

LNOBPL: Etude de prospective territoriale

Mission 1: Enquête qualitative

Octobre 2016



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



Table des matières

INTRODUCTION	4
METHODOLOGIE	4
RESULTATS D'ANALYSE	7
I. CRITÈRES ET STRATÉGIES DE CHOIX MODAL	7
<i>Le prix</i>	7
<i>Les horaires disponibles</i>	8
<i>Le temps de trajet</i>	9
<i>Le nombre de correspondances</i>	10
<i>L'accès à la gare : un enjeu d'intermodalité</i>	11
<i>Le motif et le type de destination</i>	14
<i>Stratégies de choix modal : une logique de calcul pour les usagers du train et une logique de réflexe pour les non-usagers</i>	15
↗ Les non-usagers : entre réflexe de la voiture et méconnaissance du train.....	15
↗ Les usagers : des comparateurs qui choisiront le mode qui leur convient le mieux.....	17
II. IMAGE DU TRAIN ET DES AUTRES MODES.....	21
III. AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS DU TRAIN VIS-A-VIS DES AUTRES MODES	24
<i>Avantages du train vis-à-vis des autres modes</i>	24
↗ Le train, un mode rapide	24
↗ Le train, un mode confortable qui offre la possibilité d'occuper son temps de trajet.....	24
↗ Le train, un mode économique sous certaines conditions	25
↗ Le train, un mode sûr.....	29
↗ Le train, un mode convivial.....	30
↗ Le train, un mode facile d'utilisation	30
<i>Inconvénients du train</i>	30
↗ La peur de se perdre dans les gares : une crainte exprimée par les non-usagers du train	30
↗ Un manque de services et de personnel en gare et à bord des TER : une contrainte relevée par les nouveaux usagers et les non-usagers.....	31
↗ Des TER bondés : une contrainte relevée par les usagers réguliers.....	31
↗ Les retards et autres perturbations : un problème soulevé autant par les usagers que les non-usagers du train	32
<i>Avantages des autres modes vis-à-vis du train</i>	33
↗ Avantages de la voiture personnelle vis-à-vis du train : liberté, flexibilité, rapidité, coût.....	33
↗ Avantages du covoiturage vis-à-vis du train : économie, disponibilité, flexibilité (relative), convivialité, écologie.....	34
↗ Avantages des cars « Macron » : économie et service	35
↗ Des inconvénients pour le covoiturage et les cars « Macron » similaires au train	36
IV. LES ATTENTES EN MATIÈRE D'AMÉLIORATIONS POUR ENCOURAGER L'USAGE DU TRAIN	40
<i>Baisser les prix</i>	40
<i>Augmenter la fréquence</i>	41
<i>Réduire le nombre de correspondances</i>	42
<i>Rendre les temps de trajet plus compétitifs vis-à-vis de la voiture</i>	43
<i>Maintenir le réseau secondaire et la desserte des petites gares</i>	44
<i>Assurer l'intermodalité</i>	45
<i>Offrir une plus grande fiabilité</i>	47
<i>Améliorer l'information</i>	47
<i>Développer l'offre de services à bord des trains</i>	49
V. OPINIONS ET ATTENTES VIS-A-VIS DU PROJET LNOBPL.....	51

<i>Une opinion positive : un enjeu pour désenclaver la Bretagne, faciliter les déplacements intérieurs et favoriser le tourisme</i>	<i>51</i>
<i>Des craintes concernant les dépenses d'un tel projet et un horizon jugé très lointain</i>	<i>52</i>
<i>Des attentes en termes de desserte et de vitesse de déplacement.....</i>	<i>53</i>
↗ Les attentes concernant le désenclavement de la pointe bretonne.....	53
↗ Les attentes concernant le rapprochement Rennes-Nantes	54
↗ Les attentes concernant les liaisons inter-villes.....	56
↗ Les attentes concernant la desserte du futur aéroport du Grand Ouest.....	58
CONCLUSION.....	62
ANNEXE : CARACTERISTIQUES DE L'ECHANTILLON DES ENQUETES QUALITATIVES	64

Introduction

Le projet LNOBPL vise à améliorer l'accessibilité des régions Bretagne et Pays de la Loire. Il s'articule autour d'un projet de lignes ferroviaires nouvelles, complétant les aménagements du réseau en cours de construction ou dont la réalisation sera effective à l'horizon du projet.

Si la diffusion de la grande vitesse à l'ouest de Rennes constitue l'effet le plus naturel au regard des caractéristiques du projet, les conclusions du débat public soulignent la forte attente locale sur deux points :

- Une vision globale et intégrée du système de transport, qui ne se limite pas à une ligne ferroviaire nouvelle, mais répond aux besoins de mobilité pour l'ensemble du territoire en optimisant l'intermodalité,
- La recherche de solutions assurant un service porte-à-porte : il s'agit d'aller plus loin que le développement d'un maillage de transports collectifs traditionnels, mais aussi d'ouvrir le champ des possibles à toutes les nouvelles formes de mobilité et les technologies associées.

En réponse à ces conclusions, SNCF Réseau a lancé une série d'études complémentaires afin de :

- mieux connaître les besoins et comportements actuels de mobilité dans toute leur diversité ;
- déterminer les leviers permettant d'optimiser les performances d'un projet tel que le LNOBPL notamment par le biais de l'intermodalité et les pratiques innovantes de déplacement.

La présente étude, confiée au bureau de recherche 6T, consiste à réaliser une enquête qualitative, dont les objectifs sont en ligne avec ceux de l'étape complémentaire au débat public de 2014/2015. Cette enquête participe à la phase de concertation. La mission vise à connaître les points de vue de personnes mobiles et diverses, de manière illustrative et non représentative, et de recueillir leur avis sur les enjeux auquel un projet comme LNOBPL doit répondre. Dans cette logique illustrative, l'analyse des entretiens présentée ici comporte un grand nombre de verbatims.

Méthodologie

Une quarantaine de personnes ont été recrutées :

- 1- via un panéliste pour 30 personnes, résidents en Bretagne et Pays de la Loire
- 2- directement sur le terrain, dans les gares et aux abords, pour recruter des visiteurs, non-résidents en Bretagne ou Pays de la Loire

Les critères de recrutement ont été conçus de telle sorte à bénéficier d'un panel de répondants avec :

- Des profils sociodémographiques diversifiés (en termes d'âge, sexe, catégorie socioprofessionnelle)
- Des fréquences d'usage du train équitablement réparties entre usage occasionnel du train (moins d'une fois par mois), usage régulier du train (au moins une fois par mois), non-usage du train

- Divers motifs d'usage du train : trajet domicile-travail/études, déplacements professionnels, usage pour loisir
- Usage d'autres modes complémentaires ou concurrents du train : voiture individuelle, car dit « Macron »¹, avion, covoiturage...

Au final, 39 entretiens semi-directifs longs (d'une heure environ) ont été réalisés.

L'échantillon est constitué :

- de 13 usagers réguliers du train (plusieurs fois par mois)
- de 17 usagers occasionnels du train (moins d'une fois par mois)
- de 9 non-usagers du train

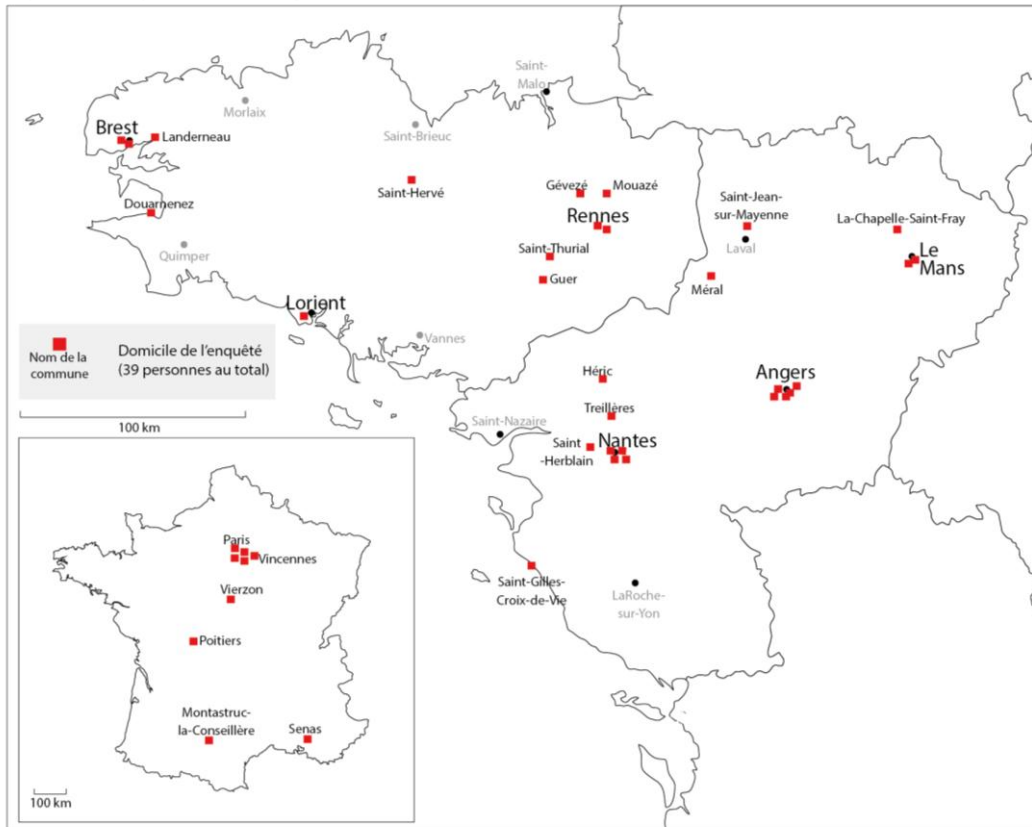
Il se compose de

- 30 habitants et 9 visiteurs,
- une répartition équilibrée entre hommes et femmes
- âgés de 20 à 85 ans
- une répartition équilibrée de situations familiales (avec cependant une petite majorité de couples avec enfants)
- tous les départements de Bretagne et Pays de la Loire sont représentés

La répartition géographique du domicile des personnes interrogées (résidents et visiteurs) est présentée sur la carte ci-dessous. Le tableau en annexe présente les caractéristiques de l'échantillon.

¹ La loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (dite « loi Macron ») a ouvert la possibilité aux transporteurs par car d'assurer des liaisons régulières, sans être des services publics et hors du périmètre d'une autorité organisatrice de transport.

Répartition des personnes interrogées dans le cadre de la mission 1 - Projet LNOBPL (Source: 6t)



Pour la lecture des verbatims dans l'analyse, les types d'utilisateurs du train s'écrivent : NU pour « non-utilisateur », UO pour « utilisateur occasionnel », UR pour « utilisateur régulier ».

Les caractéristiques du répondant se lisent : (sexe, âge, type d'utilisateur du train, département).

Le rapport se structure en 5 parties :

- 1- Les critères et stratégies de choix modal
- 2- L'image du train
- 3- L'avantage et les inconvénients du train par rapport aux autres modes
- 4- Les attentes en matière d'améliorations pour encourager l'usage du train
- 5- Les opinions et attentes concernant le projet LNOBPL

Résultats d'analyse

I. CRITÈRES ET STRATÉGIES DE CHOIX MODAL

Le principal critère pour choisir son mode de déplacement est en premier lieu le prix. D'autres critères peuvent rentrer en ligne de compte en fonction des circonstances de déplacements (nombre de voyageurs, motif de déplacement professionnel ou de loisir, nombre de correspondances), des lieux d'origine et de destination (accès à la gare ou à la destination finale depuis la gare), des contraintes (durée du séjour, horaires disponibles) et préférences de chacun (confort), etc.

Le prix

Le critère du prix sera le premier critère de choix modal pour la plupart des usagers. De manière générale, le train est considéré comme un mode plus onéreux que les autres, mais il peut s'avérer avantageux financièrement dans certains cas.

« Je regarde en premier le prix, c'est le critère principal, puis la durée. » (F, 24 ans, NU, 35)

« Ça va me faire gagner du temps, mais pas forcément d'argent. Je préfère voyager moins cher plutôt que plus vite. » (H, 47 ans, UO, 35)

« De toute façon les deux critères sont le prix et le temps de trajet. Ce sont le prix et le temps de trajet qui vont primer sur ma décision. » (F, 28 ans, UR, 44)

« En général je regarde d'abord le train, ça peut m'arriver de regarder les cars, mais sur Brest-Paris c'est trop long, je ne regarde même pas l'avion je sais que ça va être cher. C'est le train. » (F, 26 ans, UR, 29)

Même si un tarif promotionnel rend le train compétitif financièrement par rapport au covoiturage par exemple, certains, notamment parmi les non-usagers, opteront coûte que coûte pour le moins cher. Et ce, d'autant plus si le train n'offre pas d'avantages substantiels, autres que financiers, par rapport aux modes concurrents. En l'occurrence, dans l'exemple ci-dessous, même si le train était légèrement plus cher que le covoiturage, le surplus ne se justifierait pas puisque la durée de trajet serait similaire, de même que les contraintes horaires.

« J'ai entendu parler des prix ronds : 5-8-10-15€ pour que ce soit moins cher et plus pratique. Mais je n'ai jamais utilisé le train avec ces tarifs. J'en sais pas plus, je me suis pas penchée sur la question. Et si le trajet St Brieuc-Rennes est à 8€, mais que en covoiturage c'est 5€, je prendrais le covoiturage. Parce que je gagne pas forcément de temps en train et c'est les mêmes contraintes d'horaires, de dépendance. » (F, 28 ans, NU, 35)

« De Tours à Brest en train ou en Blablacar ça prend le même temps. Le critère c'est le coût et les horaires possibles. » (F, 34 ans, UO, hors BPL-86)

« Si c'est moins cher, mais seulement de 10€, je privilégie la rapidité, ça dépend s'il y a un gros écart ou pas. » (F, 23 ans, UO, 49)

Le critère du prix va être déterminé par le fait de voyager seul ou à plusieurs. Le train sera privilégié si on voyage seul.

« ça dépend si on est à plusieurs ou seul... si on est deux autant prendre la voiture ça reviendra moins cher » (F, 58 ans, UR, 29)

« Je regarde le train si je voyage seul, pas si je voyage à deux. La voiture, ça devient plus

intéressant à partir de deux. » (H, 33 ans, UO, 53)

« Si je suis seule je prends le train, si c'est avec mon compagnon, voiture » (F, 47 ans, UO, hors BPL-13)

Ce critère va également être déterminé par les délais entre l'achat du billet et le voyage. En outre, le train pourra être une option si la réservation a pu être faite très en avance.

« Y a souvent des billets Prem's. Je les prends en avance pour avoir les meilleurs prix. Pour Paris je pars pas au dernier moment, mais si ça arrivait je prendrais sûrement le car, ça serait certainement moins cher, mais un peu à contrecœur parce que c'est gh de car. » (F, 26 ans, UR, 29)

Toutefois, les personnes qui disposent de réductions très avantageuses comme un abonnement travail/études ou abonnement spécifique donnant droit à une réduction substantielle, ne se posent pas la question de prendre un autre mode que le train. Dans ce cas, le train sera la solution la plus économique. De même, ceux qui se voient rembourser leurs frais par l'employeur ou le client ne se posent pas non plus la question de prendre le train. Dans ces cas, d'autres critères pourront rentrer en ligne de compte comme les horaires disponibles, le temps de trajet, le motif de déplacement, etc.

« Dès que je pars en week-end, je prends le train. J'ai 75% de réduction en 1re avec la carte militaire, donc c'est plus intéressant en train qu'en voiture (...) Rien ne concurrence le train niveau tarif. Je voyage à un coût ridicule. Pour trouver mieux moins cher ça va être dur ! » (H, 37 ans, UR, 49)

« J'ai la carte Actuël, ça donne 75% sur le TER en Bretagne. Faut faire une demande. J'ai connu ça par Pôle emploi je crois. Et puis j'ai la carte jeune pour les trajets en TGV, je la renouvelle tous les ans depuis longtemps. (...) Je préfère le train, dans mon cas c'est moins cher de payer le TER que le covoiturage et plus confortable même si plus long. Avec la carte Actuël je paie 12€ un Brest-Nantes, en covoiturage c'est plus de 20€ » (F, 26 ans, UR, 29)

« Vu que j'ai une carte d'abonnement et que je peux maintenant avoir des premières pour des prix extrêmement raisonnables, tout mon avantage est dans le train : la sécurité, la fiabilité, le confort. » (F, 65 ans, UR, hors BPL-75)

« Si je me faisais pas rembourser les frais, je trouverais le coût trop élevé. Quand on a des exigences en jour et horaires, le tarif monte très vite » (H, 56 ans, UR, 44)

Ainsi, globalement, les personnes interrogées vont privilégier le mode de transport le moins cher avant tout, sauf quand des contraintes fortes, telles que la nécessité de partir à un horaire précis, viennent influencer sur leur choix.

Les horaires disponibles

Des usagers vont opter pour la solution de transport qui répondra à leurs contraintes horaires. Certains vont regarder s'ils trouvent un covoiturage et à défaut ils opteront pour le train, d'autres vont regarder si les horaires des trains correspondent et à défaut opteront pour une autre solution. C'est la contrainte horaire du motif de déplacement qui orientera le critère de choix modal.

« On va partir en Thalasso, le CE organise l'aller-retour Paris-Fréjus. Et on organise par nos propres moyens le trajet Angers-Paris. On a trouvé en train pour l'aller. Mais on trouve pas un horaire qui correspond pour le retour. On va peut-être faire du covoiturage. » (F, 23 ans, UO, 49)

« Brest-Nantes, je me dis que j'y vais en TER, mais y en a pas tant que ça. Et si les horaires ne conviennent pas, je regarde le covoiturage. ça arrive souvent, surtout pour l'aller, soit le TER fait arriver beaucoup trop tôt, soit trop tard, dans ce cas je prends un covoiturage. » (F, 26 ans, UR, 29)

« Mais tout dépend des horaires, si le covoiturage ne convient pas, je prends le train. Pour les cours, je pars très tôt donc je regarde plus spontanément les trains, car je sais qu'il y a peu de covoiturage à 5-6h du matin ». (H, 25 ans, UR, 49)

« Je pourrais prendre le train, mais les horaires ne conviennent pas. Plusieurs fois je voulais partir à Nantes en train, mais c'était pas jouable, entre le moment où j'arrive à Nantes et aller jusqu'au lieu de travail c'est pas jouable. Je dois être opérationnelle pour 8h. En voiture je pars vers 6h20, 6h30. En train, il faut que je prenne le bus en plus et j'arrive en retard. » (F, 39 ans, UO, 35)

Ainsi, les plages horaires, et donc la fréquence des trains, peuvent apparaître comme une limite à l'usage du train.

« Je prends le moyen qui me permet d'être à l'heure que je veux, si j'ai du temps, je regarde le prix. Je compare pas à chaque fois. Normalement j'en regarde un et si jamais y a pas ce que je veux, je regarde l'autre. Je regarde généralement le covoiturage avant. Si y a pas l'heure que je veux, je regarde le train. » (H, 25 ans, UR, 49)

« On prend la voiture s'il n'y a plus de place dans le train, si les horaires sont pas terribles, ou s'il y a une jonction à faire avec une autre partie de la France où les connexions en train ne sont pas très bonnes. Mais pour la Bretagne on privilégie le train. » (F, 35 ans, UO, hors BPL-75)

« La dernière fois que je suis allée à Paris, j'ai pris le bus, Flixbus. C'était le moins cher. J'étais pas forcément pressée. Le retour je l'ai fait en covoiturage, le Flixbus était complet. J'ai pas pris le train, car y avait des grèves à cette période et c'était 3 fois plus cher quand j'avais regardé. J'ai payé 12€ l'aller en Flixbus, 18€ le retour en covoiturage. Le train c'était 50€ par trajet » (F, 24 ans, NU, 35)

Dès lors, le temps de trajet apparaît aussi comme un critère de choix modal important.

Le temps de trajet

Certaines personnes ont tendance à opter systématiquement pour le mode le plus rapide, qu'il s'agisse du train, de l'avion ou de la voiture.

Ainsi, certaines opteront pour le train plutôt que pour le car, privilégiant le temps de trajet même si le car est largement moins cher :

« Le temps de trajet est le critère prioritaire, le coût a un impact aussi, mais comme tous mes frais sont remboursés, c'est secondaire » (H, 56 ans, UR, 44)

« Mais certains trajets en bus sont avec halte, et c'est 6h, je me vois pas mettre 6h pour aller à Paris ! » (F, 24 ans, NU, 35)

« Paris, c'est trop long en voiture, c'est au moins 6-7h, je préfère payer plus cher et prendre le train. Même le car Ouibus, c'est beaucoup trop long, c'est 9-10h, je préfère payer plus cher et mettre moitié moins de temps » (F, 26 ans, UR, 29)

D'autres privilégieront l'avion par rapport au train pour les destinations lointaines, car le temps de trajet en train serait trop important par rapport à l'avion.

« Là, y a des chances dans l'année que j'aille à Lyon, il y a des chances que là je prenne l'avion, en prenant le billet à l'avance pour pas payer trop cher. Entre 6h de train et 1h d'avion... » (F, 42 ans, UO, 44)

« Nice si j'y vais en avion, c'est vraiment que c'est deux jours en train, faudrait monter à Paris encore une fois, c'est 6-7 heures + 2h Nantes Paris + changement de gare, en avion c'est une 1h15. » (F, 37 ans, UR, 44)

« Je ne vois pas d'avantages à prendre le train, si je voyais mieux les avantages, je me déplacerais

en train. J'ai une amie en Haute-Savoie, je pourrais y aller en train, mais en avion c'est plus rapide et moins cher » (F, 41 ans, NU, 44)

D'autres encore privilégieront la voiture quand elle est jugée plus rapide.

« Et les trajets de train Toulouse-Vannes se sont beaucoup dégradés, c'est devenu long, pas très pratique. Du coup la voiture aujourd'hui c'est le moyen qui prend le moins de temps. » (F, 54 ans, UR, hors BPL-31)

« Je prends le train surtout pour aller à Angers, parce que pour Rennes c'est pas super intéressant en termes de temps. » (H, 26 ans, UO, 44)

« Pour que ça devienne intéressant en train, il faut que ce soit suffisamment desservi en train et plus rapide qu'en voiture » (H, 56 ans, UR, 44)

« Pour être intéressant, le train doit être plus rapide que la voiture. C'est évident » (F, 63 ans, NU, 83)

De même, la durée du séjour peut jouer sur le choix modal. Si le temps sur place est contraint, les personnes opteront pour le mode le plus rapide.

« Je fais souvent en fonction du prix, mais si j'ai très peu de temps là-bas, le train c'est mieux, car on met moins de temps. C'est 4h en bus et 2h en train » (F, 24 ans, NU, 35)

Ainsi, tout laisse à penser que, pour un prix plus élevé que d'autres alternatives, l'usage du train se justifierait, si le temps de parcours était considérablement réduit. L'avantage du temps de trajet doit largement compenser l'inconvénient du coût.

Le nombre de correspondances

Le nombre de correspondances, et surtout les temps d'attente liés à une faible fréquence des trains sur certaines lignes, peuvent également orienter le choix du mode, car cela joue sur le temps et le confort du trajet. Globalement, un changement va être accepté, mais dès qu'il y en a plus d'un, le train sera plutôt évité. Les correspondances sont pénibles non seulement pour la rupture de charge qu'elles engendrent (être aux aguets pour ne pas louper son arrêt, devoir transporter ses bagages, etc.), mais aussi pour les temps d'attente importants qui allongent d'autant les temps de trajet. Les usagers attendent que leur déplacement soit « fluide » et donc que les ruptures de charge soient limitées.

« Je choisis entre covoiturage ou train en fonction du prix ou du temps de correspondance, je prends celui qui fait arriver le plus vite. Parfois il y a de grandes correspondances, donc je fais du covoiturage. » (H, 25 ans, UR, 49)

« Quand on commence à avoir trop de correspondances, ça devient galère. » (F, 37 ans, UR, 44)

« S'il faut faire trois changements pour faire Rennes-Quimper ça va être compliqué » (F, 28 ans, NU, 35)

« Je prendrais le train si je peux aller de A à B, s'il y a une ligne directe » (F, 63 ans, NU, 83)

« Le train au niveau des lignes c'est trop compliqué, par exemple il faut changer au Mans, on arrive à Nantes faut reprendre un moyen de transport pour Saint-Herblain » (H, 33 ans, UO, 53)

« Le point noir que j'ai c'est en fonction des horaires d'arrivée à Rennes, le trajet prend 5h à 5h30 entre Avignon et Rennes, mais parfois je passe la journée, car j'ai 2 à 3h d'attente à Rennes. Parfois mon TGV arrive au bon moment, et parfois je dois attendre 2h à la gare avec les enfants. » (F, 47 ans, UO, hors BPL-13)

Les trajets en train qui impliquent des correspondances sont considérés plus longs qu'en voiture. Et dans ce cas, la voiture personnelle ou le covoiturage seront privilégiés.

« Pour Nantes, c'est pas direct, soit ça fait passer par Quimper soit Rennes, c'est en fonction des horaires. C'est plus long qu'en voiture, c'est 4h à cause des changements. Le TER Rennes-Nantes est très très lent. C'est 1h30 en TER alors que c'est 45mn en voiture » (F, 26 ans, UR, 29)

« Nous on va avoir la LGV Bordeaux-Paris mi-2017. Mais ça veut dire passer par Paris, sinon faut faire Poitiers-Tours, Tours-Le Mans, Le Mans-Brest. Brest c'est le bout du monde. C'est pour ça que Blablacar c'est pas plus long et au moins y a pas de changements ! et il y a quand même du monde qui propose des Poitiers-Brest ou des Tours-Brest. » (F, 34 ans, UO, hors BPL-86)

« Le week-end, je vais sur l'île de Bréhat en voiture c'est 2h de route qu'on fait tranquillement, c'est de la belle route. C'est compliqué de faire autrement parce que c'est pas à côté d'une grande ville avec des trains, et il y a des changements à Rennes et Saint-Brieuc, et c'est une route à 4 voies donc en voiture c'est l'idéal. » (H, 47 ans, UO, 35)

« Honnêtement aujourd'hui quand je vais en Bretagne, parce que ma famille vient de Bretagne, je ne prends jamais le train. Je monte sur Dinan et j'y vais systématiquement en voiture. Sinon c'est la galère, une fois on avait regardé et depuis on a arrêté, il faudrait changer à Rennes, mais même Rennes-Dinan, je ne suis pas sûre que ce soit en direct » (F, 37 ans, UR, 44)

En outre, les trajets directs seront particulièrement appréciés pour le confort du trajet – l'absence de rupture de charge permet de profiter davantage de son temps de trajet –, mais également pour sa rapidité.

« Ça peut être direct dans le sens Nantes-Brest, en général il est blindé comme il est un peu plus rapide, y a 30 min de moins. C'est agréable de pas devoir sortir du TER pour en prendre un autre. On s'installe c'est direct, plus tranquille. » (F, 26 ans, UR, 29)

« Il n'y a pas beaucoup de trajets directs par chez nous. Quand on n'est pas dans des grandes villes, y a plusieurs changements, ça prend pas mal de temps. On peut pas se reposer, faut être aux aguets. Et c'est rarement un TGV qui va d'un point A à un point B, c'est souvent des TER. » (H, 26 ans, NU, 49)

Outre les correspondances, la rupture de charge intervient aussi dans l'accès à la gare ou de la gare au lieu final, ce qui pose de vrais enjeux en matière d'intermodalité.

L'accès à la gare : un enjeu d'intermodalité

Le temps de trajet est aussi déterminé par l'accès à la gare ou à la destination finale, ce qui pourra également influencer sur le choix modal. Un lieu d'habitation ou de destination éloigné de la gare tend à décourager les répondants de prendre le train. D'une part, une solution pour accéder à la gare ou de la gare à la destination finale doit être trouvée, et si elle existe, bien souvent cela engendre une dépendance vis-à-vis d'autrui (il faut demander à se faire amener). D'autre part, le temps de trajet vers et depuis les gares peut allonger considérablement la durée du trajet total (de porte-à-porte), impliquant même parfois de longs détours pour les habitants du périurbain quand il s'agit d'aller dans le centre-ville pour repartir en train, alors que le trajet en voiture serait plus direct.

En plus d'être dans un « réflexe voiture » pour leurs déplacements quotidiens, les répondants qui vivent en milieu périurbain ou rural sont pénalisés, car ils doivent faire plusieurs kilomètres pour se rendre dans une gare en voiture. Les déplacements qui incluent le train sont donc considérablement allongés (temps d'accès à la gare), rendus pénibles (rupture de charge, dépendance vis-à-vis d'autrui) et plus coûteux (coût du parking, du taxi, ou des transports en commun).

« Il y a des contraintes d'horaires et de destinations, ça va pas partout, il faut rejoindre la gare, on

n'est pas toujours à côté » (F, 23 ans, UO, 49)

« Moi je suis à la campagne, j'ai que la voiture et y a pas de gare à Héric » (H, 26 ans, UO, 44)

« Habitant en commune rurale et travaillant en périphérie de Rennes, sans véhicule c'est compliqué. Le train, je suis trop loin des gares » (H, 43 ans, UO, 53)

« J'habite pas près d'une gare donc pour moi c'est moins pratique » (H, 41 ans, NU, 72)

« J'ai regardé l'option train pour aller travailler, mais je mets 40 min en voiture. En train, comme j'habite au nord de Rennes, il faut ajouter le temps pour aller dans Rennes prendre le train, ça vaudrait pas le coup » (F, 24 ans, NU, 35)

« Il n'y a pas de train à Douarnenez faut forcément faire les 30 kms jusqu'à la gare de Quimper. » (H, 40 ans, UO, 29)

« Il faut que dans la ville d'arrivée ce soit facile de se déplacer sans voiture. Si on doit prendre un taxi ça fait monter la note facilement » (H, 56 ans, UR, 44)

De fait, il faut que le trajet en train permette de gagner beaucoup de temps comparativement à la voiture pour que le déplacement jusqu'à la gare en vaille la peine.

« J'utilise uniquement le train pour aller à Paris. Les liaisons internes à la Bretagne ne sont pas intéressantes en raison du temps qu'il faut pour se rendre en voiture à la gare et de la vitesse trop faible des trains. (...) De mon domicile à la gare de Rennes c'est en voiture, il n'y a pas de desserte de bus suffisante, sinon je prendrais le bus. C'est 1h tout compris. Je me gare dans une rue proche de la gare en fonction des places disponibles, le coût du parking de la gare est exorbitant. » (H, 44 ans, UR, 56)

« Le Nantes-Rennes, c'est pas pratique du tout en train. Déjà il y aurait 20 min en plus pour aller à la gare et en revenir. On rajoute 20 à 25 min pour aller à mon lieu de formation depuis la gare de Rennes, 20 min pour aller à la gare de Nantes, je vois pas l'intérêt. Je prends une heure dans la vue, donc c'est deux heures dans la journée. Et le Nantes-Rennes est absurde et mal fait, j'avais regardé les horaires une fois. C'est 1h33 en TER, en voiture je suis déjà arrivée en fait ! (F, 42 ans, UO, 44)

Au final, pour que le train devienne une option, la destination finale doit pouvoir être facilement accessible depuis la gare, à pied s'il s'agit de déplacements quotidiens ou à la journée, ou bien *a minima* en transports publics.

« Si c'est compatible avec le train en termes d'horaire et que c'est proche de la gare. 30 min à pied c'est difficile surtout l'hiver. Il faut pas que ça dépasse 15 min à pied. » (F, 58 ans, UR, 29)

« Je voudrais que la gare soit à côté de l'endroit où je vais en fait. Si c'est pour prendre une demi-heure dans la vue derrière pour aller à destination... Si demain les formations que je fais à Rennes sont au pied de la gare je me poserai la question. » (F, 42 ans, UO, 44)

Pour se rendre dans certaines destinations pas directement accessibles en train, les usagers souhaiteraient qu'il y ait un service de bus régulier calé sur les horaires des trains. Pour encourager l'intermodalité, il est nécessaire de fluidifier le déplacement et les ruptures de charge. En effet, les services de bus semblent davantage utilisés s'ils prolongent le déplacement en train de manière « fluide ».

« Mon dernier déplacement c'était pour aller sur la presqu'île de Crozon. J'ai pris le train Paris-Brest. Après pour se rendre sur la Presqu'île c'est plus délicat. Les services de car sont nuls. Il fallait que j'attende 5 ou 6 heures pour attraper un car. Il faudrait que j'arrive juste au bon train quoi. Mais il faudrait que ce soit signalé à l'avance. Je suis arrivée à 14h et il fallait que j'attende jusqu'à 19h pour avoir un car qui m'amenait jusqu'à Camaret. Au final je ne l'ai pas pris, car j'ai trouvé quelqu'un qui m'a emmenée. » (F, 65 ans, UR, hors BPL-75)

« Je vais en train jusqu'à Vannes. Une fois à Vannes, on vient me chercher, mais sinon j'essaie de me caler sur le bus régional qui amène jusqu'à Saint-Gildas, qui passe dans plein d'endroits. Et puis, j'ai encore 10 min à pied. C'est un déplacement de 5h30-6h, mais c'est pas si difficile, c'est assez fluide » (F, 35 ans, UO, hors BPL-75)

Toutefois, d'autres ne se voient pas utiliser ces services qui seraient trop contraignants en termes d'horaires, de confort, de temps de trajet.

« La gare de destination est à plusieurs kilomètres du point d'arrivée. Donc il faudrait faire la fin du trajet en bus, avec les enfants c'est pas idéal. Et il y a peut-être des bus, mais le week-end beaucoup moins et c'est plus contraignant pour les horaires » (H, 41 ans, NU, 35)

« Je vais souvent dans le Morbihan, à l'île aux Moines. J'y vais en voiture, parce que sinon ce serait très compliqué. Il y a une navette qui va de la gare de Vannes à Port-Blanc, mais c'est bien pour les ados, ça n'a absolument aucun intérêt pour moi. » (F, 42 ans, UO, 44)

Le fait d'être dépendant de quelqu'un si aucune autre solution n'existe pour se rendre à la gare ou depuis la gare jusqu'à sa destination finale est perçu comme étant très contraignant par les usagers.

« Je vais régulièrement voir mes parents en Vendée, pas loin de la Roche-sur-Yon, on y va en voiture. Avec les valises, le chat, c'est pas pratique en train. Et on est plus autonome là-bas, on n'est pas à côté de la gare donc faut demander aux parents d'aller nous chercher. » (F, 23 ans, UO, 49)

« On a des amis qui font régulièrement le trajet Nantes-Paris en train. Soit ils prennent la voiture jusqu'à Nantes, mais il faut trouver à se garer, soit généralement ils demandent à ce qu'on les emmène, mais c'est quand même contraignant de devoir demander à quelqu'un ! En taxi c'est trop cher, pour aller à la gare c'est 77€, c'est un budget, et on essaie de réduire au maximum les coûts quand même quand on part. » (F, 41 ans, NU, 44)

« Pour aller de la gare d'arrivée à la destination finale, on doit demander à quelqu'un de venir nous chercher à plusieurs kilomètres, c'est très contraignant. Le problème c'est pour arriver à la destination finale sans déranger personne d'autre » (H, 41 ans, NU, 35)

En dehors de ce fort enjeu d'intermodalité et d'accessibilité de la gare, le choix du train est compliqué si la destination se trouve dans un endroit peu desservi en transports publics. En effet, la voiture individuelle permet une liberté de déplacement une fois sur place que tout autre mode ne permet pas. La combinaison train + location de voiture ne semble pas être rentrée dans les mœurs. D'une part, les individus n'ont pas ce réflexe et d'autre part, cette combinaison apparaît bien souvent trop onéreuse.

« Je suis allée en Bretagne en vacances en famille, j'ai fait le trajet toute seule à l'aller en voiture, mais au retour on était 5. J'ai fait le choix de la voiture d'une part pour avoir une voiture sur place sans avoir à en emprunter une, et d'autre part parce que c'est beaucoup plus pratique pour rentrer à 5. » (F, 54 ans, UR, hors BPL-31)

« Port-Navalo, c'est typiquement l'endroit où on pourrait aller avec des amis en week-end, mais c'est trop loin, mais peut-être qu'en train ça serait plus efficace. Le problème, c'est que si tu y vas en train, tu as besoin d'une voiture sur place et t'es piégé. Et on n'a pas trop la culture de louer une caisse. Alors qu'en vrai c'est ça qu'il faudrait faire, même quand on part en week-end, mais on trouve ça cher. » (H, 28 ans, UO, hors BPL-75)

De fait, l'intermodalité représente un enjeu primordial notamment pour les territoires périurbains et ruraux. Les facilités d'accès à la gare ou de la gare au lieu de destination finale déterminent le choix du train.

Le motif et le type de destination

Un autre critère qui va peser sur le choix modal relève du motif de déplacement. En outre, le train sera plus spontanément privilégié pour les déplacements professionnels et plutôt pour les déplacements de longue distance. C'est le côté reposant et la possibilité d'optimiser son temps de trajet qui sont ici appréciés. En plus de ces dimensions de confort, les déplacements professionnels sont généralement plus facilement remboursés par l'employeur ou le client.

« ça dépend aussi si c'est pour du pro ou du perso : si c'est professionnel c'est plus confortable en train. » (H, 40 ans, UO, 29)

« C'est mieux pour s'organiser, vu qu'on y va avec tous les salariés, y a que deux places dans la voiture, le train on est tous ensemble, on fait l'aller-retour, c'est plus convivial, et on est moins fatigués de la route. » (H, 26 ans, UO, 44)

« Pour le travail, c'est principalement le train. Je voyage dans toute la France pour donner des formations. Au niveau professionnel, c'est la fatigue, c'est pour ça que je prends jamais la voiture pour ça. Après une journée de formation j'ai pas envie de conduire. Et mes clients me remboursent les billets. La grosse société qui est mon client principal préfère rembourser des billets de train plutôt que des frais kilométriques » (F, 37 ans, UR, 44)

De même la destination de Paris pour les habitants de Bretagne et Pays de la Loire, et plus généralement, les longues distances seront plus spontanément réalisées en train qu'avec un autre mode. Le train apparaît ici le mode le plus économique, mais surtout le plus rapide et le moins fatigant. Le coût des péages, les contraintes de stationnement à destination, ou encore la circulation, entrent en ligne de compte.

Une grande partie des usagers occasionnels se rendent à Paris en train, et le prennent uniquement pour cette destination.

« Avant je prenais le train pour aller à La Baule, mais depuis que j'ai le permis et une voiture, je me déplace qu'en voiture. Par contre Paris c'est en train, vraiment si je bouge loin, le train c'est plus économique, avec l'essence, les péages, et c'est plus rapide surtout. » (F, 28 ans, UO, 44)

« Là, c'est mieux en train, Paris c'est le bordel en voitures, le trafic, puis là on arrive directement à destination, c'est plus pratique, ça va plus vite, et c'est moins cher » (H, 26 ans, UO, 44)

« Si je prends pas la voiture c'est que je vais à Paris... Paris c'est trop long en voiture, c'est trop cher, et puis conduire dans Paris... J'ai pas envie. Et là le train, pour le coup on est à 2h. Je prends le train uniquement pour Paris, jamais pour d'autres destinations. » (F, 42 ans, UO, 44)

Pour les longues distances de manière générale, le train sera également privilégié.

« Ça m'arrive de comparer pour les longues distances. Pour Paris, pour Valence aussi. On voit que le train est plus pratique sur les longues distances. » (H, 26 ans, UO, 44)

« Dès que je suis sur de la longue distance, je préfère me caler dans un train et bouquiner que d'avoir à conduire. » (F, 37 ans, UR, 44)

« Ça dépend de où on veut aller, du temps, du nombre de personnes. Si on part en France et qu'on reste dans une ville, comme il y a 3 ans, on a passé 3 jours à Strasbourg, là, on privilégie le train, car c'est moins fatigant, et en voiture le temps de transport n'est pas possible. En France s'il y a 700-800 kms on va privilégier le TGV. » (H, 43 ans, UO, 53)

« J'ai tendance à prendre le truc le moins fatigant, qui ne me fait pas conduire pendant des heures, j'aimais ça, mais je n'aime plus. C'est un peu comme le « capital soleil », moi j'ai épuisé mon capital routier, je n'aime plus conduire. » (F, 47 ans, UO, hors BPL-13)

En outre, le train n'apparaît pas compétitif vis-à-vis de la voiture pour les courtes distances. Il ne fait pas forcément gagner de temps et dès lors, le prix ne se justifie pas.

« Si c'est dans le reste de la région je sais que la voiture va l'emporter, si c'est loin je compare. Le temps et le prix. Et la facilité : si en train on n'a pas besoin de s'embêter à garer la voiture, si en voiture il y a des péages, des embouteillages, plus le prix du parking sur place. » (H, 47 ans, UO, 35)

« Quand il y a plus de 500 kms, c'est avion ou train + location de voiture, à cause de la fatigue, 10h de route avec un enfant... Par contre pour aller à Nantes ou Pornic, La Baule par exemple, c'est la voiture, on y est en 1h20. Avec le train il faudrait une navette vers Pornic ou la Baule, c'est pas intéressant en termes de prix ni de temps. » (H, 36 ans, UR, 49)

Des personnes pourront se poser la question de choisir entre train et voiture pour des courtes distances de moins de 100 kilomètres, leur choix dépendra du temps de trajet, des horaires, ou encore des correspondances.

« Si c'est juste 100 kms et que les horaires ne sont pas intéressants, qu'il y a un changement, je prends la voiture, mais à 90% c'est le train » (H, 37 ans, UR, 49)

« Pour les courtes distances (moins de 100 kms), je compare voiture/train. Pour la longue distance, je suis prêt à perdre 2-3h, car c'est bien moins cher en train » (H, 37 ans, UR, 49)

Ainsi, plusieurs critères peuvent faire du train une option de choix modal : les conditions tarifaires, le nombre de voyageurs, les conditions d'accès à la gare ou au lieu de destination finale, le temps de trajet et le nombre de correspondances, les contraintes horaires et le motif de déplacement.

Globalement, les usagers vont adopter des comportements stratégiques pour opter pour la meilleure solution en fonction des critères qu'ils auront définis comme prioritaires. Toutefois, tous les usagers ne vont pas faire ces calculs comparatifs. Ils seront plus dans un usage réflexe, construit sur des habitudes, une expérience passée ou des *a priori*.

Stratégies de choix modal : une logique de calcul pour les usagers du train et une logique de réflexe pour les non-usagers

➤ Les non-usagers : entre réflexe de la voiture et méconnaissance du train

Les non-usagers du train considérant que le train est cher, plus cher que les autres modes, l'excluent presque automatiquement de leur champ des possibles. N'ayant pas d'abonnement au train, les tarifs leur semblent trop chers. De fait, ils sont dans le réflexe voiture, individuelle ou en covoiturage.

« Je pense pas que le train m'intéresserait. A priori ça serait trop cher. » (H, 41 ans, NU, 35)

« Je regarde s'il y a un covoiturage disponible, forcément c'est plus intéressant que d'y aller seul. (...) Je regarde jamais le train. Si on n'a pas un abonnement déjà... si on a une carte, c'est plus avantageux de prendre le train, mais je n'ai jamais eu à utiliser le train de manière régulière. » (H, 26 ans, NU, 56)

« Pour nos dernières vacances on est allé dans le Lot, en voiture, en famille. C'était évident d'utiliser la voiture, je ne sais même pas si on aurait pu prendre un train ! » (F, 54 ans, NU, 22)

« La voiture c'est devenu presque un automatisme, je pense pas trop au train. C'est pareil pour aller dans le sud, je prends la voiture. C'est un voyage assez long, mais la voiture est dans mes habitudes. » (H, 41 ans, NU, 72)

Globalement, les non-usagers ne comparent pas les différentes solutions de mobilité. Leur choix se base en grande partie sur des a priori ou sur une recherche antérieure sur laquelle ils se sont arrêtés. S'ils comparent une fois, ils resteront sur leurs impressions. La comparaison n'est pas systématique.

« Maintenant je ne cherche même plus, je sais que EasyJet c'est le moins cher et le plus rapide » (F, 41 ans, NU, 44)

« Je ne regarde plus, car je sais que le covoiturage c'est moins cher, je regarde 1x, 2x, 3x, et après je regarde plus. J'ai de la famille dans le midi (Marseille), ils venaient en train, mais c'est trop long et trop cher. Maintenant on trouve des billets d'avion moins cher que le train. » (F, 63 ans, NU, 83)

L'option train, si elle peut être envisagée, le sera en dernier recours, après le covoiturage en tant que conducteur puis passager, et après la voiture individuelle.

« La première chose que je vais rechercher c'est le covoiturage. Si je vois que les horaires ne conviennent pas, alors je vais voir autre chose. Mais globalement ça marche. Et si le lieu ne m'arrange pas et qu'il n'y a pas de bus non plus, je m'arrange avec des amis ou ma famille qui me prêtent une voiture. (...) Je compare le prix, mais à chaque fois le train revient plus cher que le bus ou le covoiturage et même que la voiture personnelle ! Ce n'est pas un réflexe le train, c'est toujours plus cher » (F, 28 ans, NU, 35)

« Le train, ça peut s'envisager pour éviter de prendre la voiture tout seul, mais avant le train je préfère proposer un covoiturage. Si non j'essaie du covoiturage en tant que passager et si non le train, mais ça va dépendre du tarif. » (H, 41 ans, NU, 35)

Les non-usagers n'ont généralement pas connaissance des tarifs réels du train, ni des offres promotionnelles, ils n'ont pas non plus connaissance des liaisons desservies en train et des horaires. De fait, ils n'ont pas l'idée de prendre le train, car cette alternative ne se concrétise pas dans leur champ des possibles.

« Ça fait longtemps que j'ai pas vu les tarifs, faudrait que je regarde si je fais 1000 kms en voiture, est-ce que le train serait moins cher que le budget autoroute essence, ben j'en sais rien en fait, je connais même pas les tarifs » (H, 41 ans, NU, 72)

« Je fais toujours du covoiturage ou je prends ma propre voiture pour aller à Brest ou Nantes. Je n'ai pas l'idée de prendre le train, je sais que pour Paris il y a une ligne directe, mais je sais pas s'il y a une ligne existante entre Rennes et Nantes. Je privilégie le train pour les grandes distances. Je prends jamais le train dans la région, c'est pas une question de prix, j' imagine que ça doit être raisonnable, car c'est pas très loin. Je connais pas les lignes de train. Le train c'est vraiment lié à la capitale. Je regarde pas, dans mon esprit c'est pas une solution » (F, 24 ans, NU, 35)

Mais le fait d'en parler pendant l'entretien a pu en inciter certains à réfléchir de nouveau à cette option. Dès lors, de nouvelles informations peuvent amener les non-usagers à reconsidérer leur choix modal. La difficulté consiste à trouver des canaux pour toucher les non-usagers. Il s'agira également de trouver les moyens de faire connaître le projet LNOBPL et ce qu'il apportera de nouveau pour répondre aux besoins de déplacement usagers.

« Y a le Ouigo... peut-être que ça commence à 10€... Maintenant qu'on en parle, peut-être que je vais regarder le train, car si y a des Ouigo à 10€, là ça devient compétitif, après faut voir les horaires » (H, 41 ans, NU, 35)

« Besançon c'est à l'opposé de la France, en voiture c'est 6h30, j'ai pas regardé le train, mais je pense que c'est plus simple en voiture. Je peux me tromper. J'ai pas le réflexe pour les villes en province. (...) Pour Le Mans, je prends mon véhicule personnel. J'ai pas étudié si en train c'était

plus intéressant. Faudrait que je vérifie pour le train, je n'y avais pas pensé. » (H, 56 ans, UR, 44)²

Globalement, les non-usagers n'ont pas le réflexe du train pour les villes de province ou pour se déplacer en Bretagne et Pays de la Loire. Comme nous l'avons vu, ils pensent plus spontanément au train pour se rendre à Paris, mais globalement, le train ne s'inscrit pas dans leur champ des possibles. Ils n'y pensent tout simplement pas ou n'ont pas les connaissances suffisantes (lignes, horaires, tarifs promotionnels ou abonnements, etc.) pour pouvoir concrétiser cette possibilité dans leur esprit.

➤ Les usagers : des comparateurs qui choisiront le mode qui leur convient le mieux

Les usagers du train vont plus systématiquement comparer plusieurs modes de transport parmi le covoiturage, les cars « Macron », l'avion, la voiture individuelle ou le train, avant de faire leur choix. Même si d'autres critères rentrent en ligne de compte, c'est le prix qui fera bien souvent peser le choix du côté du train ou d'un autre mode, comme nous l'avons vu précédemment.

« Je compare entre avion, train, voiture. Je compare le prix surtout. Il m'est arrivé d'aller en Bretagne avec RyanAir en avion. Le prix c'est vraiment déterminant, les transports sont extrêmement chers, je me déplace souvent en famille, donc à trois voire à quatre. » (F, 47 ans, UO, hors BPL-13)

« Je suis amenée à faire Toulouse-Paris régulièrement, je passe à peu près la moitié de mes semaines à Paris. J'ouvre deux fenêtres dans mon navigateur, train et avion, pour comparer les tarifs, en général je finis par choisir le train, c'est 20€ de moins. En train Paris-Toulouse c'est 5h30 au minimum, mais on arrive plus dans le centre, en avion porte-à-porte c'est 4h. Mais ce n'est pas tout à fait la même qualité de temps : dans le train je peux utiliser ce temps utilement, soit pour travailler, soit pour lire, soit pour dormir, dans l'avion les temps d'attente j'ai du mal à les utiliser, le temps de vol est court, finalement je suis pas posée. Dans le train je suis contrainte de me poser, mais ça a ses avantages. » (F, 54 ans, UR, hors BPL-31)

« Je regarde la voiture, le car, et le train. (...) Je regarde la disponibilité, le bus y a pas toujours la destination qu'on veut, et essentiellement le coût. » (F, 23 ans, UO, 49)

« Quand le train ne correspond pas à mes attentes en termes d'horaire, de rapidité, et de possibilité de transport à l'arrivée, je regarde le covoiturage » (H, 56 ans, UR, 44)

« Je compare sur internet. Je vais sur le site de la SNCF pour voir le prix, la distance, et pour la voiture la plupart du temps je regarde sur Mappy, ils disent tout, prix, péages, essence. » (H, 26 ans, UO, 44)

Certains vont d'abord regarder le train, et à défaut de trouver satisfaction en termes de prix, d'horaire, de desserte, etc., ils se reporteront sur d'autres solutions. Pour d'autres, le train arrive en dernier recours si aucune autre solution n'a été trouvée. Le train sera considéré comme tel si le trajet comprend de nombreuses correspondances, un temps de trajet long ou un coût excessif.

« Je regarde tout le temps en fonction du coût et des horaires pour Pontivy et Saint-Herblain. C'est pas systématique de prendre la voiture. Pour aller à Pontivy, c'est la solution de dernier recours, parce qu'il n'y a aucun bus, aucun covoiturage, c'est la solution de désespoir. Parce que franchement, il y a trop de changement » (H, 33 ans, UO, 53)

« Avant je regardais le train, maintenant je regarde d'abord Mégabus et si les horaires ne vont pas je regarde le train. » (F, 53 ans, UR, 72)

« D'abord je regarde sur Blablacar, car j'ai pas de carte SNCF, c'est le premier réflexe si je prends

² Ce monsieur ne faisait pas usage du train jusque-là, hormis pour se rendre occasionnellement à Paris. S'étant vu récemment confié une mission à Paris pendant plusieurs mois, il s'y rendra toutes les semaines.

pas le trajet 3 mois avant, sinon je cherche des Prem's. Après je regarde quand même le train. La dernière fois, j'ai eu du mal à trouver un Brest-Tours ou Landerneau-Tours sur Blablacar, donc j'ai regardé sur voyages-sncf et j'ai eu la bonne surprise du dernier moment pour le retour de trouver un Landerneau-Tours pas cher. Le prix du train était le même que le covoiturage à l'aller » (F, 34 ans, UO, hors BPL-86)

Si les non-usagers n'avaient pas connaissance des tarifs promotionnels, certains usagers vont au contraire chercher les meilleurs tarifs, même s'ils ont déjà une carte de réduction.

« Je regarde toutes les possibilités de réduction SNCF. Dans le sud il y a la carte ZOU. Elle coûte 30€, et après c'est 70% de réduction sur l'achat d'un ticket. Je préfère acheter cette carte à 30€ plutôt que d'utiliser ma carte fréquence quand je vais là-bas ! » (F, 53 ans, UR, 72)

Concernant les outils utilisés, des personnes relèvent des difficultés concernant la recherche d'information (tarifs, itinéraires) sur les sites internet de la SNCF :

- **difficulté à trouver/comprendre le prix des abonnements.** Nous observons que des usagers réguliers du train n'ont pas d'abonnement, car, selon l'information dont ils ont pu bénéficier et qu'ils ont pu comprendre, un abonnement ne serait pas rentable.

« Je vais sur le site SNCF pour le TGV, et quand c'est un abonnement TER, là c'est plus compliqué à trouver l'information sur internet, je ne suis pas sûre qu'il y ait le tarif et des informations sur l'abonnement travail sur le site régional... Dans ce cas je vais en gare c'est plus simple d'aller au guichet » (F, 23 ans, UO, 49)

« Je suis pas sûre d'avoir eu toute l'information utile sur les différents abonnements, mais les prix que je voyais faisaient que c'était pas intéressant (...) J'avais pas compris que... c'est compliqué la SNCF, car la carte week-end marche sur les Intercités et TGV seulement, pas sur les IDTGV. Pour regarder les prix j'ouvrais deux fenêtres avec carte et sans carte, et les IDTGV Prems étaient plus intéressants que les TGV et Intercités avec carte week-end. Du coup je n'ai pas repris la carte week-end. » (F, 54 ans, UR, hors BPL-31)

« Il y a un truc que je trouve complètement dingue : il y a des prix de billets complètement différents, sur un même train, sans que l'on sache pourquoi. Parfois je voyage avec des gens qui ont payé le double de moi. » (F, 47 ans, UO, hors BPL-13)

« Aujourd'hui il y a 2 applis : SNCF et voyages-SNCF, ils pourraient en faire qu'une ! J'en avais téléchargé une pensant qu'il y en avait qu'une avec ma carte grand voyageur, et en voulant échanger un billet, on m'a dit que je pouvais le faire sur l'appli SNCF que je n'avais pas. » (H, 56 ans, UR, 44)

- **difficulté à rentrer son trajet porte-à-porte.** Considérant les enjeux d'intermodalité évoqués précédemment, on se rend compte que les usagers attendent, dans leur recherche d'itinéraire, la possibilité de calculer un trajet porte-à-porte.

« Le site SNCF est très mal fait comparé à l'avion. C'est beaucoup moins pratique et facile que pour réserver un vol. C'est compliqué, pas accessible. Si je tape la ville où je vais, il reconnaît pas, il faut taper le nom de la gare, mais on ne connaît pas forcément. Par exemple pour Treillières, je peux pas taper ce nom, il va pas reconnaître, il me dit pas que la gare la plus proche c'est Nantes. » (F, 41 ans, NU, 44)

« Le site de la SNCF est bien foutu, mais si vous entrez « Camaret », il ne trouve absolument pas. Il faudrait que le site fasse des propositions pour se rendre jusqu'à Camaret ! Les renseignements ne sont pas compréhensibles, il faut chercher, parfois c'est des trucs en cascade, ça va pas. Quelqu'un qui n'a pas l'ordinateur, ou si je suis pas chez moi et que j'ai un portable qui ne sert qu'à téléphoner, je suis paumée. Parce que là, quand j'arrive à Brest, il faut que j'aille cavalier jusqu'au

centre des bus, où y a pas forcément des gens pour vous renseigner. Ils pourraient au moins nous renvoyer sur les services de bus, ou de bateau » (F, 65 ans, UR, hors BPL-75)

Une personne raconte avoir utilisé un comparateur entre, car « Macron » /train / covoiturage, qui lui permet de comparer les prix et de trier par heures de départ ou d'arrivée, avec notamment l'avantage de pouvoir rentrer des origines-destinations ville à ville et non gare à gare, ce qui apparaît plus facile.

« Pour Paris, je regarde le train en premier, car c'est plus rapide et je connaissais pas le bus. Mais la dernière fois, le prix était très élevé, donc j'ai regardé un comparateur bus/train/covoiturage. Je ne sais plus le nom du site. Le bus c'était le moins cher. Je peux rentrer ville à ville et la date. Et après on peut trier par prix ou par heure arrivée-départ. » (F, 24 ans, NU, 35)

Ainsi, les outils SNCF demandent une certaine connaissance préalable du réseau, du système de tarification, etc., connaissance que les non usagers n'ont pas. Par ailleurs ces éléments font ressortir de véritables enjeux en matière d'intermodalité de la préparation au voyage au déplacement lui-même.

EN RÉSUMÉ :

Les critères de choix modal sont de plusieurs ordres :

- le prix (déterminé par le nombre de voyageurs, la disposition d'un abonnement, le délai de réservation, etc.),
- les horaires disponibles et les contraintes horaires liées au motif de déplacement,
- le temps de trajet,
- le nombre de correspondances et les temps d'attente,
- l'accès à la gare et de la gare vers le lieu de destination finale (l'enjeu d'intermodalité est d'autant plus fort pour les territoires périurbains et ruraux),
- le motif de déplacement (les déplacements professionnels étant plus favorables au train), et la destination (le train sera plus spontanément utilisé pour Paris et moins pour les déplacements en Bretagne et Pays de la Loire et ailleurs en province).

Globalement, le choix du train se justifie malgré un prix plus élevé que les autres alternatives, si le temps de parcours est considérablement réduit par rapport aux modes concurrents. De même, il se justifie malgré un accès à la gare fastidieux, si le temps de trajet en train est largement plus compétitif vis-à-vis de la voiture. Ainsi, si le prix apparaît comme un critère de choix déterminant, c'est sans doute aussi sur les temps de trajet que les enjeux se posent.

Alors que les usagers du train vont jongler entre les différentes solutions de mobilité et comparer les différentes options en fonction des critères qu'ils jugeront prioritaires, les non-usagers du train vont davantage être dans un usage réflexe, construit sur des habitudes modales, une expérience passée ou des *a priori*. En outre, le train ne s'inscrit pas dans le champ des possibles de ces derniers. Il y aurait là un enjeu à communiquer davantage auprès des non-usagers et à leur faire expérimenter le train.

Au vu des stratégies de comparaison, des enjeux émergent concernant le train :

- des enjeux en termes d'information et de communication : le manque de lisibilité et de rentabilité perçue du système de tarification, le manque de connaissance du réseau local,
- des enjeux en termes d'intermodalité : l'impossibilité de calculer un trajet porte-à-porte avec les outils proposés par la SNCF.

II. IMAGE DU TRAIN ET DES AUTRES MODES

En cherchant les différences entre les différents types d'usagers du train concernant l'image qu'ils ont des différents modes de transport, on peut constater que l'opinion sur le train se démarque nettement entre les usagers réguliers d'un côté et les usagers occasionnels ou non usagers du train de l'autre. Cette analyse se base sur des adjectifs attribués aux différents modes (voiture personnelle, covoiturage, car « Macron », train) pour les qualifier :

- Les usagers réguliers du train font preuve d'une sensibilité plus prononcée envers les enjeux environnementaux (caractère « propre » du train vs. pollution et réchauffement climatique liés à la voiture).
- Les usagers réguliers ont une image positive du train qui se construit par opposition aux inconvénients attribués à la voiture : le train permet d'éviter la fatigue de la conduite, les risques d'accident de la route, les contraintes de stationnement et d'embouteillage.
- La convivialité, la diversité des horaires proposés et la régularité sont des qualités que seuls des usagers réguliers (et seulement certains d'entre eux) attribuent au train.
- Seuls certains usagers considèrent que les prix du train sont « corrects », notamment ceux qui disposent d'un abonnement (même si globalement, tous les types d'usagers considèrent ce mode cher)
- Parmi les qualificatifs négatifs, les termes « lent » (attribué au TER), « bondé », « sale », ne sont utilisés que par les usagers réguliers du train. En ce sens le train, pour les usagers réguliers, se rapproche des transports collectifs urbains.

Toutefois,

- Il existe un consensus entre tous les types d'usagers pour qualifier le train comme un mode rapide et confortable, mais aussi cher et peu fiable.
- Seuls les non-usagers relèvent dans les qualificatifs du train des problèmes d'accès, de correspondances, et une méconnaissance de ce mode de transport. Nous avons vu que les enjeux d'intermodalité concernaient tous les types d'usagers, mais en citant ces problèmes spontanément pour qualifier le train, cela apparaît comme prioritaire pour ces non-usagers.

Concernant les autres modes, on ne distingue pas de différences majeures d'opinion entre les différents types d'usagers du train.

- Les attributs positifs de la voiture sont la liberté, l'indépendance, la rapidité, le confort, etc. tandis que les attributs négatifs portent sur le coût, les contraintes de circulation, stationnement, etc.
- Le covoiturage est perçu plutôt très positivement par l'ensemble des répondants pour son caractère économique, pratique, flexible, convivial. Certains relèvent quelques contraintes d'organisation similaires à celles du train (contraintes d'accès, horaires...).
- Les cars « Macron » présentent l'avantage d'être le mode le moins onéreux, mais avec des temps de trajet très longs en contrepartie.

Le tableau ci-après rend compte des différents adjectifs/attributs cités par les répondants pour chacun des modes que sont le train, la voiture personnelle, le covoiturage et les cars « Macron », selon l'usage qu'ils ont ou non du train. Les attributs colorés mettent en avant les différences entre les types d'usagers (rouge pour les attributs négatifs, et vert pour les attributs positifs).

	Train		Voiture		Covoiturage		Car « Macron »	
	+	-	+	-	+	-	+	-
Non-usagers du train	Rapide, confortable	contrainte, cher, retard, correspondances, problème d'accès, méconnaissance	Rapide, liberté, pratique, indépendance, porte à porte, utile, indispensable confortable, habitude,	Cher, ennuyeux	économique pratique, rapide, flexibilité convivial, passe le temps, amusant, moins polluant, hygiène de vie, rencontre, partage,	Organisation	bien pour les jeunes et ceux qui n'ont pas un sou, tarif très avantageux, bien équipé (wifi, prise..), amabilité des chauffeurs	pas toujours pratique (lieu de dépose/prise), mal des transports
Usagers occasionnels du train	rapide, confortable, pratique, prix correct repos, vacances, sûr	Contraintes, cher, retards,	rapide, liberté, pratique, autonomie, indépendance, utile, facilité, confort, espace, personnel, quotidien	cher, long, lent bouchon, inconfortable,	économie, pratique, convivial, sympa, rencontres, agréable, communauté,	contraignant, pas confortable	pas cher, confortable, pas mal pour les jeunes, nouveau	Peu de choix long, compliqué,
Usagers réguliers du train	Rapide, Confortable, pratique, peu onéreux, Pour les grands trajets, vacances,	un peu cher retards, peu fiable Lent (TER), bondé en heures de pointe, étouffant, sale,	Rapidité Libre, pratique, autonomie. indépendance, porte-à-porte, nécessité,	cher embouteillages, difficultés de stationnement polluant, réchauffement climatique	pas cher, rapide, disponible, sympa, convivial, amusant, rencontres, avenir, innovant	inconnus	le moins cher, Chauffeur agréable tranquillité	très long, manque de confort, peu de choix

	<p>sécurité libre, optimiser temps avantage par rapport à la voiture convivial, tranquillité, choix, régularité, déplacement propre, efficace, d'intérêt collectif</p>		<p>facilité, confort, flexibilité, tranquillité, intimité</p>	<p>pas un plaisir</p>	<p>dernière minute</p>			
--	---	--	---	-----------------------	------------------------	--	--	--

III. AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS DU TRAIN VIS-A-VIS DES AUTRES MODES

Cette partie présente les avantages du train vis-à-vis de chacun des différents modes potentiellement concurrentiels (covoiturage, voiture personnelle, car « Macron »), et inversement, les avantages de ces modes vis-à-vis du train.

Avantages du train vis-à-vis des autres modes

Globalement, le train est perçu comme un mode rapide et confortable. Il est perçu comme plus rapide que le car et plus confortable que la voiture du fait que l'on peut y occuper son temps autrement qu'en étant concentré sur la route.

➤ Le train, un mode rapide

Plus particulièrement le TGV est apprécié pour sa vitesse.

« C'est quelque chose de sûr, on arrive à bon port en des temps records » (F, 54 ans, NU, 22)

« Moi ce qui me plaît en TGV, c'est rapide, tu arrives à temps, tu es à l'aise, c'est calme, personne vous dérange, il y a le contrôleur. » (F, 37 ans, UO, 49)

« Par rapport à la voiture, je mettrais 5h pour aller à Montreuil, alors que là c'est 2h de train et 40 min de métro, donc 3h-3h15 pour faire le trajet » (H, 56 ans, UR, 44)

La rapidité du train est généralement associée à une liaison directe sans correspondance ni arrêt.

« Quand il y a une liaison directe c'est très rapide » (H, 26 ans, NU, 49)

« Je pars la veille, je prends un train vers 17h30, en plus il est direct, il s'arrête ni à Angers ni au Mans, donc on gagne du temps, du coup j'étais à Paris à 19h40, retour le lendemain soir après ma formation, 18h45 c'est aussi un direct, et voilà 2h plus tard on arrive à Nantes. » (F, 37 ans, UR, 44)

Comparativement aux cars « Macron », le train est perçu nettement plus rapide.

« À choisir le train est mieux que le bus : plus confortable, plus rapide, plus tranquille. De toute façon faut aller à la gare pour les deux. » (F, 23 ans, UO, 49)

➤ Le train, un mode confortable qui offre la possibilité d'occuper son temps de trajet

Le train est aussi perçu comme un mode confortable, un espace tranquille, de repos, dans lequel on peut vaquer à d'autres occupations.

« Moi j'ai aucun mal à rester dans le train, je bouquine énormément donc les trajets en train j'adore ça, ça me détend plus qu'autre chose, sauf quand il y a des retards et des grèves, qu'ils savent nous faire si bien. » (F, 37 ans, UR, 44)

Par comparaison aux autres modes et plus particulièrement à la voiture, les usagers du train apprécient de pouvoir occuper leur temps de trajet en se reposant, par la lecture, ou d'autres activités. C'est clairement un avantage majeur du train vis-à-vis de la voiture. Les usagers n'ont pas besoin d'être concentrés sur la route. Ils apprécient de se laisser conduire. Le confort et le côté reposant du train sont souvent mis en regard avec la fatigue de la conduite automobile. Ils ont le sentiment de perdre du temps en voiture et d'optimiser le temps en train.

Les verbatims ci-dessous démontrent le côté reposant du train, l'avantage de se laisser conduire :

« On doit avoir plus d'attention en voiture, il y a de plus en plus de voitures. Le train c'est très reposant » (H, 63 ans, UO, 29)

« Le train il y a une notion de repos qu'il n'y a pas forcément dans la voiture... » (F, 42 ans, UO, 44)

« Ça roule tout seul, c'est moins de fatigue » (F, 41 ans, NU, 44)

« Je suis pas trop une passionnée de la conduite, je préfère me faire conduire. (...) L'avantage du train c'est de ne pas conduire. L'important c'est d'avoir une installation assez confort. Quand il n'est pas bondé, on apprécie le fait de faire de la route sans forcément être fatigué par la conduite, être concentré à conduire, on peut travailler, lire, écouter musique. » (F, 28 ans, UR, 44)

Ceux ci-dessous démontrent l'intérêt de pouvoir optimiser ou profiter de son temps de trajet. Le temps de transport n'est alors pas considéré comme du temps perdu :

« Le principal avantage : faire quelque chose d'autre dans le train, on peut faire autre chose, en voiture c'est du temps perdu, en train, on peut se détendre, faire autre chose, c'est pas du temps perdu. » (H, 40 ans, UO, 29)

« Par rapport à la voiture, on peut faire autre chose pendant le trajet. Et c'est moins fatigant » (H, 41 ans, NU, 35)

« L'avantage du train c'est qu'on peut faire autre chose pendant que le train roule. Ça dégage du temps pendant le trajet, on peut faire d'autres choses à l'intérieur. Pas besoin d'être concentré sur la route. » (H, 41 ans, NU, 72)

« Ça permet de se déplacer facilement, on peut faire autre chose dans le train, on a juste à rentrer dedans, c'est pratique » (H, 25 ans, UR, 49)

« Et c'est plus tranquille en train, on met moins de temps, y a pas de problème d'attention, on peut profiter du temps pour faire autre chose. » (F, 53 ans, UR, 72)

Les usagers apprécient également l'espace qu'il y a dans le train comparativement aux autres modes, et la possibilité de se mouvoir pendant le trajet.

« On fait ni covoiturage ni bus parce qu'à quatre c'est pas facile j'imagine, et puis l'avantage du train c'est la rapidité et le fait que les enfants peuvent se lever, se déplacer. En termes de confort, le train a notre préférence » (F, 35 ans, UO, hors BPL-75)

« C'est plus confortable que le bus. Même si on prend l'autoroute, les sièges ça va, mais c'est pas si confortable qu'un train. On a plus d'espace dans le train » (F, 53 ans, UR, 72)

« Il y a des prises électriques pour brancher son téléphone ou son ordinateur, une petite liseuse pour pas déranger ses voisins, plus d'espace pour les bagages » (F, 28 ans, NU, 35)

Par ailleurs, le train permet d'éviter les contraintes de stationnement en voiture. Les contraintes de stationnement en ville peuvent pousser à prendre le train plutôt que la voiture.

« Je prends pas la voiture pour Paris. C'est pas évident pour se garer, les parkings sont payants » (F, 53 ans, UR, 72)

« J'ai pris le train pour Nantes, pour un souci de stationnement. La ligne était très usagée, le train roulait à 50km/h, St-Gilles-Nantes c'est 1h autant qu'en voiture. Donc c'est pas intéressant. Mais je préfère me libérer de la voiture et surtout du stationnement dans ce cas. » (F, 63 ans, NU, 83)

➤ Le train, un mode économique sous certaines conditions

Le train peut s'avérer intéressant financièrement et parfois moins cher que les autres modes, dans certaines conditions : si l'on détient un abonnement avantageux, si l'on voyage seul, si l'on réserve

longtemps à l'avance, ou encore, pour les longues distances et si le trajet en voiture comporte des péages.

- **Si l'on détient un abonnement**

Des personnes bénéficient de tarifs très avantageux avec leur abonnement, pouvant atteindre des réductions de 75%. Pour celles-ci, aucun mode ne peut concurrencer le train financièrement, comme nous l'avons vu dans la partie sur le critère du prix.

Avec un abonnement travail, le train apparaît beaucoup plus avantageux que la voiture. D'une part, l'abonnement est moins cher que les dépenses en carburant, stationnement, etc., et d'autre part, l'employeur en rembourse 50%. Cette participation de l'employeur apparaît comme un avantage très incitatif qui pourrait encourager des non usagers ou usagers occasionnels du train à prendre un abonnement et se déplacer en train plutôt qu'en voiture ou en covoiturage pour des déplacements quotidiens au sein de la région.

« Le train c'est intéressant quand on est un usager régulier, quand on a un abonnement » (H, 26 ans, NU, 49)

« J'ai fait un stage à Nantes y a 1 an, je prenais le train tous les jours. J'avais un abonnement travail. Entre le péage et l'essence, avec un salaire de stage, la voiture c'était pas le bon plan. En train, l'employeur prend 50% donc c'est intéressant et c'est moins de fatigue ! » (F, 23 ans, UO, 49)

« Ça aide financièrement. Quand on a un véhicule à rentabiliser et qu'en plus on doit payer un abonnement transport ça revient cher, je paie déjà un abonnement pour mon fils, mais là avec le remboursement par mon travail, ça motive. Ça revient vraiment moins cher et ça va me permettre de réduire mon budget carburant » (F, 41 ans, NU, 44)

« Je serai peut-être amenée à travailler dans le 22 et là ça sera plus intéressant de prendre le train que le covoiturage. Quelqu'un m'a expliqué que l'abonnement de train c'est 80€ et que l'employeur rembourse la moitié, donc là c'est sûr que c'est plus avantageux. Le covoiturage c'est bien quand c'est ponctuel, si c'est pour un trajet tous les jours c'est moins cher et moins fatigant de prendre le train » (F, 28 ans, NU, 35)

« L'abonnement offre des tarifs intéressants. Je paie l'abonnement 47€/mois et mon employeur prend en charge la moitié, donc c'est vraiment pas cher. Évidemment ce serait beaucoup plus cher en voiture. » (F, 58 ans, UR, 29)

A contrario, ceux qui bénéficiaient d'une réduction, mais qui ne sont plus éligibles peuvent renoncer à l'usage du train. Ainsi, les jeunes et étudiants apparaissent comme une clientèle fragile à conserver. La limite d'âge à 27 ans pour la carte Jeune peut ainsi marquer une véritable rupture dans l'usage du train.

« Avec la carte Actuel le TER c'est très intéressant, si je l'ai plus je ne sais pas si je continuerais à prendre le train. Je regarderais le covoiturage ou les cars, mais les horaires c'est pas toujours terrible. Je crois que la carte jeune ne fonctionne pas sur le TER... et puis j'aurais pas autant de réduction ! » (F, 26 ans, UR, 29)

« Je trouve ça cher le train, mais parce que la voiture elle nous est prêtée, on paie que l'essence. Et là on vient d'avoir 28 ans donc d'un coup le train a pris 50%. » (F, 28 ans, UO, hors BPL-75)

« Je prenais le train avant, quand j'étais étudiante et que j'avais la réduction moins de 26 ans, maintenant que les avantages sont terminés, je ne prends plus le train. Je le prends pas suffisamment pour qu'un abonnement soit rentable. Maintenant je fais tout en covoiturage. Donc je ne prends plus le train » (F, 28 ans, NU, 35)

« Si on n'est pas étudiant, qu'on est juste salarié et si on fait pas des trajets en train pour aller

travailler on n'a pas de réduction intéressante. Si t'es pas jeune, pas sénior, tu paies plein pot même avec des cartes de réduction. Alors que dans le sud on peut faire Nice-Marseille pour 9€ quand on paie la carte régionale 30€ » (F, 53 ans, UR, 72)

Par ailleurs, l'usage occasionnel du train ne rend pas forcément pertinent l'achat d'un abonnement, ce qui, dès lors, ne pousse pas à l'usage du train. Et comme nous l'avons vu, certains usagers réguliers du train n'ont pas d'abonnement, car ils n'en voient pas la rentabilité au vu de leur usage régulier, mais non quotidien et des différentes offres promotionnelles plus avantageuses (Prems, IDTGV).

« Je le prends pas assez souvent je pense pas que ce serait avantageux de prendre une carte, et même avec une carte, ça sera toujours plus cher que le covoiturage ou le bus ». (F, 24 ans, NU, 35)

« J'achète IDTGV, Prems. J'alterne train/avion donc les abonnements c'est pas très intéressant » (F, 54 ans, UR, hors BPL-31)

- **Si on se déplace seul**

Nous l'avons vu, le train sera plus spontanément envisagé si on se déplace seul plutôt qu'à plusieurs. Voyager *a minima* à deux peut rendre le train moins intéressant financièrement que les autres modes.

« Le train c'est moins cher que la voiture. Ça c'est sûr. Du moment où je suis tout seul. La voiture peut devenir intéressante à partir de 2 personnes, y a pas photo. Mais moi je voyage principalement seul. » (H, 40 ans, UO, 72)

« Le train c'est moins cher que la voiture. Quand y a des offres promotionnelles par la SNCF, on peut trouver des tarifs de billets même en 1^{re} classe très compétitifs, notamment quand vous voyagez seul » (H, 44 ans, UR, 56)

« Dès qu'on est 2, c'est plus rentable de prendre la voiture, je trouve. » (F, 23 ans, UO, 49)

« Quand on est un voire deux c'est plutôt plus cher en voiture qu'en train » (F, 54 ans, UR, hors BPL-31)

« On a envisagé toutes les solutions, le problème c'est qu'en termes de coût on était 7, donc le coût du péage et du carburant était rapidement lissé. On avait envisagé le train et voiture de location, mais ça revenait trop cher » (H, 33 ans, UO, 53)

« La voiture c'est plus rentable quand on est une famille, on est 5 dans la famille, par contre si on est seul, et en fonction de quand on prend son billet, une voiture peut être pas beaucoup moins cher que le train. » (H, 40 ans, UO, 29)

- **Si on réserve longtemps à l'avance**

Pour avoir des tarifs avantageux et pour que le train devienne accessible financièrement, les usagers sont nombreux à relever qu'il faut acheter ses billets très en avance, 3 mois avant la date de voyage. Le fait d'acheter ses billets en avance permet de profiter d'offres promotionnelles. Mais ces offres promotionnelles proposent souvent des billets non échangeables et non remboursables.

« Il y a plusieurs tarifs tout dépend quand on prend son billet, c'est au minimum aussi cher que le covoiturage et ça peut être le double. » (H, 41 ans, NU, 35)

« Les prix ça varie beaucoup, ça dépend si on prend en avance ou pas » (F, 23 ans, UO, 49)

« Si j'y vais a titre personnel je m'arrange pour prendre le billet vraiment en avance pour payer moins cher » (F, 42 ans, UO, 44)

« Si on réserve pas son billet longtemps à l'avance ça grimpe très rapidement en termes de coût. »
 (H, 33 ans, UO, 53)

« Le train c'est bien quand on s'y prend à l'avance, sinon c'est trop cher. Le covoiturage c'est plus intéressant. » (H, 26 ans, NU, 56)

En plus du délai de réservation, le choix de la destination fait varier les tarifs.

« Sur des billets pris très longtemps à l'avance, le train peut être moins cher. Si c'est du TGV c'est très compliqué. Les tarifs TGV sont vraiment trop chers, et sur des distances pas très longues ! typiquement un Paris-Laval 2^e classe c'est 100€ aller-retour ! » (H, 43 ans, UO, 53)

« Le prix monte vite en fonction de là où on va : des destinations vers la Bretagne ou Bordeaux le prix monte vite, surtout si on part en dernière minute » (H, 25 ans, UR, 49)

Prendre ses billets en avance pour bénéficier de tarifs avantageux implique une organisation très en amont qui n'est pas toujours envisageable par tout le monde et qui peut paraître trop contraignante.

« L'autre possibilité pourrait être le train, mais il faut réserver son billet à l'avance... et financièrement, x4 ça reviendrait plus cher. » (H, 41 ans, NU, 35)

« Les enfants ont du mal à prévoir à l'avance, donc le covoiturage l'emporte, et c'est pas une bonne chose, car il y a plus de voitures qui circulent, donc c'est moins sûr que le train. » (F, 54 ans, UR, hors BPL-31)

Cela peut aussi être contraignant, car les usagers ont peu de marges de modification ou d'annulation. En général, les billets pris longtemps en avance sont des billets spécifiques comme des billets Prens ou des IDTGV.

« Le train peut être moins cher si on programme son voyage suffisamment à l'avance. On peut avoir des prix intéressants si on programme 3 mois avant. Mais faut être sûr aussi de son départ, si on a au dernier moment un problème, on n'est pas remboursé intégralement. » (H, 63 ans, UO, 29)

« On s'y était pris 6 mois à l'avance, avec des tarifs Prem's, par contre on peut pas échanger. » (H, 36 ans, UR, 49)

De plus, la variation des prix liée aux délais de réservation n'est pas toujours simple à comprendre. Et le système d'ajustement des prix, qui ne se ferait pas seulement en fonction de la demande, est difficile à appréhender. En l'occurrence, une personne ne comprends pas pourquoi elle a payé cher des billets prix au dernier moment alors que le train n'était pas rempli.

« Le problème c'est le coût. En particulier quand on prend les billets au dernier moment. Par exemple quand on est allés à Montpellier, le week-end de l'Ascension, on s'est décidés tard, Toulouse-Bordeaux c'était très cher, on s'est dit OK c'est un week-end hyper chargé, c'est notre faute on aurait dû prendre les billets plus tôt, et quand on est montés dans le train il n'était qu'à moitié plein. » (F, 54 ans, UR, hors BPL-31)

- **Si le trajet en voiture comporte des péages et sur les longues distances**

À condition d'avoir acheté ses billets très en avance, le train peut être moins cher que la voiture considérant le coût des péages, du carburant, mais aussi du coût du stationnement à destination.

« Le train c'est moins cher si on réserve à l'avance. Pour Paris j'avais réservé 3 mois à l'avance, et j'avais eu une réduction, car on voyageait à 4, ça m'a coûté 45€ en tout. En voiture vous avez 26,70€ de péage, vous rajoutez le carburant, y a pas photo. » (H, 33 ans, UO, 53)

« Le train c'est moins cher quand les trajets sont en autoroutes. Parce que les autoroutes les prix ont explosé » (F, 42 ans, UO, 44)

« Le train ça peut être moins cher, car la voiture c'est un coût entre l'assurance, l'essence, tout le monde le dit. Si on prend tout en compte, le carburant, l'usure, la fatigue, c'est peut-être plus valable de prendre le train. » (F, 39 ans, UO, 35)

« L'inconvénient de la voiture c'est le coût bien sûr, entre l'entretien, le carburant, le stationnement, dans les zones urbaines, ça manque de places et puis ça coûte cher » (H, 33 ans, 53)

Pour les longues distances et la destination de Paris en particulier, les usagers voient plus d'avantages économiques à prendre le train que la voiture.

« Pour aller à Paris, la voiture c'était plus cher avec les péages » (H, 36 ans, UR, 49)

« Déjà l'essence c'est cher, faut payer les péages. Quand on fait le calcul entre le temps, l'argent dépensé, c'est plus valable de prendre le train, et au moins on n'a pas d'efforts à faire. Nantes-Paris c'est au moins 4h de route, c'est fatigant » (F, 28 ans, UO, 44)

« Sur les grandes destinations, le train est moins cher que la voiture » (H, 26 ans, UO, 44)

« Maintenant quand on prend l'autoroute, entre les péages, l'essence, le stationnement, pour le coup c'est plus intéressant de monter à Paris par le train, car le stationnement est très cher. » (F, 70 ans, UO, hors BPL-18)

➤ Le train, un mode sûr

En plus de la rapidité, du confort et de la possibilité d'occuper son temps de trajet, le train est également perçu comme un mode sûr par rapport aux autres modes et plus particulièrement à la voiture. C'est notamment la sécurité routière qui est mise en avant.

« Le point fort c'est la rapidité, le fait de pouvoir faire une autre activité, c'est beaucoup moins fatigant et plus sécurisé que la voiture, rouler à Paris pour une personne de la campagne c'est dur à gérer niveau stress » (H, 33 ans, UO, 53)

« Je préfère le train, c'est plus rapide, plus confortable, il y a moins de risque d'accident, le temps de voyage est considérablement plus faible. » (H, 20 ans, UO, hors BPL-75)

« C'est sûr, il n'y a pas trop d'accidents par rapport à la voiture » (H, 26 ans, NU, 49)

Le train apparaît plus sécurisant que la voiture personnelle, et plus encore que le covoiturage, car on ne connaît pas le comportement de conduite de son covoitureur, il faut faire confiance à un inconnu. Ainsi, se faire conduire par un professionnel (conducteur de train ou de car) apparaît plus rassurant pour certains.

« Le train c'est la sécurité, en covoiturage on peut tomber sur quelqu'un qui conduit très mal ou super vite. » (F, 26 ans, UR, 29)

« Nous on n'est pas très rassurés en voiture, et être conduits par quelqu'un dont on connaît pas la conduite, ça participe à rendre le truc inconfortable » (H, 28 ans, UO, hors BPL-75)

« Le covoiturage, là, je suis très réticente, je n'ai pas confiance j'ai peur des accidents. C'est pas que je veux pas partager, moi il m'arrive de prendre des gens en stop, mais monter dans une voiture conduite par quelqu'un que je connais pas, et j'aimerais pas que mes enfants le fassent non plus. » (F, 70 ans, UO, hors BPL-18)

« En covoiturage on sait jamais sur qui on va tomber, et en cas d'accident je sais pas comment ça se passe au niveau des assurances. Je l'ai fait une fois j'avais pas le choix, mais je préfère encore le bus ! » (F, 53 ans, UR, 72)

➤ Le train, un mode convivial

Le train est également vécu comme un mode convivial par des usagers réguliers quotidiens.

« Les gens prennent la voiture pour avoir leur indépendance, mais le train c'est confortable, on est bien assis, on rencontre des gens, c'est convivial. J'essaie de convaincre des gens qui travaillent à Brest. Par rapport à la voiture, c'est le coût, la rapidité, le confort. En train on peut lire, on discute, on peut créer des relations. » (F, 58 ans, UR, 29)

➤ Le train, un mode facile d'utilisation

Le train est également considéré comme facile d'utilisation par les usagers réguliers.

« On va sur internet, on choisi son horaire sur l'appli, on a le billet sur le téléphone, pas besoin d'imprimer, de composer avant de monter, c'est vraiment très pratique. » (H, 56 ans, UR, 44)

Ainsi, le train présente de nombreux avantages par rapport aux autres modes, en termes de temps de trajet (concernant le TGV et les longues distances), en termes de confort avec notamment la possibilité de profiter de son temps de trajet pour vaquer à d'autres activités, en termes de coûts (sous conditions de voyager seul, d'avoir un abonnement avantageux ou de s'y prendre très en amont pour bénéficier d'offres promotionnelles), et en termes de sécurité routière. Il présente également des avantages de convivialité et de facilité d'utilisation pour quelques personnes, parmi les habitués, mais ces avantages le démarquent sans doute moins des autres modes.

Inconvénients du train

Comme nous l'avons vu dans les critères de choix modaux, les principaux inconvénients du train relèvent de l'accessibilité : l'accès en termes de coût, d'intermodalité (accès en gare ou en territoire périurbain/rural), d'horaires. Ceci est bien résumé par le verbatim ci-dessous. C'est cela qui va en partie déterminer le choix modal. À cela s'ajoutent les contraintes de correspondances et de temps de trajet.

« Les contraintes du train c'est l'accessibilité : de la gare, les horaires, le coût. » (F, 41 ans, NU, 44)

D'autres inconvénients sont relevés par les personnes enquêtées : certains très spécifiques aux non usagers, comme la peur de se perdre dans les gares, et d'autres plus spécifiques aux usagers réguliers comme les trains bondés. Les problèmes de perturbation sont relevés par les usagers comme les non-usagers du train.

➤ La peur de se perdre dans les gares : une crainte exprimée par les non-usagers du train

Certains non-usagers du train ne se sentent pas à l'aise dans les gares. La taille de la gare et la quantité d'information délivrée les effraient. C'est un stress supplémentaire de ne pas savoir se repérer et de rater son train. De fait, les petites gares seront plus appréciées, car plus rassurantes.

« Avec peu d'expérience, on est vite perdu dans les gares : perdu par les informations, la grandeur, le surplus d'information, y a plein de panneaux. C'est très compliqué une gare, je suis pas à l'aise. » (F, 63 ans, NU, 83)

« La gare d'Auray est très petite, c'est une petite ville donc y a que 2 voies c'est pas compliqué pour se repérer, y a pas de risque de se perdre. Ça rassure. Je suis pas doué en orientation, je me perds facilement. J'ai toujours peur de rater le train, de pas savoir où aller quand il y a beaucoup de voies dans les grandes gares... » (H, 26 ans, NU, 49)

« La gare de Brest, elle est toute petite, on risque pas de se perdre ! » (F, 26 ans, UR, 29)

« La gare de Nantes, je la trouve très bien, elle est pas trop grande, on n'est pas perdus » (F, 42 ans, UO, 44)

« La gare de Rennes est pas très pratique, y a des escaliers partout. Elle n'est pas très bien foutue, C'est la moins bien. Celle de Nantes paraît plus simple, on se perd moins » (F, 26 ans, UR, 29)

➤ Un manque de services et de personnel en gare et à bord des TER : une contrainte relevée par les nouveaux usagers et les non-usagers

Les petites gares sont critiquées, notamment par les nouveaux usagers et les non-usagers pour le manque de services en gare (pas de salle d'attente, de service de boissons/encas, absence de personnel pour se renseigner, etc.).

« Dans les accueils y a pas grand monde qui nous renseigne. » (F, 53 ans, UR, 72)

« Je découvre un peu, et je trouve qu'il y a un problème de service. Je souhaitais un renseignement et le guichet était fermé après 17h30, c'est exagéré ! Il y a un gros effort à faire au niveau du service » (H, 56 ans, UR, 44)

« Y a plus rien. Y a plus de personnel, plus que des bornes, tout se fait par internet, vous cherchez quelqu'un pour un renseignement, vous pouvez chercher... » (F, 54 ans, NU, 22)

« La gare du Mans y a pas de salle d'attente, pas d'accueil. C'est incroyable alors que y a plein de bureaux d'affaires à côté. Ils ont supprimé tout le personnel. L'avantage des Mégabus c'est qu'on a un interlocuteur. » (F, 53 ans, UR, 72)

Des usagers réguliers regrettent également l'absence de contrôleur sur certaines lignes de TER, notamment en soirée. La présence de personnel à bord des trains serait un gage de sécurité pour ces usagers qui ne se sentent pas toujours en sécurité.

« Le TER à 23h est très mal fréquenté, et c'est très rare qu'il y ait des contrôleurs. C'est quand même bien d'avoir quelqu'un à qui faire appel. » (F, 53 ans, UR, 72)

➤ Des TER bondés : une contrainte relevée par les usagers réguliers

Les usagers réguliers sont les seuls à relever la contrainte de voyager dans des trains bondés, en particulier aux heures de pointe. Et ne comprennent pas pourquoi, à certains horaires, le train est bondé alors qu'il « suffirait » d'ajouter d'augmenter sa capacité d'emport de voyageurs. Ces usagers se plaignent de voyager dans des conditions très inconfortables peu dignes de ce mode de transport, qui est alors comparé aux transports publics urbains.

« Tous les matins et soirs le train est bondé à craquer. Je peux trouver ça normal qu'il n'y ait pas de place dans un tram, mais être debout dans un TER tout le trajet ça donne envie de prendre la voiture » (F, 28 ans, UR, 44)

« Quelques fois le train est un peu bondé, on a du mal à s'asseoir et c'est inconfortable de voyager debout. Surtout au moment de la rentrée scolaire, le lundi matin. Quand il y a autant de personnes qui prennent le train, ce serait bien de mettre un wagon supplémentaire, on sait les périodes où y a plus de monde, c'est prévisible, mais on n'a pas de wagon supplémentaire. C'est pas normal de voyager debout. » (F, 58 ans, UR, 29)

D'autres usagers regrettent également le manque de civisme des voyageurs dans les TER.

« Les gens laissent les affaires sur les sièges, les bagages partout dans l’allée, ils mettent leurs pieds sur le siège d’en face. C’est limite si on doit demander la permission de s’asseoir. » (F, 58 ans, UR, 29)

« Les gens se comportent mal dans le train, ils mettent les pieds sur le siège d’en face... La promiscuité avec les gens me plaît pas trop, ils mangent, écoutent de la musique fort... ça me convient pas » (F, 63 ans, NU, 83)

➤ Les retards et autres perturbations : un problème soulevé autant par les usagers que les non-usagers du train

Les usagers du train se plaignent des retards de train qu’ils subissent régulièrement. Les usagers réguliers semblent les plus impactés dans leur déplacement. Et ces retards peuvent amener à décourager de l’usage du train. Toutefois, ils ne remettent pas en cause la fiabilité du mode comme le font les non-usagers. Ils vont plutôt avoir tendance à se plaindre des conditions de confort (en cas de train annulé, le train suivant est bondé), du manque d’information en situation perturbée, du manque de solutions alternatives proposées, ou encore des compensations, en cas de retard, trop limitées.

« Quand je prenais le train Angers-Nantes tous les jours l’année dernière, il y avait beaucoup de retards, de grèves, des trains annulés, et après le train suivant est plein. Là, c’est vraiment pas agréable. Quand c’est occasionnel on s’en rend pas compte, mais tous les jours ça peut devenir vite pénible. » (F, 23 ans, UO, 49)

« Pour le retour de Paris j’étais souvent bloquée dans le train à cause de problèmes, après c’est pas de leur faute, et je trouve qu’ils remboursent pas assez quand y a un truc comme ça. Ils devraient faire plus d’efforts, parce que déjà le billet de train c’est vachement cher. » (F, 28 ans, UO, 44)

Si des usagers se plaignent du manque d’information transmis en situation perturbée, d’autres constatent et apprécient les efforts qui ont été faits récemment.

« Et des fois il y a beaucoup de retard avec le train et aucune information dans les gares, rien » (F, 53 ans, UR, 72)

« Le train part, mais n’arrive pas forcément à l’heure. La compagnie SNCF ne met pas forcément les gens au courant, ils en ont rien à faire, y a pas de communication. Quand on est arrivés dans le train, on est parqués et y a plus qu’à suivre. » (H, 47 ans, UO, 35)

« En cas de gros pépin ça laisse encore à désirer, ça manque encore d’information, même si ça tend à s’améliorer, ça reste encore balbutiant » (H, 43 ans, UO, 53)

« Dès qu’il y a un problème, ça peut entraîner des retards énormes. Mais même quand y a des grèves, on est bien informés, on est prévenu suffisamment en avance par mail ou texto. Quand y a eu les grèves en juin, j’ai été bien informée, ça n’a pas été la cata. Y a eu des améliorations sur la gestion des grèves, c’est mieux gérer, on est prévenus en avance, on a le temps d’annuler son billet ou choisir un autre mode de transport. On n’est pas prévenu au dernier moment. C’était pas aussi bien y a quelques années, y avait pas les SMS, c’est plutôt pas mal » (F, 26 ans, UR, 29)

A contrario, les non-usagers se basent essentiellement sur le discours véhiculé par les médias qui ternit l’image de la SNCF. Cette image représente un réel frein à l’usage du train. Ils se représentent ce moyen de transport comme un mode peu fiable et ne souhaitent pas être confrontés à des perturbations. Les autres modes apparaissent ainsi plus fiables que le train pour les non-usagers.

« Ça manque de renouveau et l’image de marque de la SNCF n’est pas très réputée. Si on

rencontre des problèmes en train, des galères, des retards, ça gâche les vacances ! » (F, 41 ans, NU, 44)

« Les retards avec tout ce qu'on entend à la télé. C'est pas aussi fiable que ça devrait. Si j'avais plus confiance dans la ponctualité, la sécurité ça va, faudrait que les médias peut-être parlent moins des grèves, des retards, des gens bloqués, si on ne voyait plus ça à la télé, on oublierait un peu les mauvais côtés. J'ai mon frère qui prend régulièrement le train, le train est jamais vraiment à l'heure. » (H, 41 ans, NU, 72)

« Il y a aussi un problème de fiabilité : il y a toujours une grève ou quelque chose. En covoiturage ou en bus, y a peu de chance qu'on nous lâche, je fais pas confiance au train. » (F, 24 ans, NU, 35)

« C'est de moins en moins fiable et de plus en plus cher » (F, 24 ans, NU, 35)

Dès lors, si les principaux freins à l'usage du train sont cités par tous les types d'usagers : coût, intermodalité, horaires, correspondances, etc., certains freins apparaissent plus spécifiques à certains types d'usagers. En outre, les non-usagers du train sont plus attentifs à la taille des gares, craignant de se perdre, de ne pas trouver l'information, les nouveaux usagers se plaignent du manque de personnel en gare et à bord des trains pour les renseigner, les usagers réguliers ne comprennent pas pourquoi la taille des trains n'est pas adaptée à l'affluence aux heures de pointe, et tous les usagers relèvent les problèmes de retards et autres perturbations, que ces problèmes soient vécus pour les usagers, ou basés sur l'image véhiculée par les médias pour les non-usagers.

Avantages des autres modes vis-à-vis du train

Pour certains, les autres modes présentent des avantages que le train ne peut compenser. La voiture offre une liberté de déplacement sans commune mesure, le car et le covoiturage proposent des tarifs extrêmement compétitifs par rapport au train.

➤ Avantages de la voiture personnelle vis-à-vis du train : liberté, flexibilité, rapidité, coût

Un des avantages inhérents à la voiture personnelle est de permettre un trajet porte-à-porte. Aucun autre mode ne permet cela. De plus, elle offre une grande liberté de déplacement : on peut partir quand on veut, aller où on veut.

« Je peux partir à l'heure que je veux, si je veux partir 15 min avant l'heure prévue pour une course, je peux le faire. » (F, 54 ans, NU, 22)

Elle offre aussi plus de flexibilité avec des enfants.

« C'est essentiellement des contraintes familiales, tout seul je m'orienterais plus vers le train. Même en couple tout court. Avec les enfants en voiture, on peut prendre des jeux, faire beaucoup d'arrêts » (H, 43 ans, UO, 53)

« La voiture c'est quand même un gain de temps et en plus on a des enfants donc c'est plus simple. » (F, 28 ans, UR, 44)

La voiture apparaît comme un mode plus rapide que le train quand les liaisons ferroviaires ne sont pas directes ou les TER très lents.

« En voiture c'est plus rapide quand il n'y a pas de trajet direct en train. Le TER va pas très vite. » (H, 26 ans, NU, 49)

« Rennes-Le Mans, faut vraiment vouloir prendre le train, ça prend moins de temps de tout faire en voiture. » (F, 39 ans, UO, 35)

« Pornic c'est en voiture toujours. Mais c'est possible en train, mon mari avait pris le train. A priori c'était quand même assez long par rapport à la voiture, y avait beaucoup d'arrêts, c'était 2h, et en voiture c'est à peine trois quarts d'heure. » (F, 28 ans, UR, 44)

La voiture est également perçue moins chère que le train en Bretagne et à l'ouest de Rennes et Nantes du fait de l'absence de péage, ou bien dès qu'on se déplace à plusieurs, comme nous l'avons vu précédemment.

« Tant qu'ils nous mettent pas d'autoroutes tout va bien ! De toute façon ils ont pas le droit de faire d'autoroutes en Bretagne. » (F, 42 ans, UO, 44)

« Pour plus d'une personne, la voiture ce sera toujours plus avantageux. » (H, 47 ans, UO, 35)

➤ Avantages du covoiturage vis-à-vis du train : économie, disponibilité, flexibilité (relative), convivialité, écologie

Le covoiturage présente l'avantage d'être très économique par rapport au train et d'offrir beaucoup de choix d'horaires. L'abondance de l'offre sur certaines liaisons peut garantir la disponibilité d'un trajet à tout moment. Il est possible de trouver un covoiturage au dernier moment, du moins sur certaines liaisons, contrairement au train qui peut apparaître non adapté pour des trajets de dernières minutes (coût trop important, train complet). Le trajet Rennes-Nantes est régulièrement cité comme étant beaucoup plus avantageux en covoiturage qu'en train : c'est plus rapide et moins cher. D'autant plus que l'offre est foisonnante.

« L'offre de covoiturage est plus importante que la SNCF et les tarifs moins chers. Nantes-Rennes, c'est 4 à 7€ en covoiturage. Et il y a 302 covoitrages ! donc c'est 302 horaires presque différents proposés ! » (F, 63 ans, NU, 83)

« En train, il faut réserver longtemps à l'avance pour avoir un prix avantageux, en covoiturage, on peut regarder quand on veut » (H, 26 ans, NU, 49)

« Je fais régulièrement du covoiturage pour aller à Rennes, aussi bien en tant que chauffeur que passager. Souvent c'est des questions de coût, c'est le plus déterminant. Parfois pour des raisons pratiques : c'est plus pratique de partir directement de Douarnenez en covoiturage. Et c'est une question d'horaires, en covoiturage il y a des départs presque toutes les demi-heures. » (H, 40 ans, UO, 29)

« Pour Rennes ou la Rochelle, en général je vais prendre la voiture. Les courts trajets, le Nantes-Rennes là, il est exorbitant. J'ai eu des réunions sur Rennes, quand je comparais voiture et train, surtout que la voiture je mettais sur Blablacar et je remplissais à chaque fois. Le train c'est à se demander s'ils veulent qu'on le prenne ou pas ! Le train l'aller c'est 26€, en Blablacar je remplissais donc j'étais à 18€, et à 18€ ça me payait mon essence large. Donc ça coûtait plus cher que l'essence d'y aller en train. La Rochelle c'était exceptionnel, je suis allée voir une copine, c'était dans les mêmes quotas, j'ai rempli la voiture avec Blablacar, donc mon voyage m'a coûté 0, j'ai même dû faire un petit bonus. » (F, 37 ans, UR, 44)

Le covoiturage, et ses avantages économiques, encouragent le réflexe voiture pour les conducteurs, puisqu'il suffit de proposer sa voiture en covoiturage pour faire des économies tout en continuant à se déplacer en voiture. Cette pratique peut même rembourser intégralement les frais de la voiture comme nous l'avons vu avec le verbatim ci-dessus et ceux ci-dessous.

« Je me pose pas trop de questions. En plus je mets la voiture sur Blablacar dès que je peux, je sais que du coup ça me revient tout de suite moins cher. » (F, 42 ans, UO, 44)

« C'est un gain d'argent, ça permet de rentabiliser le trajet. » (F, 41 ans, NU, 44)

Il prend aussi des parts de marché au train en attirant les utilisateurs déçus par les tarifs du train, la disponibilité des horaires, les retards, etc.

« Tout le monde le dit en covoiturage : le train c'est cher, très cher, ils en ont marre des retards des changements, du prix, tous les gens qu'on a en covoiturage sont déçus du train » (F, 63 ans, NU, 83)

« J'essaie toujours de privilégier le train et je m'adapte en fonction des tarifs. Le covoiturage c'est très très rare, mais je pense l'employer de plus en plus, il y a toujours un conducteur de libre, et c'est bien moins cher que les autres moyens de transport. » (H, 20 ans, UO, hors BPL-75)

Pour certains, comme pour la voiture personnelle, le covoiturage présente l'intérêt de proposer des trajets directs comparativement au train qui nécessite souvent des correspondances.

« Notre fille est restée 2 ans à Quimper, quand elle est venue quelques fois nous voir en train, il fallait changer à Nantes, elle est vite passée au covoiturage. (...) J'ai même fait venir ma mère en covoiturage. Il la prenait à son domicile. À 86 ans, il fallait qu'elle prenne un taxi pour aller chercher le train à Poitiers et gérer le changement à La Rochelle, elle n'était pas capable. Elle était ravie de faire du covoiturage, elle n'avait pas du tout envie de prendre le train. » (F, 63 ans, NU, 83)

Le covoiturage permet, selon certains, de faire des détours et d'être déposé dans des endroits mal desservis, ce qui n'est pas le cas en train. Toutefois, le trajet direct et porte-à-porte est à relativiser, car il faut généralement se rendre à un lieu de prise en charge et il est rare d'être déposé à la porte de sa destination finale.

« En covoiturage c'est plus facile de trouver des gens qui vont dans des bleds à côté et qui sont prêts à faire un petit détour, en train c'est pas possible » (F, 28 ans, NU, 35)

En plus de l'avantage économique, des personnes apprécient aussi le covoiturage pour la convivialité et les rencontres, ou bien pour son caractère plus écologique qu'un usage individuel de la voiture.

« L'avantage c'est le prix, c'est beaucoup moins cher que tous les moyens de transport. Et c'est sympathique, on rencontre de nouvelles personnes. » (H, 31 ans, UO, 72)

« Si jamais je dois utiliser la voiture pour des longs trajets, j'ai tendance à utiliser Blablacar parce qu'une personne seule dans une voiture c'est pas très écolo et l'essence coûte quand même cher de nos jours. » (F, 37 ans, UR, 44)

➤ Avantages des cars « Macron » : économie et service

L'avantage incontestable des services de cars est leur prix. C'est la solution de transport la plus économique. L'écart de tarif entre les cars et le train profite largement aux cars. C'est un mode adapté pour les petits revenus et les personnes qui ne sont pas pressées par le temps pour se déplacer. Certains sont prêts à mettre plus de temps pour payer le moins cher. Les utilisateurs de ces services sont avant tout des jeunes, mais pas uniquement !

« Mon fils est étudiant à Paris, il revient soit en covoiturage soit en Ouibus. Lui c'est le tarif le plus bas qu'il cherche, quelle que soient les conditions de trajet, il est prêt à mettre 7h, mais c'est normal il est étudiant ! » (F, 63 ans, NU, 83)

« J'ai pris le bus, le Ouibus une fois pour revenir de Paris. C'est pratique. Et c'est ce qu'on trouve de moins cher. Le coût par rapport au train, on gagnait 80€, c'était énorme la différence. Et c'est le même temps qu'en voiture » (F, 23 ans, UO, 49)

« Ouibus, c'est vraiment une question de coût, parce que c'est très long par ailleurs. J'avais regardé le train, mais y avait vraiment une grosse différence de coût, c'était sans commune

mesure. » (H, 40 ans, UO, 29)

« J'ai pris 5 fois les Mégabus et 1 fois le Flixbus, que pour Paris. Parce que c'est tellement cher la SNCF ! Le Mans-Paris c'est 50€. Pour aller dans le sud c'est le même prix... (...) le bus c'est 2€ vous vous rendez compte ! » (F, 53 ans, UR, 72)

« Pour Paris, je prends le Flixbus. C'est très bien, l'aller-retour Paris pour 18€ au niveau concurrence c'est imparable ! » (F, 28 ans, NU, 35)

« Avec la carte jeune si je m'y prends en avance, c'est 30€, et c'est 1h30. En car c'est quelques euros, mais c'est 5h. Je le ferais pas tous les week-ends, mais ça me gêne pas, quand je suis pas pressé. » (H, 25 ans, UR, 49)

« J'en ai marre de payer trop cher le TGV alors je prends le TER, ça revient moins cher, mais le Mégabus, c'est beaucoup moins cher encore alors que ça met quasiment le même temps ! » (F, 53 ans, UR, 72)

Comparativement à la voiture personnelle, le car présente l'avantage d'être moins cher, mais aussi, de la même manière que le train, de pouvoir se laisser conduire.

« C'est pas nous qui conduisons, on est plus tranquille et c'est moins cher ! C'est un peu plus long que la voiture, ça roule moins vite. Mais c'est pas mal de se laisser conduire quand on revient de vacances. » (F, 23 ans, UO, 49)

Le car apparaît comme une solution de mobilité particulièrement adaptée pour se rendre à Paris, tout comme le train qui est plus spontanément envisagé pour cette destination. Dès lors, le car apparaît comme un mode très concurrentiel au train en termes de tarif pour aller de Bretagne et des Pays de la Loire à Paris.

« J'utilise le car pour aller à Paris. Pour les autres villes, y a pas de passage ou peut-être 1 par jour, ça m'arrange pas, c'est plus pratique d'y aller en train. Pour Paris, c'est pas plus pratique, mais c'est moins cher. » (H, 25 ans, UR, 49)

Certaines personnes relèvent la garantie de confort des cars comparativement au train : la certitude d'avoir une place (par rapport aux TER) et le Wifi.

« Une fois c'était bondé, on n'avait pas du tout de place, c'était pénible. Des fois on paie son billet comme tout le monde et on se retrouve sur un strapontin. On va pas avoir ce problème dans les bus, car on a une place numérotée et ils peuvent pas prendre des personnes en plus pour des questions d'assurance. » (F, 53 ans, UR, 72)

« C'est assez confortable, les cars sont tout neufs, y a le wifi. » (F, 26 ans, UR, 29)

➤ Des inconvénients pour le covoiturage et les cars « Macron » similaires au train

Le covoiturage et les cars « Macron », qui font particulièrement concurrence au train en Bretagne et Pays de la Loire, présentent des contraintes assez similaires à celles du train, notamment pour ce qui est de l'accès au point de rendez-vous ou à la gare routière et des horaires à respecter. Toutefois, l'inconvénient majeur du covoiturage qui pourrait faire pencher le choix vers le train est la crainte de l'inconnu et le manque de sécurité et de fiabilité. Et l'inconvénient majeur des cars « Macron » qui pourrait faire pencher le choix vers le train est la longueur des trajets.

- **Le covoiturage : des contraintes d'accès et de fiabilité vis-à-vis de l'inconnu**

Si des usagers ont le sentiment que le covoiturage présente l'avantage du porte-à-porte (ou presque) comme la voiture personnelle, a contrario, certains usagers notent que, comme pour le train, la contrainte du covoiturage peut être l'accès au point de rendez-vous.

« Parfois y a pas forcément ce que je veux en covoiturage, en termes d'horaire, ou par exemple en termes de zone pour embarquer ou débarquer, par exemple pour Le Mans il y a pas mal de gens qui demandent d'aller à l'aire autoroute, pour y aller il faut une voiture... » (H, 31 ans, UO, 72)

D'autres notent que l'offre de covoiturage n'est pas toujours très foisonnante sur certaines liaisons. En outre, ils ne sont pas sûrs de trouver un trajet pour aller là où ils le souhaitent à chaque fois. Finalement, comme pour le train, il y aurait davantage d'offres pour les liaisons importantes, entre les grandes villes, et moins pour les itinéraires « secondaires ». En ce sens, le covoiturage apparaît concurrentiel au train et pas forcément complémentaire.

« C'est pratique, c'est bien quand on part d'une grande ville sinon c'est compliqué de trouver » (H, 26 ans, NU, 56)

« Si j'ai la chance d'avoir un covoiturage, parce que y en n'a pas tout le temps. C'est pas sûr comme moyen. On n'est pas sûr d'avoir un covoitureur. » (H, 25 ans, UR, 49)

Le covoiturage est un moyen de transport qui n'apparaît pas aussi fiable que la voiture personnelle et qui, en ce sens, se rapproche plus des transports collectifs. Il apparaît peut-être même moins fiable, car on se trouve dépendant des autres que l'on soit passager ou conducteur, et des retardataires. Un des principaux inconvénients du covoiturage reste le fait de devoir faire confiance à des inconnus. En outre, les covoitureurs parisiens auraient la réputation d'être rarement à l'heure.

« C'est contraignant, si la personne n'est pas là, pas à l'heure tout le temps. Je l'ai pratiqué avec une personne qui n'était pas à l'heure tout le temps, elle était toujours en retard de 5-10 min, donc j'ai arrêté » (H, 47 ans, UO, 35)

« Le covoiturage, c'est pas intéressant. Pour les trajets de courte distance il y a toujours un risque de retard, si on attend la personne, la contrainte des horaires et c'est 10€ alors que je paie 6€ en train sur un trajet Angers-Nantes » (H, 37 ans, UR, 49)

« En covoiturage c'est horrible, c'est trop long, et y a toujours du retard. Les conducteurs parisiens ils arrivent pas à être à l'heure. Si je le fais, je me mets en passager, j'emmène pas de voiture à Paris, on sait pas où la garer. » (F, 34 ans, UO, hors BPL-86)

La crainte vis-à-vis de l'inconnu est ce qui freine le plus les personnes interrogées qui ne pratiquent pas le covoiturage.

« C'est la peur de pas savoir comment ça se passe avec les gens, l'ambiance, les conversations... on sait pas comment ça se passe » (F, 23 ans, UO, 49)

« Le covoiturage, j'ai jamais essayé, j'ai pas envie d'essayer, de voir monter à bord des personnes que je ne connais pas. Ou moi monter à bord... » (H, 44 ans, UR, 56)

Le fait de devoir s'adapter au rythme du conducteur en tant que passager ou de devoir faire la conversation n'est pas toujours apprécié, et ceci donne des avantages au train.

« Je suis pas gagnante sur le temps de trajet, mais j'ai la tranquillité par rapport au covoiturage où faut discuter, si la personne est en retard faut attendre, faut faire des pauses, il y a toujours des surprises! » (F, 26 ans, UR, 29)

« Le covoiturage j'en ai fait pas mal quand j'étais plus jeune, mais je trouve pas ça très agréable en fait. J'adore pas discuter. J'aime bien ça quand l'occasion se présente, mais savoir avant que ça va être ça, c'est un peu désagréable. Et du coup j'ai un peu tendance à considérer que c'est un truc d'étudiants. C'est un transport non professionnel et moi je vais être gênée s'il y a pas assez de

place, ou qu'on n'arrive pas à se retrouver, ou j'ai peur que les gens soient pas réglo... » (F, 28 ans, UO, hors BPL-75)

Le covoiturage n'offrirait pas la même garantie de confort que le train : on n'est pas sûr du nombre de passagers, on n'a que peu d'espace pour les bagages, etc.

« Le confort du train, c'est un avantage par rapport au covoiturage où on sait pas sur quelle voiture on va tomber. Ça arrive que ce soit pas du tout la voiture qui était indiquée et qu'il y ait plus de passagers qu'indiqué. » (F, 24 ans, NU, 35)

« [En covoiturage] Pour les bagages ils disent pas plus d'une valise, en TGV c'est pas pareil, c'est cher, mais tu es à l'aise. » (F, 37 ans, UO, 49)

Si le covoiturage apparaît comme une solution de transport particulièrement économique, certains notent que des personnes proposent des tarifs trop élevés.

« Mais certains abusent un peu, ils font un tarif élevé pour leur trajet, c'est pas toujours intéressant. » (H, 26 ans, NU, 56)

- **Les cars « Macron » : des contraintes d'accès, d'horaires, mais surtout des temps de trajet très longs**

Les inconvénients des cars « Macron » sont similaires à ceux du train : temps de trajet, enjeux d'intermodalité/accès, contraintes horaires, etc.

La principale contrainte de ce moyen de transport reste la longueur des trajets.

« C'est super long, la dernière fois je devais faire un Poitiers Nantes, je l'ai fait en car vu les horaires, j'ai mis plus de 3h, en voiture c'est beaucoup moins long, là c'est horrible, c'est des heures et des heures, honnêtement je suis pas fan. » (F, 37 ans, UR, 44)

« Je n'y pense pas, j'en vois beaucoup sur Nantes. Mais je doute que ça m'intéresse, car les trajets sont très longs » (H, 56 ans, UR, 44)

« C'est pas mal long, presque 5h. Ce qui est long c'est de sortir de la voie express pour aller dans les gares de chaque ville. On perd du temps. (...) Je ne le reprendrais pas, car c'est plus cher que le train pour moi » (F, 26 ans, UR, 29).

« C'est bien niveau prix, mais des heures des heures en car, je fais pas ça moi. » (F, 47 ans, UO, hors BPL-13)

« J'ai pris un Flexibus Brest-Nantes en revenant, mais j'ai regretté, ça a pris beaucoup de temps, c'est confortable et moins cher. Mais le TGV c'est plus rapide. (...) une fois j'ai pris un Flexibus pour Paris, c'était 12€, mais plus de 5h de trajet. » (F, 37 ans, UO, 49)

« On a envie de voyager à moindre frais mais quand la priorité c'est la gestion du temps, c'est pas adapté. » (F, 35 ans, UO, hors BPL-75)

Comme pour le train, certaines personnes soulignent que les temps de trajets sont encore plus allongés considérant les temps d'accès jusqu'à la gare routière ou de la gare à sa destination finale.

« Le souci c'est que les points de rencontre sont assez loin, ça rallonge du trajet » (F, 53 ans, UR, 72)

Autre contrainte similaire au train, qui est même amplifiée pour les cars : le manque de fréquence des lignes.

« Le bus part très tôt. Il fait arriver au mieux à midi, mais le dernier départ est à 18h30. Généralement je prends que l'aller et je reviens en train. Y a pas assez de plages horaires. » (F, 53

ans, UR, 72)

« J'ai déjà regardé, mais l'offre est limitée, niveau horaire. J'ai essayé Poitiers-Bordeaux, y avait un seul car. J'ai peut-être pas fait toutes les compagnies, pour moi c'est trop nouveau, s'il faut toutes les regarder, c'est chiant. » (F, 34 ans, UO, hors BPL-86)

Ainsi, si le principal avantage du covoiturage et des cars « Macron » vis-à-vis du train est le coût, ces modes de transport présentent des inconvénients similaires au train en termes d'accès, mais aussi d'horaires et de fréquence pour les cars.

EN RÉSUMÉ :

- Les usagers réguliers du train démontrent une sensibilité aux enjeux environnementaux plus accrue que les autres.
- L'opinion positive que les usagers ont du train se construit en opposition à la voiture : le train permet d'éviter la fatigue de la conduite, les risques d'accident de la route, les contraintes de stationnement et d'embouteillage.
- Tous les types d'usagers considèrent le train comme un mode rapide et confortable, mais aussi cher et peu fiable.
- Le train doit ainsi concurrencer des modes qui offrent une grande liberté et flexibilité de déplacement (voiture personnelle) et qui proposent des tarifs extrêmement bas (cars « Macron » et covoiturage). Comparativement aux autres modes, l'avantage du train peut se trouver dans la rapidité du déplacement, dans la possibilité d'occuper son temps de trajet, ou encore dans la sécurité (au sens du risque d'accident de circulation). Le train peut également apparaître plus économique dans des circonstances très spécifiques (abonnement très avantageux, offres promotionnelles).
- Un point de vigilance concerne les personnes qui ne sont plus éligibles à certaines réductions et qui peuvent alors renoncer à l'usage du train. Par exemple, la limite d'âge de 27 ans pour bénéficier de la carte Jeune peut marquer une véritable rupture dans l'usage du train.
- L'usage occasionnel du train ne rend pas forcément pertinent l'achat d'un abonnement, ce qui, dès lors, ne pousse pas à l'usage du train. Et du fait des offres promotionnelles très avantageuses, l'utilisateur régulier, mais non quotidien ne voit pas forcément d'avantages à prendre un abonnement.
- Les enjeux du train relèvent ainsi du coût et du système de tarification, de l'intermodalité, des horaires et de la fréquence des trains, des correspondances et du temps de trajet. De manière plus spécifique, les non-usagers du train et nouveaux usagers du train sont plus attentifs à l'accessibilité de l'information (et notamment du personnel en gare), les usagers réguliers sont eux plus sensibles aux conditions de déplacement (trains bondés). Les problèmes de retards et autres perturbations, qu'ils soient vécus ou basés sur l'image véhiculée par les médias, concernent tous les types d'usagers.

IV. LES ATTENTES EN MATIÈRE D'AMÉLIORATIONS POUR ENCOURAGER L'USAGE DU TRAIN

Les attentes en matière d'amélioration pour encourager davantage l'usage du train concernent plusieurs points que l'on retrouve aussi bien chez les usagers que chez les non-usagers du train : la baisse des prix, jugée comme le principal facteur incitatif, l'augmentation des fréquences pour élargir le choix des horaires, la réduction du nombre de correspondances et plus globalement une réduction des temps de trajet pour rendre le train plus compétitif par rapport aux autres modes de transport, le maintien du réseau secondaire, l'intégration de l'intermodalité dans la préparation du voyage, une plus grande fiabilité et une meilleure information.

Baisser les prix

Une forte attente, pour les usagers comme les non-usagers, concerne la baisse des prix. Cela apparaît comme le principal facteur et le principal argument pour convaincre les non-usagers de prendre le train, et pour encourager les usagers occasionnels à le prendre davantage.

« Diminuer le coût des trajets, multiplier les trajets, mais pas voyager avec des trains à vide ! mais c'est surtout le coût qui retient les gens » (F, 63 ans, NU, 83)

« À part une baisse des prix. Je vois pas trop comment améliorer le train. » (F, 28 ans, NU, 35)

« Il faudrait réduire les prix ou faire des promos pour attirer plus de monde. » (F, 24 ans, NU, 35)

« Au niveau des coûts, un voyage ça peut faire cher. C'est le coût élevé qui fait que les gens ne vont pas prendre le train » (F, 58 ans, UR, 29)

« Ce qui m'encouragerait à prendre plus le train, c'est le prix. Si les prix baissaient, je serais amené à le prendre plus facilement. » (H, 25 ans, UR, 49)

« Pour que les gens prennent plus le train, baisser le prix » (F, 47 ans, UO, hors BPL-13)

« Au niveau des prix. J'ai vu un article comme quoi le train en France était le plus cher d'Europe. Quand on n'a pas de carte de réduction, là c'est un autre tarif. Si y avait plus de cartes de réduction, les gens prendraient plus le train. (F, 26 ans, UR, 29)

L'enjeu serait, pour les répondants, de rapprocher le prix du train de celui d'autres solutions de mobilité très concurrentielle. Les individus ont conscience que le train offre plus de confort et qu'il est parfois plus rapide que les autres modes, mais l'écart de prix est trop important et ne se justifie pas toujours. Si l'écart de prix était moins important, les usagers seraient plus incités à prendre le train pour bénéficier du confort et de la rapidité de déplacement.

« Il y a vraiment une nécessité à aligner les prix vis-à-vis du covoiturage et du bus qui arrive en masse. Au moins les descendre de façon raisonnable. Si c'est 10-15€ de plus, je prendrais le train, car c'est plus rapide et plus confortable. » (F, 24 ans, NU, 35)

Pour baisser les prix et proposer des tarifs intéressants sur le réseau TER, pour des catégories d'usagers comme les jeunes, étudiants, salariés, etc., certains suggèrent d'impliquer davantage la Région.

« Il faudrait des tarifs accessibles pour les étudiants notamment » (H, 36 ans, UR, 49)

« Il faudrait peut-être une collaboration encore plus grande entre les régions et la SNCF. La région Bretagne j'y habite plus, mais la région Pays de Loire a investi sur le réseau secondaire, il y a pas mal de formules pour les jeunes. Les investissements de la région sont indispensables, il faut des prix compétitifs » (H, 43 ans, UO, 53)

Concernant la baisse des prix, l'enjeu relève probablement avant tout de l'information et de la communication ainsi que de la simplification du système de tarification. Des personnes ne sont pas toujours au courant des réductions, abonnements, et autres services existants. La difficulté est notamment d'arriver à communiquer auprès des non-usagers. Nous reviendrons sur ce point dans la partie sur l'information. L'enjeu est probablement aussi le développement de formules destinées à des usagers réguliers, mais non quotidiens du train.

Augmenter la fréquence

Un autre facteur pouvant encourager davantage l'usage du train est l'augmentation de la fréquence. Cela permet de proposer une plus grande offre, d'élargir la palette de possibilités et donc d'offrir plus de flexibilité dans l'organisation de ses déplacements. L'enjeu ici est de pouvoir rapprocher l'offre de train de l'offre de covoiturage et des avantages de flexibilité et de spontanéité de la voiture personnelle.

« L'inconvénient c'est les horaires. S'il y a plus de trains et plus d'horaires, ça peut inciter à le prendre plus » (F, 23 ans, UO, 49)

« Il faudrait mettre plus de trains, plus souvent et tous au même prix » (F, 41 ans, NU, 44)

« En termes de fréquence, avoir des choix d'horaires plus importants. » (H, 33 ans, UO, 53)

« Ce qui me vient en tête c'est la flexibilité horaire, c'est pas assez développé sur mes trajets » (F, 39 ans, UO, 35)

« Lorient, Vannes... y a pas beaucoup de trains » (H, 26 ans, NU, 49)

« Il faut que ce soit rapide, pratique, qu'il y ait des créneaux horaires, un nombre de trains intéressant, là ça peut me faire changer d'avis. (...) Quand je vais en Italie, j'utilise beaucoup les trains régionaux, c'est pas cher, y en a toutes les 10mn, c'est très pratique. S'il y avait la même chose en France ça changerait la donne ! » (H, 56 ans, UR, 44)

« L'après-midi y a pas assez de train, pour toutes les personnes qui terminent un peu tôt, on peut perdre une à deux heures. » (F, 28 ans, UR, 44)

« L'offre de desserte de la région Bretagne n'est pas suffisante, c'est trop long et trop compliqué. Là où j'habite y a qu'un seul bus, Rennes-Pontivy, Guer est desservi 2-3 fois dans la journée juste en semaine. » (H, 44 ans, UR, 56)

Le cadencement apparaît comme une bonne chose, car il permet de faciliter l'organisation de ses déplacements et de simplifier l'information sur les horaires.

« Le cadencement c'est très bien, ça permet de se projeter, on peut plus facilement programmer un RDV on sait à quelle heure sont les trains. C'est moins d'organisation. Ça permet de connaître les horaires, on n'est pas obligé de chercher à chaque fois. » (F, 41 ans, NU, 44)

Des personnes souhaiteraient une plus grande fréquence des trains aux heures de pointe, mais sur une plage horaire plus étalée, notamment en soirée.

« Y a des créneaux horaires où c'est... après 18h c'est toutes les 30mn. Et après 19h toutes les heures. Le soir on a hâte de rentrer chez soi ! Il faudrait un train toutes les 15min aux horaires de travail sur la ligne Landerneau-Brest. Au moins jusqu'à 20h30. » (F, 58 ans, UR, 29)

L'augmentation de la fréquence des trains permettrait dans le même temps de réduire les temps d'attente pendant les correspondances et donc de réduire les temps de trajets.

Réduire le nombre de correspondances

Autre facteur incitatif : la réduction des correspondances. Le nombre de correspondances et les temps d'attente sont jugés trop importants en Bretagne. Non seulement ceci allonge considérablement les temps de trajet, mais rend le déplacement pénible et moins confortable. Les usagers comme les non-usagers du train souhaiteraient plus de lignes directes pour relier les principales villes. Il s'agirait de réduire le nombre de correspondances, mais aussi d'augmenter la fréquence des trains sur les grands axes pour réduire les temps d'attente et ainsi rendre plus fluides les ruptures de charge pour que l'ensemble du déplacement ne soit pas pénalisé.

« J'ai travaillé à la SNCF et je vendais les billets pour des gens qui allaient en Bretagne. Pour Brest par exemple c'était 2 changements. C'est plus facile d'aller à Marseille qu'à Brest ! Pour Rennes il faut changer à Nantes. C'est pas toujours simple. (...) C'est pas évident de rejoindre Quimper, alors que c'est une grosse ville, et Brest est à l'autre bout. Il faudrait pouvoir y aller directement depuis Angers ou au mieux Nantes : s'il y a qu'un changement c'est déjà ça. On peut pas faire de ligne directe partout, mais quand il y a beaucoup de changement, ça décourage les gens. » (F, 23 ans, UO, 49)

« Pour inciter à prendre le train (les autres), il faudrait proposer plus de destinations en train. Parfois y a des correspondances, c'est difficile pour accéder. En élargissant le réseau, ça attirerait peut-être plus de monde. (...) À partir d'Angers, c'est difficile d'accéder, il y a beaucoup de correspondances, peu de lignes directes, on met plusieurs heures avec des correspondances qui sont longues. Il faudrait réduire les temps d'attente des correspondances, réduire les correspondances, augmenter la fréquence des trains. La fréquence est faible et les temps de correspondance longs, il faut jouer sur ces 2 paramètres-là. » (H, 25 ans, UR, 49)

« Il faut que ce soit plus direct et plus rapide » (F, 24 ans, NU, 35)

L'enjeu serait de faciliter les connexions au niveau des grands pôles (Rennes, Nantes, Brest...).

« Il n'y a pas beaucoup de trajets directs par chez nous. Quand on n'est pas dans des grandes villes, y a plusieurs changements, ça prend pas mal de temps. (...) Il faudrait plus de lignes directes pour aller vers Rennes, Nantes, Brest, Saint-Brieuc » (H, 26 ans, NU, 49)

« Si tu mets 1h15 pour aller à Rennes et qu'après tu as des connexions hyper faciles à 360°, ou au moins à 180° de Saint-Malo jusqu'à Vannes... Pour l'instant on met au moins 2h pour aller à Rennes, après tu poireoutes au moins une demi-heure à Rennes et c'est pas très cool de poireouter dans la gare de Rennes. » (H, 28 ans, UO, hors BPL-75)

« C'est compliqué d'aller sur Rennes, de Angers, il y a beaucoup de changements, y a plus simple. Il faudrait mieux desservir Rennes pour rayonner sur la Bretagne et Pays de la Loire. Il y a peu de lignes qui arrosent toute la région » (H, 37 ans, UR, 49)

D'autres souhaiteraient également trouver des liaisons plus directes vers d'autres régions depuis la Bretagne et les Pays de la Loire, sans devoir passer par Paris.

« Le problème c'est que tout est centré à Paris. Je suis souvent obligée de monter à Paris, et de Paris reprendre un train pour l'autre destination. Si je veux aller en Normandie, je vais pas trouver un direct. » (F, 37 ans, UR, 44)

« Si je veux aller à Rennes ou Paris y a pas de souci, mais si on veut d'autres destinations, le train c'est souvent pas très pratique. Si je veux aller en Normandie, je sais que c'est super compliqué en train, je vais mettre plus de temps qu'en voiture ou devoir passer par Paris » (H, 40 ans, UO, 29)

Globalement, la réduction des correspondances et la mise en place de lignes plus directes entre les principales villes relèvent d'un souhait commun, qui est de réduire les temps de trajet.

Rendre les temps de trajet plus compétitifs vis-à-vis de la voiture

Le choix entre le train ou la voiture se fait principalement sur le critère de la rapidité (en dehors du coût). Et il s'avère que les trajets en train en Bretagne et Pays de la Loire ne sont pas toujours compétitifs vis-à-vis de la voiture. Les temps de trajet sont liés au nombre de correspondances et au temps d'attente comme nous l'avons vu, mais aussi au nombre d'arrêts.

« Je prendrais le train plus souvent si y a une réduction du temps de trajet. Si le temps se réduit, ça peut être une motivation. » (H, 40 ans, UO, 29)

« Je le prendrais plus souvent si le temps de trajet était réduit. » (H, 33 ans, UO, 53)

« C'est vrai que pour aller à Brest c'est long. Si c'était plus court je le prendrais plus, on cherche à gagner du temps, ça peut dissuader de prendre la voiture. » (F, 28 ans, UR, 44)

« Si on peut aller à Roscoff en train en 2h, alors que c'est 3h30 en voiture, ça peut être intéressant !! » (F, 41 ans, NU, 44)

« Si on mettait 1h30 au lieu de 2h15 pour aller à Paris j'aurais plus envie de prendre le train » (F, 28 ans, UO, 44)

Au final, les gens seraient prêts à prendre davantage le train s'ils ont la garantie que leur temps de trajet serait plus court qu'en voiture. En outre, le temps de trajet en train devrait être, dans l'idéal, divisé par deux par rapport à la voiture, ou a minima identique.

« Si on met 1h en voiture, il faut que ce soit 30 min en train. Si le temps de trajet est divisé par 2, ça peut inciter à prendre le train » (F, 63 ans, NU, 83)

« Si y avait des améliorations sur le TER Nantes-Rennes, ça serait pas de trop, car c'est vraiment trop long, je comprends que les gens prennent leur voiture sur ce trajet, y a pas photo, 1h30 contre 45min... voilà quoi ! » (F, 26 ans, UR, 29)

Des personnes notent que les trajets en TER sont tout juste aussi, voire moins, rapides qu'en voiture. Le « problème » relève du nombre d'arrêts trop important qui ralentit le train. L'idéal serait donc d'avoir à la fois des trains qui s'arrêtent partout pour desservir les territoires ruraux et périurbains (ou pour gagner du temps, que certains trains s'arrêtent dans certaines villes et d'autres trains dans d'autres villes), et d'autres lignes directes plus rapides.

« Plus de fréquence. Plus de trains directs, c'est pas appréciable quand on s'arrête partout » (F, 28 ans, NU, 35)

« Sur le trajet st Gilles-Nantes, le train s'arrête partout partout, au bout de 5km, 3-4 fois, c'est impensable ! Ça retarde. Il faudrait diminuer les arrêts. » (F, 63 ans, NU, 83)

« Y a besoin d'amélioration, la Bretagne, niveau transports... Rennes-Paris, c'est génial, mais c'est surtout dans la pointe bretonne, et entre les villes, qu'il faut améliorer. Y a pas longtemps encore, pour aller à Rennes, il fallait passer par Cholet obligatoirement. Ça me fait halluciner de pas avoir plus de liaisons Nantes-Rennes ou Rennes-Brest sans avoir à passer par des petites villes. » (F, 37 ans, UR, 44)

Selon des enquêtés, certaines lignes de TGV s'arrêtent également partout, ce qui ne présente aucun intérêt comparativement au TER ou à la voiture, d'autant plus que les TGV sont plus chers.

« Le TGV Rennes-Quimper s'arrête un peu partout comme le TER. Le temps de parcours est quasiment identique. Alors que le TGV c'est très cher. Le TER c'est gratuit pour les enfants quand on prend le billet en gare, j'ai 3 enfants donc c'est intéressant » (H, 40 ans, UO, 29)

Si des personnes ont le sentiment que certaines lignes sont plus rapides qu'avant, d'autres au contraire ont l'impression que les temps ont été allongés.

« J'ai une impression d'accélération sur Paris, les trains vont à Paris plus vite qu'il y a quelques années. » (H, 47 ans, UO, 35)

« Nantes-Paris avant c'était 2h08, maintenant même le direct il est à 2h15, 2h17 je crois. Quand vous ajoutez les arrêts à Angers et au Mans, on n'est pas loin de 2h30. Donc on s'est pris 20 min en supplément pour je ne sais quelle raison. Sachant qu'en plus il y a un Rennes-Paris qui va être en grande vitesse sur tout le long, donc le temps va réduire, et nous à Nantes, qui est une plus grande ville, on fait l'inverse, nous on s'éloigne, c'est ça qui est fantastique. Si eux gagnent 40 min pendant que nous on en perd 20 ça va pas. 20 min c'est 20 min, mais comme je voyage au moins 4 fois par mois et que presque chaque fois je suis obligée de faire le trajet Nantes-Paris, si vous multipliez ça va vite. Je connaissais des gens qui habitaient à Nantes et qui bossaient à Paris, et qui ont déménagé au Mans parce que se prendre 40 min par jour c'était pas possible. Quand les temps ont commencé à augmenter, c'était la conversation du moment. Après peut-être que Rennes va récupérer des Nantais du coup ! » (F, 37 ans, UR, 44)

Des personnes sont en attente de la LGV pour gagner du temps sur leurs trajets. La réduction des temps de trajet permettrait notamment d'augmenter les déplacements pour des courts séjours.

« Là, la LGV va arriver, ça va être encore mieux. » (H, 47 ans, UO, 35)

« La LGV, ça va améliorer. Quand on est passager, on veut arriver le plus rapidement possible. » (F, 53 ans, UR, 72)

« Avec la LGV, ça peut ne pas être négligeable, on va gagner 30 min pour Paris depuis Laval, pour aller mes chez parents dans le sud, ça fait une grosse demi-heure en moins, Rennes ce serait à 1h30 au lieu de 2h05, ça peut jouer sur des courts séjours, avec aussi peut-être plus de fréquence, car à l'heure actuelle il n'y a pas des tonnes de trains sur Laval » (H, 43 ans, UO, 53)

Si globalement les usagers souhaiteraient plus de lignes directes, sans correspondances et qui ne s'arrêtent pas dans toutes les petites gares, ils souhaitent également que les réseaux secondaires et les petites gares soient maintenus.

Maintenir le réseau secondaire et la desserte des petites gares

Il y aurait un véritable enjeu, selon les répondants, à proposer, sur certains axes, pour lesquels cela n'est pas le cas aujourd'hui, un réseau à trois vitesses : des lignes directes, rapides, sans arrêt entre deux principales gares, des trains qui s'arrêtent dans un certain nombre de gares (des trains s'arrêtant dans certaines villes et d'autres trains dans d'autres villes), et des trains qui s'arrêtent dans toutes les gares de la ligne.

« Entre Landerneau et Le Mans c'est blasant, on s'est arrêtés dans plein de petites villes. Il faudrait des liaisons entre grandes villes plus rapides, et d'autres lignes qui desservent les petites villes. » (F, 34 ans, UO, hors BPL-86)

Le maintien des petites gares contribuerait à la dynamique touristique (desserte de villes touristiques, bord de mer...).

« Ça, ça me plairait, qu'on puisse aussi rénover les petits réseaux qu'il y a par ici. Ça amènerait peut-être aussi du tourisme sur les petites lignes. » (F, 54 ans, NU, 22)

Ce serait aussi un enjeu de service public pour les collectivités.

« Après ce qui pourrait être amélioré, mais c'est compliqué, ce serait de mettre de la concurrence sur certaines lignes, pour garder certaines lignes ouvertes, ou en rouvrir. Sur les lignes secondaires, à un moment les régions ont dû investir elles-mêmes dans le matériel, l'effort public doit peut-être être là au départ quand la SNCF juge une ligne non rentable, mais qu'il y a un besoin de services quotidiens. Par exemple des petites gares complètement anachroniques,

comme la gare Pont Chaillot à côté de l'hôpital à Rennes, c'est quelque chose qui a du sens pour les gens qui viennent y travailler, y a plus de 1000 emplois. La puissance publique locale est importante pour maintenir les petites lignes. » (H, 43 ans, UO, 53)

« Le point négatif c'est l'abandon de certaines lignes, ils suppriment les trains peu rentables. Ils jouent l'économie plutôt que le service » (H, 37 ans, UR, 49)

« Mieux prendre en compte les besoins des populations qui vivent en secteur rural. Au cœur des territoires. Ce sont des populations pas très écoutées qui n'ont pas d'autre choix que de prendre la voiture. Les territoires ruraux sont de plus en plus oubliés, on supprime des trains, des bus, des services publics. » (H, 44 ans, UR, 56)

Des personnes voient l'intérêt de maintenir les réseaux secondaires pour le fret ferroviaire et ainsi décharger les routes des camions.

« Par contre au niveau local on a fermé toutes les petites gares, ça aurait pu être bien de garder ce réseau ne serait-ce que pour transporter ce que transportent les camions, ce serait un petit peu plus écologique et ça permettrait que les routes soient un peu moins encombrées par les camions. » (F, 54 ans, NU, 22)

« Il faudrait aussi plus développer le transport de marchandises par le train, diminuer le nombre de camions sur les routes » (H, 26 ans, NU, 49)

En dehors de la rapidité des liaisons et de la desserte, un autre enjeu identifié est l'intermodalité, notamment pour les territoires ruraux et périurbains.

Assurer l'intermodalité

Nous avons vu que l'accès à la gare ou de la gare à la destination finale, notamment quand il s'agit de territoires ruraux ou périurbains, représentait un véritable enjeu en termes d'intermodalité. De fait, pour encourager l'usage du train, les usagers souhaiteraient que la SNCF intègre tout le déplacement, de porte à porte, à la fois dans l'offre de transport proposée, mais aussi dans la tarification et l'information multimodale. L'enjeu est à la fois de faciliter le déplacement porte-à-porte, mais aussi de réduire le coût global du déplacement. Ceci comprend l'intermodalité entre transports publics et train, mais aussi entre location de voiture et train. Notons que l'intermodalité vélo + train ou covoiturage + train n'a pas été évoquée par les personnes enquêtées.

« Quand je compare avec la TAN, sur le site on tape le point de départ et d'arrivée et on a le choix entre un arrêt, un lieu, une adresse... et ça donne l'itinéraire, le temps, s'il faut changer de bus, où... La SNCF ne fait pas ça. Il faudrait pouvoir avoir un itinéraire porte-à-porte, ça permettrait à plus de gens de s'aventurer. » (F, 41 ans, NU, 44)

« S'il faut prendre un billet de car x3 pour aller à la gare, on dépense pas ça en carburant ! (...) Il faudrait un packaging tout compris bus + train, avoir l'itinéraire porte à porte et un tarif qui inclus le transfert. » (F, 41 ans, NU, 44)

« Ce qui pourrait m'inciter à prendre le train, un tarif intéressant et couplé avec une location de véhicule pour se déplacer au lieu d'arrivée. Le problème aujourd'hui c'est que la location ça a un coût, et cumulé avec le train, ça devient rédhibitoire pour moi. Il faudrait que ce soit couplé avec le train, ou ça peut être avec les transports en commun, pas forcément un véhicule. » (H, 41 ans, NU, 35)

« Pour notre usage de loisir, il y a un vrai truc d'articulation entre train et location de voiture entre particuliers. Que quand on prend les billets de train, on nous fasse une offre en nous disant « entre votre aller et votre retour, si vous louez une voiture, ça vous coûtera tant ». Là ce qu'ils te proposent la SNCF c'est Avis, tu te dis direct que tu vas raquer. Ce serait un truc genre Ouicar,

plus étiqueté économie du partage, on regarderait plus attentivement. Avis tu fais ça quand c'est un déplacement professionnel et que c'est ta boîte qui paie. Ce qu'il faudrait c'est une pub sur les sites de location entre particuliers, une pub pour le train : qu'ils nous disent « prenez le train jusqu'à Rennes plutôt qu'à Paris et louez une voiture sur place, vous allez payer le même prix et gagner 2h » (H, 28 ans, UO, hors BPL-75)

Et à défaut de solutions existantes, notamment pour les gares excentrées, les usagers souhaiteraient qu'un système de navette par exemple soit proposé, calé sur le train, pour accéder au centre-ville.

« Pour les villes où les gares sont loin, ça serait bien de permettre à tout le monde de se déplacer : mettre des navettes pour rejoindre la ville à la gare. Même si 3-4km des fois y a rien pour y accéder » (F, 53 ans, UR, 72)

« Pour que les gens prennent plus le train, c'est le prix. Quand je discute avec les gens, le train c'est avant tout le prix. Mais y a aussi le dernier kilomètre, c'est quoi la suite après le train ? » (F, 35 ans, UO, hors BPL-75)

Parmi les personnes qui vivent en milieu périurbain ou rural, certaines souhaiteraient que des gares soient construites en entrée de ville ou que les trains s'arrêtent dans les petites gares périurbaines. L'idée ici serait de ne pas avoir à entrer dans les centres urbains, ce qui est considéré comme une perte de temps.

« Il faudrait mettre une station de bus ou une gare à l'entrée de Nantes, en périphérie. S'il y avait une gare pas dans le centre, je prendrais plus le train » (F, 41 ans, NU, 44)

« Il faudrait mieux desservir Brest-Paris ou Landerneau-Paris. Le TGV part de Brest et passe à Landerneau, mais tous ne s'y arrêtent pas alors qu'il a pas pris beaucoup de vitesse encore, il pourrait s'y arrêter. Du coup je dois aller à Brest ou à Morlaix récupérer le TGV. C'est embêtant et c'est un coût supplémentaire » (F, 58 ans, UR, 29)

En effet, dans les centres urbains, l'accès à la gare est favorisé en transports en commun, alors qu'il est rendu difficile en voiture. Ceci rend l'accès en gare encore plus compliqué pour les habitants des territoires ruraux/périurbains.

« La gare de Nantes est pas mal. Les parkings payants ils sont chers, les parkings gratuits il y en a pas énormément ou alors ils sont tous pris. Si on prend les transports en commun, ça s'arrête juste devant, si on prend la voiture c'est un peu plus tendu parce que c'est dur de trouver une place. » (H, 26 ans, UO, 44)

« Vraiment le tram est en face de la porte, ça, faut reconnaître que c'est très pratique. » (F, 37 ans, UR, 44)

« L'accès au train à Rennes n'est pas facile en voiture. On peut pas laisser la voiture, ça coûterait trop cher. » (H, 47 ans, UO, 35)

De fait, ceux qui habitent en centre urbain privilégient les transports publics pour se rendre à la gare pour éviter de payer le stationnement et d'être confrontés aux problèmes de circulation aux abords des gares.

« Si je prends le train, j'y vais en tram, pour pas laisser la voiture et payer le parking. » (F, 23 ans, UO, 49)

« L'accès à la gare de Nantes est relativement simple en voiture, c'est 15-20mn, mais soit je mobilise quelqu'un pour m'emmener, soit je dois laisser ma voiture et payer le parking pendant une semaine. Donc je privilégierais les transports pour y aller, maintenant Nantes à un système de bus et de tram très bien fait. C'est 25-30mn, il faudrait pas que ce soit plus long et il y a un changement, mais je vais m'y faire » (H, 56 ans, UR, 44)

L'intermodalité est donc un enjeu fort pour encourager l'usage du train, comme cela avait été souligné lors du débat public en 2014. L'ensemble du déplacement porte-à-porte doit être intégré, et des solutions d'accès aux gares sont à imaginer plus particulièrement pour les territoires ruraux et périurbains.

Offrir une plus grande fiabilité

Nous avons vu qu'un des freins à l'usage des trains relevait des perturbations, qu'il s'agisse d'une image véhiculée par les médias pour les non-usagers ou des situations vécues par les usagers. De fait, une amélioration de la ponctualité est fortement attendue par les usagers. En outre, ils souhaiteraient être davantage traités comme des « clients » (client-roi) que comme de « simples » utilisateurs.

Seules les personnes qui paient très peu cher le train relativisent sur la qualité de service et la fiabilité, estimant que pour ce qu'ils paient, ils ne peuvent pas vraiment se plaindre. Mais ce n'est pas le cas pour la plupart des usagers qui attendent un meilleur service et une plus grande fiabilité au regard du prix des billets.

« Pour que plus de monde prenne le train il faudrait moins de grèves, moins de soucis. Là en mai et juin, je passais des soirées entières à m'amuser à changer des billets de train, parce que d'un coup je recevais des SMS qui disaient « votre train est annulé ». Avec aucune autre solution apportée, je vous assure j'ai pété des câbles, sans aucun dédommagement, c'est vrai que c'est flippant, quand on voyage beaucoup comme moi, de se dire « est-ce que tout va bien se passer comme prévu ». Pour eux on est des utilisateurs, c'est limite à nous de les remercier d'utiliser leur service, ils ont pas compris qu'on était des clients également, surtout vu les prix qu'on paye ! » (F, 37 ans, UR, 44)

« Il y a souvent des problèmes de retard, je me suis déjà retrouvé coincé pendant 6h ! mais la pilule passe mieux quand on paie 15€ que 80€ » (H, 37 ans, UR, 49)

Cependant, des usagers provenant d'autres régions constatent que le service est plus fiable en Bretagne que dans leur région. C'est le cas notamment d'une personne originaire de la région PACA.

« Je trouve que le TER en Bretagne c'est carrément mieux que dans ma région. En Bretagne les TER sont au rendez-vous, c'est plus fiable, hyper fréquenté, on voit que les gens ont l'habitude de le prendre, des jeunes notamment. On voit des cadres qui le prennent pour aller en RDV d'entreprise, plutôt que d'utiliser la voiture. Ici les TER sont vétustes, vieillots, pas fiables. » (F, 47 ans, UO, hors BPL-13)

L'enjeu autour des perturbations est probablement lié à la qualité de l'information transmise.

Améliorer l'information

Les usagers souhaiteraient être mieux informés en situation perturbée. Tous n'ont pas eu l'occasion d'expérimenter les SMS, ou n'en ont pas la connaissance.

« Il y a aucune amélioration sur l'information dans les trains quand y a du retard. L'info est quasi nulle. Le train est arrêté, on sait pas ce qui se passe. Il faudrait qu'il y ait beaucoup plus d'information en temps réel, plus de communication de la SNCF sur le retard, à quoi il est dû, est-ce que l'attente va être longue, qu'est-ce qui nous attend à la gare, est-ce qu'on va pouvoir continuer notre trajet... » (H, 33 ans, UO, 53)

Nous pouvons également constater que les usagers ne semblent pas toujours connaître ou comprendre le système de prix et d'abonnement, ni même les services offerts par la SNCF en matière

d'intermodalité et d'organisation du voyage. Il y a un véritable manque de connaissance de ce qui existe déjà.

Des personnes souhaiteraient une simplification de la tarification jugée trop obscure ou trop complexe.

« Peut-être au niveau tarifs, inciter les gens à prendre le train en informant sur le fonctionnement tarifaire. Le fonctionnement des tarifs est très opaque. » (H, 63 ans, UO, 29)

« Et une simplification des tarifs » (H, 43 ans, UO, 53)

« Je trouve que ça s'est beaucoup complexifié pour lire les coûts. » (F, 54 ans, UR, hors BPL-31)

« Les gens sont peut-être pas au courant qu'ils peuvent se faire rembourser la moitié par l'employeur. La SNCF devrait plus communiquer là dessus. » (F, 26 ans, UR, 29)

« La lisibilité des tarifs est un peu compliquée. » (F, 35 ans, UO, hors BPL-75)

« En Bretagne on a aussi la possibilité d'acheter des tickets de train par 10 valables 1 an, avec le Conseil régional, le tarif est très réduit. Mais les gens sont pas au courant de cette possibilité-là » (F, 58 ans, UR, 29)

Certains proposent de développer des abonnements ou des applications qui existent déjà mais dont ils n'ont pas connaissance.

« Ce qui serait bien c'est de faire des cartes plus intéressantes, comme des cartes week-end ? qu'on achète 20-30€ et on a droit à de grosses réductions pour les week-ends, du vendredi au dimanche, ça pourrait être une idée. Ça se trouve ça existe déjà, je sais pas » (F, 28 ans, UO, 44)

« Peut-être que ça existe : mais faire une appli qui permettrait de proposer des trajets à tarif intéressant. Du même genre que Blablacar, mais pour le train. Quelqu'un qui veut faire un trajet entre 2 gares puisse voir sur cette appli, la liste des horaires et tarifs et pouvoir réserver avec le smartphone. J'ose espérer que ça existe déjà. Mais c'est peut-être une idée à creuser. » (H, 41 ans, NU, 35)

L'information est d'autant plus difficile à trouver qu'il y aurait de moins en moins de personnels accessibles, notamment dans les petites gares, selon des personnes enquêtées.

« Si les prix étaient plus attractifs et si l'information plus facile à trouver, ça incite plus à prendre le train » (F, 41 ans, NU, 44)

« Ça devient dur de trouver des agents pour avoir des renseignements, ça manque d'agents, quand on est pressé, il y a que des guichets, y a pas de petit îlot central comme accueil, un peu comme à Paris. C'est une nouvelle organisation, faut prendre un ticket, c'est plus long qu'avant » (H, 36 ans, UR, 49)

« Il y a une petite gare à proximité de mon domicile : depuis très très longtemps il n'y a plus de guichet, plus personne, il y a un automate, des composteurs qui parfois ne marchent pas. Ça m'est arrivé de voir des gens qui avaient pris un billet sur internet, qui pensaient pouvoir le retirer là et en fait non. Les gens non initiés, ça peut être compliqué pour eux. Pour annoncer les perturbations, il y a juste un panneau d'affichage et un haut-parleur, pas de personnel à qui parler directement. » (F, 54 ans, UR, hors BPL-31)

« Il faut mettre du personnel. Renforcer au niveau humain. » (H, 36 ans, UR, 49)

Une personne encense le réseau italien très peu cher du fait de l'absence de personnel et qui offre pourtant une très bonne information.

« Comme en Italie : plus de trains et avec un coût intéressant ! en Italie c'est vraiment pas cher, il y a que des bornes, pas de guichet, donc le service est limité, mais l'information est très bien faite, et je parle pas italien ! on s'y retrouve très facilement. » (H, 56 ans, UR, 44)

Les usagers sont donc dans l'attente de pouvoir trouver l'information facilement sur les tarifs (et de mieux comprendre le système de tarification), les perturbations, et plus globalement sur les horaires et les liaisons locales. En outre, les non-usagers ont une connaissance limitée des liaisons locales, des horaires, et encore moins des améliorations sur le réseau ou en termes de services. Les non-usagers restent sur leurs a priori et leurs croyances et ne vont pas aller chercher l'information. Il y aurait donc un enjeu majeur, comme cela a déjà été évoqué, de mieux informer les non-usagers.

« On manque d'information sur les améliorations de la SNCF. On devrait être plus informé. On se fait une idée, on regarde une fois et après si on sait pas que y a eu des changements, des améliorations on va pas aller regarder de nouveau. » (F, 41 ans, NU, 44)

« Je connais pas les lignes, peut-être promouvoir le train local avec de la publicité dans les journaux locaux. » (F, 24 ans, NU, 35)

« Je pensais que tous les jours c'était les mêmes horaires, mais en fait non, ça dépend des jours et des horaires. » (F, 53 ans, UR, 72)

L'information représente donc un enjeu majeur pour développer l'usage du train. Toutes les améliorations n'auront que peu de valeur si les usagers, et notamment les non-usagers, n'en ont pas connaissance et restent sur leurs idées préconçues. L'usage du train pour les non initiés nécessite un véritable apprentissage.

Développer l'offre de services à bord des trains

L'offre de service est également à développer pour concurrencer les autres modes, comme le développement du wifi dans les trains (au même titre que les cars), ou encore un service de restauration à tarif abordable, des distributeurs de boissons et friandises dans les TER, etc. En effet, ils sont nombreux à se plaindre de l'absence de services de collations dans le train ou de prix exorbitants pour une qualité médiocre de restauration dans les TGV.

« Y a pas mal de prises... C'est dommage de pas avoir de wagon-bar, quand j'ai pas de bouteille d'eau, 4h c'est très long sans eau ! » (F, 26 ans, UR, 29)

Si, comparativement aux autres modes, le train présente l'avantage de permettre l'occupation, voire l'optimisation du temps de trajet, des usagers souhaiteraient que les services pour faciliter cette optimisation du temps soient proposés plus systématiquement : tablettes, prises électriques, wifi, etc.

« Généraliser le wifi dans les TGV, baisser le prix des billets. » (H, 33 ans, UO, 53)

« Proposer plus de services, des prises à toutes les tables, pour que les gens puissent moins s'ennuyer quand ils n'ont plus de batterie. Pouvoir travailler quand on se déplace on gagne du temps donc ça peut dissuader de prendre la voiture. Améliorer l'espace de manière à ce qu'on puisse travailler, mais aussi se divertir, avoir l'impression que le temps passe plus vite. Avec le train on peut avoir l'impression que c'est plus long, parce qu'on s'ennuie » (F, 28 ans, UR, 44)

EN RÉSUMÉ :

Les attentes des usagers et non usagers du train en matière d'amélioration font directement écho aux critères de choix modaux, ainsi qu'aux avantages et inconvénients du train vis-à-vis des autres modes. Les améliorations et les enjeux pour encourager l'usage du train concernent :

- la baisse des prix : principal argument pour convaincre les non-usagers de prendre le train, et pour encourager les usagers occasionnels à le prendre davantage. L'idée est de réduire les écarts de prix entre le train et les autres modes, écarts qui selon les usagers ne se justifient pas toujours.
- L'augmentation de la fréquence : l'idée est de gagner en flexibilité et spontanéité, avantages généralement associés à la voiture (personnelle, et dans une moindre mesure au covoiturage). Il s'agit aussi à travers cela de réduire les temps d'attente des correspondances et donc de fluidifier les ruptures de charge.
- La réduction des temps de trajet : l'enjeu ici est de rendre les temps de trajet plus compétitifs vis-à-vis de la voiture par le développement de lignes directes (moins de correspondances et trains sans arrêt) : liaisons facilitées entre les principales villes, meilleures connexions au niveau des grands pôles...
- Le maintien des réseaux secondaires : si les usagers souhaitent des lignes plus rapides, ils souhaitent aussi que le réseau secondaire soit maintenu et développé (enjeu de service public, touristique et économique). L'idée serait d'avoir un réseau à trois vitesses : des lignes directes sans arrêt, des lignes semi-directes et des lignes qui s'arrêtent dans toutes les gares.
- L'intermodalité : l'accès en gare pour les territoires ruraux et périurbains représente un enjeu majeur. Il s'agit de penser le déplacement porte-à-porte (solutions de transport, tarification et information multimodale), de développer des gares en entrée de ville pour éviter de se rendre dans les centres urbains pour prendre son train (le train n'ayant pas encore pris beaucoup de vitesse).
- La fiabilité : les usagers attendent un meilleur service et une plus grande fiabilité au regard du prix des billets. Mais l'enjeu se trouve probablement plus dans l'information transmise en situation perturbée.
- L'information : il y a un enjeu à simplifier le système de prix perçu comme opaque par les usagers comme les non-usagers du train, mais aussi à mieux informer sur l'offre, les liaisons locales, les horaires, les applications et autres services d'intermodalité existants, les améliorations réalisées, etc. Tous les usagers, et plus particulièrement les non-usagers, n'en ont pas connaissance et, soit ils n'iront pas chercher l'information, soit ils auront du mal à la trouver, ce qui les découragera (manque de personnel en gare, information pas toujours claire sur internet).
- L'offre de service : des services à bord des trains seraient à développer pour concurrencer les autres modes, mais aussi pour renforcer un avantage du train, qui est de pouvoir profiter de son temps de trajet pour vaquer à d'autres activités (wifi, tablette, prises électriques, etc.)

V. OPINIONS ET ATTENTES VIS-A-VIS DU PROJET LNOBPL

Globalement, les personnes interrogées ont une opinion plutôt positive du projet LNOBPL. Elles sont dans l'attente d'améliorations, et les ambitions de ce projet répondent à une partie de leurs problématiques. Ce projet pourrait encourager un usage plus important du train en réduisant les temps de trajet, en améliorant la desserte et en facilitant les liaisons.

Une opinion positive : un enjeu pour désenclaver la Bretagne, faciliter les déplacements intérieurs et favoriser le tourisme

Ce projet répondrait à la fois à des enjeux économiques, démographiques, environnementaux, touristiques et culturels.

Le désenclavement de la pointe bretonne est un premier enjeu de ce projet pour les personnes interrogées, d'abord pour les Bretons, mais plus globalement pour les habitants des régions Bretagne et Pays de la Loire ainsi que les visiteurs extérieurs à ces régions.

Les habitants verraient leurs déplacements facilités et ils se sentiraient moins à l'autre « bout du monde ».

« Je trouve qu'en habitant à Toulouse, on est pénalisé. On est la grande métropole la plus éloignée de Paris en train. Symboliquement on est exclu, on est désavantagé par rapport aux autres. Après, Brest c'est vraiment l'enclavement, c'est la ville au bout de la France, là-bas ils sont réellement et symboliquement pénalisés. » (F, 54 ans, UR, hors BPL-31)

« Les Bretons vont être contents de plus être au bout du monde » (F, 42 ans, UO, 44)

« Surtout quand on habite à Brest. Dès qu'on veut aller quelque part, on doit traverser toute la Bretagne, ça ajoute du temps de trajet » (F, 26 ans, UR, 29)

« Faire évoluer le réseau ferroviaire comme priorité pour les transports en Bretagne, forcément c'est un facteur de développement pour la pointe bretonne. Là, on est isolés, avant d'aller ailleurs en France on doit sortir de la pointe. Pour aller à Rennes, il faut 3h quel que soit le mode. C'est important pour le professionnel et pour la valorisation touristique de la pointe bretonne. » (H, 40 ans, UO, 29)

Ce projet participerait à faciliter les déplacements intérieurs et vers Paris, en simplifiant les liaisons et en augmentant les vitesses de déplacement, ce qui répond en partie à des enjeux économiques et politiques. Dans le même temps, il contribuerait au désengorgement des villes et des routes et donc à des enjeux écologiques.

« Rapprocher la Bretagne et Paris peut être une bonne chose, à tous les niveaux, économique, politique, commercial » (H, 31 ans, UO, 72)

« La priorité c'est d'avoir une desserte avec Paris qui soit plus courte, ça je pense que c'est une bonne chose. » (H, 44 ans, UR, 56)

« C'est un projet pertinent pour mieux se déplacer en Bretagne d'un point de vue professionnel. Si je travaille à Guingamp, c'est mieux d'y aller en train qu'en voiture, c'est plus écologique » (F, 28 ans, NU, 35)

« Développer le train permet de réduire le trafic de voitures donc c'est moins de pollution et de bouchon, ça pourrait désengorger les villes » (H, 26 ans, NU, 49)

Les enquêtés y voient aussi un intérêt pour le développement démographique et touristique de la région, même si tous ne souhaitent pas attirer encore plus de monde.

« C'est un facteur de développement touristique important, comme ça a pu l'être de rendre

Marseille à 3h de Paris, ça pourrait avoir des effets similaires en Bretagne, surtout que c'est une région déjà attractive, des gens qui travaillent à Paris peuvent s'installer à Rennes, ça change complètement la perception qu'on a de ce « bout du monde ». » (H, 40 ans, UO, 29)

« Ça peut ouvrir la Bretagne à beaucoup de choses, même un peu faire revenir les gens qui habitent Paris dans le rural » (F, 54 ans, NU, 22)

« Je connais quelqu'un qui vit à Nantes et travaille à Paris. C'était pas possible y a quelques années et aujourd'hui c'est possible. En train c'est plus facile qu'avant » (F, 28 ans, NU, 35).

« Bon le problème c'est que les gens vont venir encore plus en Bretagne, il y a déjà trop de gens en Bretagne. C'est vachement bien la Bretagne, mais les Parisiens en prennent trop conscience. Mais pour les entreprises et les habitants, c'est une super initiative. » (F, 42 ans, UO, 44)

Les visiteurs pourraient plus facilement se déplacer en Bretagne pour des courts séjours en train, ce qui profiterait au tourisme, mais aussi pour des déplacements dans la journée.

« Si les trajets sont plus courts, ça permet de faire plus de choses. Si on peut faire l'aller-retour dans la journée c'est bien ! » (F, 53 ans, UR, 72)

« On peut peut-être facilement partir un week-end, prendre le train, faire le samedi le dimanche, si c'est que 3h de train, c'est pas loin. » (F, 54 ans, NU, 22)

« S'il y a un accès en train c'est plus facile d'y aller pour le week-end, pour les Parisiens de venir et pour les Bretons d'aller à Paris. Mais faut voir les horaires et les coûts » (F, 41 ans, NU, 44)

Ce projet pourrait aussi jouer un rôle dans le maintien du dynamisme de certains territoires, centre et bord de mer, qui proposent des événements culturels et artistiques. Les enquêtés y voient plutôt un intérêt pour desservir les grandes villes et Paris que les territoires ruraux, contraints par une nécessaire intermodalité pour rejoindre les gares.

« Pour la cohérence du territoire, la culture, y aurait un intérêt à éviter que certaines campagnes se vident. Des villes comme Carhaix au centre, il y a un festival tous les ans. Peut-être qu'on peut y aller en train, je sais pas » (H, 41 ans, NU)

« Je n'utilise pas le train pour me déplacer à Nantes ou Brest, parce que je n'ai pas d'autre solution que la voiture. Avec le temps pour aller en gare de Rennes, c'est du temps perdu. Quand vous vivez en territoire rural, ça ne vous apportera rien. » (H, 44 ans, UR, 56)

Ainsi, globalement le projet apparaît pertinent pour le développement touristique, démographique et économique de la région. Cependant, certains évoquent des appréhensions concernant le coût et l'horizon lointain de ce projet.

Des craintes concernant les dépenses d'un tel projet et un horizon jugé très lointain

L'horizon éloigné du projet LNOBPL suscite des interrogations : certains craignent que le projet ne se fasse pas, d'autres souhaiteraient que des améliorations soient faites bien avant (vitesse, fréquence, plage horaire...).

« Mais l'horizon 2030 c'est lointain, j'espère que ça va pas faire un flop comme l'aéroport » (H, 56 ans, UR, 44)

« 2030 ça paraît trop loin ! les transports c'est urgent. Il faut des transports plus réguliers, plus de fréquence et des horaires plus raisonnables » (F, 41 ans, NU, 44)

« 2030 c'est loin. Un peu plus tôt ce serait pas mal. Surtout ce qui est lié à la rapidité » (H, 40 ans,

UO, 29)

De fait, les dépenses d'un tel projet peuvent paraître superflues quand d'autres actions seraient à faire de manière plus urgente, comme l'amélioration de l'existant en termes d'infrastructures.

« L'amélioration de tout ce qu'on a déjà, c'est bien. Je trouve ça très bien. Maintenant, est-ce que c'est la priorité en France je ne sais pas. Est-ce qu'on a besoin de ça tout de suite ? Faut déjà utiliser tout ce qu'on a avant de faire plein de nouvelles choses. Quand on laisse les équipements à l'abandon, je trouve qu'on a tout perdu. » (F, 54 ans, NU, 22)

« Ça sera toujours mieux qu'actuellement. Mais c'est un projet qui doit coûter beaucoup d'argent, et qui est long à mettre en place. Je sais pas si financièrement c'est viable. La SNCF est déjà bien endettée... » (H, 26 ans, NU, 49)

Les attentes vis-à-vis de ce projet concernent essentiellement les temps de parcours et la desserte de certaines villes en termes de fréquence, de lignes directes, voire de nouvelles lignes ferroviaires.

Des attentes en termes de desserte et de vitesse de déplacement

De manière plus précise, les attentes des personnes enquêtées sur les enjeux du projet LNOBPL concernent les dessertes et les temps de trajet : lignes directes sans arrêt, réduction des correspondances, gain de vitesse, etc. Globalement, les habitants sont nettement plus sensibles au projet LNOBPL que les non-habitants de Bretagne et Pays de la Loire qui se sentent moins concernés.

➤ Les attentes concernant le désenclavement de la pointe bretonne

Les attentes concernant le désenclavement de la pointe bretonne consistent à réduire les correspondances et les temps de trajet.

Les usagers soulignent la problématique des multiples correspondances à laquelle ils sont confrontés pour se déplacer en Bretagne et Pays de la Loire, et espèrent que le projet LNOBPL contribuera à réduire le nombre de correspondances et les temps d'attente en augmentant la fréquence des trains.

« La région est très mal desservie en train. Pour aller en Bretagne c'est pas évident, on est obligé de faire des changements, donc ce projet ça va aider pas mal de gens. » (F, 23 ans, UO, 49)

Le désenclavement de la pointe bretonne se concrétiserait ainsi par une amélioration des lignes directes entre Brest et Nantes, entre Brest et Rennes, mais aussi entre Brest et Quimper, ainsi que Brest et Paris. Nantes et Rennes étant des « grands carrefours », l'enjeu est de multiplier les liaisons directes avec ces villes.

« Il faudrait plus de lignes directes. Entre Nantes et Brest par exemple. Dès qu'on enlève un changement, ça devient un avantage. S'il y a 2 changements, c'est lourd, contraignant. » (F, 23 ans, UO, 49).

« La pointe bretonne est isolée, loin du reste de la France. Il faudrait une ligne directe Brest-Rennes, Brest-Nantes. Brest est une ville importante. Brest-Quimper, je sais pas s'il y a une ligne directe. Pour aller dans d'autres départements en Bretagne et Pays de la Loire et puis après vers Paris, il faudrait une ligne directe aussi. » (H, 26 ans, NU, 49)

« Je ne connais pas la desserte actuelle, mais si on peut aller de Nantes à Quimper en train puis prendre un autre train de Quimper à Brest, ce serait bien ! » (H, 56 ans, UR, 44)

« Sachant que Nantes est un carrefour et Brest un cul-de-sac, l'enjeu est d'accéder rapidement à Nantes depuis Brest, puis rapidement de Nantes vers les autres métropoles : Bordeaux, Toulouse, Strasbourg. » (H, 63 ans, UO, 29)

Outre la réduction des correspondances et l'amélioration des lignes directes, c'est plus globalement le temps de trajet qu'il faudrait réduire. Cela se concrétiserait par des temps de trajet de moins de 2h entre Brest et Rennes ou Nantes et de moins de 3h entre Brest et Paris.

« Il faudrait peut-être réduire la durée entre Paris et Brest. J'ose espérer que ça met moins de 2h en train Rennes-Brest. » (H, 41 ans, NU, 35)

« Le plus important c'est la réduction du temps de trajet Rennes-Quimper. Quimper-Paris à 3h c'est super » (H, 40 ans, UO, 29)

« Une meilleure desserte pour améliorer les temps de trajet : un accès à Rennes plus rapide et vers Brest et Quimper aussi. » (H, 56 ans, UR, 44)

« Si on arrive à 3h Brest-Paris, j'irai au moins 1, voire 2 fois par mois. J'aime beaucoup visiter les musées à Paris, et je suis passionné de jazz, 3h, c'est rien du tout. Là, ça pourrait m'amener à me déplacer beaucoup plus souvent sur Paris » (H, 63 ans, UO, 29)

« La LGV, je sais pas où ça en est. Ça fait gagner 1h je crois, là ça incitera encore plus à prendre le train, si on met 3h30 en train pour aller à Paris y a pas photo ! ça serait vraiment bien que Paris-Brest soit réduit d'1h, la dernière heure est longue. 30 min-1h ça ferait vraiment la différence. Ça inciterait vraiment les gens à prendre le train. Tous les Bretons attendent cette LGV depuis longtemps. (...) On s'arrête pas mal entre Brest et Paris ou Nantes, mais on s'habitue. S'il y avait moins d'arrêts, mais que c'est toujours 4h30 ça m'intéresse pas plus. C'est vraiment la réduction du temps, si on gagne 1h ça serait vraiment bien » (F, 26 ans, UR, 29)

Toutefois, certains craignent que les tarifs n'augmentent suite à ces développements de réseau et les bénéfiques seraient alors très limités s'ils devaient payer le train encore plus cher qu'aujourd'hui. Dès lors, pour certains, la baisse des prix prévaut à toute amélioration de service.

« Ce qui est positif, c'est Paris-Brest et Paris-Rennes. On va gagner facilement entre 30 à 40 min, même pour nous en tant que touristes, c'est utile. Après il faut que ça reste la même chose niveau tarifs, faut pas qu'ils augmentent par rapport à ce qu'ils font aujourd'hui. Après, tout ce qui est très grande vitesse, je suis pour. » (H, 36 ans, UR, 49)

« Il faut des coûts réduits, ça reste cher. C'est prioritaire au temps de trajet » (F, 58 ans, UR, 29)

Ainsi, le désenclavement de la pointe bretonne se concrétiserait par une amélioration des temps de trajet entre les principales villes en Bretagne et Pays de la Loire et vers Paris et d'autres grandes villes françaises. Pour cela, comme déjà évoqué, il s'agirait de développer des lignes directes sans arrêt, de réduire les correspondances et d'augmenter la fréquence des trains.

➤ Les attentes concernant le rapprochement Rennes-Nantes

Tout comme la pointe bretonne, la liaison Rennes-Nantes représente un enjeu majeur. Les usagers souhaiteraient avoir des lignes directes et rapides de manière à ce que le train soit plus compétitif de la voiture. Aujourd'hui, le train ne présente aucun intérêt sur cette liaison, car le temps de trajet est plus long qu'en voiture et le prix plus élevé selon les enquêtés.

« Ça, la liaison Nantes-Rennes, il y a un besoin, une demande. Ces deux villes sont plus proches qu'on ne le pense, mais les pouvoirs publics ont mis beaucoup de temps à en prendre conscience. Il est temps ! » (F, 42 ans, UO, 44)

« Rennes-Nantes il y a beaucoup de Rennais qui vont travailler sur Nantes et l'inverse et c'est vraiment quelque chose à développer. La flexibilité et la rapidité. Il est fou de se dire je prends ma voiture pour aller à Nantes, mais avec la voiture c'est plus rapide. Moi je serais la première à prendre le train, si c'était plus rapide et que les horaires étaient plus fréquents. Moi j'entends souvent les mêmes échos. On doit s'arrêter à Redon, faire un changement qui dure une éternité,

c'est fou. » (F, 39 ans, UO, 35)

Des personnes attendent qu'il y ait davantage de lignes directes, sans arrêt, entre Rennes et Nantes.

« Une ligne normale ou une LGV ça change pas grand-chose, si ça fait gagner 5 min ... bon.... La priorité c'est une ligne directe » (F, 23 ans, UO, 49).

« J'espère qu'il y a au moins une ligne directe ? parce qu'entre des grandes villes, ça serait important. » (H, 26 ans, NU, 49)

« Nantes-Rennes c'est pas la panacée, 1h30 avec un passage par Redon, alors que c'est 1h en voiture, c'est toujours le gros point noir. Nantes-Rennes c'est pas jouable, il faudrait qu'il y ait des directs tout simplement. » (H, 43 ans, UO, 53)

Pour d'autres, le rapprochement se concrétiserait par un temps de trajet compétitif, l'idéal étant moitié moins qu'en voiture, mais si le trajet durait moins d'1h, cela serait déjà positif.

« Nantes-Rennes en train est déjà plus long qu'en voiture. Ça, déjà à la base c'est un frein énorme, si demain il y avait un TGV Nantes-Rennes, ça pourrait changer beaucoup de choses pour beaucoup de gens. Il faudrait qu'on gagne vraiment du temps. Moins je suis dans la notion de temps, le gain de temps est important pour moi, le temps pour moi, c'est vraiment de l'argent. » (F, 42 ans, UO, 44)

« En voiture on met 1h15, donc si on met moins d'1h... 30mn ça serait pas mal ! Je sais pas si c'est réalisable... » (H, 26 ans, NU, 49)

« Si sur la liaison les horaires sont plus fréquents et les trains plus rapides. (...) Le temps de trajet idéal ce serait 50min voire 45min comme Rennes-Saint-Brieuc gare à gare et après faut ajouter le temps de trajet jusqu'à et depuis la gare. » (F, 28 ans, NU, 35)

« Je ne sais pas si une ligne existe... En voiture c'est 1h-1h30, 30mn-45mn en train ce serait bien. Il faut que ce soit plus rapide que la voiture. Peut-être faire des lignes directes et d'autres qui desservent les petites villes. » (F, 24 ans, NU, 35)

« Actuellement c'est 1h en voiture, je ne sais pas combien de temps c'est en train, mais il faudrait que ce soit 45mn pour gagner par rapport à la voiture et avoir les avantages de pas avoir le stationnement et la circulation. » (H, 56 ans, UR, 44)

« Nantes-Rennes : c'est la réduction du temps, si on réduit à 1h ça serait déjà pas mal. Même si c'est 15mn plus long qu'en voiture, on gagne quand même en tranquillité. Là, le TER est vide à chaque fois. Il y a énormément de covoiturage entre Rennes et Nantes, c'est 5€. Il y a à la fois le prix et le temps de trajet » (F, 26 ans, UR, 29)

Certains mettent l'accent sur l'augmentation de la fréquence des trains sur cette liaison.

« Entre Nantes et Rennes, il faudrait des trains plus régulièrement, toutes les heures c'est peut-être beaucoup, mais toutes les 2-3 heures. » (F, 23 ans, UO, 49)

« Tout ce qui peut améliorer la fréquence des trains et un temps de parcours réduit est bon à prendre. Nantes-Rennes c'est pas jouable, il faudrait qu'il y ait des directs tout simplement. » (H, 43 ans, UO, 53)

« Entre Nantes et Rennes : des temps de trajet réduits, plus de fréquence, des horaires plus réguliers. » (H, 56 ans, UR, 44)

« Plus de fréquence ça permettrait de réduire les temps d'attente des correspondances. Mais si y a une ligne directe c'est mieux. Une ligne directe Angers-Rennes ce serait idéal » (H, 25 ans, UR, 49)

Globalement, une amélioration de cet axe ferroviaire Nantes-Rennes permettrait de désengorger la route actuellement très empruntée.

« Nantes-Rennes : il y a une grande nationale on met 1h10, c'est complètement saturé. Si on peut alléger avec des transports à côté... » (F, 41 ans, NU, 44)

Mais là encore, certains n'attachent que peu d'importance au temps de trajet, privilégiant le coût.

« S'ils réduisent le temps à moins d'1h, c'est pas la durée du trajet qui joue. Mais si le tarif est très intéressant, même si c'est 1h30, je prendrais le train. » (H, 41 ans, NU, 35)

« C'est deux villes étudiantes. Mais les étudiants ne fonctionnent plus en train, ils partagent leur véhicule. » (F, 63 ans, NU, 83)

Ainsi, globalement le rapprochement Nantes-Rennes représente un enjeu majeur. Ce rapprochement se concrétiserait par des lignes directes, sans arrêt, par une augmentation de la fréquence des trains, et un temps de parcours inférieur ou au moins égal à celui de la voiture.

➤ Les attentes concernant les liaisons inter-villes

Des personnes souhaiteraient que les principales villes soient mieux reliées comme cela a déjà été évoqué. L'idée serait notamment de mieux relier Brest à Nantes et Rennes, ou encore Angers à Nantes et Rennes.

« J'ai un intérêt personnel pour Rennes, Nantes, Quimper, Brest, ce sont des destinations qui peuvent m'intéresser. Je suis un gros fan de musique, donc pour les festivals je peux être intéressé » (H, 31 ans, UO, 72)

« C'est intéressant de mieux relier les grandes villes de l'ouest. » (H, 25 ans, UR, 49)

Toutefois, d'autres villes de plus petite envergure mériteraient aussi d'être mieux reliées, selon certains usagers. Il est difficile de citer des exemples de villes, car cela dépend directement des besoins de déplacement des personnes interrogées et cela aurait que peu de valeur dans le cadre de cette étude, car le discours ne se veut pas représentatif. Les personnes enquêtées parlent à titre d'exemple des villes au sud du Morbihan, ou de celles au nord des Côtes-D'Armor et de l'Ille-et-Vilaine, ou encore de la Vendée, ce qui correspond principalement à des villes côtières et touristiques. Il s'agirait de mieux desservir les lieux touristiques et notamment les bords de mer, par un développement des liaisons ferroviaires et une augmentation des fréquences de train.

« Il faudrait desservir les grandes villes : Brest, Quimper, mais aussi les villes pour les vacanciers, en bord de plage. Desservir les régions touristiques comme Saint-Malo, Saint-Brieuc Lannion, Guingamp, Vannes, Brest, Quimper. Mieux les relier à Rennes. Et des trains réguliers, plus de trains » (F, 24 ans, NU, 35)

« Mieux desservir les villes côtières peut-être, je sais pas trop... Morbihan, Cote d'Armor, c'est plus compliqué de prendre le train. » (F, 26 ans, UR, 29)

Au final, il s'agit de relier les grandes villes entre elles, les petites villes entre elles, mais aussi de relier les petites villes aux grandes.

« C'est ce qu'on réclame d'avoir accès au train plus facilement entre grandes et petites villes » (F, 39 ans, UO, 35).

L'enjeu des liaisons inter-villes serait là encore de réduire le nombre de correspondances, les temps de trajet et la fréquence.

Certains souhaiteraient ainsi qu'il y ait moins de correspondances, donc des lignes plus directes, et des trains plus rapides sur certaines lignes.

« Peut-être améliorer les temps de trajet sur la ligne Vannes-Lorient. » (H, 33 ans, UO, 53)

« Les plus petites villes, Lorient, Vannes, Concarneau... Elles pourraient être mieux reliées entre

elles avec des lignes directes. S'il y a un changement, ça va encore, mais ça arrive qu'il y en ait 2 voire 3. Et c'est des TER donc un train moins rapide. » (H, 26 ans, NU, 49)

« Depuis Saint-Brieuc je dois faire Angers-Nantes-Rennes-Saint-Brieuc il y a deux changements. Il faudrait relier directement Nantes ou Rennes et Angers. » (H, 25 ans, UR, 49)

« De temps en temps je vais sur Vannes et c'est pas super bien desservi. Améliorer sur le Morbihan c'est pas bien desservi, Vannes, Auray, c'est pas la folie : la vitesse, le nombre de changements, la fréquence » (H, 31 ans, UO, 72)

« De ce que je vois pour ma famille qui vit en Bretagne, les liaisons inter-villes sont importantes, ça arrive souvent qu'ils travaillent pas là où ils habitent, il y a de nombreux échanges quotidiens entre Rennes, Vannes, Saint-Brieuc, je suppose que c'est pas des cas complètement isolés. En Bretagne c'est plein de petits trains à prendre, avec de nombreux changements » (F, 54 ans, UR, hors BPL-31)

C'est notamment le problème de fréquence sur ces réseaux secondaires qui est souligné par les enquêtés.

« [Sur la ligne Rennes-Saint-Malo] il faudrait mettre un petit peu plus de trains. » (H, 47 ans, UO, 35)

« Il faudrait faciliter le trajet du train entre les différentes métropoles. Brest-Nantes c'est plus rapide en voiture à cause des périodes d'attentes entre les différents trains. » (H, 63 ans, UO, 29)

« Les trains Intercités ou TER faudrait les renforcer. Saumur-Cholet ils ont que deux trains par jour. » (H, 36 ans, UR, 49)

« Il y a des aménagements à faire pour augmenter les liaisons vers la Vendée, Bretagne et le nord : augmenter le nombre de trains régionaux, comme en Italie ! (...) Il faudrait mieux desservir les villes pas bien desservies, mais j'ai pas connaissance du niveau de desserte aujourd'hui, des trains plus fréquents, savoir à quelle heure passe les trains. Donc améliorer la vitesse, la fréquence et l'accessibilité » (H, 56 ans, UR, 44)

D'autres souhaiteraient que certaines villes, qui ne le sont pas ou avec des correspondances, soient reliées par le réseau ferroviaire avec des lignes directes. Certains relèvent l'enjeu qu'il y aurait à développer les liaisons nord/sud de la Bretagne qui ne sont reliées que par le réseau routier actuellement.

« C'est important d'avoir un réseau ferroviaire bien maillé, notamment pour les gens qui ne peuvent pas faire construire dans les zones urbaines. (...) Y a pas de gare SNCF à Pontivy. Il n'y a pas de liaison ferroviaire pour le sud de la Mayenne. S'il y a une ligne qui permet de passer par Pontivy pourquoi pas » (H, 33 ans, UO, 53)

« Je ne sais pas s'il y a un train pour La baule j'imagine que oui. Ce serait bien des trains pour les villes plus retirées où on peut pas bien accéder. Si c'est trop compliqué d'y aller on n'y va pas » (F, 53 ans, UR, 72)

« Avoir plus de liaisons locales dans certaines villes. Et au pire faire des nouvelles lignes de, car. Et accentuer les horaires. » (H, 36 ans, UR, 49)

« Pour faire Nantes-Poitiers, il faut passer par Tours ou la Rochelle. Y a un bus SNCF qui est direct, mais c'est faute de lignes. Ce serait bien d'avoir un direct en train Nantes-Poitiers. » (F, 34 ans, UO, hors BPL-86)

« Moi qui suis du Morbihan, je me dis qu'il faudrait peut-être des liaisons plus transversales, sans passer par Rennes à chaque fois, Saint-Malo, Dinan, Dinard, des trajets directs, mais ça c'est lourd, car tout est à faire » (F, 47 ans, UO, hors BPL-13)

Des personnes notent que si des améliorations devaient être faites sur le réseau secondaire, il conviendrait de communiquer abondamment dessus pour informer la population et particulièrement les non-usagers du train qui pourraient être intéressés, mais qui n'iront pas chercher l'information.

« Il faudra vraiment communiquer dessus. Déjà qu'on n'est pas au courant de la desserte des grandes villes, donc pour les petites... » (F, 24 ans, NU, 35)

Ainsi, les attentes sont fortes sur l'amélioration des liaisons locales. Il s'agirait de relier les grandes villes entre elles, les petites villes entre elles, mais aussi les petites villes aux grandes. Concrètement, ces liaisons représentent à la fois un enjeu en termes de fréquence des trains, mais aussi de création de nouvelles lignes ferroviaires sur des liaisons uniquement desservies par le réseau routier.

➤ Les attentes concernant la desserte du futur aéroport du Grand Ouest

Le futur aéroport du grand ouest faisant toujours débat, l'objectif de desserte du projet LNOBPL apparaît comme le moins consensuel. Tous n'envisagent pas que l'aéroport se fera et de ce fait, le projet de desserte n'apparaît pas comme prioritaire. Cependant, s'il était amené à se faire, il paraît évident pour les enquêtés d'aménager une desserte directe depuis les principales villes jusqu'à l'aéroport, sans avoir à passer par le centre de Nantes.

« La desserte du nouvel aéroport ne sera pas opérationnelle avant 4 ou 5 ans. Pour moi c'est du long terme et j'en vois pas l'utilité. » (H, 44 ans, UR, 56)

« Je ne vois pas l'intérêt d'un nouvel aéroport, après s'il existe autant amener le TGV, il faut une ligne TGV, faut pas chercher à comprendre » (H, 43 ans, UO, 53)

« On n'a pas forcément envie d'aller à Paris pour prendre l'avion, mais aujourd'hui pour aller à Nantes faut prendre la voiture, en covoiturage c'est pas possible avec de gros bagages, en bus c'est plus fatiguant. Une ligne pour le nouvel aéroport ce serait inconcevable de pas l'avoir ! » (H, 33 ans, UO, 53)

Ils souhaitent une liaison directe jusqu'à l'aéroport depuis Nantes, Rennes, mais aussi Vannes par exemple.

« Il y a un intérêt à le desservir en train, sinon ça sert à rien. À partir de Rennes et Nantes et Vannes sans doute sans passer par Nantes peut-être » (H, 41 ans, NU, 35)

« Avoir une gare directement dans l'aéroport comme Roissy. Qu'il desserve les principales villes de l'ouest. » (H, 25 ans, UR, 49)

L'avantage d'une desserte en train jusqu'à l'aéroport serait d'une part d'éviter les ruptures de charge, mais aussi les frais de parking (en outre, cela inciterait à l'usage du train plutôt que la voiture). Ce serait par ailleurs moins stressant. Les correspondances seraient facilitées et les temps de trajet raccourcis.

Ainsi, des personnes apprécieraient le gain de temps :

« Ça peut être bien une ligne directe depuis Rennes, et d'autres villes. Quand on veut partir en voyage, avoir une liaison directe jusqu'à l'aéroport ça fait gagner du temps. » (H, 26 ans, NU, 49)

« Une ligne directe ce serait parfait. Actuellement c'est pas desservi par le train, c'est un bus depuis la gare de Nantes pour l'aéroport, y a rien de confortable à être dans un bus avec une valise. Et c'est trois quarts d'heure de trajet. (...) 30 min pour y aller ce serait nickel ! » (F, 41 ans, NU, 44)

D'autres, le confort physique et psychique (moins de stress) :

« Actuellement il faut aller en train jusqu'à la gare de Nantes puis prendre une navette. On peut avoir peur de louper le train au retour. Le train n'attend pas la navette. Ça peut être un obstacle pour certaines personnes. » (F, 23 ans, UO, 49).

« L'aéroport actuel il est pas très bien desservi, y a des bus et des navettes, mais bon... faut les prendre au centre de Nantes. Si on fait une liaison directe depuis les gares de Rennes ou Nantes, y aura moins de soucis, moins de risque d'être ralenti par les bouchons, un accident quelconque qui fait des ralentissements, une manifestation... » (H, 26 ans, UO, 44)

D'autres encore, l'absence de rupture de charge en gare de Nantes :

« C'est pertinent si on arrive direct à l'aéroport sans passé par le centre. Là on prend 1h30-2h pour être large. Il faudrait que Rennes-aéroport de Nantes, ce soit au moins pas plus long. Si on peut éviter les galères avec les bagages. Un train direct en 1h-1h30 ce serait top. » (F, 28 ans, NU, 35)

« Le train jusqu'à l'aéroport, comme ça se fait à Lyon par exemple, ça éviterait de passer par Nantes pour éviter de reprendre un autre mode » (F, 26 ans, UR, 29)

Cette ligne directe permettrait aux voyageurs de ne pas prendre leur voiture pour se rendre à l'aéroport et donc de limiter les frais de parking ou de ne pas avoir à demander à leur entourage de les amener.

« Ça pourrait être bien. Les Brestois vont prendre l'avion à Nantes, car y a plus de destinations, donc si on peut arriver directement en train, plutôt que y aller en voiture et payer le parking à l'aéroport » (F, 26 ans, UR, 29)

« Quand on regarde le prix de la voiture, le parking, si on peut arriver directement à l'aéroport... et c'est plus de confort de pas avoir à conduire. » (F, 23 ans, UO, 49).

« Actuellement c'est 10mn pour l'aéroport actuel, et 20mn pour Notre-Dame-des-Landes. Mais il faut mobiliser quelqu'un ou laisser ma voiture. Donc l'idéal c'est de prendre les transports ou le train ou un bus dédié à l'aéroport, faut pas que ça augmente beaucoup le temps, peut-être 30mn. » (H, 56 ans, UR, 44)

De fait, cette desserte directe jusqu'à l'aéroport permettrait à la fois de dissuader de prendre la voiture pour s'y rendre, mais aussi d'amener plus de voyageurs vers l'aéroport de Nantes. En effet, certains voient dans ce projet d'aéroport des possibles baisses des prix et un choix de destinations plus large, ce qui pourrait les inciter à prendre leur avion dans cet aéroport plutôt qu'ailleurs.

« S'il y avait un train direct je regarderais plus à partir de Nantes plutôt que Rennes, car l'aéroport est pas aussi bien desservi. Si on peut se faciliter la vie si la gare est dans l'aéroport, c'est très intéressant pour les voyages. » (F, 28 ans, NU, 35)

« Un nouvel aéroport ça veut dire plus de compagnies donc les prix vont baisser. Et s'il y a une ligne Rennes-Nantes directe jusqu'à l'aéroport... donc si y a une desserte + des prix plus intéressants. Là, je vois vraiment l'intérêt » (F, 24 ans, NU, 35)

« L'avantage apparemment c'est qu'on aura un aéroport plus grand et des tarifs plus attractifs du fait de la concurrence, mais c'est aussi plus loin de chez moi. L'aéroport actuel est à 10 min de chez moi. Maintenant si y a des transports pour y aller rapidement, ça peut être plus intéressant. » (F, 28 ans, UR, 44)

Ainsi, si le futur aéroport fait encore débat, dans le cas où il serait réalisé, sa desserte en train est perçue comme une évidence pour les personnes enquêtées. Ils y voient un intérêt pour faciliter l'accès à l'aéroport en minimisant les ruptures de charges (surtout avec des bagages), en réduisant les coûts (du parking). Cette desserte pourrait clairement inciter les usagers à prendre le train plutôt que la voiture pour se rendre à l'aéroport.



EN RÉSUMÉ :

Le projet LNOBPL apparaît pertinent, car il répond à la fois à des enjeux économiques, démographiques, écologiques, touristiques et culturels pour la région. Cependant, certains évoquent des appréhensions concernant le coût et l'horizon lointain de ce projet. Ils souhaiteraient que des améliorations soient faites à un horizon plus proche, et méconnaissent les aménagements en cours de réalisation et prévus d'ici là.

Les attentes vis-à-vis de ce projet sont la réduction des temps de trajet, l'amélioration de la desserte et des liaisons inter-villes.

Les objectifs du projet répondent bien aux problématiques soulevées par les enquêtés. Concrètement,

- le désenclavement de la pointe bretonne se concrétiserait par une amélioration des temps de trajet entre les principales villes en Bretagne et Pays de la Loire et vers Paris et d'autres grandes villes françaises (lignes directes sans arrêt, réduction des correspondances, augmentation de la fréquence des trains)
- le rapprochement Nantes-Rennes se concrétiserait par des lignes directes, sans arrêt, par une augmentation des fréquences des trains, et un temps de parcours inférieur ou au moins égal à celui de la voiture
- les attentes sont fortes sur l'amélioration des liaisons locales. Il s'agirait de relier les grandes villes entre elles, les petites villes entre elles, mais aussi les petites villes aux grandes. Concrètement, ces liaisons représentent à la fois un enjeu en termes de fréquence des trains. Il existe aussi une demande de création de nouvelles lignes ferroviaires sur des liaisons actuellement uniquement desservies par le réseau routier (en voiture ou transport en commun).
- la desserte du futur aéroport en train est perçue comme une évidence. Cette desserte pourrait clairement inciter les usagers à prendre le train plutôt que la voiture pour se rendre à l'aéroport (pas de coût de parking, organisation simplifiée, etc.) sous réserve de ruptures de charge minimisées

Conclusion

Cette enquête qualitative auprès d'une quarantaine de personnes mobiles en Bretagne et Pays de la Loire fait ressortir des constats partagés par une grande partie des enquêtés :

- Les déplacements en train en Bretagne nécessitent beaucoup de correspondances et donc des temps de trajet longs et pénibles.
- Certaines lignes ne sont pas compétitives en termes de temps de trajet vis-à-vis de la voiture individuelle et du covoiturage. C'est le cas notamment de la ligne Rennes-Nantes.
- Les prix sont jugés excessifs lorsqu'on ne bénéficie pas d'un abonnement et plus particulièrement de fortes réductions (75%). Les écarts de prix avec le covoiturage et plus encore, les cars « Macron » sont très importants.
- Le système de tarification et d'abonnement est peu lisible et peu connu
- Le train est plus spontanément utilisé pour des déplacements de longue distance, notamment vers et depuis Paris.
- Les personnes qui vivent ou se rendent dans des territoires périurbains/ruraux rencontrent des difficultés d'accès aux gares qui allongent les temps de trajet, multiplient les coûts ou créent une dépendance vis-à-vis d'autrui (besoin d'être véhiculé par un tiers pour accéder à la gare).
- Les cars « Macron » apparaissent concurrentiels face au train pour les déplacements vers Paris du fait des coûts très réduits pratiqués. Toutefois, le choix d'horaires limité et le temps de trajet représentent des freins à leur usage.
- Le covoiturage concurrence fortement le train en Bretagne et Pays de la Loire : l'offre de covoiturage est abondante, surtout sur les grands axes mal desservis par le train (et notamment l'axe Rennes-Nantes), le coût est très réduit du fait du partage des frais, mais aussi de l'absence de péage en Bretagne, et ce mode offre une assez grande flexibilité et spontanéité proche de la voiture personnelle (grand choix de trajet et d'horaires, possibles détours, etc.). Toutefois, le train apparaît plus confortable (possibilité d'occuper son temps de trajet, d'être tranquille) et plus sécurisé (moins de risque d'accident de la route).

Les enjeux en matière d'amélioration du réseau ferroviaire sur le territoire, très attendus par les usagers comme les non-usagers du train, et qui pourraient encourager un plus grand usage du train, font directement échos aux problématiques rencontrées :

- Plus de lignes directes entre les principales villes en vue de réduire le nombre de correspondances et les temps de trajet
- Plus de fréquence des trains pour réduire les temps d'attente des correspondances, mais aussi pour offrir plus de flexibilité dans les horaires
- Des temps de trajets plus courts, plus compétitifs avec la voiture : lignes directes sans arrêt, sans correspondance, des trains plus rapides.
- Un enjeu de rapidité tout en maintenant un réseau secondaire. L'idée serait d'articuler un réseau à 3 vitesses sur des axes pour lesquels ce n'est pas le cas aujourd'hui : (1) des lignes rapides, directes, sans arrêt entre les principales villes ; (2) des trains qui, sur une même ligne, s'arrêtent dans certaines gares et d'autres trains dans d'autres gares, de manière à gagner en temps de trajet tout en desservant *in fine* toutes les gares présentes sur une ligne ; (3) des trains qui s'arrêtent dans toutes les petites gares.
- Une prise en compte de l'intermodalité dans la préparation au voyage (calcul d'itinéraire de porte à porte), la tarification (prix du billet pouvant inclure le trajet en TC pour accéder à la gare), et la mise en place de solutions concrètes efficaces connectées aux trains. L'intermodalité représente un véritable enjeu pour tous les voyageurs citadins, périurbains

ou ruraux, mais plus encore pour les territoires ruraux et périurbains. Cet enjeu soulevé ici fait directement échos aux enjeux soulevés dans le cadre de la consultation de 2014.

- Une baisse des prix : les enquêtés ont conscience que le train offre plus de confort, mais le coût reste trop important par rapport aux autres alternatives. Il y aurait un enjeu à ce que les tarifs des billets de train se rapprochent du coût ressenti des autres modes. La rapidité est un critère important, mais le prix l'est davantage. Dès lors, des améliorations en matière de services, vitesse, etc. ne suffiraient probablement pas à encourager massivement l'usage du train si les prix ne baissaient pas. A minima, les prix ne devraient pas augmenter suite aux améliorations effectuées.
- Une meilleure information sur la tarification, les systèmes d'abonnement, les offres promotionnelles, mais aussi en situation perturbée (même si les usagers réguliers constatent une nette amélioration et apprécient l'envoi de SMS en cas de perturbation). Les non-usagers particulièrement, mais pas uniquement, semblent avoir une connaissance très limitée de l'offre tarifaire, des abonnements et plus globalement du réseau ferroviaire. Il y aurait un enjeu à communiquer davantage sur les offres, les liaisons locales, et les améliorations réalisées sur le réseau, notamment auprès des non-usagers du train, cible plus difficile à atteindre. Pour cela, des expérimentations pour tester le train et accompagner les changements, de type « marketing individualisé », pourraient être envisagées.

Le projet LNOBPL, présenté succinctement aux enquêtés durant l'entretien, est jugé pertinent par les personnes rencontrées. Ces dernières attendent de ce projet des réponses aux améliorations attendues :

- Désenclaver la pointe bretonne par des liaisons plus directes et rapides. C'est un enjeu fort pour les Bretons, mais aussi pour les visiteurs. Les enjeux sont d'ordre économique, démographique, économique et touristique. L'idée est à la fois de faciliter les déplacements internes (professionnels, touristiques), mais aussi externes pour rejoindre d'autres régions plus rapidement, et plus particulièrement Paris.
- Améliorer la desserte Rennes-Nantes et la rendre plus compétitive par rapport à la voiture : réduction des temps de trajet par des trains plus directs et plus rapides.
- Améliorer les liaisons inter-villes en Bretagne et Pays de la Loire. Il est attendu ici une desserte directe et plus fréquente entre les villes principales (Nantes, Rennes, Brest, Angers), mais aussi entre les principales villes et les plus petites ainsi qu'avec des villes ne bénéficiant pas du train aujourd'hui pour des raisons historiques ou parce qu'elles sont en zones rurales. Il s'agirait notamment de mieux relier les villes de bord de mer au nord et au sud (tourisme).
- Les avis sont plus partagés concernant l'aéroport puisqu'il y a un dissensus sur le projet de l'aéroport lui-même. Toutefois, « s'il venait à se faire », une desserte directe jusqu'à l'aéroport depuis les principales villes (Rennes, Nantes, Vannes) apparaît comme une évidence pour les enquêtés. Cette desserte serait très appréciée pour le gain de temps et le confort avec un enjeu à ce que l'accès soit direct et sans rupture de charge à Nantes en particulier. En outre, cette desserte pourrait clairement inciter les voyageurs à privilégier le train plutôt que la voiture, et cet aéroport plutôt qu'un autre.

Annexe : caractéristiques de l'échantillon des enquêtes qualitatives

N°	SEXE	AGE	DEPART EMENT	COMMUNE	ACTIVITE	SITUATION FAMILIALE	PROFIL	USAGE DES AUTRES MODES		
								Voiture	covoiturage,	car
1	F	54	22	Saint Hervé	Actif	Couple/enfant	NU	x		
2	H	26	56	Lorient	Etudiant	Couple	NU	x	x	
3	F	41	44	Treillères	Actif	Couple/enfant	NU	x	x	
4	H	41	35	Rennes	Actif	Couple/enfant	NU	x	x	
5	F	63	85	Saint-Gilles Croix de vie	Retraité	Couple/enfant	NU	x	x	
6	H	41	72	La Chapelle Saint Fray	Actif	Couple/enfant	NU	x		
7	F	28	35	Rennes	Actif	Couple	NU		x	x
8	F	24	35	Gévezé	Actif	Célibataire	NU	x	x	x
9	F	23	49	Angers	Actif	Couple	NU	x		
10	F	28	44	Nantes	Actif	Célibataire/enf	UO	x		
11	H	40	29	Douamenez	Actif	Couple	UO	x	x	x
12	H	26	44	Héric	Actif	Célibataire/enf	UO	x		
13	H	31	72	Le Mans	Actif	Couple	UO		x	x
14	H	33	53	Saint Jean sur Mayenne	Actif	Couple	UO	x	x	x
15	F	42	44	Nantes	Actif	Célibataire	UO	x	x	
16	F	39	35	Mouzé	Actif	Célibataire	UO	x		
17	H	47	35	Saint Thuria	Actif	Couple/enfant	UO	x		
18	H	43	53	Méral	Actif	Couple/enfant	UO	x	x	x
19	H	63	29	Brest	Actif	Célibataire/enf	UO	x		
20	F	37	44	Nantes	Actif	Célibataire/enf	UR	x	x	
21	F	28	44	Nantes	Actif	Couple/enfant	UR	x		x
22	H	44	56	Guer	Actif	Célibataire/enf	UR	x	x	
23	H	24	49	Angers	Actif	Couple/enfant	UR		x	x
24	H	36	49	Angers	Actifs	Couple/enfant	UR	x	x	x
25	F	58	29	Landerneau	Actif	Célibataire/enf	UR	x		
26	F	53	72	Le Mans	Actif	Célibataire	UR	x	x	x
27	H	37	49	Angers	Actif	Célibataire	UR	x		
28	H	56	44	Saint-Herblain	Actif	Couple/enfant	UR	x		
29	F	26	29	Brest	Actif	Célibataire	UR		x	x
30	F	37	49	Saint-Jean du Linières	Actif	Célibataire	UR		x	x
31	F	65	75	Paris	Retraité	Célibataire	UR			
32	F	54	31	Montastruc la conseillère	Actif	Couple/enfant	UR	x		
33	F	34	86	Poitiers	Actif	célibataire	UO	x	x	
34	F	35	94	Vincennes	Actif	Couple/enfant	UO			
35	H	20	75	Paris	Etudiant	Célibataire	UO	x	x	x
36	F	70	18	Vierzon	Retraité	Couple	UO	x		
37	F	47	13	Senas	Actif	Couple/enfant	UO	x		

38	F	28	75	Paris	Actif	Couple	UO	x		
39	H	28	75	Paris	Actif	Couple	UO	x		