

Comité de lignes Bretagne Sud en ligne 8 au 21 mars 2021 Synthèse des contributions reçues

DEMANDES CONCERNANT LE TER BREIZHGO	2
Auray	2
Bannalec	4
Brandérion et Hennebont	5
Landaul	6
Landévant	6
Lorient	7
Quimper	9
Quimperlé	11
Rosporden	13
Sainte-Anne	13
Vannes	13
Autres sujets liés à la desserte	Erreur ! Signet non défini.
Tarifcation	14
Services	15
DEMANDES CONCERNANT LES CARS BREIZHGO EN FINISTERE	18
DIVERS	18
LIGNE 41 / 42	19
LIGNE 43	20
LIGNES 45 / 46	22
LIGNE 51	22
LIGNE 52	23
LIGNE 53	24
LIGNE 56	25
Lignes Finistère Sud	25
DEMANDES CONCERNANT LES CARS BREIZHGO EN MORBIHAN	26
LIGNE 1	26
LIGNE 5	27
LIGNE 6	28
LIGNE 10	Erreur ! Signet non défini.
LIGNE 15	28
LIGNE 16	29
LIGNE 17	29
LIGNE 18	29
RESEAU KICEO	29
LIGNE NORD – SUD	30
Divers	30



DEMANDES CONCERNANT LE TER BREIZHGO

Auray

Améliorer la ponctualité des trains entre Auray et Lorient le matin.

La ponctualité mesurée sur cette liaison se maintient en moyenne à un bon niveau en février 2021. Le TER 858253 a toutefois connu trois épisodes de retard important. La Région a demandé à SNCF de réaliser une étude poussée d'analyse de la régularité sur cet axe. Sur cet axe, un suivi spécifique sur la ponctualité des trains sera réalisé dans les mois qui viennent.

Augmenter le nombre de TER proposé entre Auray et Lorient, notamment entre 16h45 et 17h55.

Actuellement, l'offre entre Auray et Lorient le soir propose des trains à 16h44, 17h54 et 18h28. La demande est plus importante dans le sens contraire, où se concentrent la majorité des besoins : 5 trains sont proposés en heure de pointe du soir.

Une étude prospective est actuellement menée par la Région, à laquelle la SNCF est associée, afin d'étudier les évolutions possibles de l'offre pour les futurs services horaires. La demande sera intégrée à cette étude.

Augmenter le nombre de TER proposés entre Auray et Lorient avant 10h00.

Il existe cinq trains entre Auray et Lorient en heure de pointe du matin, ce qui correspond à un cadencement d'un train toutes les 30 minutes. Ce cadencement aux 30 minutes est conforme au niveau de desserte défini pour les liaisons inter-villes à l'échelle de l'ensemble de la Bretagne. Il permet de garantir un même niveau de service aux heures de pointe pour toutes les gares de tailles équivalentes.

Proposer davantage de train entre Auray et Lorient le samedi avant 9h20.

Il n'est pas prévu à ce stade de proposer davantage de trains avant l'arrivée de 9h18 le samedi : les flux en heure de pointe du matin sont très majoritairement concentrés en semaine. Le week-end, la demande est beaucoup plus faible sur ce créneau horaire, bien que certains besoins plus particuliers puissent exister.

Proposer une arrivée à Quimper depuis Auray à 9h00.

Il existe une arrivée à Quimper (depuis Auray) avant 9h par le train 856609 (direct) départ Auray 7h22, arrivée à Quimper 8h25.

En gare d'Auray, lorsqu'un TGV est en retard, retarder le départ du TER pour maintenir la correspondance.

D'importantes contraintes d'exploitation peuvent expliquer que certains TER ne puissent pas attendre l'arrivée d'un TGV en retard : correspondances à assurer sur le reste de la ligne, réutilisation du matériel sur d'autres lignes qui se trouveraient impactées en termes de ponctualité, occupation de la voie en gare retardant l'arrivée d'autres trains, etc.

Proposer une desserte ferroviaire étendue dans l'année, voire fonctionnant toute l'année, entre Auray et Quiberon.

Améliorer la performance du service Auray - Quiberon (plus de direct).

Augmenter la fréquence des trajets Auray - Quiberon réalisés avec le Tire-Bouchon.

Mettre des véhicules électriques entre Auray et Quiberon pour diminuer les nuisances sonores.

Proposer une liaison entre la gare d'Auray et la zone commerciale de l'avenue de l'Océan

Faisant le constat d'une infrastructure ferroviaire vieillissante aux fortes contraintes d'exploitation, AQTA, l'Etat et la Région ont souhaité mener une étude spécifique sur le devenir de l'axe, afin de proposer plusieurs scénarii susceptibles de répondre aux nombreux enjeux de déplacements sur la presqu'île (stationnement, congestion, saisonnalité, environnement...). Cette étude a démarré en octobre 2020 par une phase de diagnostic permettant de définir différents scénarii d'évolution. Prochainement, une concertation publique permettra à chacun de s'exprimer sur ces différentes hypothèses.

Diminuer le prix de l'abonnement Auray - Rennes tout public.

Diminuer le coût du trajet entre Auray et Lorient

Diminuer le prix des billets entre Auray et Lorient et proposer un tarif spécifique pour les résidents du Morbihan.

La Région Bretagne a bâti une gamme tarifaire accessible au plus grand nombre et conçue pour s'adapter à la plupart des usages. Elle propose ainsi des abonnements au mois ou à l'année subventionnés à hauteur de 90% du coût réel. Elle propose également des tarifs préférentiels pour les - de 26 ans, avec des réductions de près de 50%, et pour les personnes à faibles revenus (-75%).

Enfin, plusieurs offres permettent de bénéficier de réduction tarifaire : achat d'un carnet de 10 tickets, trajet proposant l'aller-retour au prix de l'aller (« Prix ronds retours gratuits »), Pass TER BreizhGo permettant de voyager en groupe à prix préférentiels. Toutes les informations sur ces différents tarifs sont disponibles [en cliquant ici](#).

Proposer une desserte ferroviaire entre Auray et Saint-Brieuc.

La Région Bretagne est depuis de nombreuses années engagée dans la rénovation et le maintien des infrastructures ferroviaires sur l'ensemble du territoire breton : modernisation de la ligne Carhaix - Guingamp - Paimpol, de la ligne Quimper - Landerneau, remise à niveau en cours des lignes Rennes - Châteaubriant et Dol - Dinan - Lamballe. En Centre-Bretagne, la Région est intervenue une première fois en 2015 aux côtés de l'Etat, de SNCF Réseau et du Département du Morbihan afin de mettre à niveau la ligne Auray - Pontivy - Saint-Gérand. Elle est aujourd'hui en discussion avec l'Etat et SNCF afin de poursuivre cet engagement et pérenniser le trafic fret sur la ligne, en lien avec les besoins des entreprises locales.

Les discussions actuellement en cours avec l'Etat, dans le cadre du prochain CPER et du plan de relance, doivent permettre de préciser les engagements futurs des différents partenaires en matière d'investissements ferroviaires en Centre-Bretagne.

Parallèlement, la Région poursuit son investissement pour rendre les dessertes routières du Centre Bretagne de plus en plus attractives. Depuis septembre 2020, une nouvelle grille tarifaire est proposée, plus lisible, avec des tarifs préférentiels pour les jeunes et les personnes à faibles revenus. Elle complète une offre de transport importante, alternant liaisons expresses en connexion avec les gares à Vannes, Saint-Brieuc ou Rennes, et desserte fines des territoires, assurée par des véhicules offrant une haute qualité de service.

Bannalec

Proposer un train Lorient - Bannalec en début d'après-midi tous les jours.

Proposer une desserte de Bannalec le week-end.

Proposer plus d'arrêts à Bannalec.

La gare de Bannalec est desservie en semaine par 14 trains par jour. Les besoins en déplacement se concentrent majoritairement sur les heures de pointe du matin et du soir en semaine ; la majorité de l'offre de transport est donc proposée sur ces créneaux. Il est cependant possible de se rendre à Bannalec depuis Lorient en milieu de journée (départ 12h10 de Lorient).

Il n'est pas prévu à court terme de proposer une desserte de la gare de Bannalec le week-end, en raison d'une demande et de flux de déplacement très faibles. Ces choix de desserte permettent de concentrer les moyens sur les créneaux où la demande est la plus importante et de répondre aux besoins du plus grand nombre.

Implanter un guichet ou une borne d'achat en gare de Bannalec

Au niveau national, la SNCF ne dispose plus de distributeurs de titres de transport en stock. La Région interpelle régulièrement la SNCF sur le sujet aux côtés des autres Régions, confrontées également au problème.

La gestion des guichets est du ressort de la SNCF. La Région réalise des points réguliers avec l'opérateur ferroviaire sur ce sujet, et demande à être systématiquement avertie des modifications envisagées. En lien avec l'usage de plus

en plus généralisé des outils digitaux, la SNCF propose des solutions de ventes par Internet et sur l'application SNCF. Par ailleurs, la Région encourage la SNCF à passer des partenariats avec des dépositaires (offices de tourisme, bureaux de tabac, etc.) afin de maintenir l'implantation de canaux de ventes physiques.

Brandérion et Hennebont

Proposer davantage d'arrêt pour la gare de Brandérion.

Proposer davantage de trains entre Lorient et Hennebont en journée, après 16h00.

Le service ferroviaire aux heures de pointe doit répondre à des besoins multiples et parfois contradictoires : assurer les liaisons inter-villes, proposer des liaisons entre les gares périurbaines et les villes-centre, proposer des trajets longue-distance. L'offre ferroviaire tente de répondre à ces besoins, dans la limite des contraintes techniques et d'une infrastructure ferroviaire saturée en heure de pointe.

8 trains desservent quotidiennement la gare de Brandérion, une offre cohérente au regard de la fréquentation constatée.

4 trains sont proposés le matin et le soir en heure de pointe entre Lorient et Hennebont, soit une fréquence proche des trente minutes.

Brandérion et Hennebont se situent dans le périmètre de l'agglomération lorientaise, avec des besoins en déplacement importants vers Lorient. L'offre de mobilité y est donc complétée par les services du réseau de transport CTRL, géré par Lorient Agglomération.

Proposer un arrêt à Hennebont sur le TER au départ de Lorient à 20h44.

Ce train dessert les principales gares TER au départ de Quimper et jusqu'à Rennes. Au regard de ce service longue-distance, il n'est pas prévu d'ajouter d'arrêt dans les gares intermédiaires, afin de garantir des temps de trajets attractifs pour le plus grand nombre.

Mieux relier la gare d'Hennebont à la Bretagne Nord.

Depuis Hennebont, Languidic ou Lorient, il est possible d'utiliser la ligne routière BreizhGo Lorient - Pontivy - Loudéac - Saint-Brieuc, qui permet de rallier la Bretagne Nord sans correspondance à la gare de Rennes ou de Quimper.

Proposer des tarifs plus avantageux pour les moins de 25 ans. Actuellement, le coût du billet est de 15€ pour faire Hennebont - Brest ou Hennebont - Rennes.

Le tarif proposé pour les - de 26 ans représente une réduction de près de 50% par rapport au tarif tout publics. La Région Bretagne subventionne largement les tarifs TER afin de les rendre accessibles au plus grand nombre.

Landaul

Proposer davantage de trains entre Landaul et Vannes le matin et le soir.

Depuis 2017, l'offre de la gare de Landaul-Mendon a été augmentée de 3 arrêts supplémentaires. L'offre est de 16 arrêts quotidiens en semaine, soit un nombre d'arrêts important au regard de la fréquentation. Tout arrêt supplémentaire implique des dégradations de temps de parcours pour les autres gares de l'axe, des pertes de correspondance ou des difficultés d'exploitation en heure de pointe. Pour ces raisons, il n'est pas prévu à ce stade d'y augmenter le nombre d'arrêt.

Proposer des bornes d'achat en gare de Landaul

Au niveau national, la SNCF ne dispose plus de distributeurs de titres de transport en stock. La Région interpelle régulièrement la SNCF sur le sujet aux côtés des autres Régions, confrontées également au problème.

Landévant

Proposer davantage d'arrêt en gare de Landévant, notamment après 17h35.

Proposer des trajets Landévant - Vannes le dimanche.

Proposer un trajet Vannes - Landévant vers 17h20 et 18h00

La gare de Landévant propose 16 trains quotidiens, en cohérence avec les flux de fréquentation constatés. Un train par heure est proposé en heure de pointe vers Lorient, pour couvrir les besoins majoritaires en déplacements domicile-travail. Cette fréquence est cohérente avec les autres gares de même typologie ailleurs en Bretagne. Après 17h34, la gare de Landévant dispose d'un train au départ de Lorient à 18h39, permettant de couvrir l'ensemble de l'heure de pointe du soir.

Par ailleurs, un TER propose une liaison entre Vannes (17h40) et Landévant (18h06), en heure de pointe du soir.

Dans les années qui viennent, la demande en déplacement depuis Landévant vers Vannes ou Lorient pourrait évoluer à la hausse. A ce titre, des arrêts supplémentaires en heure de pointe pourront être étudiés dans le cadre de futures évolutions du service.

Il n'est en revanche pas prévu à court terme de proposer une desserte de la gare de Landévant le dimanche, en raison d'une demande et de flux de déplacement très faibles. Ces choix permettent de concentrer les moyens sur les créneaux où la demande est la plus importante et de répondre aux besoins du plus grand nombre.

Proposer une borne d'achat ou un guichet en gare de Landévant

Au niveau national, la SNCF ne dispose plus de distributeurs de titres de transport en stock. La Région interpelle régulièrement la SNCF sur le sujet aux côtés des autres Régions, confrontées également au problème.

La gestion des guichets est du ressort de la SNCF. La Région réalise des points réguliers avec l'opérateur ferroviaire sur ce sujet, et demande à être systématiquement avertie des modifications envisagées. En lien avec l'usage de plus en plus généralisé des outils digitaux, la SNCF propose des solutions de ventes par Internet et sur l'application SNCF. Par ailleurs, la Région encourage la SNCF à passer des partenariats avec des dépositaires (offices de tourisme, bureaux de tabac, etc.) afin de maintenir l'implantation de canaux de ventes physiques.

Proposer un espace de stationnement vélo sécurisé à la gare de Landévant

La plupart des gares sont déjà équipées de services de stationnement vélo. La Région souhaite poursuivre l'implantation des services de stationnement vélo sécurisés pour plusieurs gares du réseau TER BreizhGo à court et moyen terme. Elle prend note de la demande pour la gare Landévant.

Lorient

Proposer des trajets directs Lorient - Rennes le samedi matin. A défaut, en gare de Vannes, mieux synchroniser l'arrivée des trains depuis Lorient et le départ des trains vers Rennes.

Il existe des trajets directs entre Lorient et Rennes le samedi matin. Au départ de Lorient :

- 5h56 (TGV)
- 7h59 (TGV)
- 9h55 (TGV)
- 11h18 (TER)

Proposer davantage de train entre Lorient et Auray après 19h.

Sur ces créneaux horaires, la demande est moins importante que sur le créneau 16h30 - 18h30, ce qui explique que l'offre soit moindre. 2 départs de train sont proposés après 19h : départ 19h14 et départ 20h45.

Maintenir en période estivale le TER départ Lorient 7h43 en direction de Quimper.

Lors de la période estivale, les besoins en mobilité sur les heures de pointe sont moins importants, ce qui justifie la diminution de l'offre de transport. Par ailleurs, les personnels SNCF ont également des droits à congés. Pour autant, une étude a été demandée à SNCF pour envisager le maintien du train 856609 en période estivale.

Proposer un départ de Lorient vers Quimper vers 17h20 pour les personnes terminant le travail à 17h00.

Le positionnement des deux départs de Lorient vers Quimper (17h11 puis 18h04) peut correspondre à la majorité des besoins. Décaler le départ du train de 17h11 ou proposer un départ supplémentaire entre ces deux trains aurait des impacts importants sur les autres circulations de l'axe (occupation des voies, correspondances, etc.), sur un créneau horaire particulièrement sollicité.

Une étude prospective est actuellement menée par la Région, à laquelle la SNCF est associée, afin d'étudier les évolutions possibles de l'offre pour les futurs services horaires. La demande sera intégrée à cette étude.

Proposer des trajets plus directs entre Lorient et Vannes, sans passer par des gares où la fréquentation est faible.

Proposer davantage d'arrêt pour les gares entre Lorient et Vannes.

Ces deux demandes illustrent la nécessité de rechercher un équilibre entre desserte rapide entre les grandes gares, et celle d'assurer la desserte des gares intermédiaires. L'offre de transport telle qu'elle a été construite depuis 2017 vise précisément à concilier au mieux ces deux objectifs, notamment en heure de pointe, afin de proposer pour chaque gare une offre qui puisse satisfaire le plus grand nombre.

Pour les prochaines évolutions du service, la question d'une augmentation de la desserte des gares sera prise en compte, au regard notamment des prévisions d'évolution démographique et d'augmentation prévisionnelle des besoins en déplacement.

Proposer un trajet Lorient - Vannes vers 8h45 et Vannes - Lorient vers 17h15.

La possibilité de prendre un abonnement combiné TER+TGV permet de proposer davantage de solutions de transport entre Lorient et Vannes :

- 7h59 (Lorient) - 8h30 (Vannes) - temps de parcours de 31 min en TGV.
- 17h34 (Vannes) - 18h03 (Lorient) - temps de parcours de 29 min en TGV.

Proposer une liaison ferroviaire entre Lorient et Carhaix

La ligne routière BreizhGo 15 propose une desserte entre Lorient et Carhaix tout au long de la journée.

Ces dernières années, la Région a engagé avec ses partenaires de nombreux chantiers de modernisation des lignes ferroviaires : Carhaix - Guingamp - Paimpol, Plouaret - Lannion, Rennes - Châteaubriant et dernièrement Dol - Dinan - Lamballe. Au-delà, l'étude Liaisons Nouvelle Ouest Bretagne Pays de la Loire actuellement en cours devra permettre de définir les investissements ferroviaires nécessaires pour poursuivre l'amélioration de l'accessibilité du territoire.

Réhabiliter les voies ferrées gare de Lorient - Port de pêche et Kerpont - Lorient.

Cette demande concerne Lorient Agglomération, compétente en matière de mobilité sur son territoire.

Proposer davantage de bornes d'achat en gare de Lorient

Ouvrir le guichet avant 9h en gare de Lorient pour permettre le paiement en espèce des titres de transport, non-accepté dans les bornes d'achat.

Au niveau national, la SNCF ne dispose plus de distributeurs de titres de transport en stock. La Région soutient cette demande et interpelle régulièrement la SNCF sur le sujet aux côtés des autres Régions confrontées également au problème.

Les horaires d'ouverture de la gare sont décidés par SNCF. La Région réalise des points réguliers avec la SNCF sur ce sujet, et demande à être systématiquement avertie des modifications envisagées. En lien avec l'usage de plus en plus généralisé des outils digitaux, la SNCF propose des solutions de ventes par Internet et sur l'application SNCF. Par ailleurs, la Région encourage la SNCF à passer des partenariats avec des dépositaires (offices de tourisme, bureaux de tabac, etc.) afin de maintenir l'implantation de canaux de ventes physiques.

En gare, mieux aménager l'accès des vélos aux trains (goulottes dans les escaliers, par exemple).

La Région souhaite accompagner l'essor de l'utilisation du vélo. Elle prend note de cette demande et la transmet à SNCF, responsable de l'équipement des gares.

Quimper

Proposer davantage de TER sans correspondances Quimper - Nantes desservant toutes les gares intermédiaires.

Améliorer la desserte entre le Sud Bretagne et Nantes

Historiquement, la liaison Quimper - Nantes était pour partie assurée par des trains d'équilibre du territoire gérés par l'Etat. En 2016, l'Etat s'est désengagé des lignes Quimper - Nantes. La Région s'est partiellement substituée à l'Etat pour maintenir avec ses fonds propres une offre pertinente entre Quimper et Nantes : 4 allers-retours sont proposés quotidiennement, dont un aller-retour prolongé jusqu'à Brest.

Améliorer la connectivité de la Bretagne Sud vers Nantes reste un enjeu majeur, traité dans le cadre de l'étude en cours Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire.

Proposer davantage de TER sans correspondances entre Quimper et Rennes desservant toutes les gares intermédiaires.

Proposer davantage de trains entre Quimper et Rennes, notamment en journée et le soir.

L'offre globale sur le réseau TER a été augmenté de 10% en 2017. Cette hausse de l'offre permet de proposer des liaisons TGV rapides entre les grandes gares bretonnes et Paris, tout en augmentant la desserte des gares intermédiaires ou de proximité. A ce titre, la complémentarité entre l'offre TER et TGV, avec notamment des abonnements mutualisés TER et TGV, permet d'offrir des solutions de transport sur une large plage horaire, y compris le soir, entre Quimper et Rennes.

Par ailleurs, et pour maximiser l'utilisation de l'infrastructure et garantir une desserte de l'ensemble des gares en heures de pointe, l'axe Sud est découpé en plusieurs missions de trains (trajet-type entre deux gares principales), ce qui explique l'existence de correspondances sur les longues distances.

Proposer davantage de train entre Quimper et Auray le soir, avec une fréquence toute les 30 minutes.

L'ensemble des circulations TER partant de Quimper marquent déjà l'arrêt à Auray. Il est donc difficile d'augmenter la fréquence des circulations, dans un contexte d'infrastructure ferroviaire saturée en heure de pointe.

Une étude prospective est actuellement menée par la Région, à laquelle la SNCF est associée, afin d'étudier les évolutions possibles de l'offre pour les futurs services horaires. La demande sera intégrée à cette étude.

Augmenter la fréquence des trains Quimper - Auray le soir, notamment après 20h.

Les besoins principaux en déplacement se concentrent en heure de pointe du soir. Passé ce créneau, les flux sont beaucoup moins importants. L'offre s'adapte à cette variation et il n'est pas prévu à court terme de proposer de train supplémentaire entre Quimper et Auray après le départ de 20h05.

Proposer des trains Auray - Quimper et Quimper - Auray le samedi et le dimanche matin.

L'offre combinée TER + TGV entre ces deux gares permet de proposer des solutions de déplacements sur ces deux périodes :

- 4 trains (TER + TGV) le samedi matin dans le sens Quimper Auray.
- 2 trains (TER + TGV) le dimanche matin dans le sens Quimper Auray.
- 2 trains (TER + TGV) le samedi matin dans le sens Auray Quimper.
- 1 train (TER + TGV) le dimanche matin dans le sens Auray Quimper.

Proposer des trains permettant d'arriver plus tôt sur Quimper en semaine (avant 7h40), notamment pour les scolaires.

La Région et SNCF ont fait évoluer cette offre afin de proposer une arrivée à 7h30.

Améliorer les correspondances en transport en commun entre les gares ferroviaires et les autres villes (Quimper vers Pont L'Abbé, par exemple).

Les lignes routières BreizhGo sont organisées pour répondre principalement aux besoins en déplacement de type domicile/établissements scolaires et déplacements locaux moins réguliers de type loisirs, RDV médicaux... Ils permettent également de rejoindre ou quitter en journée la gare de Quimper moyennant des temps d'attente à Quimper. Ces temps d'attente sont difficilement réductibles compte tenu des contraintes liés aux besoins principaux ci-dessus mentionnés : horaires des établissements, horaires de travail, enchaînement des services.

Permettre l'accès à la gare de Quimper par la grille de la gare routière et non pas seulement pas le bâtiment central.

Proposer un espace de stationnement vélo sécurisé à la gare de Quimper

Le projet de PEM de Quimper, dont les travaux ont débuté, permettra d'améliorer durablement l'accès à la gare pour tous les publics. Un parking vélo sécurisé est intégré au projet.

Quimperlé

Proposer un départ de Quimperlé à 8h15, le départ de 8h20 étant trop tardif.

Les nombreuses circulations présentes sur l'axe à cette heure et les correspondances optimisées ne permettent pas de décaler facilement ce départ, même de quelques minutes.

Faire marquer l'arrêt au TER 858284 Brest - Nantes qui passe à Quimperlé sans s'arrêter vers 7h10.

Faire marquer l'arrêt au TER 858289 Nantes - Brest (Nantes 17h58 - Brest 21h30) à Quimperlé.

La question de la connexion entre Brest et Nantes sans rupture de charge est un enjeu poursuivi de longue date par la Région Bretagne. Cet objectif avait concouru à l'achat des TER bi-modes afin de pouvoir assurer sans rupture de charge des trajets passant par des voies électrifiées et non-électrifiées. Cet objectif faisait également partie des raisons pour lesquelles la Région a largement financé la rénovation de la ligne Landerneau - Quimper.

Lors de la mise en place de l'offre TER accompagnant l'ouverture de la ligne à grande vitesse, 2 nouvelles liaisons quotidiennes et directes Brest-Nantes ont été inaugurées.

L'ajout d'arrêt sur ces circulations dégraderait le temps de parcours de ce train, le rendant moins attractif pour les déplacements longue-distance. De plus, l'équité territoriale conduirait à desservir avec ce train des gares de dimensions similaires (Rosporden par exemple), augmentant d'autant le temps de trajet.

Proposer un train à 17h15 de Lorient vers Quimperlé ou décaler le départ de 17h11 de quelques minutes.

Le train de 17h11 est ensuite réutilisé dans le sens Quimper <> Lorient dont le départ est prévu à 18h04. Un changement d'horaire de plus d'une minute aurait un impact trop important pour assurer la réutilisation. Décaler ce départ impliquerait aussi un bouleversement du cadencement mis en place sur cette ligne.

Proposer un train à 17h45 de Lorient vers Quimperlé.

Un départ à 18h03 permet de relier Lorient et Quimperlé et de répondre à la majorité des besoins sur l'heure de pointe du soir. Il n'est pas prévu à ce stade d'ajouter un train un quart d'heure plus tôt.

Proposer une arrivée à Quimperlé depuis Quimper à 8h15 le samedi.

Le train est un mode capacitaire qui cherche à répondre aux besoins du plus grand nombre. A ce titre, il est parfois difficile de répondre à certains besoins plus spécifiques, notamment le week-end pour des déplacements professionnels.

Améliorer les relations entre le Nord et le Sud Bretagne par train.

Un certain nombre de correspondances sont proposées en gare de Rennes ou Brest pour faire la liaison avec la ligne Nord. Pour augmenter le nombre de ces correspondances, il faudrait venir modifier les horaires de certains trains sur les axes Nord et Sud, ce qui aurait des impacts forts pour la grande majorité des usagers qui utilisent le train pour des trajets domicile-travail ou pour des liaisons inter-villes.

La Région met en place des liaisons routières Saint-Brieuc - Pontivy - Vannes / Lorient permettant de relier les axes Nord et Sud sans correspondance.

Proposer un écran d'information sur les deux quais.

Les gares les plus fréquentées sont équipées d'écrans d'information en temps réel. La SNCF déploie également des outils numériques d'information en temps réel sur téléphone (application SNCF, alertes SMS, mails) de plus en plus performants. Au regard du déploiement de ces outils, la généralisation d'écran d'information en temps réel reste à l'étude, en prenant en compte leur coût et leur maintenance.

En gare de Quimperlé, remettre la totalité de la longueur des quais en état pour éviter le phénomène de voitures hors-quai.

La problématique relevée ne concerne que la desserte TGV : il n'est pas possible de desservir la gare avec des TGV configurés en unité multiple. A ce stade, il n'est pas prévu de rallonger les quais, qui sont adaptés pour tous les TER, ainsi que les TGV en unité simple.

Rosporden

Améliorer la communication concernant les tarifs scolaires proposés sur le train (mauvaise information à ce sujet délivrée par un agent SNCF à Rosporden), et sur les navettes mises en place entre la gare de Quimper et les établissements scolaires (arrêts de départ, de dépose, horaires, etc.).

Un rappel a été fait à la SNCF afin que les agents en gare puissent correctement renseigner les usagers.

Sainte-Anne

Proposer un arrêt à Sainte-Anne pour le TER au départ de Vannes à 18h39.

Ce train réalise le trajet Rennes - Quimper. Cette liaison longue-distance ne marque pas l'arrêt dans les gares intermédiaires afin de garantir un temps de parcours attractif.

Ne pas modifier les horaires de trains au moment des vacances scolaires, qui ne correspondent pas forcément aux vacances des salariés.

Lors de la période estivale, les besoins en mobilité sur les heures de pointe sont moins importants, ce qui justifie la diminution de l'offre de transport. Par ailleurs, les personnels SNCF ont également des droits à congés. Cette diminution de l'offre en été permet d'assurer un niveau de service maximum sur le reste de l'année.

Vannes

Proposer davantage de liaisons entre Vannes et Lorient vers 17h00.

Plusieurs solutions entre Vannes et Lorient existent pour l'heure de pointe du soir, avec une fréquence importante :

- 16h30 - 17h11
- 17h34 - 18h03
- 17h40 - 18h24
- 18h16 - 18h50

Il n'est pas envisagé pour les prochains services d'ajouter une circulation sur ce créneau horaire.

Diminuer les temps de trajet entre Vannes et Lorient

Le temps de trajet dépend du type de mission que le TER exécute. Des trains omnibus desservent les gares intermédiaires du territoire, dont le temps de parcours est de 44 min maximum. Certains trains (notamment les TGV ou les TER longue-distance en provenance de Rennes ou Nantes) sont plus rapides avec un temps de parcours compris entre 25 et 30 min. Dans une volonté de desserte équitable du territoire, il est essentiel de proposer une offre pour les gares intermédiaires.

Proposer un trajet Vannes - Quimper le samedi et le dimanche soir vers 20h00 / 20h30.

Un train direct réalise le trajet entre Vannes (20h53) et Quimper (22h06) le samedi en TER. En TGV, le trajet Vannes (20h30) - Quimper (21h30) est possible le dimanche. Au regard de cette offre, il n'est pas prévu de proposer un train supplémentaire sur ce créneau horaire.

Augmenter le nombre de Regio2N circulant entre Vannes et Auray

La Région a intégré au parc de matériel roulant 26 Regio2N, qui circulent sur l'ensemble du réseau électrifié. Ces rames plus capacitaires ont permis de faire baisser de manière notable les phénomènes de sur-occupation.

Les équipes SNCF observent train par train les statistiques d'occupation des trains afin de pouvoir s'adapter constamment en cas de hausse de la fréquentation.

Tarifification

Proposer des carnets de 10 allers-retours utilisables sur un an, pour s'adapter à la progression du télétravail, à charger sur son téléphone ou sur l'application SNCF.

Diminuer le prix des trajets pour les déplacements professionnels sans abonnement.

La Région étudie avec la SNCF les possibilités d'évolution tarifaires visant à s'adapter à l'augmentation du télétravail. Un carnet de 5 tickets valable 1 an a été lancé en octobre 2021.

Proposer le chargement des abonnements sur son téléphone.

La Région étudie des possibilités de faciliter l'achat en ligne des abonnements, en lien avec l'environnement technique de la SNCF. D'ores et déjà, il est possible d'acheter son abonnement en ligne et de le charger sur la carte KorriGo via une borne TER.

Charger plusieurs types de carnet sur la même carte KorriGo.

Il est possible de charger jusqu'à 8 types de titres sur la carte KorriGo. On peut donc charger un abonnement d'un réseau (1 titre) + un ou plusieurs carnets de ce même réseau (1 titre) + un carnet d'un autre réseau (1 titre), etc.

Demande d'explication sur la manière dont sont fixés les tarifs du TER, jugés peu lisibles.

Rendre les tarifs du TER plus compétitifs par rapport à la voiture.

Diminuer le prix des tarifs pour les courts trajets.

La Région Bretagne a bâti une gamme tarifaire pour répondre à des enjeux d'accessibilité au plus grand nombre. Cet engagement pour la mobilité de tous représente un engagement financier annuel de 100 millions d'euros

Trois grandes catégories d'usagers ont été définies : Tout public, - de 26 ans (réduction de 50% par rapport au tarif Tous publics) et personnes à faibles revenus (réduction de 75% par rapport au tarif Tous publics).

Cette gamme se décline selon les usages. Elle propose ainsi des abonnements au mois ou à l'année, subventionnés à hauteur de 90% du coût réel, avec des réductions supplémentaires pour les moins de 26 ans. Elle propose également des tarifs à destination des usagers occasionnels qui se déclinent également pour les - de 26 ans.

Plusieurs offres promotionnelles permettent également de bénéficier de réductions tarifaires supplémentaires sur des trajets occasionnels : achat d'un carnet de 5 tickets, Pass TER BreizhGo permettant de voyager en groupe à prix préférentiels.

Il est possible de connaître le tarif le plus intéressant selon son profil et son usage sur le site TER BreizhGo.

Cette gamme tarifaire permet de proposer des tarifs attractifs par rapport à l'utilisation de la voiture individuelle, en particulier avec les formules d'abonnement, qui permettent de bénéficier d'un coût au trajet très compétitif.

Proposer des tarifs groupes.

La Région et la SNCF ont récemment lancé une offre « Pass TER BreizhGo » permettant de voyager jusqu'à 5 personnes pour deux jours consécutifs à 55€ ou 7 jours consécutifs à 110€, partout en Bretagne et en illimité sur le réseau TER BreizhGo. Pour les groupes plus importants, des tarifs spéciaux existent également. Retrouvez toute l'information sur le site TER BreizhGo.

Services

Proposer davantage d'espace vélo dans les TER

En concertation avec le Collectif Bretagne Bicyclette, la Région a mis en place durant l'été 2021, une expérimentation pour faciliter l'emport des vélos à bord des TER. Une centaine de TER par semaine ont été aménagés pour augmenter la capacité

d'accueil de vélos : 16 places supplémentaires étaient mises à disposition dans chacun de ces trains.

Des places supplémentaires sont également ajoutées dans les matériels ZTER dans le cadre de leur rénovation mi-vie, passant de 3 à 6 places de façon pérenne.

Parallèlement la Région continue de déployer des abris vélos sécurisés dans les gares de Bretagne.

Mettre un affichage bilingue dans les trains et gares, proposer les annonces sonores en breton.

La question des langues de Bretagne est systématiquement prise en compte pour l'ensemble des projets portés par la Direction des transports, en cohérence avec le soutien de la Région au développement des langues de Bretagne. Ces dernières années, cela s'est traduit par un déploiement progressif du bilinguisme ou du trilinguisme pour les noms de gare et d'arrêt de cars, sur l'habillage des cars ou des trains du réseau BreizhGo. A moyen terme, il est prévu de renouveler le système d'annonces sonores et d'affichage dans certains matériels TER : une étude de faisabilité sera alors réalisée pour l'intégration des langues de Bretagne dans ce nouveau système d'information à bord.

Mettre des bornes d'achat de titres et des écrans d'information en temps réel dans l'ensemble des gares.

Au niveau national, la SNCF ne dispose plus de distributeurs de titres de transport en stock. La Région soutien cette demande et interpelle régulièrement la SNCF sur le sujet aux côtés des autres Régions, confrontées également au problème.

Par ailleurs, les gares les plus fréquentées sont équipées d'écrans d'information en temps réel. La SNCF déploie également des outils numériques d'information en temps réel sur téléphone (application SNCF, alertes SMS, mails) de plus en plus performants. Au regard du déploiement de ces outils, la généralisation d'écran d'information en temps réel reste à l'étude, en prenant en compte leur coût et leur maintenance.

Le formulaire de demande de tarif solidaire n'est pas fonctionnel pour les demandeurs d'asile, avec seulement 3 champs actuellement disponibles pour les pièces jointes. Il faudrait : un champ pour l'attestation de demande d'asile ; un champ pour la domiciliation ; un champ pour l'attestation ADA ; un champ pour la carte KorriGo OU pour la photo d'identité.

Le nombre de champs correspond aux pièces à fournir, qui sont les suivantes :

- Récépissé de dépôt de la demande d'asile
- Avis de paiement de l'ADA (ou à défaut, attestation d'hébergement émise par le centre d'accueil agréé)
- Photo d'identité si le demandeur ne possède pas de carte KorriGo (s'il en possède une, seul le n° est à indiquer plus haut dans le formulaire)

Au-delà de ce cas, un travail est en cours avec la SNCF pour faire évoluer le formulaire afin de le rendre plus intuitif.

Pas de geste commercial entre cas de train annulé ou en retard.

Le billet TER est valable 1 jour, sur tous les TER de la journée et du trajet choisi. L'accès au TER se fait sans réservation. Il n'y a pas de compensation prévue en cas de retard ou suppression des trains ou cars TER BreizhGo.

Pour les abonnés annuels : avec l'engagement ponctualité, les abonnés s'étant préalablement inscrits bénéficient d'une minoration de 20% dès lors que leurs trains habituels arrivent en retard ou sont supprimés au moins 5 fois dans un mois. Plus d'infos en consultant [la page informative](#).

**Améliorer l'information en gare en cas de situation perturbée, notamment après 18h00.
Pas de solution proposée (car, taxi) en cas d'annulation.**

La SNCF déploie des outils numériques d'information en temps réel sur téléphone (application SNCF, alertes SMS, mails) de plus en plus performants. La souscription aux alertes trafic se fait sur le site TER BreizhGo. Au regard du déploiement de ces outils, la généralisation d'écran d'information en temps réel reste à l'étude, en prenant en compte leur coût et leur maintenance.



DEMANDES CONCERNANT LES CARS BREIZHGO EN FINISTÈRE

DIVERS

Remettre en place la ligne Carhaix - Rosporden passant par Scaër. Elle permettait également de rallier plus facilement Concarneau depuis Scaër.

Créer un transport à la demande entre Guiscriff, Gourin et Quimperlé pour l'accès aux services médicaux, administrations et commerces.

Cette ligne devait répondre à deux types d'usages difficilement compatibles : desservir les établissements scolaires du territoire ; proposer des rabattements vers les TER ou TGV circulant sur l'axe Sud Bretagne. Pour certains élèves, la grille horaire induisait des retards à l'arrivée dans les établissements ou une longue attente avant l'entrée en classe. Parallèlement, les correspondances avec les TER ou TGV en gare de Rosporden se révélaient peu optimisées.

Face à ce constat, la desserte a été modifiée pour offrir aux habitants du Centre Bretagne une connexion plus performante avec l'axe Sud, mais aussi pour permettre aux élèves de se rendre à leurs établissements dans de meilleures conditions. La ligne dessert à présent Carhaix, Gourin, Le Faouët, Meslan, Berné, Plouay, Lanester et Lorient à raison de 6 allers-retours par jour en semaine et 3 allers-retours le samedi.

L'itinéraire de la ligne a été modifié pour proposer une connexion de Carhaix et du territoire de Roi Morvan Communauté à Lorient. Une liaison qui correspond davantage aux besoins actuels des résidents de ces bassins de vie entre lesquels s'effectuent les liens en matière de services médicaux et administratifs, d'emplois, d'études, de services commerciaux et de loisirs.

Les correspondances sont également optimisées en gare de Lorient afin de renforcer les liaisons entre Carhaix et Nantes. Les liaisons vers Paris seront possibles par le Nord, via Guingamp, et par le Sud, via Lorient.

Des circuits scolaires, spécifiques, sont mis en place pour les élèves des communes de Gourin, Guiscriff, Scaër et Motreff

En raison de la crise sanitaire, il faudrait doubler le nombre de cars pour assurer la distanciation entre les usagers.

La Région Bretagne suit avec la plus grande vigilance les recommandations sanitaires émises par les autorités gouvernementales, et demande à l'ensemble des entreprises de transport sous contrat de les appliquer scrupuleusement. Conformément aux consignes et recommandations gouvernementales, le port du masque est imposé à l'intérieur des trains, car et bateau du réseau BreizhGo. Les consignes sanitaires nationales ne mentionnent pas la nécessité de doubler la capacité d'accueil des lignes de transports. Cette proposition se heurterait par ailleurs à une impossibilité de mobiliser autant de matériel roulant et à un manque de personnel pour assurer la conduite des cars, leur maintenance, etc.

LIGNE 41 / 42

Cars complets le matin vers Quimper depuis Pleuven ; les usagers sont contraints de rester dans l'allée centrale.

Des doublages sont en place pour le premier et deuxième service (tous les jours de la semaine). Les comptages réalisés ne font pas état de surcharges ni d'usagers debout. La Région a pris l'attache du transporteur concerné.

Desservir les bourgs de Combrit, Sainte-Marine et l'Île Tudy en journée.

Un transport à la demande est mis en place en complément des lignes scolaires en hiver et ligne 56D en été, vers Quimper et vers Pont-l'Abbé.

Augmenter les trajets Fouesnant - Quimper en journée, le soir et le week-end, notamment le dimanche.

Des services étaient précédemment mis en place sur ces créneaux, avec une très faible fréquentation. En conséquence, ils ont été regroupés et des renforts de cars ont été mis en place sur les heures de pointe, où la fréquentation est importante.

Proposer une desserte entre Quimper et Fouesnant le dimanche, dans les deux sens, pour passer le dimanche après-midi à Quimper ou Fouesnant.

Le transport public, très capacitaire, doit être en capacité de répondre aux besoins du plus grand nombre. Les flux sont majoritairement présents en semaine sur les trajets domicile-travail ou domicile-étude, et l'offre de transport est positionnée pour répondre à ces besoins très majoritaires. Il n'est pas prévu à court terme de proposer davantage de desserte le dimanche sur la liaison concernée.

Améliorer les correspondances avec les trains en gare de Quimper de/vers Paris

Les services de la ligne 42 sont organisés pour répondre principalement aux besoins en déplacement de type domicile/établissements scolaires et déplacements locaux moins réguliers de type loisirs, RDV médicaux... Ils permettent également de rejoindre ou quitter en journée la gare de Quimper moyennant des temps d'attente à Quimper. Ces temps d'attente sont difficilement réductibles compte tenu des contraintes liés aux besoins principaux ci-dessus mentionnés : horaires des établissements, horaires de travail, enchaînement des services.

- Arrivée ligne 42 à 8h40 en gare de Quimper - départ 9h11 du TGV pour Paris,
- Arrivée 16h55 - départ du train à 17h24
- Arrivée 18 :30 - départ 19h10
- Arrivée du train à 18h41 départ à 19h10

LIGNE 43

Les modifications opérées à la ligne Quimper - Concarneau - Quimperlé ont complexifié l'utilisation de la ligne avec des frontières d'une agglomération à l'autre.

Permettre d'accéder aux cars BreizhGo dans le périmètre de Concarneau Cornouaille Agglomération, avec un titre de transport du réseau Coralie.

Les cas où il est possible de monter à bord d'un car BreizhGo avec un titre du réseau Coralie sont limités : il s'agit de services dont les itinéraires ne sont pas assurés par le réseau Coralie sur le territoire de l'agglomération, afin de permettre aux habitants de relier deux points du territoire de Concarneau Cornouaille Agglomération de façon directe.

Desservir par la ligne BreizhGo le rond-point de La Boissière et son aire de covoiturage

La desserte de l'arrêt La Boissière a déjà été testée après aménagement de l'arrêt. Cette desserte générerait des réclamations des usagers réguliers présents dans les cars qui ne comprenaient pas l'utilité du détour nécessaire à la desserte de cet arrêt : aucun usager n'y était pris en charge ou déposé.

Augmenter le nombre de cars entre Tregunc et Quimper.

La ligne 43 est structurées pour répondre aux besoins de liaisons scolaires et domicile/travail : 2 horaires le matin + 2 horaires le soir dont un via la voie express. Des liaisons supplémentaires sont proposées le samedi et le dimanche.

Ces services sont complétés par des liaisons assurées par le réseau Breizhgo et le réseau Coralie, en correspondance gratuite à Concarneau Port.

Améliorer la ponctualité des cars du secteur de Lanriec à Concarneau.

Le secteur est desservi par la ligne 1 du réseau Coralie et non par la ligne 43 du réseau BreizhGo. En conséquence, ce secteur relève de Concarneau Cornouaille Agglomération.

Faire passer l'itinéraire de la ligne par le centre de la Forêt-Fouesnant. Proposer des aires de stationnements aménagées pour favoriser l'intermodalité entre le car et la voiture.

Le passage par le centre de la Forêt-Fouesnant rallongerait le temps de parcours de la ligne et dégraderait son attractivité pour les autres usagers. A ce stade, il n'est donc pas prévu de réaliser cette modification. L'aménagement d'aires de stationnement intermodale est du ressort du gestionnaire de voirie concerné (commune ou Département). La Région peut apporter une aide technique voire financière dans le cas où cela implique l'aménagement ou la mise en accessibilité d'un arrêt du réseau BreizhGo.

Améliorer les indications sur le devant des cars pour distinguer les cars passant par Saint-Evarzec et les cars ne réalisant pas ce détour.

La Région a pris l'attache du transporteur concerné afin que cela soit réalisé.

Mieux relier Pont-Aven et Tregunc à Concarneau, dont la desserte a été dégradée suite au transfert de gestion du réseau BreizhGo au réseau Coralie.

La desserte à l'intérieur du périmètre de Concarneau Cornouaille Agglomération est de la responsabilité de l'intercommunalité au travers du réseau Coralie.

Augmenter le nombre de desserte en journée.

Augmenter le nombre de trajet le dimanche, notamment pour pouvoir passer la journée à Concarneau depuis Quimper.

Augmenter le nombre de trajet en période de vacances scolaires.

La ligne 42 offre déjà une fréquence importante au regard des autres lignes du réseau, permettant de répondre aux besoins du plus grand nombre. Il n'est pas prévu à ce stade d'augmenter l'offre de transport.

Mieux faire respecter le port du masque aux conducteurs.

Un rappel sera fait au transporteur concerné.

LIGNES 45 / 46

Réaménager l'arrêt de car Kervriou à Elliant.

L'arrêt Kervriou à Elliant est effectué par la ligne 4501 et la ligne régulière 45 sur la RD15. La Région va diagnostiquer cet arrêt en collaboration avec le département, gestionnaire de la voirie.

Proposer des trajets Quimper - Kervriou Elliant le matin et des trajets Kervriou Elliant - Quimper le midi et le soir.

Le transport public, très capacitaire, doit être en capacité de répondre aux besoins du plus grand nombre. Les flux sont majoritairement dirigés vers Quimper le matin, et vers Kervriou Elliant le soir (trajets domicile-travail ou domicile-étude), et l'offre de transport est positionnée pour répondre à ces besoins très majoritaires.

LIGNE 51

Augmenter le nombre de cars desservant Plonéis.

La commune de Plonéis est desservie par la ligne 51 du réseau BreizhGo mais également vers Quimper par la ligne 11 du réseau QUB géré par Quimper Bretagne Occidentale. A ce titre, il n'est pas prévu à court terme d'augmenter l'offre pour cette commune.

Améliorer le respect du port correct du masque, pour les passagers comme pour les chauffeurs.

Un rappel sera fait au transporteur concerné.

Proposer une fréquence d'un départ toutes les trente minutes entre Quimper et Douarnenez.

La ligne offre déjà une fréquence importante au regard des autres lignes du réseau. Il n'est pas prévu à ce stade d'augmenter l'offre de transport.

Améliorer les correspondances avec les trains en gare de Quimper, avec les TGV pour Paris, avec les TER le dimanche midi, par exemple.

Les services de la ligne sont organisés pour répondre principalement aux besoins en déplacement de type domicile/établissements scolaires et déplacements locaux moins réguliers de type loisirs, RDV médicaux... Ils permettent également de rejoindre ou quitter en journée la gare de Quimper moyennant des temps d'attente à Quimper. Ces temps d'attente sont difficilement réductibles compte tenu des contraintes liés

aux besoins principaux ci-dessus mentionnés : horaires des établissements, horaires de travail, enchaînement des services.

Aménager et sécuriser l'arrêt Menez Pleven.

Un projet de sécurisation est en cours d'étude par le Conseil départemental du Finistère, en lien avec la commune, la communauté de commune et la Région Bretagne, près de l'aire de covoiturage. Il pourrait être réalisé à l'horizon 2022.

Dans le sens Douarnenez - Quimper, proposer un arrêt à la Place de Locronan plutôt qu'à l'arrêt Saint-Mathieu, trop proche de l'arrêt Place de la Résistance. Proposer une desserte de l'arrêt Place de Locronan dans les deux sens.

Cette demande a été étudiée : marquer l'arrêt à Place de Locronan dans le sens Quimper/Douarnenez n'est pas satisfaisant en raison de la présence de carrefour à feux, de trottoirs étroits... L'arrêt Saint-Mathieu est accessible et permet de rapprocher les usagers scolaires des établissements situés aux abords de la Place de la Tour d'Auvergne.

Plusieurs retards ont été constatés à la fin de l'année 2020, la qualité de service s'est dégradée sur la ligne.

Cette remontée a été signalée au transporteur concerné.

LIGNE 52

Améliorer les correspondances avec les trains en gare de Quimper.

Les services de la ligne sont organisés pour répondre principalement aux besoins en déplacement de type domicile/établissements scolaires et déplacements locaux moins réguliers de type loisirs, RDV médicaux... Ils permettent également de rejoindre ou quitter en journée la gare de Quimper moyennant des temps d'attente à Quimper. Ces temps d'attente sont difficilement réductibles compte tenu des contraintes liés aux besoins principaux ci-dessus mentionnés : horaires des établissements, horaires de travail, enchaînement des services.

LIGNE 53

Augmenter le nombre de trajets sur la ligne.

Proposer de meilleures correspondances avec les TGV vers Paris en gare de Quimper, en matinée, en début d'après-midi avant 14h30 et le dimanche. Proposer davantage de trajet en correspondance avec les TER en gare de Quimper.

Proposer des trajets Quimper - Audierne le dimanche après-midi ou dimanche soir.

Proposer des trajets en correspondances avec les horaires d'avions à Quimper.

Proposer un trajet en milieu de matinée Audierne - Quimper.

Prolonger la ligne jusqu'au quartier Trescadec et les plages.

Proposer davantage de trajets entre Quimper et Plozévet, notamment le soir et le week-end.

L'offre est adaptée aux besoins domicile/travail et domicile/établissements avec un renforcement des moyens aux heures de pointe (2 horaires du matin et 2 horaires du soir renforcés). En période de vacances scolaires et le samedi - loisirs/tourisme, l'offre est adaptée avec une prolongation jusqu'à la Pointe du Raz et des services supplémentaires vers et en retour du Cap Sizun.

- 4 à 5 services vers Quimper : pour des arrivées avant 8h00, 9h00 ou 10h00, 13h00, 14h30, 15h40, 18h30 ou 19h00
- 5 à 6 services de Quimper : pour des départs vers 9h30, 12h00 ou/et 13h00, 15h00 ou 16h00 (Vs), 17h00, 17h50, 19h00 • 2 à 3 allers et retours entre la Pointe du Raz et Quimper

La desserte de secteurs spécifiques (quartier Trescadec et plages Audierne) hors des itinéraires des services existants n'est pas prévue à court terme. Il n'est pas prévu de développer l'offre entre Plozévet et Quimper en soirée ou le week-end.

Il n'est pas prévu de proposer de desserte Quimper vers Audierne le dimanche soir ou le dimanche après-midi, au regard des faibles besoins recensés dans ce sens-là. La liaison Audierne vers Quimper existe en revanche le dimanche.

Enfin, plusieurs services permettent une correspondance avec les trains au départ ou à l'arrivée à Quimper : départs de Quimper/Paris 9h11 - arrivée du car à 8h40 ; Quimper/Paris 15h15 - arrivée du car à 14h30, Quimper/Rennes/Paris 15h57 - arrivée du car à 15h40, arrivée du car à 14h30, Quimper/Rennes/Paris 19h20 - arrivée du car à 18h30, arrivée de Paris 16h37 - départ de Quimper 16h50, arrivée de Paris 18h41 - départ de Quimper 18h55.

Augmenter la desserte d'Esquibien

En complément de la ligne 53, le service de transport à la demande géré par la Communauté de Communes du Cap Sizun permet de desservir le territoire de la communauté de commune, en rabattement sur la ligne Quimper - Pointe du Raz. Toutes les infos sont disponibles en [cliquant ici](#).

Proposer une liaison entre l'hôpital de Quimper et celui du Porzou à Concarneau.

Les correspondances avec les réseaux urbains de Quimper et Concarneau permettent de prolonger les liaisons Concarneau Port/Quimper Résistance vers ces établissements.

LIGNE 56

Augmenter le nombre de liaisons entre Plobannaec et Quimper.

L'offre sur cette ligne est composée de 6 à 9 allers-retours par jour et de services le dimanche. Au regard de cette offre importante et de la proximité de Pont L'Abbé qui disposent de services supplémentaires à la gare routière, il n'est pas prévu d'augmenter l'offre à court terme.

Lignes Finistère Sud

Renforcer la desserte le dimanche.

Les lignes sont principalement dédiées au transport domicile-travail et domicile-études en semaine. A ce stade, et au regard des faibles flux en déplacement, il n'est pas prévu à court terme d'augmenter l'offre le dimanche.

DEMANDES CONCERNANT LES CARS BREIZHGO EN MORBIHAN

LIGNE 1

Augmenter la fréquence sur la ligne, notamment pour favoriser les correspondances avec les trains en gare d'Auray.

Faire correspondre le dimanche matin en gare d'Auray l'arrivée du TER depuis Lorient avec le départ du car de 12h05 vers Quiberon. Actuellement le TER arrive à 11h59 en gare d'Auray et il y a trop peu de temps pour attraper le car qui part à 12h05 de la gare routière d'Auray pour Quiberon.

Proposer davantage de trajets entre Auray, Carnac et Quiberon.

Proposer des trajets plus directs et donc plus attractifs entre Auray et Quiberon, notamment pour les horaires de bureau.

Il n'y a pas assez de car entre l'arrêt Le Congre à Saint-Philibert et la gare d'Auray, particulièrement entre 16h00 et 19h00. Il faudrait pouvoir desservir le centre bourg de Saint-Philibert.

Certaines correspondances avec les trains à Auray ne sont pas possibles ou pas optimisées : trains arrivant à Auray à 20h, trains pour Paris le samedi, correspondance TGV + car plus tardive le vendredi. Il faudrait rétablir le car de 13h35 en semaine.

Desservir l'arrêt Crach Rosnarho en-dehors des heures de travail. Sécuriser l'arrêt dans le sens Auray - Quiberon.

Desservir la commune de Locmariaquer.

Une étude est actuellement menée par la Région, à laquelle Auray Quiberon Terre Atlantique est associée, afin d'étudier les évolutions possibles de l'offre pour les futurs services et les partenariats qui pourront être mis en place. La demande sera intégrée à cette étude. D'importantes contraintes d'exploitation doivent cependant être prises en compte sur cet axe. Les correspondances TGV à assurer en gare d'Auray tout comme la prise en compte des horaires des bateaux à Quiberon contraignent les marges de manœuvre en la matière.

Proposer un tarif unique de 2€ pour prendre à la fois le train et le car sur la presqu'île.

La Région Bretagne a bâti une gamme tarifaire accessible au plus grand nombre et conçue pour s'adapter à la plupart des usages. L'ensemble des tarifs proposés a été pensé pour répondre aux différents besoins en matière de mobilité. Par ailleurs, le Conseil Régional prend à sa charge, au moyen de subvention, près de 90% du coût réel des titres de transport. Les abonnements, tarifs solidaires, tarifs - de 26 ans permettent de bénéficier de réduction sur le coût du transport. La gamme tarifaire aujourd'hui mise en place permet déjà aux usagers de bénéficier d'avantages financiers pour l'utilisation des transports publics.

Améliorer la régularité de la ligne (cars souvent en retard ou en avance).

Cette ligne est soumise à de fortes contraintes dues notamment à l'assurance de correspondances TGV en gare d'Auray mais aussi aux horaires de bateaux à Quiberon. Ces particularités expliquent le manque de régularité sur l'axe mais aussi les difficultés à anticiper les retards.

S'agissant des cas où les cars sont en avance, nous vous invitons à faire remonter ce type d'incidents via le formulaire de contact BreizhGo.

De manière générale, pour tout dysfonctionnement, nous vous invitons à contacter la centrale d'appels BreizhGo. Les éléments que vous nous remontez nous permettront d'identifier et d'analyser les causes du dysfonctionnement rencontré et d'y remédier.

Améliorer la clarté des informations sur la fiche horaire concernant les jours de circulation (en particulier pour les jours fériés).

Cette demande sera intégrée aux réflexions lors de l'évolution du format de l'été 2022.

Les horaires affichés à l'arrêt Carnac Illertissen sont illisibles.

La Région prend l'attache du délégataire afin qu'il s'assure de la lisibilité des horaires affichés. Nous vous invitons à reprendre contact avec nos services dans l'éventualité où la situation venait à se reproduire.

LIGNE 5

Le temps de trajet entre Baud et Vannes en passant par Auray est trop long. Il faudrait passer par Grand-Champ.

Il faudrait proposer des trajets plus directs, s'arrêtant moins dans les communes intermédiaires.

Ajouter des trajets entre Vannes et Plunéret entre 12h15 et 15h00. Sur-occupation constatée dans le car au départ de Vannes à 17h20, avec les usagers scolaires.

Proposer davantage de liaisons entre Pluvigner et Auray.

Proposer davantage de liaisons entre Pontivy et Auray le samedi et pendant les vacances scolaires.

Renforcer la desserte le week-end.

Les demandes d'évolution concernant la ligne Baud <> Vannes, ont bien été enregistrées par les services. Elles seront intégrées aux échanges sur le partenariat entre le Conseil régional et l'intercommunalité. Par ailleurs, la demande de création d'une desserte entre Baud et Vannes via Grand-Champ sera mise à l'étude dans le cadre du renouvellement de la contractualisation entre le Conseil régional et Auray Quiberon Terre Atlantique, en 2025.

Pour tout dysfonctionnement, tels que les phénomènes de surcharge dans les cars, nous vous invitons à contacter la centrale d'appels BreizhGo. Les éléments qui seront

ainsi remontés aux services, permettront d'identifier et d'analyser les causes des dysfonctionnements rencontrés et d'y remédier.

LIGNE 6

Proposer davantage de dessertes entre Le Bono et Auray.

La demande d'évolutions concernant la ligne Larmor-Baden <> Auray sont étudiées dans le cadre de la future contractualisation entre le Conseil régional et les intercommunalités.

Ligne 8

Augmenter le nombre de liaisons quotidiennes entre Muzillac et Vannes

Sur cet axe l'offre a déjà été renforcée en septembre 2019 en partenariat avec Golfe du Morbihan Vannes Agglomération. Un renforcement supplémentaire ne pourra être étudié que lors du renouvellement des contrats en 2025.

LIGNE 15

Proposer des correspondances avec la ligne TER Carhaix - Guingamp

Une étude est actuellement en cours en partenariat avec le Pays du Centre Ouest Breton.

Diminuer le temps de trajet entre Carhaix et Lorient.

Sur cet axe le temps de trajet a déjà fait l'objet d'études visant à optimiser le temps de parcours en n'intégrant que très peu d'arrêts intermédiaires. Il répond aujourd'hui à un équilibre entre finesse de la desserte, pour répondre aux besoins du plus grand nombre, et temps de transport acceptable.

Proposer un arrêt de la commune de Le Saint.

Dans un souci d'optimisation, de recherche d'équilibre entre desserte fine du territoire et temps de transport acceptable la desserte de la commune de Le Saint n'est pas possible. Ayant pour vocation à répondre aux besoins du plus grand nombre, les liaisons interurbaines ne peuvent pas desservir toutes les communes.

Améliorer les correspondances avec les TER vers Nantes depuis Carhaix via Lorient.

La desserte telle que prévue aujourd'hui permet des déplacements à la journée entre Carhaix et Nantes. Plusieurs horaires en correspondance ont été établis pour permettre les déplacements à la journée.

LIGNE 16

Proposer un trajet supplémentaire le matin entre Kervignac et Lorient après 8h25

Proposer un trajet supplémentaire le soir entre Lorient et Kervignac, après 18H15.

Proposer une desserte de Sainte-Hélène.

Les demandes d'évolution, concernant la ligne Etel <> Kervignac <> Lorient, seront mises à l'étude dans le cadre de la future contractualisation entre le Conseil régional et la communauté de communes Blavet Bellevue Océan.

Proposer une desserte de La Montagne du Salut, de la gare de Hennebont ou du parc des expositions de Lanester

Cette demande concerne Lorient Agglomération, compétente en matière de mobilité sur son territoire.

LIGNE 17

Proposer un départ supplémentaire dans l'après-midi entre Lorient et Pontivy, entre 13h00 et 16h45.

Cette proposition sera étudiée lors du prochain changement d'horaires.

LIGNE 18

Augmenter la desserte entre Erdeven et Auray, en particulier l'après-midi.

Les demandes d'évolution concernant la ligne Belz <> Étrel <> Auray, ont bien été enregistrées par les services. Elles s'inscrivent dans un contexte particulièrement contraint notamment en raison des correspondances TGV à assurer en gare d'Auray mais aussi des horaires des bateaux à Quiberon. Pour autant des études sont déjà en cours et seront approfondies dans le cadre de la contractualisation entre le Conseil régional et Auray Quiberon Terre Atlantique.

RESEAU KICEO

Retarder le car de la ligne 24 qui part de 12h04 en gare de Vannes pour permettre la correspondance avec le TER arrivant en gare de Vannes à 12h09.

Cette demande concerne Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération, compétente en matière de mobilité sur son territoire.

LIGNE NORD - SUD

Proposer un arrêt à Hennebont

Proposer un arrêt à Lanester.

Sur cette ligne, dite ligne interurbaine à longue distance, il est difficile d'ajouter des arrêts au risque de perdre en temps de trajet. Cette liaison longue distance ne marque pas l'arrêt dans les gares intermédiaires afin de garantir un temps de parcours attractif. Pour autant un arrêt à Lanester sera étudié lors du prochain établissement des horaires à l'été prochain.

Divers

Proposer une ligne directe Quiberon - Lorient permettant de faire l'aller-retour dans la journée.

Les lignes interurbaines n'ont pas vocation à desservir toutes les communes vers toutes les destinations. Quiberon est desservie vers Auray où des correspondances ferroviaires sont possibles. Toutefois, vous pouvez nous faire part des besoins auxquels l'offre ne répond pas actuellement, afin que nos services l'examinent lors de l'élaboration des prochains services.

Diminuer les tarifs proposés pour les salariés, trop importants par rapport aux tarifs proposés pour les jeunes.

Diminuer le tarif de 2,50 euros pour revenir à un tarif de 2€.

La Région porte une politique solidaire forte afin de permettre au plus grand nombre d'accéder au transport régional. La gamme tarifaire mise en place par la Région a vocation à s'adapter à la plupart des usages et à répondre à de nombreuses situations (abonnés, jeunes, familles, personne en difficulté sociale). La région propose ainsi des abonnements au mois ou à l'année subventionnés à hauteur de 90% du coût réel. Attachée à favoriser le déplacement des jeunes sur le territoire, elle propose également des tarifs préférentiels à destination des - de 26 ans avec des réductions de près de 50%.

Pouvoir acheter des tickets ailleurs qu'en gare

L'accessibilité des points de vente représente un enjeu majeur pour le Conseil régional. Pour faciliter l'achat des tickets plusieurs solutions de vente sont développées chez les dépositaires mais également via l'application mobile M-Ticket, qui vous permet d'acheter des titres de transport occasionnels pour les lignes routières interurbaines du réseau BreizhGo directement depuis un smartphone.

Proposer l'emport des vélos dans les cars.

Le succès grandissant du vélo en fait un mode de déplacement complémentaire des transports en commun, notamment pour effectuer les premiers ^{et}/ou les derniers kilomètres. Certaines lignes de cars du réseau BreizhGo offrent la possibilité

d'embarquer un vélo en soute ou sur des racks spéciaux. Ce service est principalement proposé pendant la période estivale.