

Atelier citoyens Brest

23 novembre 2016

Compte-rendu

Introduction

Luc ROUSSEL, Consultant en concertation, animateur de la réunion, remercie les personnes présentes. Il rappelle qu'un atelier similaire a lieu dans le même temps à Vannes. Il présente le déroulé de la réunion du soir.

Cadre et objectifs des ateliers citoyens

Luc ROUSSEL précise que ce nouvel atelier sera très participatif. Le premier atelier était une présentation de la part de l'équipe projet afin que les citoyens présents aient une meilleure compréhension des enjeux. Ce soir, les attentes de l'équipe SNCF Réseau sont de connaître les besoins concrets des participants.

Projection d'une vidéo à l'audience : Guy BAUELLE, professeur d'aménagement à l'Université de Rennes 2, détaille les grandes tendances de mobilité sur le territoire du projet à l'horizon 2030.

Résultats du panel de citoyens et de l'enquête qualitative

Cédric LEVREL détaille l'étude qualitative menée sur un panel de 1000 citoyens dans le territoire du projet et en Ile-de-France. Durant cette enquête, les questions visaient à faire ressortir les besoins des usagers pour qu'émergent des solutions.

Il rappelle qu'il existe une différence entre les trajets de grande distance (>80km) pour lesquels un individu fait en moyenne 6 allers-retours par an et les trajets de courte distance (<80km) avec 4 allers-retours par jour. Les personnes interrogées imaginent que dans 25 ans, les modes doux et les transports en communs seront privilégiés pour les déplacements de courte distance.

Actuellement, les principaux critères de choix des modes de transport sont : prix, horaires, temps de parcours, correspondances, accès gare-intermodalité, motif, distance et l'habitude.

Cédric LEVREL énonce que 74% des panelistes placent le temps de trajet comme critère de choix le plus important de leur mode de transport quotidien.

Ces deux études ont permis d'identifier les 3 attentes centrales du projet :

- Désenclaver la pointe bretonne
- Faciliter les déplacements dans la région (tourisme, économie)
- Désengorger les villes et les routes en réduisant le trafic automobile

Cédric LEVREL précise cela a permis de traduire les objectifs du projet en termes de fonctionnalités :

- Améliorer l’accessibilité de la pointe bretonne revient notamment à réduire le temps de traversée de la Bretagne et à placer Brest à moins de 3 heures de Paris.
- Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes signifie la mise en place d’un cadencement et un temps de parcours réduit à moins d’une heure.
- Renforcer le réseau inter-villes et l’irrigation des territoires en permettant une meilleure desserte entre les villes principales (notamment sur le littoral).
- Desservir le futur aéroport du Grand Ouest revient à créer une desserte directe depuis les principales villes de son aire d’attraction.
- Augmenter la capacité sur le réseau pour adapter l’offre à la demande et améliorer le confort des usagers réguliers aux heures de pointe.

Il précise que l’équipe de SNCF Réseau souhaite que les participants de l’atelier fassent part d’attentes précises en matières d’utilisation du train. Il est important qu’un travail de traduction des besoins en fonctionnalités soit effectué.

Temps de travail et d'échanges

Les besoins prioritaires à l'horizon 2030

Luc ROUSSEL insiste sur l'état d'esprit à adopter lors de ce premier exercice.

Benoit FORMSTECHEX explique que les participants peuvent partir de leur expérience personnelle ou de celle de proches. Il leur conseille de partir du concret.

Durant 15 minutes, les participants répondent aux 3 questions suivantes par binôme :

- 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.*
- Quelles sont les liaisons ferroviaires qui pour vous doivent être considérées comme prioritaires ? A l'échelle locale / A l'échelle du territoire.*
- Qu'est ce qui selon vous va changer à horizon 2030 sur le territoire en matière de mobilité ? sur le mode ferroviaire en particulier ?*

SNCF Réseau regroupe les post-it des participants selon les 5 grands objectifs du projet.

– Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne :

Les contributions des participants sont :

- Réduire le temps de parcours entre Brest et Rennes
- Réduire le temps de parcours entre Brest et Paris
- Réduire le temps de parcours entre Brest et Nantes
- Pouvoir passer une journée de travail à Paris (départ tôt le matin et retour en soirée)
- Imaginer une liaison entre Brest et Caen avec moins de correspondances
- Etablir un triangle ferroviaire : Brest-Rennes-Nantes
- Réduire les correspondances par Paris pour les longs trajets nationaux (notamment avec le Sud-Ouest, Sud-Est, Nord, Est)

Cédric LEVREL précise que le projet LNOBPL ne pourra pas directement répondre aux attentes de liaisons avec le Sud-Ouest. Cependant, il contribuera à l'amélioration des connexions nationales via une meilleure desserte territoriale.

> Une participante précise que l'accessibilité aux autres villes s'inscrit principalement dans le cadre de déplacements professionnels et universitaires.

> Une participante lui répond que la plupart de ses déplacements vers l'extérieur de la zone le sont dans un cadre personnel et surtout les week-ends.

Cédric LEVREL dit qu'il existe des solutions pour desservir Nantes en améliorant l'axe ferroviaire sud de la Bretagne.

– **Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes :**

Cédric LEVREL souligne que l'absence de *post-it* répondant à cet objectif révèle un faible intérêt porté à cet objectif en Finistère.

– **Renforcer le réseau inter-villes :**

Les contributions des participants sont :

- Améliorer la desserte entre Brest et Quimper
- Améliorer la desserte entre Brest et le littoral Sud-Bretagne (notamment Vannes)
- Permettre de bonnes liaisons avec le réseau secondaire (notamment la ligne Morlaix-Roscoff)

> Une participante rappelle l'importance d'une bonne liaison entre Brest-Quimper tant pour des raisons professionnelles que personnelles. L'accessibilité en train est très mauvaise comparée à celle de la voiture.

> Une participante précise que la préfecture est à Quimper alors que l'hôpital régional (CHRU) est situé à Brest. Certains malades n'apprécient pas de prendre la voiture et de rouler sur une voie express souvent congestionnée.

– **Desservir l'Aéroport du Grand Ouest :**

Les contributions des participants sont :

- Etablir une liaison rapide entre Brest et le futur aéroport
- Faciliter l'accessibilité entre la gare de Nantes et l'aéroport dans le cas des trains sans dessertes directes (établir des navettes)

> Une participante répond que l'accès à cet aéroport se fait dans un cadre récréatif. Les professionnels ont tendance à aller à Paris en avion afin de profiter d'un temps de trajet plus court et de plus de destinations.

– **Dégager des possibilités d'évolutions à long terme du réseau :**

Les contributions des participants sont :

- Construction d'un réseau similaire au RER sur le périmètre du projet : haute fréquence, facilité d'accès, coûts faibles, rapidité des trains
- Réduire les correspondances surtout durant les heures de pointe et les week-ends.
- Augmenter la capacité des grandes et petites gares

> Un participant souhaite développer le *post-it* concernant le RER breton. Il apprécie l'idée d'un abonnement par zone comme ce fût le cas en Ile-de-France. Le faible coût et la haute fréquence permettent d'éviter les réservations sur Internet qui constituent une barrière à l'utilisation du train. Cela permettrait d'améliorer les dessertes des lignes secondaires autour des trois métropoles.

Benoit FORMSTECHEr répond qu'il existe aujourd'hui un tarif unique sur toute la région Ile de France si l'usager opte pour un abonnement annuel.

– **Autres thèmes :**

Les contributions des participants sont :

- Réduire les contraintes de réservation (idée de pass)
- Améliorer les dessertes entre les zones rurales et les gares
- La voiture pollue et les routes sont congestionnées. Le train est une très bonne alternative à la voiture s'il gagne en flexibilité.
- Le ferroviaire constitue une réponse à l'augmentation du nombre de déplacements en Bretagne
- Améliorer le fret en Bretagne pour réduire le nombre de poids-lourds
- Améliorer la ponctualité des départs et arrivées des trains en gare

Cédric LEVREL dit que l'exercice de prospective est difficile car il se situe sur le long terme. Les prévisions estiment une augmentation d'un million d'habitants sur la zone. Cependant, la corrélation entre le transport et cette évolution reste incertaine face à de nouvelles tendances (télétravail, nouvelles technologies). Il rappelle que SNCF Réseau souhaite faire remonter les sentiments personnels des participants, et qu'ils se sont bien placés dans cette logique. Les objectifs sont parfois poreux, et les problématiques des *post-it* classés dans le réseau inter-villes croisent avec ceux de l'amélioration de l'accessibilité de la pointe bretonne.

Benoit FORMSTECHEr répond que les *post-it* révèlent que la connexion à Paris n'est pas la seule problématique à laquelle il va falloir répondre. Elle est importante mais au même titre que l'amélioration du réseau inter-villes.

> Une participante complète en disant qu'il existe déjà une liaison entre Brest et Paris bien qu'elle soit imparfaite. Désormais les Finistériens souhaitent aller ailleurs, par exemple dans le Sud-Ouest. Ces accès sont difficiles en voiture et encore plus compliqués en train.

> Une participante explique qu'elle contrainte de prendre la voiture pour voyager en province. Le train est plus accessible de grandes villes à grandes villes. Cependant les déplacements entre villes moyennes restent longs et avec de nombreuses correspondances. Elle souhaite que le ferroviaire puisse répondre aux déplacements familiaux.

> Une participante rappelle l'importance du contexte militaire à Brest. De nombreux militaires sont mutés, notamment à Toulon, il est donc important d'améliorer la desserte de Brest. Les trajets travail-famille mensuel sont très coûteux en temps et en argent. C'est pourquoi Rennes et Nantes doivent être connectées avec les autres grandes villes provinciales. Elle souligne également l'obsolescence de certaines voies en Bretagne.

> Benoit FORMSTECHECER répond que l'ensemble du réseau principal breton sera remis en état en 2018.

> Une participante pense qu'à l'horizon 2030 l'activité économique brestoise sera moindre, ainsi le transport journalier avec Nantes et Rennes sera crucial.

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

Projection d'une vidéo à l'audience : Guy BAUELLE, professeur d'aménagement à l'Université de Rennes 2, place la prospective au centre des politiques de transport. Il rappelle que les 3 enjeux de base sont : la compétitivité, l'environnement et l'équilibre territorial. Il détaille par la suite 5 scénarios d'évolution possible.

Cédric LEVREL rappelle quelques grands enjeux clés du périmètre du projet en matière de démographie et de croissance économique.

> Une participante pense que le Finistère se trouve déjà dans la situation du scénario « *Sauve qui peut* ».

Cédric LEVREL rappelle que la Bretagne reste une des régions les plus dynamiques de France.

> Un participant demande à ce que soient expliquées les raisons de l'attractivité. Il fait le constat d'une population qui augmente mais dans le même temps de la fermeture d'écoles.

Benoit FORMSTECHECER répond que la croissance démographique n'est pas identique sur le territoire du projet. Les métropoles de Nantes et Rennes concentrent beaucoup d'actifs et continuent d'en attirer tandis que le littoral sud-Bretagne attirent une population retraitée.

Cédric LEVREL explique la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux et la LGV Paris-Rennes entrainera une refonte globale des horaires dans l'Ouest. Il présente aux participants les grilles qu'ils utiliseront pour le deuxième atelier. Sur ces grilles sont indiqués les performances routières et ferroviaires de 2017 qui seront d'actualité en 2030 avant la mise en œuvre du projet LNOBPL.

Luc ROUSSEL précise que les participants doivent exprimer précisément leurs besoins pour chacune des liaisons en matière de : temps, fréquence, prix et capacité.

Benoit FORMSTECHECER effectue une lecture de la grille de Brest pour expliquer le contenu. Il ajoute que la colonne nommée « Mesures d'accompagnement » comprend les services comme le Wi-Fi, le parking ou encore les horaires.

Luc ROUSSEL dit aux participants qu'ils ont 30 minutes de travail.

Durant 30 minutes, les participants se penchent sur chacune des liaisons en binôme.

Luc ROUSSEL détaille les résultats de l'atelier liaison par liaison.

– **Brest-Rennes :**

> Un participant prend pour exemple le TGV Est qui relie Paris à Strasbourg en 2h30 et demande 10 trajets quotidiens en 1h30 entre Brest et Paris.

> Une participante précise qu'il y a déjà 11 allers-retours aujourd'hui.

> Une participante répond qu'elle souhaite 10 trajets en 1h30, à cela s'ajoute d'autres allers-retours plus longs avec des dessertes.

> Une participante exprime son besoin de 2 trains par heure qui effectue le trajet en 1h45.

> Un participant souhaite favoriser le télétravail pendant les temps de trajet en train en répandant le Wi-Fi, en généralisant les prises, et en créant des compartiments calmes.

> Un participant répond que le Wi-Fi existe déjà dans les trains.

Benoit FORMSTECHEr répond que le Wi-Fi sera généralisé dans tous les trains à court-terme, c'est un grand projet de SNCF.

> Une participante imagine la création d'une classe « business », différente des premières et secondes classes, avec des compartiments isolés.

> Une participante souhaite faire partir les trains plus tôt pour que des salariés puissent débiter une journée de travail à Rennes.

Benoit FORMSTECHEr rappelle que le premier TGV part avant 6h. La maintenance des voies est faite la nuit pour limiter la gêne de jour mais cela constitue une limite aux départs matinaux.

> Un participant fait noter qu'ayant déjà pris le train tôt, il était seul dans son wagon.

> Une participante répond que c'est le cas actuellement car les temps de parcours sont trop longs.

Benoit FORMSTECHEr dit qu'en 2017, le premier TGV partira à 5h25 de Brest et permettra d'arriver à 9h04 à Montparnasse. Le train sera compétitif avec l'avion car les premières arrivées sont à 8h30 à Orly ou Roissy.

– **Brest-Nantes :**

> Une participante souligne un temps de parcours idéal de 3h et la création d'un système de pass.

> Une participante veut rajouter des trains le vendredi soir, le dimanche soir et le lundi matin pour aller à St Nazaire. Elle souhaite améliorer la fréquence des trains sur ces créneaux mais pas le gain de temps n'est pas prioritaire.

> Un participant souhaite éviter les changements de train pour effectuer Brest-Nantes sans s'arrêter à Quimper. Cela permettra d'atteindre l'objectif des 3h.

Benoit FORMSTECHEr répond qu'effectuer Brest-Nantes en 3h est atteignable. Il se demande si cela est un véritable sujet d'itinéraire pour les Finistériens. De plus, il évoque la possibilité d'effectuer Brest-Nantes via Rennes.

> Un participant répond qu'effectuer Brest-Nantes via Rennes signifie qu'il y aura un changement et que cela peut être une perte de temps.

– **Brest-Paris :**

> Une participante souhaite que l'on puisse faire l'aller-retour en 5h à ces horaires : l'aller entre 6h et 8h30, et le retour entre 18h30 et 21h.

> Une participante veut que les derniers trains partent plus tard le soir. La limite actuelle est de 18h ce qui est trop tôt, 20h lui semble un horaire raisonnable.

Luc ROUSSEL demande quelle serait la fréquence souhaitée par les participants.

> Une participante demande à ce qu'il y ait au moins un aller-retour rapide tous les jours, les autres liaisons peuvent être plus longues.

– **Brest-Quimper :**

> Un participant pense le temps de parcours devrait être de 40-45 minutes. Il souhaite que le prix du billet baisse de façon à ce qu'un aller-retour hebdomadaire ne soit pas trop onéreux. 9 allers-retours quotidiens lui semble être une bonne fréquence.

> Un participant pense qu'il faut se fixer l'objectif des 45 minutes maximum, à partir de ce temps de parcours, il est beaucoup plus avantageux de le faire en covoiturage.

> Une participante aimerait qu'il y ait la même fréquence que Brest-Landerneau sur les heures de pointe.

Benoit FORMSTECHEr répond que la spécificité de Landerneau est sa bonne desserte car cette ville bénéficie de plusieurs types de trains : périurbains, TER, intercités et TGV.

– **Brest-Vannes :**

> Une participante pense que cela sera intégré dans le parcours Brest-Nantes.

– **Brest-Aéroport du Grand Ouest :**

> Une participante pense que la liaison se fera dans le même temps que Nantes. Elle souhaite qu'un train par heure s'arrête à l'AGO.

> Une participante souhaite qu'il y ait un Brest-Roissy comme il existe un Rennes-Roissy.

> Une participante répond que le temps de parcours avec l'AGO doit être un peu inférieur à celui de Nantes car l'aéroport est situé avant Nantes.

– **Autres liaisons :**

> Une participante a réfléchi à de nombreuses liaisons nationales : Nantes-Bordeaux en 3h, Nantes-Toulouse en 4h et Nantes-Marseille en 5h. Brest-Lyon s'effectue en 10h de voiture donc Rennes-Lyon en train devrait durer entre 4h et 5h.

Benoit FORMSTECHEr répond que Rennes-Lyon sera possible dès l'année prochaine sans s'arrêter à Paris.

> Une participante souhaite que l'on puisse effectuer Brest-Strasbourg en 5h sans changement.

Benoit FORMSTECHEr répond que la nouvelle ligne LGV place Rennes à 5h de Strasbourg, soit un peu plus de 6h30 de Brest.

> Un participant demande pourquoi ne pas améliorer la desserte de Massy.

Benoit FORMSTECHEr répond que cela fait partie des grands projets de SNCF Réseau. La nouvelle ligne LGV venant de Bordeaux permet de faire passer 15 trains en envoyant 2 trains vers Massy pour contourner Paris. D'autres projets de SNCF Réseau prévoient la création d'une gare à Pont de Rungis afin d'améliorer ce contournement.

> Une participante explique avoir effectué Brest-Blois en 8h ce qui est beaucoup trop long.

Luc ROUSSEL remercie les participants et leur rappelle qu'une synthèse sera faite de tous ces éléments. Il demande à Benoit FORMSTECHEr ce qu'il retient des éléments évoqués.

Benoit FORMSTECHEr répond que les expressions sont contrastées et parfois très ambitieuses. SNCF Réseau a la capacité de mettre en œuvre certaines solutions d'aménagement. De plus, il est intéressant de creuser les objectifs et les ambitions du projet avec les citoyens.

Présentation du simulateur

Luc ROUSSEL passe la parole à Cédric LEVREL pour qu'il présente le simulateur de scénarios récemment mis en ligne.

Cédric LEVREL explique que l'idée de départ est de se mettre à la place du Chef de projet LNOBPL. Cet outil très novateur a été spécifiquement développé pour ce projet. Cela permet de rendre le contenu des études techniques accessibles à chacun.

Pour expliquer l'utilisation du simulateur, il prend l'exemple de moderniser l'axe Brest-Rennes puis l'ensemble du périmètre du projet. Il construit son scénario en détaillant chacune des étapes à l'auditoire. En fin de scénario, le simulateur représente la synthèse des choix effectués, les coûts du scénario proposé et une représentation du degré de réponse aux cinq objectifs.

Les premières participations de citoyens ont été postées sur le forum. Il invite les participants à utiliser le simulateur et à motiver leurs scénarios sur le forum pour créer un échange construit.

Luc ROUSSEL précise que l'utilisation du simulateur sera plus grande lors du dernier atelier.

Conclusion de la séance

Cédric LEVREL précise l'objectif de la prochaine séance n'est pas de faire émerger un scénario collectif consensuel. Chacun des participants devra veiller à bien prendre en compte les objectifs. Ils pourront construire plusieurs scénarios répondant à des degrés différents aux objectifs.

Cédric LEVREL remercie également les citoyens présents ce soir. Ils peuvent prendre en main le simulateur dès à présent et partager en ligne les scénarios qu'ils construisent. Il les invite également à en parler autour d'eux afin qu'un maximum de citoyens participent à cet exercice.

Luc ROUSSEL conclut en remerciant les participants pour l'intérêt qu'ils portent au projet et le dynamisme de l'atelier de ce soir. Il leur donne rendez-vous le mercredi 18 janvier prochain pour le troisième et dernier atelier.