

Atelier citoyens Vannes

23 novembre 2016

Compte-rendu

Introduction

Grégoire MILOT, animateur de la réunion, remercie les participants de leur présence à ce deuxième atelier de concertation organisé dans le cadre du projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL), porté par SNCF Réseau.

Il évoque le programme de la rencontre : la séance du 12/10/16 était un temps d'information, il s'agit aujourd'hui d'un temps de production et d'échanges.

Il présente ensuite les différents intervenants présents :

- Alain Radureau, garant de la concertation ;

Pour SNCF Réseau :

- Arnaud GODART, chef de mission du projet LNOBPL ;
- Marie CHIMOL, chargée d'études socio-économiques sur le projet ;
- Luc RIMAURO, chargé de concertation ;
- Jean-Marie Guillemot, en charge de la concertation et des relations extérieures.

Alain RADUREAU explique qu'il a été nommé par la CNDP, autorité administrative indépendante, à l'issue du débat public sur le projet. Le garant est un intermédiaire neutre entre le public et le maître d'ouvrage. Son rôle est de s'assurer que :

- la concertation permette réellement aux citoyens de s'informer et de s'exprimer ;
- les recommandations formulées par la CNDP à l'issue du débat public soient respectées.

Le public peut solliciter le garant dans le cas de remarques sur l'information et la participation en lui envoyant un mail : alain.radureau@orange.fr.

Les participants n'ont pas de remarques sur le compte-rendu de la première session.

Retour sur la 1^{ère} session du 12/10/16

Marie CHIMOL rappelle que deux questions étaient restées sans réponse lors de celle-ci :

- la structure de la population par âge au sein du périmètre du projet, avec un sujet sur le vieillissement de la population ;
- les flux Nord-Sud entre Saint-Brieuc et Vannes.

En ce qui concerne la structure de la population par âge au sein du périmètre du projet, Marie CHIMOL a présenté la répartition des moins de 20 ans et des seniors sur le territoire :

- les jeunes de moins de 20 ans sont concentrés dans les zones périurbaines des agglomérations (Nantes, Rennes, Vannes, Brest...) ; ils sont beaucoup moins présents en Centre Bretagne et dans le Finistère ;

- les seniors sont concentrés sur le littoral (c'est par exemple le cas du centre-ville de Vannes) et en centre Bretagne.

Le flux Nord-Sud entre Saint-Brieuc et Vannes est faible, il y a peu d'échanges quotidiens domicile-travail, les deux villes étant relativement éloignées ; c'est également le cas entre Vannes et Nantes. On constate plus de déplacements quotidiens entre Vannes et Lorient, Vannes et Auray et, dans une moindre mesure, entre Vannes et Rennes.

Les déplacements quotidiens sont liés à la taille des agglomérations et à leur distance les unes par rapport aux autres : on choisit son lieu de résidence notamment en fonction de son lieu de travail.

Un participant confirme le fait qu'il y a beaucoup d'échanges entre Vannes et Lorient mais aussi entre Vannes et Auray, cela se voit au trafic.

Une participante se demande si ce sont les infrastructures qui permettent les échanges ou bien si le manque d'infrastructures est responsable de l'absence d'échanges.

Marie CHIMOL explique qu'il existe des infrastructures entre Saint Brieuc et Vannes qui permettent de circuler jusqu'à 90 km/h.

Alain RADUREAU précise que la faiblesse des flux entre villes éloignées peut s'expliquer par le fait que ces situations n'étaient pas « désirées ». Il évoque les échanges en gare avec des voyageurs lors du débat public qui avaient permis de constater que les personnes qui faisaient des « migrations alternantes longues » (Saint-Brieuc-Rennes ou Vannes-Nantes par exemple) ne cherchaient pas ces situations.

Marie CHIMOL ajoute que le flux global entre Vannes et Saint Brieuc (pas seulement domicile travail), est de 10 000 véhicules / jour, alors que le flux entre Vannes et Lorient est de 50 000 véhicules / jour. Pour l'itinéraire Nantes / Rennes, on compte 35 000 véhicules / jour ; pour l'itinéraire Brest / Quimper, 25 000 véhicules par jour.

Les objectifs de la séance

Grégoire MILOT explique que la séance permettra de réfléchir aux besoins de déplacements en 2030 sur le territoire du projet.

Une vidéo de présentation est ensuite diffusée ; un géographe de l'université de Rennes y présente sa vision des évolutions des mobilités à l'horizon 2030.

Une participante précise que les grandes tendances présentées dans la vidéo sont déjà identifiables aujourd'hui : par exemple on utilise de plus en plus les applications pour acheter / présenter son billet.

Une participante insiste sur le fait que les critères coût et temps sont aujourd'hui les deux éléments principaux utilisés pour comparer deux moyens de transport.

Éclairages à partir des enquêtes menées

Marie CHIMOL explique que le panel citoyens et l'enquête qualitative ont été menés en parallèle de la tenue des ateliers. L'objectif est de présenter les comportements actuels et les besoins de mobilité en Bretagne et Pays de la Loire afin de déterminer les leviers permettant d'optimiser l'offre ferroviaire et du projet LNOPBL.

Le panel citoyens a été réalisé du 28 octobre au 14 novembre 2016 auprès de 1011 personnes demeurant dans le périmètre d'étude mais aussi en Île-de-France et dans le reste de la région Pays de la Loire. Ces personnes ont été interrogées en ligne.

L'enquête qualitative a été menée au moyen d'entretiens longs, de visu ou par téléphone.

Marie CHIMOL présente ensuite les enseignements à retenir de ces deux enquêtes.

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 longues distances, 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.

L'animateur fait réagir la salle suite à la présentation de ces premiers enseignements.

Une participante s'interroge sur la possibilité de développer les transports en commun dans / entre les communes rurales.

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.

Pour un même trajet, le choix modal peut évoluer en fonction du contexte de déplacement (professionnel, personnel...).

Un participant évoque la notion de faisabilité (la capacité de faire un trajet plus ou moins facilement dans des horaires pertinents) qui intervient également lors de la sélection d'un mode de transport. Il précise qu'il a souhaité envoyer ses salariés en formation à Bordeaux et que cela s'est avéré très compliqué : pas de trajet direct, des horaires non adaptés qui ne permettent pas d'effectuer un aller-retour... Pour les trajets professionnels, la faisabilité est le critère premier.

Deux participants expliquent que le coût est le critère de choix déterminant lorsqu'ils se déplacent.

Une participante précise que lorsqu'elle se déplace hors Bretagne en train, elle doit se rendre d'abord à Rennes où les temps de correspondance sont très longs (ils atteignent parfois jusqu'à 3h). Le temps est un facteur important lorsqu'on se déplace.

Les enjeux ferroviaires en Bretagne et Pays de la Loire :

Les personnes interrogées ont identifiés quatre points à faire évoluer / améliorer :

- 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. Marie CHIMOL précise que pour les trajets réguliers, les personnes interrogées placent le temps comme le critère de choix le plus important.
- La complémentarité des modes et maintien du réseau secondaire : assurer et optimiser le trajet porte à porte ;
- L'information et la fiabilité : pour préparer son voyage, en cas de situation perturbée...

Une participante précise qu'elle privilégie le confort car étant retraitée, elle n'a plus à se soucier des horaires.

Une participante évoque un trajet en car qu'elle a effectué entre Rennes : c'était inconfortable et parfois dangereux (en raison de la vitesse). Pour elle, le train est confortable et sûr.

Un autre participant précise que le confort et les services interviennent également pour choisir un mode de déplacement.

Deux participants jugent que le train offre aujourd'hui suffisamment de services ; ce qui n'est pas le cas de tous les modes.

Un participant évoque la fiabilité du mode, qui était pour lui un critère très important lorsqu'il réalisait des déplacements professionnels.

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 (tourisme, économie) ;
- Désengorger les villes et les routes en réduisant le trafic automobile.

Marie CHIMOL souligne le fait que ces priorités correspondent à une partie des objectifs du projet. Elle demande aux participants de réagir à ces priorités et d'indiquer si d'autres priorités sont à intégrer dans le projet.

Un participant réagit en soulignant que l'accessibilité de la pointe bretonne est importante ; ce territoire a des atouts, notamment en terme touristique.

Interrogés par l'animateur sur le fait de disposer d'un TGV pour relier ce territoire, deux participants expliquent que le TGV est utile pour relier les agglomérations de Nantes et Rennes au reste de la France mais que pour les trajets en Bretagne, une offre ferroviaire composée de TER et de trains Intercités est

suffisante. Il faut faciliter l'accès à ces deux agglomérations par des fréquences renforcées et des correspondances raisonnables (en terme de temps).

Un participant revient sur le fait de réduire le trafic automobile pour désengorger les villes : pour lui, il faut aussi prendre en compte le trafic poids-lourds (fret).

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)

Une participante évoque la nécessité de faire des liaisons en Centre Bretagne, cela permettrait de rééquilibrer la population. Pour elle, une liaison Vannes-Saint Brieuc serait également une bonne chose.

Marie CHIMOL précise qu'il existe aujourd'hui des liaisons en cars entre Vannes et Saint-Brieuc mises en place par la Région qui est l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT). Cela correspond aux besoins actuels ; le gabarit est moins important qu'un train, le coût est également moindre. L'infrastructure ferroviaire existante entre Vannes et Saint-Brieuc est réservée au fret ; elle n'est pas ouverte au trafic voyageurs car le coût de mise à niveau estimé serait trop important au regard du besoin.

Les fonctionnalités du projet LNOBPL en fonction de l'objectif :

Elle a ensuite présenté 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 d'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 » : 45min-1h et 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 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 d'attraction pour 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.

Temps de travail et d'échanges

Les besoins prioritaires à l'horizon 2030

Les règles du jeu sont présentées par Grégoire MILOT. Il s'agit, par binôme, de compléter les tableaux fournis :

- Au moins 1 réponse pour chacune des trois questions ;
- 1 post-it par réponse / idée ;
- 1 couleur de post-it par question
- 15 minutes de réflexion puis 15 minutes d'échanges.

Les questions

1. Selon vous quels besoins de déplacements devraient aujourd'hui (et en 2030) être satisfaits, et ne le sont pas ? A l'échelle locale / A l'échelle du territoire

2. Quelles sont les liaisons ferroviaires qui pour vous doivent être considérées comme prioritaires ?
A l'échelle locale / A l'échelle du territoire

3. Qu'est ce qui selon vous va changer à horizon 2030 sur le territoire en matière de mobilité ? Sur le mode ferroviaire en particulier ?

Restitution du temps de travail

• Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne

Les participants ont mis en avant la nécessité de mieux desservir la ville de Brest :

- Pouvoir effectuer des allers-retours Nantes / Brest et Rennes / Brest directs ;
- Améliorer les temps de parcours sur l'itinéraires Rennes / Brest :

Un participant évoque ses échanges avec des Brestoises pour qui sur la liaison Paris – Brest, le temps gagné entre Paris et Rennes est ensuite « perdu entre Rennes et Brest » car il y a des arrêts dans un certain nombre de gares.

Une participante précise que le fait de mieux desservir Brest est aussi un enjeu économique, cela permettra de rapprocher ce territoire des centres de décisions européens qui se situent à l'Est.

Une participante évoque aussi les difficultés pour se rendre à Brest depuis les villes plus petites à des horaires tardifs (en soirée) : de Lorient, il faut faire Lorient-Rennes puis Rennes-Brest.

• Renforcer le réseau inter-villes / rapprochement des pôles régionaux

- Renforcer la desserte des villes du centre Bretagne par une complémentarité train - bus :
Deux participants ont évoqué un axe central / principal ferroviaire (TER / Intercités) qui permettrait ensuite de rayonner vers d'autres villes avec d'autres modes. Ils ont évoqué l'axe Vannes-Pontivy, ville à partir de laquelle des liaisons vers d'autres villes pourraient être envisagées (bus, co-voiturage...). Il s'agit aussi d'un enjeu de dynamisme, d'attractivité économique.

Une participante a évoqué la desserte de chaque petite ville du Centre Bretagne par un système de cars qui permettrait de relier les gares ;

- Favoriser l'accès aux gares intermédiaires ;
- Prévoir une offre de transport pour réaliser les itinéraires suivants : Saint-Brieuc- Vannes *via* Loudéac et Pontivy et Vannes-Rennes *via* Ploërmel
- Faciliter les déplacements domicile-travail par des fréquences renforcées et des correspondances faciles ;
- Faciliter la desserte du littoral

Une participante évoque le fait que prendre le bus ne fait pas partie des habitudes et qu'une information ou de la publicité renforcée pourrait inciter à prendre les transports en commun.

Deux participantes évoquent la situation à Lorient où il est souvent plus rapide de se déplacer en voiture qu'en bus, à l'exception du centre-ville où le bus bénéficie de voies réservées et est donc plus rapide que la voiture.

• Rapprocher les capitales régionales

Les participants jugent que sur cet itinéraire, l'amélioration de la fréquence et du temps de parcours est un enjeu pour les entreprises qui disposent souvent d'établissements dans ces deux villes et pour les personnes qui effectuent des trajets domicile-travail.

• Desservir l'aéroport du grand ouest

Les participants ont proposé ici :

- De réaliser un arrêt au niveau du nouvel aéroport du Grand Ouest sur l'itinéraire Nantes/Rennes ;
- De prévoir un système de tarification global « train-avion » qui inclurait à la fois le trajet en train mais aussi le trajet (navette) pour se rendre au futur aéroport / aux aéroports existants (Roissy, Orly, Nantes...).

• Dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau

L'animateur indique qu'aucune observation relative à cet objectif n'a été formulée.

• Autres/Mesures d'accompagnement

L'animateur présente les remarques et questionnements des participants sur cette thématique :

- Faciliter l'accès / la correspondance aux / vers les aéroports depuis les gares : aujourd'hui, il est compliqué de se rendre de Montparnasse aux aéroports franciliens de Roissy et d'Orly ;
- Faciliter les liaisons entre la Bretagne et le reste de la France, hors Île-de-France, notamment vers le centre, le sud, le sud-ouest... ;
Une participante précise qu'elle se rend régulièrement à Bordeaux ; la durée du trajet en train est trop longue (6h), plus longue qu'en voiture.

- Disposer d'une amplitude horaire plus vaste sur différents itinéraires pour pouvoir effectuer des allers-retours dans la journée ;
- Limiter les temps de correspondances ;
- Quelle évolution du prix du train dans un contexte où avec l'évolution du prix de l'essence, les prix des transports en car pourront augmenter ? ;
- Quelle évolution de l'usage de la voiture ? Les déplacements automobiles vont-ils diminuer ou bien augmenter ? Quel impact de la concurrence entre les modes de transports (covoiturage, taxis, cars...) sur les déplacements automobiles ? ;
- Quelle évolution de l'offre ferroviaire (prix, horaire...) dans un contexte où les déplacements vont se multiplier ? ;
- Assurer l'accessibilité PMR des trains et des équipements ferroviaires ;
- Prendre en compte des grandes tendances sociétales : l'évolution des comportements qui vont tendre vers un respect plus grand des sujets écologiques mais aussi le vieillissement de la population ;
- Proposer de nouveaux services aux usagers :
 Pour la sélection / réservation d'un voyage, proposer un « moteur de recherche » qui recenserait les différents modes possibles sur un trajet...
 Pour accéder / partir des gares : services de navettes, parkings gratuits...

Un participant évoque l'essor des modes doux, notamment le vélo. Il faudrait rendre plus facile le fait de pouvoir transporter ces derniers dans les trains ou dans les bus.

Une participante précise que cela lui semble difficilement envisageable aux heures de pointe. Elle se questionne ensuite le fait qu'une telle offre pourrait être victime de son succès et qu'à terme, celle-ci ne soit plus suffisante au regard de la demande.

Une participante exprime ses doutes sur la réelle évolution des comportements vers plus d'écologie en 2030, malgré le développement des modes doux. La France ne sera toujours pas au niveau des Pays-Bas ou d'autres pays scandinaves.

Grégoire MILOT, animateur, précise que ce travail a permis de mettre en lumière les enjeux importants pour les participants, à savoir se déplacer en Bretagne, de la Bretagne vers le reste de la France (pas seulement Paris) et permettre, par le développement des transports, l'attractivité de la Bretagne.

Les niveaux de service souhaitables sur les secteurs d'aménagement du projet

Les enjeux du territoire à l'horizon 2030

Une vidéo présentant les 5 scénarios de prospective imaginés dans le domaine des transports par le géographe de l'université de Rennes est diffusée aux participants.

Marie CHIMOL apporte des précisions sur le scénario 1 : il s'agit de maintenir un dynamisme dans chacune des métropoles (Rennes, Nantes et Brest). Les villes moyennes font l'objet de moins d'attention dans ce scénario.

Alain RADUREAU, garant de la concertation, a demandé que ces scénarios, qui offrent des éléments de réflexion sur le sujet de l'aménagement futur du territoire, soient formalisés dans une présentation et envoyés aux participants.

La situation de référence 2017-2018

Marie CHIMOL rappelle que le réseau actuel va évoluer car :

- Des travaux de modernisation sont prévus à court et moyen terme ;
- La LGV Bretagne-Pays de Loire sera mise en service commercial le 2 juillet 2017 – la grande vitesse sera désormais possible jusqu'à Rennes ;
- Un nouveau service ferroviaire sera mis en place en 2017-2018 : le projet Atlantique 2017 prévoit la refonte des horaires et le cadencement dans tout l'Ouest.

Arnaud GODART précise qu'il a bien noté l'importance pour les participants d'un maillage fin du territoire, avec des correspondances et connexions entre les trains mais aussi avec les autres modes de transport.

La situation 2017-2018 sera une situation améliorée par rapport à aujourd'hui : les temps de correspondances seront réduits et les connexions avec les autres modes seront facilitées par la réalisation de pôles d'échanges multimodaux.

Temps de travail et d'échanges

Les règles du jeu

2 cartes sont présentées : une complétée qui correspond à la situation de référence, une à compléter qui correspond à la performance souhaitée pour 2030 et au-delà. Les participants ont 20 minutes pour compléter puis 30 minutes d'échanges

Synthèse des échanges

Pour chacune des liaisons / destinations ci-dessous, les demandes des participants sont listées.

• Depuis et vers Vannes :

- Des liaisons facilitées, privilégiées et rapides vers les grands pôles (Brest, Nantes et Vannes), pour les villes plus petites, les temps de parcours peuvent être plus conséquents ;
- Pour Vannes / Nantes : un temps de trajet plus court (1h évoqué par deux binômes) - des liaisons directes avec une fréquence de 8 allers-retours par jour (pour un train toutes les 2h) ;
- Pour Vannes / Rennes : un temps de trajet plus court (45 min cité par deux binômes, 50 min évoqué par 1 binôme) - des liaisons directes avec une fréquence renforcée : certains participants ont évoqué entre 5 et 10 allers-retours par jour. Ont aussi été évoqué : 16 allers-retours par jour, 20 allers-retours par jour ;
- Vannes - Quimper : des temps de parcours entre 30 et 45 min.

• Depuis et vers Lorient

- Une diminution légère du temps de parcours « *pour que ce soit compétitif par rapport à la voiture* » ;
- Une légère augmentation de la fréquence ;
- Un prix moins important, notamment pour les allers-retours Lorient-Paris, qui sont chers (98 €).

• Rennes - Nantes

- Un temps de trajet d'1h (évoqué par deux binômes), 45 min. pour un binôme, 30 min. pour un autre binôme. Pour certains, l'absence de grandes villes entre ces deux destinations permet un trajet plus rapide ; Un binôme a jugé que le temps de parcours 2017- 2018 était plutôt adapté ;
- 11 allers-retours par jour - 1 toutes les heures pendant les heures de travail, l'idée est de permettre les allers-retours domicile travail ; un binôme a évoqué 15 allers-retours par jour, un autre 20 ;
- Augmentation de l'amplitude horaire pour permettre les trajets domicile travail ;
- Prix demandé : 15 €.

• Paris – Brest

- Temps de parcours : 3h pour la majorité des binômes, 2h30 pour un binôme ;
- 5 allers-retours par jour ;

- Un binôme estime que les temps de parcours actuels sont corrects mais demandent une meilleure amplitude horaire (des départs tôt le matin et tard le soir pour pouvoir faire l'aller-retour dans la journée) et la fiabilité de ces derniers.

- **Depuis et vers Brest**

- Entre Brest et Rennes : un temps de parcours d'1h50 avec une fréquence renforcée ;
- Prix demandé pour Quimper-Brest : 12 €.

- **Depuis et vers l'aéroport**

- Prévoir un système de gestion / suivi des bagages entre le train et l'avion : on enregistre son bagage dans sa gare de départ et on le retrouve à sa descente de l'avion ;
- Liaison entre l'AGO et Brest : un temps de parcours de 3h ;
- La mise en place d'un système de navette entre les gares et le futur aéroport ;
- Un binôme a évoqué des liaisons entre l'aéroport et Redon, dans la continuité de la ligne Quimper-Redon, avec une fréquence la plus élevée possible.

Autres commentaires

- Disposer du wifi dans le train ;
- Avoir des prises dans tous les trains ;

Le simulateur de scénarios

Luc RIMAURO explique que le simulateur propose de se mettre dans la peau du chef de projet LNOBPL et d'améliorer les trajets préférés, les temps indiqués sont donnés à l'horizon 2030.

Le périmètre est découpé en 6 secteurs aménageables, avec 4 types d'actions possibles (briques) : modernisation, ligne nouvelle, capacité, aménagement. À chaque action, on voit apparaître le gain de temps ou de capacité, le coût, les impacts environnementaux. Cela permet de construire un scénario. Cela permet de voir si les objectifs du projet ont été remplis en fonction des briques sélectionnées.

Ce simulateur intègre toutes les solutions d'aménagement proposées jusqu'ici pour le projet LNOBPL.

Il est possible de partager ses scénarios sur le forum et d'échanger sur ces derniers.

Luc RIMAURO invite à essayer le simulateur accessible sur le site www.lnobpl.fr et demande aux participants à faire remonter tout problème rencontré sur le simulateur en envoyant un mail à l'adresse mail du projet : lnobpl@reseau.sncf.fr.

Le simulateur de scénario sera mobilisé lors de la troisième séance de travail en groupe, prévu le 25 janvier.

Conclusion de la séance

Arnaud GODART salue la qualité des contributions des participants et l'implication de ces derniers. Il précise qu'il a bien noté l'importance des connexions et de l'intermodalité pour les participants ; sujet qui avait été difficile à faire comprendre lors du débat public. Cela montre l'intérêt de la démarche actuelle de concertation, qui permet une montée en compétence collective.

SNCF Réseau travaille avec les partenaires (régions, agglomérations), notamment sur les sujets d'intermodalité et d'aménagement du territoire.

Il a rappelé que le projet LNOBPL était un projet d'amélioration du réseau qui permettrait d'améliorer la qualité de service et les temps de parcours.

Alain RADUREAU remercie les participants pour leur implication. La notion de complémentarité et de continuité du service entre les modes est un sujet important pour le groupe, ce n'est pas le cas dans tous les ateliers. En effet, il y a des priorités différentes selon les territoires et les participants. Les participants sont incités à s'exprimer sur le site internet du projet, www.lnobpl.fr.

Grégoire MILOT remercie les participants et leur donne rendez-vous le 25 janvier pour le prochain atelier. Il précise que le compte-rendu sera transmis aux participants.