



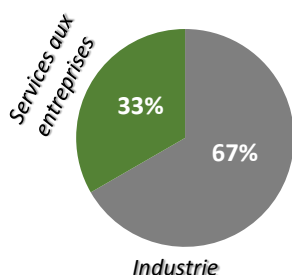
## IMPACTS DE LA LGV BPL : LE POINT DE VUE DES DIRIGEANTS D'ENTREPRISE DE **VITRÉ**

### **Vitré : accueillir convenablement les clients en préservant une desserte adaptée**

« C'est un plus de raccourcir le temps de trajet, [...] mais c'est vraiment l'horaire qui est le point clef »

Petite ville à l'échelle des 13 territoires étudiés, Vitré est pourtant la première agglomération du panel en termes de croissance démographique entre 1982 et 2011. Sa zone d'emploi, la plus industrielle de Bretagne, tire son dynamisme d'une position privilégiée sur l'axe Rennes-Paris. L'avantage comparatif de cette situation géographique est néanmoins éprouvé par la mise en service de la LGV BPL. Alors qu'actuellement la ligne ferroviaire classique de Brest à Paris dessert Vitré, le tracé de la nouvelle infrastructure à grande vitesse contourne la ville 8km plus au sud, sans raccordements nouveaux. En l'absence de connexion immédiate avec la LGV, on comprend alors la nécessité pour les entreprises locales de conserver les liaisons quotidiennes directes avec Paris et les possibilités de correspondances.

#### Profil sectoriel des entreprises rencontrées



NOM DE L'ENTREPRISE	PERSONNE RENCONTRÉE	SECTEUR D'ACTIVITÉ	EFFECTIF LOCAL*
Allflex Europe	PDG (à date)	Industrie	220
BCM cosmétique	Directeur Général	Industrie	472
Webhelp	Directeur du site	Numérique	423

\* Effectif estimé de l'entreprise dans le territoire vitréen

#### Des pratiques de déplacements professionnels en TGV depuis Vitré ou Laval

Vitré se situe à mi-chemin entre Rennes et Laval. Economiquement, l'agglomération a su dès les années 1950 faire valoir avec brio sa localisation « aux portes de la Bretagne » ainsi que sa proximité avec le pôle scientifique et industriel de Rennes. Depuis les années 2000, la périurbanisation grandissante de la capitale bretonne participe à l'imbrication croissante des bassins d'emploi vitréen et rennais. Parmi les nouveaux habitants de Vitré nombreux sont ceux qui travaillent à Rennes, et à l'inverse, l'un des dirigeants rencontrés indiquait intégrer dans ses effectifs plus d'un tiers de collaborateurs habitant le centre de l'agglomération rennaise.

Pour autant, s'agissant des pratiques de déplacement ferroviaire longue distance, c'est bien sur Laval que se porte naturellement l'attention lorsque les horaires depuis la gare de Vitré ne peuvent convenir. Afin de rejoindre Paris en TGV, il semble que ce soit aujourd'hui « *un réflexe pour beaucoup de choisir l'option gare de Laval* », à l'exception bien entendu des collaborateurs de la région rennaise prenant le train près de leur domicile. L'utilisateur vitréen se rendant à Laval en voiture argue de plus de facilités d'accès et de stationnement aux abords de la gare. Celui qui opte pour la correspondance TER-TGV en gare de Laval vante « *des temps de correspondance particulièrement bien optimisés* ». Psychologiquement surtout, Laval se trouve dans le sens du déplacement vers Paris. Mais l'aisance de l'interconnexion TER-TGV en gare de Laval se maintiendra-t-elle à la mise en service de la LGV BPL ?

### **L'allongement des correspondances en gare de Laval annihile le gain de temps moyen vers Paris**

La redéfinition des horaires TER-TGV porte un coup non négligeable à l'efficacité des correspondances en gare de Laval, alors même que celles-ci sont jugées comme « *indispensables à la bonne accessibilité et à l'image de l'entreprise* ». A l'été 2017, le temps moyen de correspondance en gare de Laval pour les liaisons de Vitré à Paris passe de 10 à 25 minutes environ. Autrement dit le gain de temps moyen des trajets de Vitré vers Paris-Montparnasse incluant une correspondance à Laval n'est que de 3 minutes, l'attente en gare de Laval pouvant même dépasser le temps de trajet en TER entre Vitré et Laval. En réalité, la correspondance TER-TGV depuis Vitré est considérablement améliorée à Rennes (gain de temps de 41 minutes en moyenne pour un trajet Vitré-Paris avec changement en gare de Rennes entre la situation actuelle et la nouvelle grille horaire) mais ne l'est pas à Laval. Choisir la correspondance à Laval restera en moyenne plus rapide qu'une correspondance à Rennes, mais de 10 minutes seulement alors que l'écart était jusqu'à présent sans appel (48 minutes).

Si les usagers pendulaires et ceux qui désirent maximiser leur temps en région parisienne se satisferont sûrement du maintien du TGV direct matinal, ces éléments laissent néanmoins à penser que certains usagers pourraient modifier leurs comportements. Ainsi, il n'est pas inenvisageable de voir s'accroître l'usage de la voiture pour rejoindre la gare de Laval ou bien d'observer davantage de changements à Rennes. Ceci témoignerait d'une « inversion spatiale », dans le sens où l'utilisateur serait amené à débiter son trajet en suivant une direction opposée à sa destination finale.

### **La problématique de l'accessibilité des visiteurs prime sur celle des collaborateurs vitréens**

Cette question centrale des correspondances se pose également pour les visiteurs des entreprises locales en provenance de Paris ou au-delà. Elle se pose même avec une acuité supérieure, car des visites clients fluides et rapides constituent l'attente première des dirigeants d'entreprise vitréens. Sur ce point, la possibilité désormais offerte aux voyageurs parisiens de rejoindre Vitré sans correspondance avant 9h est perçue comme une avancée notable puisqu'elle permet aux visiteurs de passer une journée complète sur site sans pâtir d'une correspondance et d'un trajet final en TER. Auparavant, le premier TGV direct en provenance de Paris n'arrivait à Vitré qu'en début d'après-midi, ce qui conduisait « *la très grande majorité des visiteurs à opter, par défaut, pour le train le plus matinal avec un changement en gare de Laval* ».