



→ Communiqué de presse

Lundi 11 avril 2011



A mi parcours de la convention Région-SNCF 2007-2013 **Un TER de qualité, sans cesse amélioré et adapté aux attentes des usagers**

Alors qu'elle est « l'autorité organisatrice du transport régional de voyageurs » depuis 2002, la Région Bretagne définit, dans le cadre d'une convention pluriannuelle, l'offre, la tarification et le niveau de service à mettre en œuvre par la SNCF, l'exploitant du réseau TER.

A mi-parcours de la convention 2007-2013, les deux partenaires reviennent sur les évolutions intervenues au cours de ces 3 dernières années et présentent les projets en cours et à venir. Pour Jean-Yves Le Drian et Gérard Lahellec, Vice-président de la Région en charge de la mobilité et des transports, il faut poursuivre l'amélioration des services offerts aux voyageurs et anticiper, dès à présent, l'augmentation de la fréquentation attendue pour les prochaines années.

Avec un trafic en constante augmentation (+18 % de voyages entre 2007 et 2010 et +50 % depuis 2002), le TER Bretagne confirme son attractivité, en particulier pour les déplacements du quotidien domicile-travail ou domicile-études.

Ce succès est le fruit des efforts consentis par la Région et la SNCF pour sans cesse améliorer le service offert et l'adapter au plus près aux besoins des voyageurs. Depuis 2007, on peut notamment noter la **création de 241 circulations supplémentaires par semaine** en concertation avec les usagers, **100% des trains neufs ou rénovés**, la mise en place d'une gamme tarifaire attractive, une régularité exemplaire, des gares restructurées ou encore le développement de services destinés à faciliter la vie des voyageurs (billettique, services Internet).

La Région Bretagne et la SNCF entendent prolonger ces efforts dans la seconde partie de la convention et, d'ores et déjà, anticiper les évolutions à venir. Avec la **mise en service de la ligne à grande vitesse** entre Rennes et Le Mans, le TER va faire face à un **nouvel afflux de voyageurs**, notamment pour les correspondances grandes lignes. L'augmentation du prix des carburants a également une répercussion directe sur l'affluence dans les TER. Et, à plus long terme, les conséquences de la croissance démographique prévue en Bretagne à l'horizon 2040 doivent également être anticipées.

C'est dans cette optique que la Région a prévu d'acquérir 17 nouveaux trains à grande capacité à double étage entre 2014 et 2017 (200 M€) et poursuit la modernisation des gares.

Contacts Presse

Région Bretagne

Odile Bruley - Rose-Marie Louis - Gaël Le Saout
02 99 27 13 54 - presse@region-bretagne.fr

SNCF

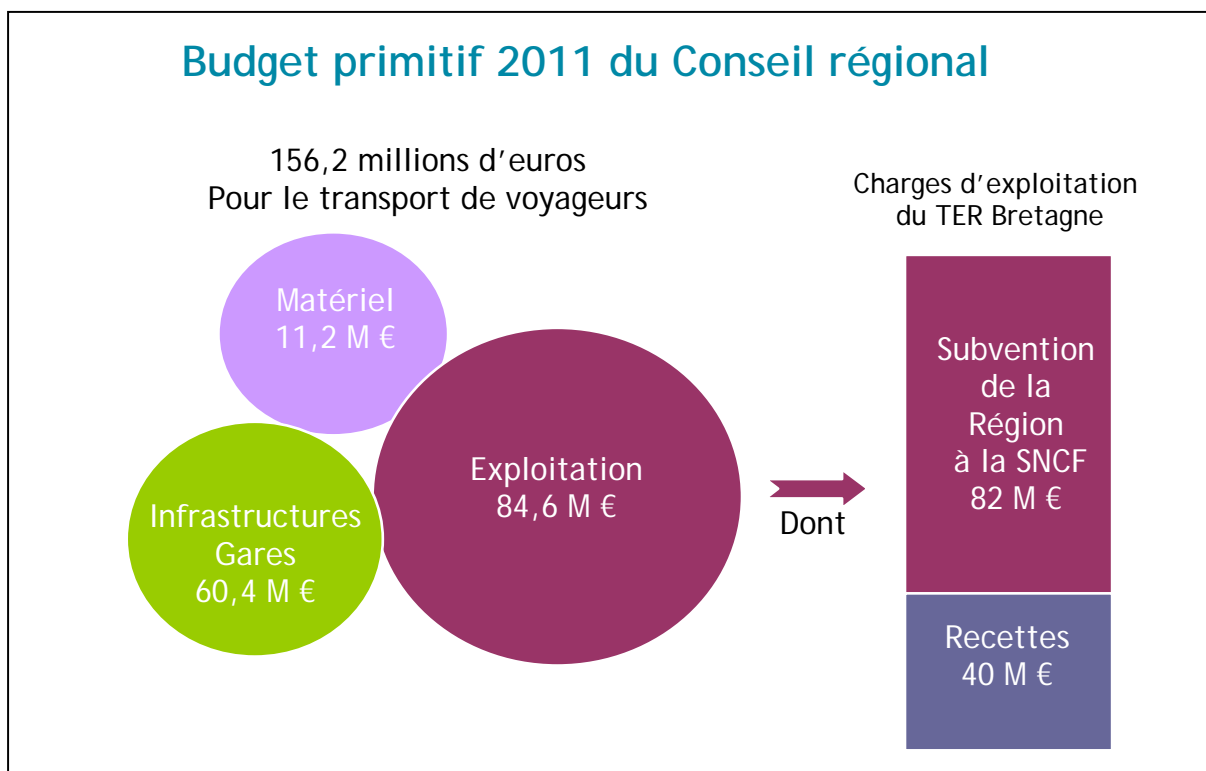
Thierry Chaplais
02.99.29.13.19 - thierry.chaplais@sncf.fr
<http://www.ter-sncf.com/regions/bretagne/fr>



Un réseau
exploité
par la



La convention Région-SNCF est dotée de 580 M€ de subvention régionale destinée au fonctionnement du TER sur la période 2007-2013. Un montant qui s'ajoute aux investissements engagés en matière de matériel, gares et infrastructures.



Le matériel correspond aux trains pour l'année 2011 ; les infrastructures comprennent les gares TER et les engagements du contrat de projets Etat-Région (rénovation des lignes en Bretagne et ligne à grande vitesse, pôles d'échanges multimodaux) ; l'exploitation correspond essentiellement à la subvention régionale pour le TER et intègre par ailleurs des lignes routières régionales hors TER.

Avec 40 M€ de recettes prévues en 2011 pour un coût global de fonctionnement du TER Bretagne de 122 M€, **le voyageur paye en moyenne un tiers du coût de son trajet.**

Des investissements sous le signe de l'accessibilité

100% des trains neufs ou rénovés

Le développement du TER passe par une politique tarifaire attractive, des horaires et des dessertes adaptées mais aussi par des infrastructures et du matériel accueillants et confortables. La Région l'a bien compris.

Ainsi, avec **250 M€** investis, tous les trains en circulation sur le réseau TER Bretagne sont désormais neufs ou rénovés. Ce sont d'abord **17 ZTER** qui ont été mis en service en 2004 et 2005, puis **23 trains AGC** entre 2007 et 2009. Pour les lignes non électrifiées, les **18 rames X2100**, qui ont été rénovées entre 2009 et 2010, viennent en complément des **15 rames X73500** acquises en 1999-2000. Et, de 2007 à 2010, 12 rames RRR ont également été révisées.



Le parc roulant, aujourd'hui plus moderne, a été redéployé par la SNCF sur l'ensemble des lignes en fonction des capacités des trains et de l'affluence afin d'optimiser les conditions de voyage aux heures de pointe. Plus modernes, les trains récents sont aussi plus accessibles puisqu'ils sont tous équipés de planchers bas qui facilitent les montées et descentes à quai.

Des trains plus écologiques

Parmi les AGC acquis, 9 sont des **trains hybrides**, les « **AGC BiBi** » comme bi-mode électrique/diesel et bi-tension, qui passent, sans s'arrêter, d'une ligne électrifiée à une ligne non électrifiée. Mis en circulation en 2009, ils permettent, grâce à leur double propulsion, d'effectuer des circulations directes **entre Brest et Nantes, sans changement à Quimper.**

Plus écologiques en mode thermique que leurs prédécesseurs, clairs et confortables, ils circulent également sur la ligne Rennes-Châteaubriant.



Au total, un parc de 93 trains, dont 23 achetés et 18 rénovés entre 2007 et 2010.

⇒ 17 nouveaux trains à double étage entre 2014 et 2017

Entre 2014 et 2017, 17 trains à deux étages seront mis en circulation pour faire face aux fortes affluences des pointes hebdomadaires, les lundis matin, vendredis et dimanches soirs. La Région investit 200 M€ dans ces trains des grandes capacités qui disposent de 330 à 500 places assises et peuvent être assemblés par deux ou trois.

90 gares et haltes équipées d'abris de quai neufs

La Région a lancé, en 2006, un vaste programme de rénovation des 116 gares et haltes TER, estimé à 34 M€, pour en améliorer l'attractivité et l'accessibilité. Entre 2007 et 2010, ce sont ainsi 90 gares qui ont bénéficié d'investissements : soit elles ont été remises à neuf selon le concept de « gare-jardin » ou sont en voie de l'être, soit le mobilier de quai a été renouvelé.

Des espaces plus chaleureux créés en partenariat

Le site de la gare est parfois très vaste. Le voyageur, pressé, veut pouvoir se repérer rapidement dans cet espace qui se doit d'être fonctionnel et convivial. La Région a donc souhaité moderniser les gares ou haltes en les recentrant autour d'un cœur de gare ou cœur de quai, avec une gamme de mobilier « esprit jardin » homogène sur tout le réseau.

Le **concept de « gare-jardin »** vise également à intégrer la gare dans la ville en créant une continuité ; la Région a donc incité les collectivités à intervenir aux abords de leur gare. Chaque site rénové est l'aboutissement d'un partenariat entre la Région et l'ensemble des partenaires : RFF pour la partie quais, la SNCF pour les bâtiments et mobiliers des gares, la signalétique et l'information, et la commune ou l'intercommunalité pour les accès et aires de stationnement.



Ainsi, depuis 2007, **6 gares ont déjà fait l'objet d'un programme complet de rénovation** : Dol-de-Bretagne inaugurée en 2007, Betton et Landerneau en 2008, La Gouesnière-Cancale et Pont de Buis en 2009, Châteaulin en 2010. Et, **35 autres projets** sont à l'étude ou déjà en travaux, comme c'est le cas à Montreuil-sur-Ille.

La Région finance plus de 80 % des travaux réalisés sur les périmètres ferroviaires (quais et bâtiments) et 20 % sur le périmètre communal.

L'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite est également au cœur de ce programme de rénovation avec l'installation de portes automatiques, de guichets adaptés pour les bâtiments voyageurs et la réalisation de travaux au niveau des quais.

Il se conforme aux préconisations du schéma directeur d'accessibilité du transport régional élaboré en concertation avec les associations et adopté par le Conseil régional en février 2008.

Sur le modèle de Landerneau, la Région souhaite généraliser la signalétique bilingue dans les gares du réseau TER pour les opérations en cours et à venir.

10 pôles d'échanges multimodaux

En lien avec l'arrivée de la ligne à grande vitesse, les 10 gares dites « nationales¹ », font l'objet d'études approfondies, dans le cadre du contrat de projets Etat-Région 2007-2013 (21,5 M€ sont prévus), pour évoluer en pôles d'échanges multimodaux.

Il s'agit, sous la maîtrise d'ouvrage des intercommunalités, de favoriser les déplacements en transports collectifs et de structurer l'infrastructure pour accueillir les développements futurs en lien, notamment, avec la grande vitesse.

Depuis 2010, la gestion de toutes les gares et haltes de France a été confiée à la nouvelle branche de la SNCF, « Gares et Connexions ».

¹ Rennes, Saint-Brieuc, Guingamp, Morlaix, Brest, Quimper, Lorient, Auray, Vannes et Redon

Les usagers au cœur du service

Au-delà des investissements matériels, immobiliers et mobiliers, la Région a entrepris, au côté de son partenaire SNCF, de nombreuses actions pour répondre aux attentes des usagers, s'adapter à leurs besoins et faciliter l'accès au train. Cet engagement passe par des mesures sur la tarification, l'usage des nouvelles technologies pour l'achat et la préparation de voyages, l'adaptation des dessertes, mais aussi par l'assurance d'une qualité de service sans cesse renouvelée.



Une gamme tarifaire simple et solidaire

L'année 2007 a été marquée par la mise en place de la nouvelle gamme tarifaire TER, une gamme que la Région a voulue plus simple et plus solidaire. Elle propose des tarifs réduits pour tous.



L'**abonnement Uzuël** pour les déplacements fréquents : ouvert à tous, et non plus aux seuls salariés, il offre la possibilité d'obtenir une réduction moyenne de 75% par rapport au plein tarif. Depuis sa mise en place, le nombre d'abonnés mensuels est passé de 12 000 en 2007 à **17 000 en 2010**, soit une progression de **42%**.

Destinés aux voyages occasionnels, les **cartes de 10 billets Palmël**, qui offrent une réduction de 50% pour les moins de 26 ans ou 30% pour tous sur un trajet de moins de 50 kilomètres, ont vu leurs ventes augmenter de 13% en 2010 (**40% depuis 2007**).

Fin 2010, 6 450 **cartes Actuël** avaient été émises. Elles offrent une réduction de 75% aux personnes ayant de faibles ressources (minima sociaux, Allocation adulte handicapé...), qui l'utilisent, en moyenne, pour 17 voyages par an.

En 2010, 32 000 **billets Ribambël**, qui permettent aux enfants de moins de 12 ans accompagnés d'un adulte de voyager gratuitement, ont été délivrés contre 20 000 billets en 2008 (mis en service fin 2007).



Ces tarifs régionaux sont progressivement applicables pour les trajets entre la Bretagne et les Pays de la Loire grâce au développement de la réciprocité : après l'abonnement, les tarifs sociaux et jeunes sont désormais valables d'une région à l'autre.

Un tarif spécial, 10 € l'AR, a également été mis en place, pour plusieurs festivals et une extension à d'autres événements culturels est à l'étude.

➔ Prochainement, de nouveaux tarifs pour les jeunes ?

Alors que les moins de 26 ans peuvent déjà bénéficier d'un tarif réduit pour les trajets quotidiens avec Uzuël Jeunes, des études sont en cours pour créer de nouveaux tarifs. L'objectif est de faciliter leur utilisation, de manière plus occasionnelle, du TER.

Multimodalité, billettique et application Internet au service des usagers

La Région a passé une convention avec **11 agglomérations bretonnes**² pour que les abonnés du TER bénéficient d'un tarif correspondant à une réduction de 75% par rapport au plein tarif sur l'ensemble de leur trajet : train + bus urbains. Ainsi, 42% des abonnés Uzuël disposent d'un titre de transport urbain en complément du TER.

Par ailleurs, la carte bretonne des déplacements KorriGo, lancée en 2006, permet de charger ses différents titres sur un support unique. Réservée au périurbain rennais dans un premier temps, elle a vu son périmètre élargi en février 2009 à une heure autour de Rennes. Aujourd'hui, on compte 11 000 titulaires de la carte KorriGo pour le TER.



Toujours pour simplifier la vie des usagers, de nouvelles avancées ont été réalisées en 2010 : un « espace KorriGo » a été ouvert en gare de Rennes et, à l'aide d'un lecteur-chargeur, les utilisateurs peuvent désormais charger leur titre, depuis chez eux, par Internet.

⇒ En 2012, la carte KorriGo sera accessible sur tout le réseau TER Bretagne



Parallèlement, fin 2010, le site **BreizhGo**, coordonné par la Région, a été mis en ligne pour faciliter les déplacements en transports publics en Bretagne. Il regroupe les informations de 17 réseaux et permet à l'internaute d'organiser son voyage en quelques clics grâce à l'obtention des horaires en correspondance sur l'ensemble de son trajet. Quelques mois après son lancement, BreizhGo rencontre déjà son public avec une moyenne de 800 visites par jour en février 2011.

D'autres réseaux devraient intégrer le dispositif dans les prochains mois.

Une qualité de service inégalée

Avec plus de 96 % des TER arrivant à l'heure ou à avec moins de 5 minutes de retard, la Bretagne offre **la meilleure régularité des régions françaises.**

A travers la convention Région-SNCF, la qualité de service est sanctionnée d'un système de **bonus-malus**. Les mesures réalisées par un institut indépendant dans les gares et les trains sont conformes aux objectifs -d'un niveau élevé- fixés. Des actions sont menées pour améliorer encore l'information, notamment lors de situations de perturbations.

Cette démarche est **complémentaire de la certification AFNOR NF Services** que la SNCF vient de se voir renouveler pour les lignes Rennes-Brest, Rennes-Quimper, Rennes-St Malo et Rennes-Vitré. Les engagements qualité portent principalement sur l'information en situation normale ou perturbée, l'accueil, la ponctualité, le confort et la propreté à bord des trains et dans les gares, la disponibilité des équipements et le traitement des réclamations. Ce sont ainsi **près de 90% des clients TER Bretagne qui continueront à voyager sur des lignes certifiées.**

Le service de relations clients, Contact²TER Bretagne, conseille, renseigne, informe tous les utilisateurs de TER Bretagne par téléphone, courriel ou courrier depuis septembre 2005. En 2010, 30 000 voyageurs ont appelé le numéro vert **0 800 880 562**.

² Rennes, Saint-Brieuc, Lannion, Morlaix, Brest, Landerneau, Quimper, Lorient, Vannes, Pontivy et Saint-Malo

Évolution des dessertes en concertation avec les usagers

En 2007, la Région a mis en place des comités de lignes qui réunissent une fois par an, sur 8 secteurs, des usagers, élus locaux et associations avec les partenaires SNCF et RFF pour débattre des évolutions du TER.

Exercices de démocratie participative qui rencontrent un franc succès, ils permettent un échange direct entre décideurs et destinataires du service public pour faire évoluer les dessertes, réaliser des aménagements (stationnement), évaluer la qualité du service perçue par les utilisateurs...

La SNCF organise pour sa part des rencontres régulières, annoncées par affichage et messagerie électronique, avec les voyageurs sur les quais des gares, mais aussi des haltes, afin qu'ils fassent part de leurs attentes.



241 trains en plus par semaine sur l'ensemble du territoire

Entre 2007 et 2010, **241 trains supplémentaires par semaine** ont été mis en circulation, sur l'ensemble du réseau TER Bretagne, et de nombreux arrêts supplémentaires ont également été créés sur des trains existants, pour répondre à la demande des usagers.

Certains des trains créés circulent du lundi au vendredi, soit 5 circulations par semaine, d'autres viennent en renfort pour les pointes hebdomadaires des vendredis et dimanches soirs, sur Rennes-Brest et Rennes-Quimper. Le secteur périurbain de Rennes a connu une évolution importante de l'offre en septembre 2009. De nouveaux TER circulent également sur les lignes de maillage, vers Lannion, Dinan ou Châteaubriant.

Les dessertes estivales

Pour la période estivale, le service a été renforcé avec la création de nombreuses circulations quotidiennes pendant les deux mois d'été ou, au moins, pendant les 3 dernières semaines de juillet et la première semaine d'août.

Des trains touristiques ont par ailleurs été créés pour découvrir la Bretagne autrement :

- Le train Tire Bouchon qui relie Auray et Quiberon circule dès le 11 juin 2011. En 2010, plus de 140 000 voyageurs l'ont utilisé.
- En 2009, les Régions Bretagne et Basse Normandie ont lancé la Ligne Baie qui propose 2 allers-retours Saint-Malo ↔ Pontorson ↔ Granville par jour en juillet et août, avec une offre Pass qui permet une complémentarité avec les autres réseaux de transport public et de location de vélos. En 2010, 14 000 voyages ont été réalisés sur cette ligne.
- Le circuit du Léon à Fer et à Flots pour découvrir à pied, en train et en bateau les paysages du Léon, la baie de Morlaix et l'île de Batz.



Des offres complémentaires permettent aussi aux voyageurs TER de bénéficier de réductions chez certains loueurs de vélos, au parc Océanopolis, auprès des compagnies maritimes Navix et Corsaire....

Quelques chiffres sur la fréquentation du TER Bretagne

Une hausse de la fréquentation de 18% entre 2007 et 2010

Avec une moyenne de 30 000 voyages par jour, la fréquentation de TER Bretagne a atteint 9,6 millions de voyages en 2010, soit une hausse de 2% par rapport à 2009 et de 18% par rapport à 2007.

Au premier trimestre 2011, la hausse du prix des carburants n'est certainement pas étrangère à l'accroissement de fréquentation du TER de 2,4%, par rapport à la même période en 2010.

Déplacements quotidiens et périurbains en forte croissance

Avec 17 000 abonnés, soit 7% de plus qu'en 2010 (+42% par rapport en 2007), la hausse reste particulièrement élevée sur les trajets quotidiens domicile-travail ou domicile-étude.

Densité de l'offre, temps de trajets et tarifs avantageux par rapport à l'usage de la voiture, le recours au train est très attractif pour les déplacements périurbains. Ainsi, le fer continue d'afficher des records de croissance sur le périurbain rennais : +8,5 % de voyages entre 2009 et 2010, et +33% entre 2007 et 2010.

Et, sur le périurbain de Brest, la croissance se maintient avec une hausse de 3,6% en 2010.

Avec 420 000 voyages en 2010, la liaison directe Brest ⇔ Landerneau (sans les arrêts intermédiaires) reste la première liaison pour les trajets des abonnés (342 000 voyages en 2007, soit +23% entre 2007 et 2010).

Le premier axe du TER (toutes liaisons confondues) est Rennes⇔Saint Malo avec plus d'un million de voyages en 2010 (stable par rapport à 2009).

En revanche, la crise pèse sur les trajets de plus longue distance en correspondance avec le TGV et les déplacements de loisirs. L'axe sud, de Redon à Quimper, a par ailleurs souffert en 2010 de l'impact de travaux importants.



⇒ Avec l'arrivée de la LGV et les évolutions démographiques, la croissance du TER pourrait être multipliée par trois de 2007 à 2020

La Bretagne compte aujourd'hui 3,2 millions d'habitants et gagne chaque année 25 000 à 30 000 résidents supplémentaires. D'ici 2040, ce sont ainsi plus de 4 millions de Bretons qui devraient peupler le territoire.



Un nouveau défi se présente donc à la Bretagne : être au rendez-vous pour offrir à cette nouvelle population un niveau de services adaptés (santé, formation, transports...).

Les avantages du TER Bretagne : 2 exemples pour illustrer

Rennes-Vitré

		
Temps (meilleur temps de parcours)	44 min ³	19 min
Coût	4,44 € par trajet en carburant 8 487 € / an (coût d'usure de la voiture + carburant)	1,62 € par trajet 750 € / an ⁴ (abonnement Uzuël sur 10,5 mois)
Coût carbone	5 314 kg équivalent CO ₂ / an ⁵	599 kg CO ₂ / an
Économies réalisées par an	<ul style="list-style-type: none"> - 7 737 € par an dont 2 060 € d'économie sur le carburant) - 4,7 tonnes de CO₂ - 192 heures soit 18 heures par mois ou 50 minutes par jour 	

Auray-Lorient

		
Temps (meilleur temps de parcours)	35 min	19 min
Coût	4,19 € par trajet en carburant 7 038 € / an (coût d'usure de la voiture + carburant 2,29 €)	1,47 € par trajet 687 € / an (abonnement Uzuël sur 10,5 mois)
Coût carbone	4 407 kg équivalent CO ₂ / an	497 kg CO ₂ / an
Économies réalisées par an	<ul style="list-style-type: none"> - 6 743 € / an - 3,9 tonnes de CO₂ - 112 heures soit 10 heures par mois 	

³ Réf mappy.fr

⁴ Ou 375€ / an une fois la participation employeur déduite

⁵ Source Ecomparateur ADEME