

DEBAT PUBLIC LNOBPL : CONTRIBUTION DE BRETAGNE PROSPECTIVE

« Passer du Train à Grande Vitesse au Train à Grands Services »

INTRODUCTION :

L'accessibilité de la Bretagne a toujours été une question centrale pour garantir son développement. Le plan routier breton ou encore le plan ferroviaire breton en sont les témoins récents et aujourd'hui, les infrastructures construites contribuent à l'attractivité de notre territoire. La mise en service de la nouvelle portion de voie à grande vitesse entre Le Mans et Rennes en 2017, en permettant d'améliorer encore l'accessibilité de la Bretagne représente une nouvelle étape dont il faut se réjouir. Cependant en gagnant du temps à l'Est de Rennes, on augmente d'un point de vue relatif la distance entre Rennes et l'Ouest de la Bretagne avec le risque de voir se creuser une fracture territoriale entre l'Est et l'Ouest de notre région. Cependant, la solution à ce problème posé se trouve-t-il dans la construction de nouvelles infrastructures ferroviaires à l'Ouest de Rennes ? La réalité territoriale de la Bretagne, avec son réseau de villes moyennes est-elle adaptée à des infrastructures permettant la très grande vitesse ferroviaire ? Les évolutions (voire les révolutions) que nous connaissons actuellement du fait de l'irruption du numérique ne doivent-elles pas être prise en compte pour envisager l'accessibilité de nos territoires avec une nouvelle grille de lecture ?

Dans le cadre du Débat Public proposé autour du projet LNOBPL, Bretagne Prospective a souhaité apporter sa contribution en proposant des éléments pouvant venir compléter l'analyse proposée par la commission.

QUESTION 1 : AVEC LE NUMERIQUE, N'A-T-ON PAS CHANGE DE PARADIGME ?

L'évolution majeure à souligner est la révolution qu'entraîne le numérique dans notre rapport à l'espace, au temps, aux autres. En vingt ans, les outils de communication se sont transformés permettant ainsi d'être en relation permanente avec son entreprises, ses clients, ses fournisseurs, sa famille, ses amis... Dès lors, bien plus que de diminuer le temps de parcours, ce qui compte c'est ce qu'il est possible de faire pendant le voyage. Ne peut-on pas poser la question autrement : Est-ce le temps qu'il faut toujours chercher à réduire ou le service qu'il faut augmenter ? Ne serait-il pas plus utile aux voyageurs bretons d'avoir les infrastructures nécessaires pour ne pas rencontrer de zones blanches sur leur trajet, plutôt que de gagner 15 minutes de temps de parcours ?

Avons-nous besoin d'une Bretagne à Mobilité Augmentée la réponse est bien évidemment oui ! Mais faut-il, pour y parvenir construire une Bretagne mobile à vitesse augmentée ou à service augmenté ?

Pour illustrer ce propos, on peut s'intéresser à l'évolution du seuil « temps de parcours » qui fait basculer de l'aérien vers le ferroviaire. Au début des années 2000, le choix modal des voyageurs se portait majoritairement vers l'aérien pour les

destinations se trouvant à plus de 3h00 de train. Aujourd'hui ce seuil se trouve à 3h30. C'est un paramètre nouveau à intégrer à la réflexion.

QUESTION 2 : FAUT-IL PRIVILEGIER LES RELATIONS CENTRE A CENTRE OU ENTRE LES TERRITOIRE ?

Une autre évolution à souligner est la difficulté croissante de rejoindre les cœurs de métropole, du fait de la densité du trafic routier ou des choix fait par ces villes de ne pas favoriser l'accès pour le « tout voiture ».

De ce fait les bénéfices liés aux gains de temps de gare à gare s'estompent rapidement au fur et à mesure que l'on s'éloigne du cœur de ville, renforçant ainsi les inégalités entre centre et périphérie.

Il pourrait donc être intéressant dans ce contexte que le débat porte plutôt sur les bénéficiaires de ces nouvelles infrastructures. Souhaitons-nous reproduire en Bretagne un modèle fait de centralités et de périphéries, avec une concentration forte des richesses dans les centres, vision d'aménagement qui plaiderait en faveur d'investissements permettant de diminuer les temps de parcours de gare à gare ou souhaitons nous privilégier des aménagements facilitant l'accès aux gares et permettant ainsi de limiter les temps de trajet « porte à porte » ?

Cette question posée ouvre également la question de la gouvernance de la mobilité sur un territoire. En effet, l'exemple de la plateforme « Korrigo services » est symptomatique de ce qu'un territoire devrait faire. La décision prise par les Autorités organisatrices des transports en commun (Région, départements, agglomérations) d'utiliser à terme le même système d'information permettant ainsi à tout usager (habitant, mais aussi en transit pour des raisons touristiques, d'affaires, ...) d'acheter et de valider un titre de transport quel que soit le mode de transport utilisé (bus, TER, métro, tramway, vélos,..) est emblématique.

A cette gouvernance territoriale régionale portant sur l'inter-modalité des TC et l'interopérabilité des système de paiements il faudrait y ajouter celle des données personnelles, indispensable pour garantir des usages responsables et réorienter les flux monétaires préemptés par les champions internationaux de la monétisation des données personnelles dont les acteurs des mobilités individuelles qui nous bernent avec ce qu'ils appellent une économie du partage (si nous partageons les usages, que dire des bénéfices et de la fiscalité qui échappe aux territoires et aux acteurs). En fait, avec des plateformes et des applications de services ils nous proposent ce qui devrait relever de l'organisation et d'une gouvernance des acteurs territoriaux en opérant deux types de réconciliation :

- celle des usages des mobilités individuelles (voiture en auto-partage et co-voiturage, vélos,..) ,
- et celle des usages collectifs des transports en commun.

Pour ce faire nous devons établir une troisième réconciliation celle entre l'économie numérique et l'économie verte appliquée aux usages des mobilités.

Ce sont donc moins des investissements visant à améliorer marginalement les vitesses de déplacements que ceux visant à améliorer les mobilités infrarégionales des personnes et des marchandises qu'il faudrait mobiliser. L'efficacité économique,

sociétale et environnementale serait nettement supérieure pour un territoire beaucoup plus compétitif.

Ces investissements portés par cette gouvernance territoriale auraient le mérite d'être nettement plus accessibles financièrement, de développer des compétences (numérique, véhicule serviciel, maintenance, logistique, tourisme,..), et donc de produire un retour sur investissement à la fois plus immédiat et durable. C'est l'ensemble du socle régional qui serait à la fois plus accessible physiquement et numériquement avec le reste du monde mais aussi en son propre sein. Il serait aussi très certainement plus attractif symboliquement, du point de vue de son image.

QUESTION 3 : FAUT-IL PRIVILEGIER L'INVESTISSEMENT SUR LA TECHNOLOGIE DE LA VITESSE OU CELLE DES SERVICES ?

Une autre évolution à souligner est celle du contexte économique. La Bretagne (Conseil régional, conseils généraux et certaines métropoles) a investi environ 1Miliard d'€uros pour permettre que le projet de LGV entre Le Mans et Rennes se fasse (soit environ 1/3 du coût du projet).

Cet investissement va avoir permis de créer des emplois sur la durée du chantier, mais limite les capacités budgétaires à venir, dans un contexte où les finances de l'Etat et des collectivités territoriales sont fragilisées.

Sans geler les investissements, ne serait-il pas plus pertinent pour mieux connecter l'Est et l'Ouest de la Bretagne, de densifier le service en renforçant le budget lié au fonctionnement. En effet, aujourd'hui il y a environ un train toutes les deux heures entre Rennes et Brest ou Rennes et Quimper. Si l'on ajoute le temps d'attente au temps de transport, le temps maximum pour rallier Brest depuis Rennes est de 4h00 (2h00 d'attente et 2h00 de trajet). Si l'on améliore l'infrastructure pour gagner 15 minutes, ce temps tombe à 3h45 (2h00 d'attente et 1h45 de trajet). Si l'on conserve la même infrastructure, mais que l'on utilise le budget de l'investissement économisé pour doubler les dessertes, la distance temps entre Rennes et Brest tombe alors à 3h00 (1h00 d'attente et 2h00 de trajet).

Cette question mérite d'être posée car elle permettrait de rentabiliser les infrastructures existantes, de faire plus tourner le matériel TER ou TGV et donc d'optimiser leur usage, de substituer aux créations ponctuelles d'emplois liées aux travaux des emplois stables liés à l'augmentation du service ferroviaire (contrôleur, conducteur...).

Ainsi, il serait peut-être plus pertinent d'investir en priorité dans les travaux qui permettent des meilleurs cadencements, d'organiser les déviations nécessaires pour favoriser le fret, d'investir dans de nouveaux matériels et dans une offre de services embarqués optimisée.

Si l'on élargit un peu la réflexion et que l'on s'interroge sur les attentes des voyageurs, au-delà d'une minimisation des temps de transport, on s'aperçoit par exemple que la possibilité d'être connecté tout au long du voyage est bien plus importante que celle de gagner quelques minutes. Le projet de mieux relier l'Ouest et l'Est ne pourrait-il pas passer par un projet d'aménagement numérique

permettant de passer de manière fluide de la gare au train sans rupture, à l'instar de ce qui est en cours de développement à Brest, avec l'appui de Télécom Bretagne pour offrir une continuité du réseau WiFi entre les stations de tramway et l'intérieur des tramways. Au-delà des emplois de BTP que permet ponctuellement la création d'une ligne nouvelle, ce type de développements qui pourraient être porté par les entreprises, laboratoires, pôles de compétitivité... de la région pourrait ensuite être « exporté » pour proposer également ces services sur d'autres territoires.

De même si l'on utilise les budgets envisagés pour la création d'infrastructures pour développer de prestations facilitant le voyage, cet argent public investi pourrait être créateur d'emploi dans le numérique mais aussi permettre le développement des emplois dans les services ainsi créés, favorisant ainsi la captation de la valeur ajoutée créée par notre territoire. A titre illustratif, on pourrait évoquer la création d'une plateforme régionale de réservation touristique permettant d'agrèger une offre touristique caractérisée par une dimension artisanale, qui fait son charme, mais rendu robuste et visible grâce à une coordination régionale permettant d'offrir une alternative aux solutions proposées par des entreprises type e-booking. On pourrait également évoquer la mise en œuvre de services click&collect s'appuyant sur des circuits courts et offrant aux voyageurs des services innovants, sur mesure et diversifiés (livraison de repas à bord des trains par les restaurants situés en gare ou aux abords de la gare, paniers bio, spécialités régionales...). On pourrait aussi étudier toutes les opportunités qu'offre le numérique pour diffuser des connaissances aux voyageurs (compréhension des paysages traversés, présentation du patrimoine et de l'agenda des manifestations culturelles ou économiques, formations en lien avec les domaines d'excellence de notre région...).

Enfin, en augmentant les services proposés au cours du voyage, cela peut entraîner de nouvelles formes de relations au travail. Cette évolution pourrait être encouragée en mettant à la disposition de salariés d'entreprises extérieures à la région et qui habitent (ou souhaitent habiter) en Bretagne des espaces de Co-working leur permettant de « vivre et travailler au pays » deux à trois jours par semaine.

CONCLUSION ET PROPOSITIONS POUR OPTIMISER LA MOBILITE EN BRETAGNE

A l'heure où la cours des comptes remet en cause le modèle économique de TGV, les scénarios soumis au débat public LNOBPL pourraient être complétés par un questionnement sur les nouvelles relations à la vitesse. Aujourd'hui, ce qui compte, ce n'est pas la rapidité de la liaison entre deux centres urbains, c'est la qualité de la relation entre les territoires. Cette qualité passe par le nombre de liaisons offertes, les services disponibles avant, après et pendant le voyage.

Si l'on renforce les relations Nord Sud (Brest – Quimper via Landerneau et Saint Briec – Auray via Pontivy et Loudéac), le ferroviaire permet en Bretagne de relier la grande majorité des villes moyennes. Travailler sur l'interconnexion de ces villes entre elles et sur l'irrigation des bassins de chacune des gares, c'est travailler pour faire de la Bretagne une régiopole de 5M d'habitants qui pèsera dans le paysage national ou international. C'est dans Bretagne Prospective cet esprit que souhaite que soient étudiées d'autres alternatives que la construction de nouvelles portions

de lignes à Grande Vitesse pour améliorer l'accessibilité de la Bretagne et réduire la fracture Est / Ouest,

En résumé, 3 grandes réflexions nous semblent donc, utiles à investiguer :

- 1) A l'aube de la révolution « numérique », quels besoins pour les utilisateurs des moyens ferroviaires
- 2) L'évolution des « besoins » et « usages », ne dit-elle pas reconsidérer, aussi, les Relations nord/sud de la Bretagne
- 3) Que doit-on privilégier : infrastructures ou services ?

Dans le cadre des travaux engendrés par le débat public LNOBPL, Bretagne Prospective, dans son rôle de « think Tank » pour la Bretagne, reste à votre disposition afin d'approfondir, éventuellement, ces diverses orientations.