ID: 035-233500016-20170623-D17_DITMO_01-DE

REGION BRETAGNE

Délibération n°17_DITMO_01

23 juin 2017
DELIBERATION

Une nouvelle offre ferroviaire en Bretagne au service de son économie, de ses territoires et de ses habitants

Le Conseil régional, convoqué par son Président le 30 mai 2017, s'est réuni en séance plénière le vendredi 23 juin 2017 au siège de la Région Bretagne, sous la Présidence de Monsieur Loïg Chesnais-Girard, Président du Conseil régional de Bretagne.

Etaient présents: Monsieur Olivier ALLAIN, Madame Sylvie ARGAT-BOURIOT, Monsieur Eric BERROCHE, Madame Catherine BLEIN, Madame Mona BRAS, Madame Georgette BREARD, Monsieur Pierre BRETEAU (jusqu'à 17h30), Monsieur Gwenegan BUI (jusqu'à 16h25), Monsieur Thierry BURLOT, Madame Gaby CADIOU, Madame Fanny CHAPPE, Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Monsieur Marc COATANÉA, Monsieur André CROCQ (jusqu'à 9h30, puis à partir de 14h30), Madame Delphine DAVID, Monsieur Gérard DE MELLON, Monsieur Stéphane DE SALLIER DUPIN, Madame Virginie D'ORSANNE (jusqu'à 15h45), Madame Laurence DUFFAUD, Madame Laurence FORTIN, Madame Anne GALLO, Madame Evelyne GAUTIER-LE BAIL, Monsieur Karim GHACHEM (jusqu'à 13h), Madame Anne-Maud GOUJON (jusqu'à 18h45), Madame Sylvie GUIGNARD (jusqu'à 14h4o), Madame Claire GUINEMER (à partir de 9h3o et jusqu'à 17h35), Monsieur Philippe HERCOUËT, Madame Kaourintine HULAUD, Monsieur Bertrand IRAGNE (jusqu'à 16h), Madame Elisabeth JOUNEAUX-PEDRONO, Monsieur Roland JOURDAIN, Monsieur Pierre KARLESKIND, Monsieur Gérard LAHELLEC, Madame Isabelle LE BAL, Monsieur Jean-Michel LE BOULANGER, Monsieur Olivier LE BRAS, Monsieur Raymond LE BRAZIDEC (jusqu'à 14h2o), Madame Agnès LE BRUN, Monsieur Patrick LE DIFFON, Monsieur Marc LE FUR, Monsieur Patrick LE FUR, Madame Gaël LE MEUR, Madame Nicole LE PEIH (jusqu'à 14h2o), Monsieur Alain Madame Gaël LE SAOUT, Madame Christine LE STRAT, Monsieur Christian LECHEVALIER, Madame Lena LOUARN, Monsieur Bernard MARBOEUF, Monsieur Martin MEYRIER, Monsieur Philippe MIAILHES, Monsieur Paul MOLAC (de 8h30 à 9h30 puis à partir de 14h20), Madame Gaëlle NIQUE, Madame Anne PATAULT, Madame Isabelle PELLERIN, Monsieur Gilles PENNELLE, Monsieur Stéphane PERRIN (départ 17h20), Monsieur Maxime PICARD, Monsieur Bertrand PLOUVIER (jusqu'à 12h35, puis à partir de 16h10), Monsieur Pierre POULIQUEN, Monsieur Bernard POULIQUEN, Monsieur Bruno QUILLIVIC (jusqu'à 9h30), Monsieur Dominique RAMARD (jusqu'à 11h25), Madame Emmanuelle RASSENEUR, Madame Agnès RICHARD, Monsieur David ROBO (jusqu'à 18h35), Madame Claudia ROUAUX, Monsieur Stéphane ROUDAUT (à partir de 10h05), Madame Catherine SAINT-JAMES, Madame Forough SALAMI-DADKHAH, Monsieur Emeric SALMON, Monsieur Sébastien SEMERIL (jusqu'à 14h2o, puis à partir de 16h4o), Madame Renée THOMAÏDIS, Madame Martine TISON, Madame Anne TROALEN, Monsieur Hervé UTARD, Madame Anne VANEECLOO (jusqu'à 18h45), Madame Gaëlle VIGOUROUX, Madame Sylvaine VULPIANI.

Envoyé en préfecture le 03/07/2017 Reçu en préfecture le 03/07/2017 Affiché le

ID: 035-233500016-20170623-D17_DITMO_01-DE

Avaient donné pouvoir: Monsieur Pierre BRETEAU (pouvoir donné à Monsieur Bernard MARBOEUF à partir de 17h30), Monsieur Gwenegan BUI (Pouvoir donné à Madame Emmanuelle RASSENEUR à partir de 16h25), Monsieur André CROCQ (Pouvoir donné à Madame Laurence DUFFAUD, de 9h30 à 14h30), Madame Virginie D'ORSANNE (pouvoir donné à Monsieur Emeric SALMON à partir de 15h45), Monsieur Richard FERRAND (pouvoir à Monsieur Marc COATANEA), Monsieur Karim GHACHEM (pouvoir donné à Madame Gaël LE MEUR à partir de 14h2o), Madame Claire GUINEMER (pouvoir donné à Monsieur David ROBO, de 8h30 à 9h30 puis à Madame Isabelle LE BAL à partir de 17h35), Monsieur Bertrand IRAGNE (pouvoir donné à Madame Agnès RICHARD à partir de 16h), Monsieur Raymond LE BRAZIDEC (pouvoir donné à Madame Elisabeth JOUNEAUX PEDRONO à partir de 14h2o), Monsieur Jean-Yves LE DRIAN (pouvoir donné à Madame Gaël LE SAOUT), Monsieur Paul MOLAC (pouvoir donné à Madame Mona BRAS de 9h30 à 14h20), Madame Gaëlle NICOLAS (pouvoir donné à Madame Delphine DAVID), Madame Nicole LE PEIH (pouvoir donné à Monsieur Maxime PICARD à partir de 14h2o), Monsieur Stéphane PERRIN (pouvoir donné à Madame Sylvie ARGAT BOURIOT à partir de 17h20), Monsieur Bertrand PLOUVIER (pouvoir donné à Monsieur Bernard MARBOEUF de 12h35 à 16h10), Monsieur Bruno QUILLIVIC (pouvoir donné à Monsieur Patrick LE DIFFON à partir de 9h30), Monsieur Dominique RAMARD (pouvoir à Monsieur Philippe HERCOUET à partir 11h25), Monsieur David ROBO (pouvoir donné à Madame Christine LE STRAT à 18h35), Monsieur Stéphane ROUDAUT (pouvoir donné à Monsieur Bernard MARBOEUF de 8h30 à 10h05), Madame Hind SAOUD (pouvoir donné à Monsieur Sébastien SEMERIL jusqu'à 14h20 puis à Madame Claudia ROUAUX à partir de 14h20), Monsieur Sébastien SEMERIL (Pouvoir donné à Monsieur Hervé UTARD de 14h20 à 16h4o), Madame Anne VANEECLOO (pouvoir donné à Monsieur Gilles PENELLE à partir de 18h45)

Vu le Code général des Collectivités Territoriales, et notamment les articles L 4111-1 et suivants ;

Après avoir pris connaissance de l'avis formulé par le Conseil Economique Social et Environnemental lors de sa réunion du 12 juin 2017;

Après avoir pris connaissance de l'avis de la Commission Aménagement du territoire en date du 15 juin 2017;

Au vu du rapport présenté par Monsieur le Président du Conseil régional ; Et après avoir délibéré ;

- A PRIS ACTE de la communication, jointe en annexe, relative à la nouvelle offre ferroviaire en Bretagne au service de son économie, de ses territoires et de ses habitants.

Le Président du Conseil régional,

Loig CHESNAIS-GIRARD



Envoyé en préfecture le 03/07/2017 Reçu en préfecture le 03/07/2017

Affiché le

ID: 035-233500016-20170623-D17_DITMO_01-DE

Direction des transports et des mobilités

Session du Conseil régional Juin 2017

Une nouvelle offre ferroviaire en Bretagne au service de son économie, de ses territoires et de ses habitants

1. Bretagne à Grande Vitesse, un projet global et ambitieux

1.1 Un long combat pour l'attractivité de la Bretagne et la mobilité en Bretagne

La mise en service prochaine de Bretagne à Grande Vitesse est la concrétisation d'un projet engagé depuis plus de 25 ans. Dès l'ouverture de la ligne LGV Atlantique, qui relie Paris à Le Mans, les acteurs bretons se sont mobilisés pour poursuivre le combat de l'accessibilité de leur territoire, à travers un objectif fédérateur : rapprocher la pointe bretonne des 3 heures de Paris.

En effet, la localisation périphérique et péninsulaire de la Bretagne ne doit pas mener à une situation d'enclavement. L'enjeu de ce rapprochement est vital pour l'économie et l'attractivité de tous les territoires et déterminant pour la liberté de se déplacer de tous les bretonnes et les bretons.

Pour autant, la question de la mobilité en Bretagne ne se restreint pas à son accessibilité. Aussi, ce combat pour un rapprochement de Paris et des grands axes d'échanges nationaux et européens engage aussi à mener une action volontariste de développement et modernisation des transports régionaux. Il s'agit à la fois d'assurer la diffusion de la grande vitesse au cœur de tous les territoires, de favoriser un développement équilibré de toute la région, et de répondre aux besoins de mobilité croissants de tous.

C'est là tout le sens de l'action régionale en matière de transport et l'orientation donnée à Bretagne à Grande Vitesse : il ne s'agit pas d'une nouvelle infrastructure qui s'arrête à la porte de la Bretagne, mais d'une ambition beaucoup plus forte pour que chaque territoire bénéficie de la grande vitesse et d'une offre régionale encore plus performante. A l'heure où grande vitesse et transports du quotidien sont trop souvent pointés comme concurrents, c'est une spécificité régionale qu'il convient de souligner.

1.2 Quatre leviers pour une meilleure accessibilité de tous les territoires

- La construction de la ligne à grande vitesse (LGV) Le Mans-Rennes, qui sera mise en service le 2 juillet 2017, et qui apportera une contribution significative aux gains de temps de parcours pour tout le territoire.
- Des travaux d'infrastructure sur les lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper, ainsi qu'en gare de Rennes, point d'entrée du territoire régional, pour raccourcir les temps de parcours en Bretagne, permettre à plus de trains de circuler, et améliorer la sécurité.
- Des projets de pôles d'échanges multimodaux (onze à terme) sur les principales gares de Bretagne pour favoriser la diffusion des effets de la grande vitesse à tout le territoire, complétés par la modernisation de toutes les gares et haltes TER avec leur mise en accessibilité.

• Une refonte des horaires TGV, TER et lignes routières régionales à L'HORIZON 2017 pour ré_ besoins croissants de mobilités de tous les territoires et de toutes les populations 2017 pour ré_



Cartographie de Bretagne à Grande Vitesse

→ Mener de front autant de projets d'infrastructures ferroviaires et de gares pour bonifier la LGV à tout le territoire breton est une approche unique en France. La mobilisation concomitante des collectivités bretonnes amplifie les effets de la grande vitesse ferroviaire et traduit une volonté majeure pour donner un nouvel élan à toute l'économie bretonne mais aussi à tous les territoires face à la diversité de leur besoin.

Une offre TGV/TER pour mettre le meilleur de la nouvelle LGV au service de la Bretagne

L'objectif est non seulement que chaque point du territoire breton profite de la nouvelle ligne à Grande Vitesse entre Le Mans et Rennes, mais aussi que **ces effets soient bonifiés à l'ouest de Rennes**. Autrement dit, les territoires bretons ne profitent pas seulement du gain de temps entre Paris et Rennes, mais d'une offre nouvelle, entièrement repensée, pour que le meilleur de la modernité ferroviaire soit accessible à tous.

2.1 Maximiser le gain de temps et desservir tous les territoires

• Des gains de temps TGV pour toute la Bretagne

Toutes les gares à l'ouest de Rennes gagnent entre 45 et 50 minutes en moyenne sur le trajet vers Paris, alors que la nouvelle LGV fait gagner 37 minutes entre Rennes et Paris. Cela a été rendu possible par la

Envoyé en préfecture le 03/07/2017

Reçu en préfecture le 03/07/2017 modernisation des lignes ferroviaires Rennes-Brest et Rennes-Quimper quiffpermettent aux TG'

plusieurs minutes supplémentaires en Bretagne, mais aussi et surtout, par un about déterminant dons le construction des horaires : les TGV poursuivant vers la pointe bretonne ne s'arrêtent pas entre

Paris et Rennes, pour maximiser les gains de temps liés à la nouvelle infrastructure.

Des TGV directs pour tous les territoires, y compris les villes moyennes

Toutes les gares actuellement desservies par TGV, y compris dans toutes les villes moyennes, continueront à l'être avec le même nombre de TGV chaque jour de semaine. **C'est une grande satisfaction pour la Bretagne, très attachée à la connexion de tous les territoires intermédiaires à la grande vitesse.** Pour cela, 2 allers-retours TGV quotidiens supplémentaires circuleront sur les lignes Paris-Brest et Paris-Quimper (soit au total 8 TGV quotidiens supplémentaires pour la pointe bretonne), permettant ainsi de proposer à la fois des TGV plus rapides et des TGV qui s'arrêtent dans tous les territoires.

• Une complémentarité TGV-TER optimisée

Les TGV et les TER circuleront en complémentarité, avec des correspondances améliorées pour diffuser les effets de la grande vitesse à tous les territoires, et des horaires complémentaires pour optimiser la desserte intra Bretagne. L'offre TGV et TER sera augmentée globalement de 20 %, pour une meilleure desserte de toute la Bretagne.

• Des cars express pour une desserte efficiente du Centre Bretagne

Une nouvelle offre de car à haut niveau de service sera mise en service pour Loudéac et Pontivy, avec 3,5 allers-retours express quotidiens en correspondance avec le TGV à Rennes, pour connecter le centre Bretagne à la grande vitesse dans les meilleures conditions de confort.

• Des connexions améliorées avec tous les modes de transports

Les échanges entre le train et les autres modes de transports (bus, car, métro, vélo...) seront facilités grâce à des gares TGV modernisées, agrandies, assurant une meilleure connexion entre les modes et mieux insérées dans leur environnement urbain. Ces nouveaux « pôles d'échanges multimodaux » participent à la diffusion de la grande vitesse au cœur de tous les territoires en permettant aux voyageurs de ne pas perdre en gare le temps gagné dans le train, et en facilitant l'usage des solutions alternatives au véhicule personnel pour la réalisation des premiers ou des derniers kilomètres.

2.2 Un protocole d'engagement Région / SNCF historique

La volonté régionale de relever durablement le défi essentiel pour la Bretagne d'aller vite et de s'arrêter partout a amené la Région à s'engager fortement pour garantir avec SNCF le maintien d'une desserte ambitieuse pour les années à venir.

Le vendredi 24 avril 2015 à Brest, Pierrick Massiot, Président de la Région Bretagne, et Guillaume Pépy, Président du directoire de SNCF, ont signé un protocole d'intentions TGV-TER. À travers ce document unique en France, les partenaires se sont engagés à bâtir un nouveau projet de service TGV et TER qui réponde aux quatre grands objectifs recherchés : développer les fréquences, obtenir les meilleurs temps de parcours, maintenir la desserte TGV de toutes les gares et assurer la qualité des correspondances.

Cet engagement représente un effort complémentaire de la Région Bretagne de 10 M€ par an à compter de 2018.

Envoyé en préfecture le 03/07/2017 Reçu en préfecture le 03/07/2017 Affiché le

→ Obtenir plus de TGV pour desservir la Bretagne est une avancée remarcification de l'offre TGV nationale pour s'adapter au modèle économique SNCF fragilisé. Sans ces TGV supplémentaires jusqu'à Brest et Quimper, la Bretagne aurait dû choisir entre offrir des temps de parcours performants pour la pointe bretonne et préserver les arrêts TGV des gares intermédiaires. Pour ne pas accepter ce choix impossible et renoncer, le Conseil régional assume un effort de 10M€ par an pour 4 allers-retours supplémentaires. C'est le prix d'une desserte TGV de qualité pour tous les territoires bretons.

2.3 Les prix des billets TGV Paris-Bretagne contenus malgré des gains de temps significatifs

• Une politique tarifaire réaffirmée pour les « petits prix »

La SNCF, consciente du champ concurrentiel dans lequel s'exerce le marché de la mobilité renforce sa politique de « petits prix » pour TGV à la mise en service de la LGV en juillet 2017. Cette politique de petits prix s'appuie sur deux piliers, l'offre OuiGo et les tarifs Prem's.

OuiGo va accroître son impact notamment pour les trains dits « intersecteurs » vers Roissy et Tourcoing. OuiGo propose 50 % des tarifs à moins de 25€ et l'offre pour les moins de 12 ans sera à 5€.

Sur TGV, l'offre « Prem's » est renforcée avec des tarifs qui restent à 20€ comme prix plancher même avec les gains de temps de la LGV. A titre d'exemple, en période estivale, le nombre de places « Prem's » sera augmenté d'un tiers avec environ 4500 places par jour (16 % du nombre total de places).

Il existe une stratégie pour promouvoir les « petits prix » sur les origines-destinations les plus longues. Cette logique est essentielle pour permettre à ceux qui habitent le plus loin de profiter des prix les plus intéressants.

• Les prix TGV Paris-Bretagne contenus

Pour l'ensemble de la gamme tarifaire TGV, SNCF a retenu comme principe fondateur :

- Il n'y a pas d'augmentation tarifaire quand il n'y a pas de gain de temps
- L'évolution des prix est limitée à la moitié de la valorisation du temps gagné. Par exemple, pour une destination qui a un gain de temps de 30 %, l'augmentation moyen du prix TGV sera de 15 %.

	% temps gagné	Augmentation plein tarif 2nde classe	Augmentation moyenne 2nde classe
Rennes	39 min - 31 %	10€	6€
Brest	45 min - 18 %	8€	4€
Quimper	45 min - 18 %	8€	4€
Lorient	42 min - 20 %	9€	5€
Saint Brieuc	44 min - 25 %	10€	6€
Saint Malo	40 min - 23 %	10€	5€

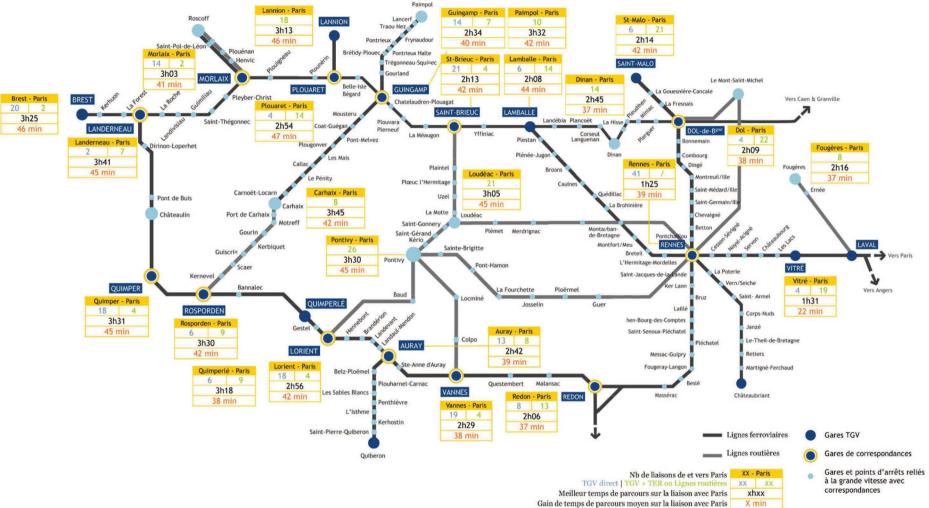
Augmentation moyenne pour les principales destinations bretonnes avec Paris.

Seulement 25 % des clients paient le plein tarif seconde classe. 75 % des clients utilisent les offres de la gamme : Prem's, abonnements, cartes seniors, cartes jeunes... Ce type d'usage explique la différence entre l'augmentation moyenne et le plein tarif du tableau ci-dessus. Pour les liaisons TGV intra-Bretagne, il n'y a pas de changement tarifaire.

→ Les bretons ne paient pas deux fois la LGV car les voyageurs ne paieront pas en totalité les gains de vitesse. La participation des collectivités bretonnes à l'investissement (1/3 du coût total) permet d'assurer un équilibre acceptable entre contribuable et usager.

bretonnes avec Pa **S**ffiché le ID: 035-233500016-20170623-D17_DITMO_01-DE

Offre d'un jour de semaine (hors vendredi)



3. Une offre TER nécessairement modifiée et densifiée

ID: 035-233500016-20170623-D17_DITMO_01-DE

L'originalité de Bretagne Grande Vitesse se fonde sur l'attention portée à tous les territoires et la complémentarité forte entre TGV et TER. Au-delà de cette efficience des horaires, le TER et les cars régionaux prennent toute leur place dans le projet notamment pour les déplacements entre le domicile et le travail ou le domicile et les études. La refonte globale de l'offre de service TER était une nécessité avant de devenir une opportunité. Elle a été construite dans un cadre extrêmement contraint.

3.1 En 2017, tous les horaires TER vont changer

Le 2 juillet 2017, la Ligne à Grande Vitesse entre Le Mans et Rennes sera mise en service en même temps que la LGV reliant Tours à Bordeaux. A cette date, le cadencement généralisé des trains sera effectif pour toute la zone atlantique de la France avec quatre nœuds structurants à Paris Montparnasse, Rennes, Nantes et Bordeaux. Tous les horaires TGV changeront et par voie de conséquence tous les horaires TER également.

Ce moment historique a été saisi par le Conseil régional de Bretagne et SNCF pour refondre la grille TER. Ces changements peuvent être perçus à court terme comme une somme de difficultés individuelles mais à moyen terme ils seront une nouvelle chance pour la Bretagne.

3.2 Les grands principes de la nouvelle offre TER

Le projet de desserte TER vise une offre d'environ 8 millions de kilomètres parcourus en un an (soit près de 200 fois le tour de la Terre) par les TER sur le réseau breton, soit au moins 10 % de plus qu'en 2015.

L'offre sera aussi qualitativement améliorée grâce en particulier à :

- La création de nouvelles liaisons directes ou en correspondances optimisées entre certaines villes bretonnes, pour consolider le réseau des villes moyennes et leur rattachement aux grands pôles urbains,
- Une meilleure répartition des fréquences sur les pointes du matin et du soir pour combler les creux d'offre et répondre aux besoins des abonnés domicile / travail ou domicile / étude,
- Des correspondances TER / TER optimisées, qui rendent possible des trajets en correspondances qui n'étaient pas faisables aujourd'hui,
- Pour les gares du périurbain rennais, 3 trains par heure en pointe pour les gares bien fréquentées (2 trains par heure pour les gares à plus faible flux),
- Pour les gares importantes connectées aux grands pôles urbains, un train toutes les 1/2h en pointe (Redon Rennes, Saint-Malo Rennes, Brest Morlaix, Vannes Lorient...),
- Pour les villes situées au-delà des zones périurbaines, les TER auront un minimum d'arrêts sur le périurbain afin de garantir de meilleurs temps de parcours,
- Un train toutes les heures pour les liaisons longues distances.

Les contraintes du système ferroviaire font que pour certaines gares ces objectifs n'ont pas pu être pleinement mis en œuvre. Pour lever tout ou partie de ces difficultés, des projets de modernisation seront à conduire dans les prochaines années.

Afin de permettre ces évolutions répondant au besoin du plus grand nombre, des choix ont été opérés notamment en orientant certaines gares vers les villes où s'organisent les flux majoritaires.

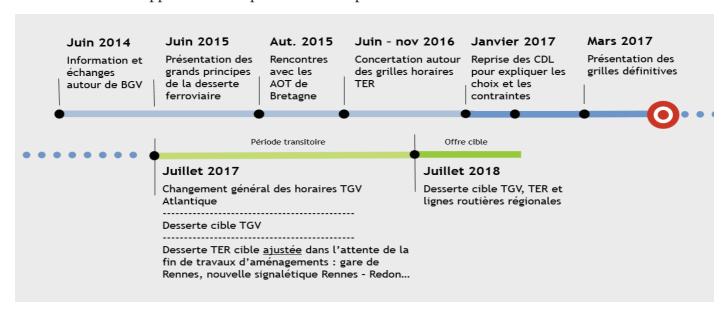
3.3 Une concertation structurée menée très en amont

Conscient du bouleversement que va représenter la mise en place de cette nouvelle offre de transport TGV / TER / Lignes routières régionales, le Conseil régional de Bretagne a engagé, dès 2014, avec SNCF, une large démarche d'information et de concertation.

Envoyé en préfecture le 03/07/2017 Reçu en préfecture le 03/07/2017

• En juin 2014, 9 réunions publiques ont été organisées sur l'ensemble du territoire afin d'é le projet global Bretagne à Grande Vitesse. 350 personnes ont ains puotaixes contration du projet.

- En juin 2015, quatre grandes réunions départementales ont été organisées afin d'exposer plus précisément le projet horaires TGV pour les territoires. Elles ont réuni plus de 200 élus et représentants d'associations. De nombreux échanges ont eu lieu et des demandes convergentes ont émergé notamment sur l'arrivée avant 9h à Paris des premiers TGV du matin. Au regard de ces demandes, les grilles TGV ont évolué et des TGV ont pu être amorcés plus tôt pour Saint-Brieuc, Lamballe, Vannes, Redon (et Lorient en 2018).
- En juin 2016, une grande consultation sur internet a été organisée sur les nouveaux horaires TER notamment à destination des abonnés du réseau. Avec 6 000 personnes ayant consulté les horaires sur près de 700 trajets différents (13 400 recherches de fiches horaires effectuées), la mobilisation a été forte et a permis à la Région et à SNCF d'apprécier le niveau de satisfaction sur les changements induits. Un quart des consultations a ainsi donné lieu à des commentaires négatifs. Les remarques émises par téléphone, mail, courrier ou voie de presse ont également été prises en compte. Ces résultats ont été confrontés à une analyse comparative des grilles horaires 2016/2017/2018, et il en est ressorti 27 blocs de problématiques qui ont été mises à l'étude.
 - → La Région Bretagne et SNCF ont ainsi pu faire évoluer l'offre et répondre à 75% des problématiques identifiées comme prioritaires. Suite à cette consultation, ce sont ainsi 150 arrêts et 2400 trains kilomètres supplémentaires qui ont été créés par semaine.



3.4 Des difficultés qui restent prégnantes pour certains trajets et pour certains publics

Les horaires ont été rendus publics en mars 2017 afin de permettre aux usagers de se préparer aux changements. La publication de ces horaires a donné lieu à de nouvelles remarques et insatisfactions.

Le Conseil régional de Bretagne a repris le rythme des comités de lignes avec pour objectif principal d'aller à la rencontre des élus, des associations et des usagers pour présenter le projet horaire, expliquer les contraintes et entendre les demandes. Les 8 comités de lignes bretons se seront réunis entre janvier et juin 2017. Au-delà de ces réunions, le Conseil régional de Bretagne répond aux demandes de rencontres qui lui sont faites.

L'objectif est bien de continuer à prendre en compte l'ensemble des sollicitations, d'engager des études et, si cela est justifié et possible, de modifier l'offre dans les meilleurs délais. Depuis la publication des horaires en mars, de nouvelles adaptations ont pu être faites pour la rentrée de septembre. Les demandes justifiées qui ne peuvent être mise en place en septembre seront étudiées pour une mise en place à moyen terme.

Envoyé en préfecture le 03/07/2017 Reçu en préfecture le 03/07/2017

• Une vigilance accrue pour les scolaires du réseau TER Bretagne

La question des scolaires affectés par les départements sur le réseau TER fait l'objet d'une attention très particulière. Pour l'année scolaire 2016-2017, sur les 116 000 scolaires qui chaque jour empruntent les transports publics pour se rendre dans leur établissement de formation, 2614 sont affectés sur le réseau TER. L'évolution de l'offre ferroviaire en Bretagne implique que certains horaires qui étaient adaptés aux scolaires ne le seront plus nécessairement au 1er septembre.

Un travail important est engagé avec les départements qui organisent la rentrée de septembre 2017 afin d'identifier toutes les situations problématiques et de mettre en œuvre des moyens d'acheminements des scolaires concernés. Une alerte a été envoyée aux agglomérations sur cette question afin qu'elles puissent, si besoin, agir sur leur périmètre de compétence.

→ Il n'y a pas moins de trains TER en Bretagne, il y en aura plus mais avec des horaires différents. Ces horaires modifiés suscitent parfois de vives réactions qui témoignent de l'attachement des bretonnes et des bretons pour le TER.

Modifier un horaire de train TER n'est pas aussi simple que modifier l'horaire d'un autocar ou l'horaire de son déplacement en voiture particulière.

Le train est un transport de masse organisé dans un dispositif technique complexe. Tous les horaires sont construits dans un système inter-dépendant mêlant les TGV avec des horaires fixés à la gare de Montparnasse, les difficultés de cohabitation des trains qui vont vite et s'arrêtent souvent, la rareté des quais disponibles pour certaines grandes gares, l'organisation des correspondances, les roulements des matériels et enfin les réglementations sociales. Ce champ de contraintes très complexe ne permet pas d'avoir toute latitude sur les horaires du TER pour répondre à une addition de demandes individuelles.

La diversité des situations à laquelle le train doit répondre est croissante. L'éloignement entre le lieu de résidence et le lieu d'emploi ou d'étude a fait du train un moyen performant avec des usagers qui ont adapté leur organisation personnelle en fonction des horaires existants. Les changements prévus à la rentrée 2017 viennent bouleverser cette organisation. Il n'est pas usurpé d'énoncer que le train ne pourra pas répondre à toutes les situations et d'admettre que malgré tous les efforts consentis pour rechercher des solutions, il restera des situations difficiles non résolues à court terme.

La plupart des usagers vont apprendre à apprécier cette nouvelle offre TER. Le travail mené avec SNCF s'est attaché à ce que les flux principaux disposent de solutions pertinentes. Il restera un certain nombre de situations difficiles pour des flux moins majeurs que le train ne pourra pas résoudre. Pour aider et quand cela s'avère pertinent, la Région a prévu plusieurs circulations d'autocars en complément du train.

3.5 Au-delà des horaires, de nombreuses actions sont engagées pour le développement du TER en Bretagne

• Des trains modernes, plus spacieux, et totalement accessibles

Après déjà deux commandes importantes en 2004 et 2007 pour moderniser son parc de matériel roulant, le Conseil régional a commandé 26 trains très capacitaires, les Régio 2N, pour un montant de 300 M €. Dix de ces trains sont actuellement en circulation, les suivants seront livrés régulièrement jusqu'en 2019. A terme cela représentera 50% de places assises en plus sur le parc matériel breton.

Envoyé en préfecture le 03/07/2017

Reçu en préfecture le 03/07/2017

Des gares TER rénovées

Aujourd'hui, ce sont plus de 40 gares qui ont été modernisées dans le cadre du programme de modernisation engagé par le Conseil régional, totalement lorsque les collectivités se sont impliquées au côté de la Région et de la SNCF, ou partiellement lorsque les collectivités n'étaient pas prêtes à mener les aménagements extérieurs. Même lorsqu'il n'y a eu aucune opération d'ampleur sur la gare ou la halte (rénovation du bâtiment, des quais...), les sites ont été équipés avec la nouvelle gamme de mobilier propre au TER Bretagne, composée d'abris voyageurs, de candélabres, de bancs, de corbeilles de propreté. En 2024, 35 gares et haltes ferroviaires en Bretagne présenteront un « bon niveau d'autonomie », représentant plus de 90 % des flux de voyageurs.

Des tarifs solidaires pour tous

Afin de permettre à chacun d'accéder au transport public, une gamme tarifaire solidaire a été mise en place en 2007 pour les abonnés (-75%), les apprentis (-75%), les personnes en situation difficile (-75%), les familles (gratuité pour les enfants de moins de 12 ans) et les occasionnels (de 30 à 50%).

En septembre 2013, une nouvelle offre tarifaire TER à destination des – de 26 ans est développée pour répondre aux besoins de mobilité occasionnelle des jeunes. De 8€ ou 15€ selon le nombre de kilomètres parcourus. Ce tarif simple et lisible a su trouver sa place avec plus de 30 000 titres vendus chaque mois.

Dans cette même logique de simplification, une nouvelle gamme tarifaire occasionnelle a été lancée en mai 2015. Ouverte à tous les usagers, elle propose 5 « prix ronds » correspondant chacun à un kilométrage parcouru : Jusqu'à 29 km : 5€, de 30 à 69 km : 10€, de 70 à 149 km : 18€, au-delà de 150 km : 28€, toujours o€ pour les enfants de moins de 12 ans accompagnés d'une personne payante.

Le lancement des petits prix ronds (aller-retour au prix de l'aller) en cours d'année 2015 poursuit la logique d'incitation à l'utilisation du TER pour les déplacements loisirs ou occasionnels.

Une intermodalité renforcée

Tout comme l'offre TGV, la desserte régionale s'envisage en complémentarité forte avec l'ensemble des modes de transports publics bretons. Au-delà des projets de pôles d'échanges multimodaux déjà évoqués, cela se concrétise par :

- Des tarifs intermodaux, avec en particulier des abonnements qui permettent de cumuler des réductions.
- KorriGo, la carte bretonne des déplacements, utilisée par 7 grands réseaux de transport en Bretagne, permet de stocker sur un seul support les titres de transports des réseaux équipés de ce système (métro, tram et bus urbains, cars départementaux, TER).
- BreizhGo, le site web des transports publics en Bretagne, qui regroupe toute l'information de 27 réseaux de transports publics.
- → Le TER Bretagne est reconnu comme un des meilleurs de France tant par la qualité de sa production mais aussi par ses ratios économiques. Cela témoigne d'une gestion rigoureuse pour en faire un instrument au service du plus grand nombre. C'est aussi un encouragement à poursuivre le développement de ce service public moderne et innovant. Avec l'avènement de nouvelles mobilités multi-formes (co-voiturage, nouvelles offres autocars...), il faut que le TER soit au rendez-vous de cette compétition modale.

3.6 Des engagements majeurs pour préserver les infrastructures ferroviaires en Bretagne

La rénovation et la modernisation du réseau ferré relève de la responsabilité du SNCF Réseau et de l'Etat. Toutefois, le Conseil régional de Bretagne a fait le choix, au regard de la situation des lignes dîtes

Envoyé en préfecture le 03/07/2017

Recu en préfecture le 03/07/2017

« secondaires », d'investir fortement sur ses fonds propres et d'être un acteum majeur des dynamie être trouvées pour préserver ces infrastructures essentielles pour les territ pires 35-233500016-20170623-D17_DITMO_01-DE

Le contrat de plan Etat - Région 2015 - 2020 est fortement marqué par cette ambition avec pour la rénovation des lignes ferroviaires l'inscription d'un montant de 208 M€ avec un engagement de financement de la part du Conseil régional de 31%.

Plouaret - Lannion

La ligne a été remise à neuf entre le 1e septembre 2014 et le 16 janvier 2015 pour un montant de 13,5 M€ (dont 40% financé par le Conseil régional de Bretagne)

Dinan - Pleudihen

La ligne Dinan – Pleudihen a été remise à neuf en 2013 pour un montant de 6 M€

Guingamp – Carhaix

La ligne a été profondément rénovée en trois grandes phases de travaux entre 2014 et 2016.

Guingamp - Paimpol

Grace à la mobilisation de l'Etat, du Conseil régional de Bretagne, des collectivités locales et de SNCF, cette ligne a été entièrement rénovée entre septembre 2016 et avril 2017 pour un montant global de 26,7 M€ (dont 43% financé par le Conseil régional de Bretagne)

Quimper - Brest

Essentiel pour la mobilité du et en Finistère, le chantier de la remise à neuf de la ligne est engagé depuis le 11 décembre 2016 et s'achèvera le 10 décembre 2017 pour un montant de 77,8 M€ (dont 31% financé par le Conseil régional de Bretagne)

Rennes – Châteaubriant

Sous l'impulsion de l'Etat et du Conseil régional, deux études d'avant-projet pour Rennes – Retiers et Retiers - Chateaubriant ont été engagées pour un montant de 1,7 M€ (dont 30% financé par le Conseil régional de Bretagne).

Pleudihen – Dol

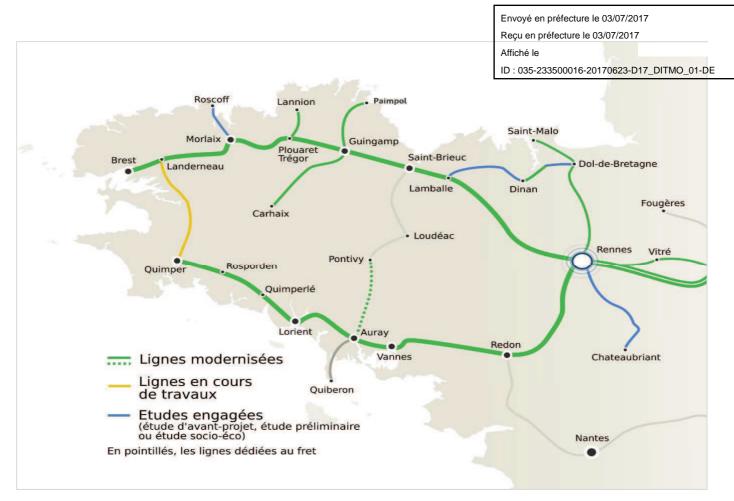
L'étude d'avant-projet a été lancé en 2016 pour un montant de 850 000 € (dont 50% financé par le Conseil régional de Bretagne)

Dinan – Lamballe

L'étude préliminaire a été lancé en 2016 pour un montant de 175 000€ (dont 50% financé par le Conseil régional de Bretagne

Morlaix – Roscoff

Grace là aussi à une implication forte du Conseil régional de Bretagne, un consensus a pu être trouvé pour le financement d'une étude socio-économique sur ce territoire avec pour objectif d'évaluer le rôle à venir de cette infrastructure.



Etat du réseau ferroviaire en Bretagne

→ Le Conseil régional ne dispose d'aucune compétence pour financer les infrastructures de transport. Pourtant, il agit avec force pour donner un avenir à tout le réseau ferroviaire breton. Ce volontarisme se traduit en acte avec plus de 100M€ de travaux en 2017 et des études sur toutes les sections restantes.

Je vous remercie de me donner acte de cette communication

Le Président

Jean Yves LE DRIAN