000 se font depuis le territoire du projet vers l'extérieur et 35 000 voyages se font depuis l'extérieur du territoire vers l'intérieur du territoire du projet.

> M. CHIMOL donne ensuite des précisions sur l'utilisation du train sur le territoire :

- A l'intérieur du territoire, les flux principaux sont organisés en étoile autour de Rennes, depuis et vers Saint-Brieuc, Nantes, Vannes et Brest.
- La fréquentation est supérieure pour l'axe littoral nord, par rapport à l'axe littoral sud, notamment en raison de l'attractivité de la métropole brestoise.
- Pour les déplacements longue distance, les agglomérations de Rennes et Nantes émettent / reçoivent le plus de déplacements ferroviaires, principalement depuis et vers l'Ile-de-France

Ces logiques tendent à se renforcer à l'horizon 2030, notamment avec l'arrivée de la LGV BPL qui va apporter un trafic ferroviaire plus important sur le territoire breton.

> Un participant interroge Marie CHIMOL sur les raisons de la supériorité des flux sur la branche Nord du réseau breton que sur la branche Sud ?

Marie CHIMOL répond que cela n'est pas particulièrement dû à la performance du réseau mais à la taille des métropoles et notamment de Brest qui draine davantage de monde que Quimper.

> Une participante s'étonne de la grande part que représente la voiture dans les déplacements.

Alain RADUREAU intervient pour ajouter que l'habitat dispersé fait de la Bretagne un territoire complexe en matière de mobilité et notamment pour le transport ferroviaire.

> Un participant interroge SNCF Réseau sur les temps de parcours vers Paris une fois la ligne à grande vitesse mise en service.

B. FORMSTECHECHER répond qu'une fois la LGV BPL mise en service, les temps de parcours seront de 1h25 pour le Paris-Rennes et un peu moins de 2h pour Paris-Nantes. Actuellement ces temps sont assez variables en raison des travaux en cours.

> Une vidéo de Gérard LAHELLEC, vice-Président Transports de la Région Bretagne, présentant les enjeux du projet et de la mobilité sur le territoire est présentée au public. Elle sera mise à disposition du public sur le site Internet du projet.

3/ Les spécificités du transport ferroviaire

Benoît FORMSTECHE présente les spécificités du transport ferroviaire en France, il rappelle qu'il va passer rapidement sur certains points mais que tous les éléments présentés sont dans le document remis aux participants en fin d'atelier.

B. FORMSTECHE présente quelques chiffres clés sur le réseau ferré national :

- En France métropolitaine : plus de 30 000 km de lignes et 3 000 gares et points d'arrêt.
- SNCF transporte 3,78 milliards de voyageurs par an.
- 108 330 000 tonnes de marchandises par an sont transportées par le rail.

Il revient également rapidement sur les acteurs intervenants dans le système ferroviaire français :

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

B. FORMSTECHE rappelle également que le transport ferroviaire connaît des contraintes techniques fortes, qu'il faut avoir en tête pour penser un projet ferroviaire :

- Il s'agit d'un mode de transport de masse, privilégié pour les axes accueillants des flux importants (par exemple un TGV en rame double accueille 1 100 voyageurs).
- Il connaît des coûts de production, de maintenance et d'exploitation élevés.
- La réalisation des projets ferroviaires se fait sur le temps long (15 à 20 ans).
- Les projets ferroviaires doivent s'inscrire dans un cadre réglementaire contraint pour la création de nouveaux projets.
- Des contraintes techniques importantes existent, liées au mode d'exploitation. Il détaille notamment la difficulté d'ajouter des trains supplémentaires sur le réseau, notamment en raison de la diversité des usages : l'enjeu de desserte s'opposant parfois aux enjeux de vitesse.

B. FORMSTECHE présente ensuite les spécificités de l'équilibre économique du système ferroviaire :

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

B. FORMSTECHE revient sur la question des subventions publiques. Il explique notamment que faire circuler un train TER sur 100 km coûte environ 2 000 € à l'entreprise soit 28 € en moyenne par voyageur. La subvention est donc nécessaire pour proposer un prix du billet attractif. Au contraire, le TGV est financé à 100% par les voyageurs via le prix du billet.

> Une participante s'interroge sur les raisons de la suppression des trains Intercités en Bretagne, alors que la démonstration faite indique que ces derniers sont moins subventionnés que les TER.

B. FORMSTECHEX explique que la Bretagne est un cas particulier car l'Etat a fait des choix d'optimisation du service au détriment de la ligne Quimper – Nantes – Bordeaux. Il rappelle également que les trains Intercités circulent là où il n'y a pas de TGV. L'équilibre de la ligne Quimper-Nantes était donc probablement insuffisant.

> Un participant interroge SNCF Réseau sur le TGV. Y-a-t-il de la marge dégagée sur le TGV et comment cette marge est-elle réutilisée ?

SNCF Réseau rappelle que l'Etat est l'actionnaire à 100% de la SNCF et qu'ainsi, s'il y a des bénéfices dégagés pour le TGV, ils sont à la disposition de son actionnaire qui les réinvestit comme il le souhaite.

B. FORMSTECHEX revient – pour conclure ce point sur les particularités du transport ferroviaire – sur les impacts environnementaux maîtrisés du transport ferroviaire. A titre d'exemple, il précise que 93% des émissions de CO2 sont émises par la voiture contre 1,3% pour le transport ferroviaire. Il ajoute que des chiffres détaillés sont indiqués dans les documents remis aux participants.

4/ Le projet LNOBPL

B. FORMSTECHECHER présente les 5 grands objectifs poursuivis par le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire :

- Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne : avec un objectif affiché de Brest et Quimper à 3 heures de Paris.
- Renforcer le réseau entre les villes et les déplacements sur les territoires par des dessertes rapides et performantes. Il s'agit de rapprocher les métropoles entre elles mais également les autres villes des métropoles.
- Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée.
- Desservir le futur aéroport du Grand Ouest pour faciliter les déplacements et accompagner le développement économique du territoire.
- Dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations pour les voyageurs et les marchandises.

Ainsi B. FORMSTECHECHER explique qu'il ne s'agit pas d'opposer la grande vitesse et les transports du quotidien mais bien d'apporter des réponses à ces deux priorités.

B. FORMSTECHECHER détaille ensuite les 3 scénarios que le MOA a présentés lors du débat public. Il précise que ces scénarios ne sont plus d'actualité puisqu'il a été décidé pour cette nouvelle phase de concertation de dépasser les 3 scénarios (Mauve, Bleu, Vert) et de proposer des combinaisons reprenant différentes parties de chacun des scénarios du débat public.

- Le scénario mauve s'appuyait sur des améliorations au plus près du réseau existant avec des courtes zones de lignes nouvelles, pour un coût estimé à 4,2 milliards d'euros.
- Le scénario bleu proposait la création de plusieurs lignes nouvelles, entre Rennes et Lamballe et entre Rennes et Nantes via l'aéroport. Il permettait des vitesses plus importantes pour un coût estimé entre 3,1 et 3,65 milliards d'euros. Il avait en revanche des conséquences environnementales différentes notamment en raison de la traversée de la vallée de la Vilaine.
- Le scénario vert est également un scénario qui proposait des lignes nouvelles : depuis Rennes vers Brest et Quimper, respectivement raccordées à St Briec et Vannes, avec un tronçon commun à l'ouest de Rennes. Le coût estimé pour ce scénario était de 5 milliards d'euros. Cette solution a été écartée lors du débat public car elle contournait des zones comme Lamballe ou Redon sans les desservir.

Alain RADUREAU explique que la CNDP a proposé 4 recommandations suite au débat public qui correspondent à des thèmes majeurs qui sont ressortis des discussions émanant du débat :

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

> Un participant interroge SNCF Réseau sur les voyageurs qui vont bénéficier d'améliorations selon les scénarios et ceux qui n'en bénéficieront pas.

B. FORMSTECHECHER répond qu'effectivement les scénarios bénéficient à des cibles différentes et que les éléments notamment présents dans le simulateur permettront de les évaluer. Il est également important de noter qu'aujourd'hui des solutions supplémentaires existent par rapport aux scénarios présentés, notamment la réflexion sur l'axe Brest – Quimper.

> Une participante interroge le maître d'ouvrage sur la liaison entre Vannes et Saint-Brieuc et les solutions envisagées sur cet axe.

B. FORMSTECHECHER confirme qu'il n'existe pas de ligne ferroviaire en service sur cet axe, mais que la question est légitime sur les liens entre branche Nord et branche Sud. Il ajoute qu'il est important de s'interroger sur la meilleure offre à proposer pour certains axes en fonction des flux car le ferroviaire n'est pas la réponse adaptée à tous les axes et tous les territoires. Il explique que la question n'est pas uniquement celle du lien direct en Vannes et Saint-Brieuc mais qu'une bonne qualité de correspondance à Rennes peut également représenter une réponse satisfaisante pour les usagers.

> Un participant demande au maître d'ouvrage si les lignes ouvertes à la concurrence pour le transport de voyageurs sont déjà connues.

B. FORMSTECHECHER explique que les informations sur les lignes concernées ne sont pas encore connues mais que cette ouverture à la concurrence devrait davantage se faire sur des lignes non subventionnées (TGV). En revanche, les Régions pourront remettre en concurrence, au travers de délégation, les services d'exploitation des TER. Il rappelle également que le Réseau ferré national n'est, lui, pas ouvert à la concurrence.

> Un participant demande s'il est techniquement envisageable de mettre des wagons de marchandises sur des trains de voyageurs.

B. FORMSTECHECHER explique que cela n'est pas possible à sa connaissance. Il donne des précisions sur la question du FRET. Il explique que l'Ouest et la Bretagne n'ont historiquement pas une tradition d'importants trafics de FRET ferroviaire. Il ajoute qu'aujourd'hui le réseau n'est pas bloquant pour le développement du FRET mais que le développement du réseau lié à LNOBPL ne pourra qu'être bénéfique pour le FRET ferroviaire.

5/ Le service ferroviaire 2017-2018

B. FORMSTECHECHER termine la partie consacrée au partage de connaissance en présentant le service ferroviaire 2017-2018.

Il explique que deux mises en services majeures vont avoir lieu au 1^{er} juillet 2017 : les lignes à grande vitesse Le Mans – Rennes et Tours – Bordeaux, modifiant largement le service ferroviaire. A cette occasion les horaires vont être totalement refondus et le cadencement va être mis en place. Les régions Bretagne et Pays de la Loire étant les deux dernières régions de France à ne pas avoir mis en place la logique de cadencement.

B. FORMSTECHECHER explique que le cadencement est une logique qui consiste à standardiser les horaires et à optimiser les correspondances dans les grandes gares. Toutes les grilles horaires vont donc être modifiées dans l’Ouest en 2017. L’idée est que les trains partent toujours à des horaires identiques et faciles à mémoriser (exemple : 14h12, 15h12, 16h12), et que les grandes gares de correspondances - dans l’Ouest les gares de Rennes et Nantes - jouent le rôle de gares de correspondances principales. Il s’agit d’optimiser l’arrivée des trains principaux (comme par exemple les TGV) avec le départ des trains de correspondance (exemple TER). L’objectif est que les trains soient donc en gare au même moment. B. FORMSTECHECHER présente le cadencement comme une amélioration significative du service ferroviaire.

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

B. FORMSTECHECHER ajoute qu’une des difficultés majeures de l’exercice de concertation qui s’ouvre est d’imaginer une amélioration d’un service à partir d’une situation projetée, celle de 2017-2018.

Temps d'échange avec la salle

Pascal BEAUMARD sollicite les participants en leur demandant s'ils ont des questions tant sur le fond de ce qui a été présenté que sur le format des ateliers citoyens auxquels ils participent.

> Un participant indique qu'il pourrait être utile de prévoir une pause au cours de l'atelier car les 3h consécutives d'écoute et de participation sont difficiles.

> Une participante explique avoir apprécié cette première rencontre et avoir appris beaucoup de choses au cours de ce premier atelier.

> Un participant interroge les intervenants sur la question de la saturation des trains, car cela est un élément de compréhension important pour se prononcer sur les améliorations nécessaires du réseau.

B. FORMSTECHECHER répond qu'il s'agit en effet d'une question légitime. Il explique que le TGV est plutôt rempli de façon homogène au cours de la journée, ce qui n'est pas le cas des TER par exemple. Une des questions est alors de savoir si les périodes au cours desquelles les TER sont vides sont dues à un manque de performance du service ferroviaire ou à une absence de demande.

B. FORMSTECHECHER rappelle qu'il y a sur le réseau routier de l'axe Nantes – Rennes également une saturation à certaines périodes de pointes. Il est à ce titre intéressant de savoir que sur le réseau autoroutier entre Nantes et ses alentours et Rennes et ses alentours, il y a 25 000 à 30 000 véhicules par jour qui circulent. Le train accueille moins de 5% de cette quantité de voyageurs.

Alain RADUREAU ajoute une remarque sur la notion de capacité. Il explique que cette notion telle qu'utilisée par SNCF Réseau se rapporte à un nombre de trains qu'il est possible de faire circuler sur le réseau et non pas à un nombre de voyageurs déplacés.

Présentation du cadre de la prochaine séance

Pascal BEAUMARD explique aux participants que de la documentation va leur être remise dès la fin de la réunion :

- Le document de synthèse de la concertation.
- La Charte de la concertation.
- La version papier de la présentation diffusée lors de la présente séance.

A partir du 12 octobre, les participants recevront par mail :

- une note sur les mobilités, qui présente les logiques de déplacements depuis et vers le territoire du projet ;
- une note sur les spécificités du transport ferroviaire.

Chacun pourra également consulter le site Internet et participer sur celui-ci à partir du 12 octobre : www.lnobpl.fr.

Pascal BEAUMARD présente ensuite l'ordre du jour de la prochaine séance, prévue le 17 novembre.

L'essentiel de la séance sera consacrée au travail des participants sur l'expression de besoins en matière de déplacements et à la traduction de ces besoins en fonctionnalités concrètes pour le projet LNOBPL. Il indique que le simulateur de scénarios sera également présenté au cours de cette séance.

Il conclut en présentant un certain nombre de questions sur lesquelles les participants peuvent d'ores et déjà s'interroger :

- Quels sont les besoins prioritaires de déplacements pour le territoire en 2030 et au-delà ?
- Quelle accessibilité pour les différents territoires ?
- Quel niveau de service vous semble nécessaire sur les différents secteurs : nombre de trains, dessertes prioritaires, temps de parcours adaptés, fréquences, horaires, etc. ?
- Quelles liaisons prioritaires le projet doit-il proposer à horizon 2030 : transports régionaux, transports périurbains, lien avec Paris et le territoire national, liens entre les différents ?

Conclusion de la séance

Pascal BEAUMARD donne rendez-vous à aux participants à Rennes le 17 novembre pour le prochain atelier.

Alain RADUREAU remercie l'ensemble des présents pour leur participation à cet atelier et rappelle que leur participation est essentielle pour permettre de faire avancer la concertation et donc d'enrichir le projet.