

Atelier citoyens Saint-Brieuc

12 octobre 2016

Compte-rendu

Introduction

Simon Mazajczyk, 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 :

- Johan C. est responsable dans une banque régionale. Il utilise principalement sa voiture et occasionnellement le train ou l'avion pour se rendre à Paris. Ses enfants utilisent le TUB (Transports urbains briochins, transport en commun desservant les communes de l'agglomération de Saint-Brieuc). Il pensait que la réunion portait sur la LGV Bretagne Pays de la Loire.
- Serge D., 66 ans, retraité de la fonction publique. Il se rend régulièrement à Lille en train, mais le trajet lui semble trop long entre Lamballe-Rennes et Rennes-Lille malgré le TGV. Il effectue parfois ce trajet en voiture. Le projet LNOBPL lui semble abstrait pour le moment. Il demande quel sera le périmètre du projet en région Pays de la Loire.
- Pierre B., 35 ans, sans emploi, se déplace en voiture car il a la chance de disposer d'une place de parking. Il habite à 200 m de la gare de Saint-Brieuc, mais il emprunte le train très occasionnellement. Le projet LNOBPL lui semble abstrait également.
- Nicole Q., 56 ans, retraité, se déplace en voiture. Elle a des enfants en région parisienne et effectuait autrefois ces trajets en train, mais elle a délaissé cet usage, les changements arrivés en banlieue parisienne lui semblant peu pratiques. Ayant un fils à Nantes, elle espère que le projet LNOBPL permettra d'éviter les changements, ce qui facilitera les trajets en train de ses petits-enfants.
- Marie-Thérèse L., couturière, utilise principalement les transports en commun et le TER pour se rendre à Rennes et Lamballe. Elle n'a pas encore d'attente vis-à-vis du projet.
- Tatiana B. travaille dans un pressing. Elle utilise uniquement son véhicule personnel, et le TGV pour se rendre à Paris et Rennes. Elle n'a pas d'attente particulière vis-à-vis du projet.
- Anthony C., électricien, se déplace à pied ou à vélo car il n'a pas le permis. Il regrette l'absence de services du type du TUB à Lamballe, hormis le Distribus qu'il trouve peu pratique. Il a utilisé le train pendant ses études. Il souhaite découvrir ce que propose la SNCF dans le futur.

- Michel H. se déplace en voiture particulière et en train pour se rendre à Paris pour des réunions. Il n'a pas d'attente particulière sur le projet. Il a déjà participé à une table ronde sur les nouveaux compteurs EDF et a été recontacté. Il juge intéressant de voir les évolutions des transports collectifs.
- RANIA M., d'origine comorienne, sans emploi. Elle utilise les transports en commun, principalement le bus dans Saint-Brieuc et le train pour Paris, mais le coût lui a fait opter pour le covoiturage.
- Simone L., 56 ans, se déplace à pied ou à vélo. Elle utilise le bus 1 fois par an, sinon sa voiture. Elle a pris le train 3 fois en 10 ans, si elle n'est pas obligée de passer par Paris et 3 fois ces 3 derniers mois. Elle a une fille à Châteauroux, mais le changement à Paris lui semble compliqué. Son fils se déplace en covoiturage. Elle est intéressée par le projet car elle a de la famille à Rennes et Nantes.
- Bruno C., en invalidité depuis janvier 2015 se déplace en voiture ou à pied. Il utilise le train pour se rendre dans le Nord ou à Chartres car il lui est compliqué de conduire longtemps. Il est intéressé par le projet car il a des amis à Nantes.
- Simon G., 34 ans, ambulancier, se déplace à vélo, en voiture ou à moto. Il utilise le train de manière exceptionnelle, 1 fois par an pour Paris. Pour Nantes, il préfère le covoiturage. Il est curieux de voir si l'utilisation du train avec le projet sera moins onéreuse que le covoiturage pour se rendre à Nantes. La tendance à la privatisation relayée dans la presse l'inquiète.
- Cédric R., 30 ans, carrossier peintre, il connaît bien la SNCF car il a utilisé longtemps le Transilien en région parisienne. Il se rend à Paris en voiture car les déplacements en famille sont coûteux par le train. Il veut savoir s'il sera possible de relier Plancoët au futur aéroport de Nantes grâce au projet LNOBPL.
- Nadia M., cadre de santé, utilise le bus pour travailler car elle se rend en centre-ville. Elle emprunte le train pour des trajets professionnels réguliers et le covoiturage pour ses trajets personnels. Elle a testé OUIGO pour un trajet Paris-Rennes, ce qui est très compétitif en termes de prix, mais plus long car elle est partie de l'aéroport Charles de Gaulle. Originnaire de la région Pays de la Loire, elle y a de la famille et se rend souvent à Nantes, elle est donc curieuse de voir ce que peut proposer le projet sur cet axe.
- Sylvie L. travaille au centre hospitalier de Saint-Brieuc et s'y rend en bus. Elle utilise le train pour se rendre à Paris, mais elle a préféré opter pour le covoiturage lors de ces derniers déplacements. Elle confirme que l'offre OUIGO est très intéressante financièrement. Se rendant régulièrement à Angers, elle est curieuse de voir ce que peut apporter le projet car le trajet est laborieux.

Simon MAZAJCZYK insiste sur la diversité du groupe présent et rappelle que toutes les questions sont légitimes. Il donne la parole au garant et aux personnes constituant l'équipe projet :

- Alain RADUREAU, 68 ans, environnementaliste, est le Garant de la concertation.
- Luc RIMAURO, SNCF Réseau, basé à Nantes, utilise uniquement le train et les transports en commun car il n'a pas de véhicule personnel.
- Benoît FORMSTECHE, SNCF Réseau, adjoint sur le projet, utilise le train et parfois sa voiture pour des trajets personnels.

Simon MAZAJCZYK donne ensuite la parole aux personnes ayant un rôle d'observateur lors de cet atelier :

- Julie TEURNIER, consultante, agence ETAT D'ESPRIT STRATIS
- Géraldine BERTAUD, directrice d'études au CEREMA

Cadre et objectifs des ateliers citoyens

Luc RIMAURO présente le projet Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire :

- il vise à proposer des réponses aux nouveaux besoins de mobilités à l'horizon 2030 et au-delà ;
- il s'inscrit dans la continuité de la LGV Bretagne – Pays de la Loire (2017) et la modernisation du réseau ferroviaire engagée ;
- 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.

Simon MAZAJCZYK précise qu'il ne s'agit pas d'une création de ligne nouvelle, mais bien d'un projet global de liaisons nouvelles.

Luc RIMAURO poursuit en présentant les partenaires du projet :

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

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 ensuite présentée au public. Elle sera mise à disposition du public sur le site Internet du projet.

Luc RIMAURO présente ensuite les 5 grands objectifs poursuivis par le projet LNOBPL :

- 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 en augmentant le nombre de voies et donc le nombre de trains.

Luc RIMAURO revient ensuite sur le cadre de cette concertation qui 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.

Il précise ensuite que les 3 scénarios présentés par le MOA lors du débat public ne sont plus d'actualité puisqu'il a été décidé pour cette nouvelle phase de concertation de les dépasser et de proposer des combinaisons reprenant différentes parties de chacun des scénarios du débat public :

- Le scénario vert qui contournait Lamballe et Redon.
- Le scénario bleu proposait, comme le scénario vert, la création de plusieurs lignes nouvelles, entre Rennes et Lamballe et entre Rennes et Nantes *via* l'aéroport.
- Le scénario mauve s'appuyait sur des améliorations au plus près du réseau existant avec des courtes zones de lignes nouvelles.

Luc RIMAURO précise que le débat public a permis de confirmer l'opportunité du projet et a fait émerger certaines préoccupations majeures du public – notamment l'axe Brest-Quimper qui n'était pas dans l'aire d'étude. Il ajoute que les solutions ne proposant pas desserte de Lamballe et Redon ont été abandonnée (scénario vert), 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.

Alain RADUREAU explique que la CNDP, autorité administrative indépendante nomme des membres chargés de l'organisation du débat. Tout est enregistré, retranscrit, il reste donc une trace de ce que le public a exprimé par différents moyens (questions en ateliers, site Internet...). À l'issue du débat, la CNDP fait un compte rendu, un bilan et des recommandations.

Il revient sur les 4 recommandations formulées par la CNDP 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.

Luc RIMAURO explique ensuite que cette nouvelle phase de concertation existe car SNCF Réseau souhaite poursuivre le dialogue. Les 5 objectifs ont été validés, mais aucun scénario préférentiel ne s'est dégagé ce qui aurait dû être le cas à l'issue du débat public ; l'objectif est donc de faire émerger ce scénario préférentiel.

Il précise également que cet effort de mobilisation du public est nécessaire, car le projet est peu connu comme cela a pu être constaté ce soir, et cela passe par le biais de la concertation.

Simon MAZAJCZYK et Luc RIMAURO rappellent que le dispositif de concertation mis en place s'articule autour de deux grands axes : des ateliers spécifiques (citoyens, usagers, élus...) d'une part et d'autre part un dispositif en ligne composé d'un site Internet déployé aujourd'hui 12 octobre ; d'un forum, sur lequel chacun peut participer ; et d'un simulateur de scénarios qui sortira mi-novembre. Il permettra de composer vos propres scénarios et de visualiser les améliorations à partir de différents indicateurs. Le terme « serious game » est employé car l'idée est de se placer dans la peau du chef de projet.

Des rencontres sont également organisées dans les gares et auprès des jeunes.

Toute cette matière formera un bilan global de la concertation, qui sera adressé au comité de pilotage du projet, et permettra d'aboutir à une décision ministérielle.

Simon MAZAJCZYK 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 Nantes/Rennes, Brest et Vannes. Les objectifs poursuivis 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
- Éclairer SNCF Réseau et ses partenaires sur la décision à prendre quant au scénario préférentiel

Simon MAZAJCZYK 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 choisi de demander à la CNDP la nomination d'un garant (procédure non obligatoire actuellement) 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 et ne peut s'engager sur le fond du projet. Il est totalement libre par rapport au maître d'ouvrage.

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 soit entendu et compilé 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.

À l'issue de la concertation, le garant rédigera un rapport qui sera rendu public notamment par le biais du site internet.

Pause

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.

Simon MAZAJCZYK 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

Luc RIMAURO présente le territoire du projet et ses enjeux.

Le projet LNOBPL entend répondre à 3 enjeux majeurs :

- **Une forte croissance démographique.** Luc RIMAURO insiste 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. Il présente les zones les plus denses (les métropoles et les littoraux) et les dynamiques économiques qui structurent le territoire. Il précise qu'il existe un véritable enjeu en termes de maillage afin de relier les différentes villes littorales aux nœuds que représentent Brest, Rennes et Nantes.
- **Un dynamisme économique important.** Il 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. Il insiste notamment sur l'arrivée de la LGV BPL en 2017, qui mettra Rennes à 1h25 de Paris.
- Le dernier enjeu consiste à **réduire les déséquilibres entre territoires.** L'objectif étant de développer l'attractivité des territoires en rapprochant Paris des métropoles. Le déficit sera réduit grâce à la LGV BPL en 2017, plus tard avec le projet LNOBPL.

Simon MAZAJCZYK interroge la salle sur le sentiment d'éloignement ressenti par rapport au reste de la France et à la pointe bretonne.

> Un participant confirme ce sentiment d'isolement qu'il qualifie d'historique, cela se ressent également sur la route, il existe une carence.

> Un participant indique que le siège de son entreprise étant basé à Brest, il effectue le trajet par la route car ce choix lui convient hormis lors des manifestations d'agriculteurs. Il n'a pas étudié l'offre en train pour des raisons de praticité.

> Un participant indique mettre 3 heures pour aller en région parisienne, ce qui lui semble raisonnable. Il va vers la pointe bretonne pour le tourisme.

> Une participante indique qu'étant enfant, elle mettait 5 heures pour Paris, elle apprécie donc la durée actuelle de 3 heures. Pour Brest, toutefois, le trajet est encore long.

> Un participant interroge SNCF Réseau car il a compris que la LGV BPL prévoyait seulement 2 lignes quotidiennes ?

Benoît FORMSTECHEP précise qu'il y aura 2 allers retours supplémentaires par branches (Paris-Brest et Paris-Quimper) en plus de ce qui existe aujourd'hui. Il y aura donc des arrêts supplémentaires à Saint-Brieuc. Paris-Rennes passera de 2h à 1h25 et Paris - Saint-Brieuc passera de 3h à 2h15-2h20. Entre Paris et Rennes, le train circulera sur une LGV et ne s'arrêtera plus, ce qui génèrera des gains de temps.

Toutefois, le gain de temps sera faible entre Saint-Brieuc et la pointe bretonne – quelques minutes – le saut de performance se fera tout à l'est de Rennes avec la LGV BPL.

> Une participante regrette l'absence de desserte du Centre Bretagne, notamment des villes comme Pontivy ou Loudéac.

Luc RIMAURO précise que le transport ferroviaire est un « mass transit », ce qui signifie qu'il faut un certain nombre d'usagers sur le réseau pour qu'il soit viable. Aujourd'hui, il n'y a plus que des trains fret sur ces villes, pas de transport de voyageurs. Il faudra voir avec les régions les solutions futures proposées.

Benoît FORMSTECHEP indique que le projet LNOBPL s'intéresse à l'amélioration du réseau principal, mais la ligne Brest-Quimper, non électrifiée, a été réintégrée suite au débat public.

Cela ne signifie pas que le projet est en opposition avec les lignes en antenne comme Guingamp-Carhaix, Rennes - Saint-Malo... L'objectif est de trouver des logiques de synergies avec les autres lignes, voire les autres modes de transport. La Région notamment a une vision globale de la desserte de tous les territoires.

Simon MAZAJCZYK précise que toutes les remarques seront consignées, il ne faut donc pas hésiter à exprimer des remarques ou des demandes sur la desserte du Centre Bretagne par exemple.

Alain RADUREAU précise qu'une réunion à Carhaix pendant le débat public a été utile car elle a permis l'expression du Centre Bretagne.

Il ajoute qu'un important travail est réalisé actuellement dans les gares autour de la multimodalité, pour une meilleure articulation des différents modes, ce qui correspond aux inquiétudes formulées en Centre Bretagne.

Benoît FORMSTECHEP précise que la multimodalité consiste à mieux connecter les gares aux territoires et aux autres modes de transport, c'est le cas à Saint-Brieuc – où des travaux sont réalisés actuellement en vue de l'arrivée de la LGV en 2017 – tout comme à Lorient ou Redon.

En effet, si des milliards sont dépensés sur un projet ferroviaire, mais que l'accès à la gare est saturé, cela n'a pas d'intérêt.

2/ Les mobilités sur le territoire

Benoît FORMSTECHEER 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). L'objectif étant de donner des clés pour comprendre le projet.

Les chiffres sont issus d'une enquête nationale transports-déplacements réalisée tous les 10 ans par le ministère des transports.

> Au niveau local, Benoît FORMSTECHEER donne plusieurs logiques et chiffres clés :

Il présente le nombre de déplacements élevé que connaît le territoire du projet LNOBPL par rapport au reste de la France (3,4 déplacements par personne et par jour en moyenne). Ces déplacements, malgré les pointes du matin et du soir, existent tout au long de la journée. Les jeunes et les 50-60 ans se déplacent beaucoup.

Simon MAZAJCZYK interroge la salle sur leurs habitudes de déplacement :

> Deux participants confirment ce chiffre.

> Une participante habitant la campagne constate que ses déplacements sont encore plus fréquents.

> Un participant est plus proche de 4 à 5 déplacements par jour.

> Une participante demande si les allers-retours : 1 en milieu de journée et 1 entre le travail et le domicile, correspondent à 4 ou 2 déplacements ?

Benoît FORMSTECHEER indique qu'il s'agit bien de 4 déplacements par jour. En milieu de journée, les déplacements sont beaucoup plus élevés sur le territoire du projet qu'en région parisienne.

Benoît FORMSTECHEER ajoute qu'il est intéressant de noter que ces études ont commencé dans les années 1970 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 : 45 minutes.

Benoît FORMSTECHEER indique que la tendance est à davantage de déplacements, mais avec le même temps. Les motifs sont surtout des déplacements domicile vers d'autres lieux, le travail ne représente qu'un tiers des déplacements.

Simon MAZAJCZYK demande aux participants si ces données les étonnent :

> Un participant n'est pas étonné, car les déplacements sont fréquents après le travail, surtout en voiture, mode souple qui les favorise.

> Deux participants indiquent qu'ils ne sont pas étonnés.

Benoît FORMSTECHEER explique également que la voiture est très largement le mode de transport privilégié (73% des déplacements identifiés contre 21% à pied et 4% pour les transports en commun).

> Un participant note que l'étude date de 2008-2009, les campagnes menées en faveur des transports en commun ont pu modifier les chiffres aujourd'hui.

Benoît FORMSTECHEER indique qu'il n'existe pas de grand bouleversement, même si l'étude est ancienne, cela reste une grande tendance.

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

- Il explique que ces échanges sont beaucoup moins fréquents (6,2 voyages, soit 12-13 déplacements en moyenne par habitant et par an), ce qui est comparable au niveau national.

> Une participante a le sentiment d'en faire plus.

> Un participant a le même sentiment, plutôt une dizaine, notamment lorsque l'on compte les vacances en hiver et en été, les déplacements pour se rendre dans la famille, ou dans les grands magasins à Nantes.

> Un participant indique que c'est plutôt 1 fois par mois.

- La voiture est également le mode de transport privilégié pour ces déplacements (77% contre 13% pour le train sur le périmètre LNOBPL), cela conforte SNCF Réseau dans l'idée d'améliorer les transports ferroviaires dans l'Ouest.
- Il 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.

Benoît FORMSTECHEER donne ensuite des précisions sur l'utilisation de la voiture sur le territoire :

Sur le réseau principal à 4 voies gratuites en Bretagne circule en moyenne 20 à 25 000 véhicules par jour, on atteint 40 000 véhicules vers Saint-Brieuc et 100 000 vers l'agglomération de Rennes.

Benoît FORMSTECHEER donne ensuite des précisions sur l'utilisation du train sur le territoire :

- À 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.

3/ Les spécificités du transport ferroviaire

Benoît FORMSTECHEER présente les spécificités du transport ferroviaire en France.

Il explique qu'il existe des zones de pertinence différentes en fonction des modes de transport :

- Un avion transporte de 40 à 220 places.
- Un TGV transporte de nombreux voyageurs, ce transport est très efficace sur des axes où il y a du monde, jusqu'à 1200 personnes sur les trains OUIGO.
- Un TER dispose de 80 à 800 places.
- Un autocar de 20 à 80 places.

Benoît FORMSTECHEER présente quelques chiffres clés sur le réseau ferré national :

- En France métropolitaine, il existe 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'État.
- 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) doivent rendre des arbitrages par exemple sur les autocars « Macron » qui sont en concurrence avec le train.

Simon MAZAJCZYK précise que Réseau ferré de France (RFF) cité par Alain RADUREAU est devenu SNCF Réseau.

Benoît FORMSTECHEER répond à l'inquiétude exprimée par un participant sur l'arrivée de la concurrence. Le transport de fret est déjà concerné. Sur les grandes lignes, il pourra y avoir de nouveaux opérateurs. Pour les trains régionaux, ce seront plutôt des délégations de service public. Le rail n'est pas ouvert à la concurrence, uniquement les trains.

> Ce participant précise que dans la presse, des citoyens s'inquiétaient de la disparition de certaines dessertes sur les lignes régionales.

Benoît FORMSTECHEER précise que le jeu de la concurrence se fera sous la forme d'appels d'offre en vue de désigner un opérateur.

À l'inverse, en Allemagne, il peut y avoir plusieurs opérateurs sur la même ligne, tout comme pour le fret en France aujourd'hui.

Alain RADUREAU indique que ce système est déjà mis en place concernant certains réseaux comme l'eau.

Benoît FORMSTECHEER 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), en particulier en raison de la durée des études.
- 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.
- Il offre un accès direct au centre-ville, contrairement à l'avion notamment.

Benoît FORMSTECHEER précise que les zones les plus sensibles sont celles où en heure de pointe il est impossible d'ajouter des trains, notamment à la sortie de Rennes.

Le réseau existant est aujourd'hui saturé, il faut donc proposer un projet comme LNOBPL pour obtenir un niveau de service supérieur, ce qui implique un temps long : 2030. Si nous n'agissons pas, il y a un risque de congestion du réseau et des trains.

Simon MAZAJCZYK rappelle que la capacité consiste à ajouter des trains sur le réseau et non des usagers dans les trains.

Benoît FORMSTECHEER 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'État 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).

Benoît FORMSTECHEER 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.

Un TER est rempli en moyenne à 30% ; le billet pour un TER est financé à 72% par les Régions.

À l'inverse, le TGV est financé à 100% par les voyageurs *via* le prix du billet.

> Un participant s'interroge sur les raisons expliquant le faible remplissage du TER.

Benoît FORMSTECHEER l'explique par la différence de fréquentation entre les périodes de pointe et les périodes creuses, l'enjeu est d'optimiser le remplissage des trains. Les régions sont dans une logique d'optimisation budgétaire visant à remplacer les trains par des autocars sur des lignes très déficitaires.

Benoît FORMSTECHEER revient – pour conclure ce point sur les particularités du transport ferroviaire – sur les impacts environnementaux maîtrisés du transport ferroviaire. À 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 service ferroviaire 2017-2018

Benoît FORMSTECHEr 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. À 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.

Les nouveaux temps de parcours en 2017 seront : Paris-Rennes : 1h25, Paris - Saint-Brieuc : moins de 2h20 et Paris-Nantes : moins de 2 heures.

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

Benoît FORMSTECHEr 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, 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.

Simon MAZAJCZYK sollicite les participants en leur demandant s'ils connaissent cette logique de cadencement :

> Un participant confirme que cela existe sur le réseau Transilien en région parisienne.

Benoît FORMSTECHEr résume les apports du cadencement :

- il permet de mieux « ranger » les sillons (droit de passage)
- il améliore la lisibilité des horaires
- il améliore l'accessibilité multimodale

5/ Le projet LNOBPL

Benoît FORMSTECHEER rappelle 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 ; sur les 4,5 millions d'usagers de l'aéroport de Nantes actuel, 1 million de voyageurs vient de Bretagne.
- 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. Capacité du réseau à mettre plus ou moins de train sur le réseau, plus il y a de voies, plus il y a de trains.

Benoît FORMSTECHEER précise ensuite que suite à l'abandon des 3 scénarios présentés par le MOA lors du débat public, le choix a été fait de se focaliser sur un aménagement du réseau existant.

Aujourd'hui, l'idée est de raisonner avec 4 solutions techniques : aménager l'existant ; créer des lignes nouvelles ; moderniser, électrifier la ligne et améliorer la signalisation (uniquement sur la ligne Brest-Quimper) ; et augmenter le nombre de voies afin d'augmenter la capacité.

Des secteurs de réflexion ont ensuite été définis sur la base des scénarios précédents et sur lesquels les solutions techniques sont étudiées et réalisées. Il y a une trentaine de petites solutions individuelles qui font chacune gagner quelques minutes.

Sur certaines zones, il n'y a pas de solutions techniques efficaces car le réseau est déjà performant ou des gares sont très proches les unes des autres.

Alain RADUREAU précise que le débat public a montré que la mobilisation était forte quand il s'agissait d'éviter une gare (Lamballe et Redon).

Simon MAZAJCZYK confirme que la question de la desserte mobilise les territoires. Il précise que ces solutions techniques seront étudiées dans le simulateur de scénarios.

Alain RADUREAU signale que la question du coût n'a pas été abordée.

Benoit FORMSTECHEER précise que le projet est estimé entre 3 et 5 milliards d'euros.

> Une participante s'interroge sur l'intérêt d'un tel coût pour un gain de 5 minutes ?

Benoit FORMSTECHEER précise que c'est justement ce qui sera étudié, mais que les 3 à 5 milliards investis ne consistent pas à faire gagner 5 minutes.

Il faut noter que le réseau ferroviaire date de 1865, SNCF Réseau espère que cette réflexion servira sur le long terme, au moins 50 ans.

Simon MAZAJCZYK confirme dans ce cadre l'intérêt d'avoir une diversité de points de vue : l'impact n'est pas le même pour un usager gagnant 5 minutes sur 1 trajet par mois et 10 minutes gagnées au quotidien par trajet.

Temps d'échange avec la salle

Simon MAZAJCZYK 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.

> Une participante s'interroge sur les subventions de la Région pour les TER, si les trains étaient remplis à 70%, les impôts baisseraient-ils ? Cette question est d'autant plus intéressante quand on sait que le budget transport de la région Bretagne est un des postes les plus importants.

Benoit FORMSTECHECHER indique que les impôts ne baisseraient pas nécessairement, mais les subventions, oui. En Bretagne, l'offre a été améliorée tout en conservant le coût moyen.

> Une participante indique que si les tarifs étaient plus attractifs, les trains seraient davantage utilisés.

Benoit FORMSTECHECHER indique que la question du prix est intéressante, malheureusement SNCF Réseau a peu d'éléments de réponse sur la politique tarifaire. La concurrence va dans le bon sens pour le voyageur car la réaction a été de proposer une offre OUIGO.

Sur les transports régionaux, ce n'est pas la Région qui fixe le prix, mais l'État. Pour les abonnés, le coût n'est pas trop important, ce qui n'est pas le même ressenti pour des voyages occasionnels.

Cela dépend aussi de la qualité du service ferroviaire, si le service est performant, les trains sont davantage remplis.

> Un participant s'interroge sur les tarifs qui ne sont pas les mêmes pour Saint-Brieuc - Lamballe sur l'aller et le retour ?

Benoit FORMSTECHECHER indique que cela dépend de la période, les tarifs sont modulés.

> Une participante demande si la question des trains accompagnés qui ne s'arrêtent actuellement que dans les grandes gares pourrait être revue dans le projet LNOBPL?

Benoit FORMSTECHECHER indique que ce point peut être étudié comme une piste d'attractivité d'une ligne.

> Un participant demande si le tarif est lié à la vitesse, par exemple entre Rennes et Lille ?

Benoit FORMSTECHECHER indique que la logique commerciale de l'entreprise fait que les tarifs sont très variés sur une même ligne.

Présentation du cadre de la prochaine séquence

Simon MAZAJCZYK 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.

Chacun pourra également consulter le site Internet et participer sur celui-ci à partir d'aujourd'hui, 12 octobre : www.lnobpl.fr et également y trouver :

- 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.

Simon MAZAJCZYK présente ensuite l'ordre du jour de la prochaine séance, prévue le 17 novembre :

- Présentation d'informations issues d'un panel régional.
- Travail sur vos besoins traduits en fonctionnalités concrètes.
- Présentation du simulateur de scénarios.

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

Simon MAZAJCZYK donne rendez-vous aux participants à Saint-Brieuc le 17 novembre pour le prochain atelier.

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

Il invite les participants à penser à l'échéance du projet, soit 20 ans (ce qui a changé depuis 20 ans et ce qui va changer dans les 20 à venir) et à faire de la prospective pour que, dans l'analyse des besoins réels, la dimension du temps soit intégrée.