

## Comité de lignes Émeraude / 3 juin 2019 à Dinan

### Synthèse des demandes reçues en salle et en ligne



#### Desserte

Cadencement toutes les 30 minutes (16h30-18h30) sur la ligne Rennes-Saint Malo et souhaitable de disposer d'un départ de Rennes entre 18h35 et 19h35

Le cadencement à la demie-heure correspond à la desserte en heure de pointe qui s'applique pour les retours du soir Rennes - Saint-Malo. L'établissement de ces cadencements s'effectue en tenant compte des flux de voyageurs particulièrement importants en heures de pointe. Le train de 18h35 correspond à la fin de l'heure de pointe du soir. Au delà de ce train et en cohérence avec les flux constatés, une fréquence à l'heure est proposée.

Supprimer quelques arrêts aux heures de pointe sur la ligne Rennes-Saint Malo

La Région Bretagne a pour objectif de garantir l'équité de desserte entre les territoires. Sans affecter l'attractivité de l'offre, il convient de préserver la desserte des gares intermédiaires. L'offre alterne donc entre des trains desservant les gares intermédiaires et des trains plus directs proposant aux gares les plus lointaines des temps de parcours attractifs pour se rendre à Rennes.

Desserte Betton-Saint Malo le week-end et les jours fériés

De faibles fréquentations ont été constatées le samedi et le dimanche à Betton avec en moyenne moins de 5 montées par train, vers Rennes comme vers Saint-Malo. L'offre de service public de transport performante existe sur la commune grâce au réseau STAR qui propose une offre et une amplitude horaire importantes (33,5 allers/retours le samedi par exemple pour la ligne 51, dont la connexion avec la gare de Rennes sera améliorée à l'issue des travaux de la Place Sainte Anne). Au regard de ces éléments, et comme pour d'autres gares du périurbain rennais, le Conseil régional a fait le choix de ne pas desservir la gare de Betton le week-end. La desserte vers Saint-Malo le samedi et le dimanche est organisée depuis la gare de Chevaigné ou depuis la gare de Pontchaillou, comme c'était déjà le cas avec l'offre précédente (un seul aller-retour direct Betton - Saint-Malo le dimanche en 2016). En semaine, la gare de Betton est desservie par 27 trains par jour, ce qui la place parmi les vingt premières gares TER de Bretagne en termes d'offres.

Desserte Rennes - Montreuil sur Ille :

Ajout de trains après 22h de Rennes vers Montreuil sur Ille.

Ajout d'un train vers 20h de Rennes vers Montreuil sur Ille.

Ajout de trains le week-end.

La politique menée par le Conseil régional de Bretagne est d'offrir le meilleur service au plus grand nombre tout en veillant à la bonne gestion des deniers publics. Montreuil dispose d'une très bonne desserte avec 50 trains par jour durant la semaine, ce qui la place en tête des gares TER sur l'ensemble de la Bretagne. L'amplitude horaire de ces trains est importante (6h35 - 21h39). Prévoir plus de trains en soirée signifierait repenser l'offre de manière globale et déplacer certains trains en journée pour les réaffecter aux créneaux de soirée. Or l'offre a été pensée afin de correspondre aux flux de voyageurs du matin au soir. Le week-end, les flux sont moins importants, les besoins en déplacements sont différents; l'offre s'y adapte en proposant des trains permettant de se rendre à Saint-Malo ou Rennes à la journée ou à la demi-journée.

### Ajout d'un départ à 18h35 de Rennes vers La Fresnais (ou arrêt supplémentaire du Rennes-Saint Malo à la Fresnais)

La Région Bretagne a pour objectif de garantir l'équité de desserte entre les territoires. Cette équité se traduit par la production d'une offre calibrée en fonction du nombre d'abonnés. Il s'agit à la fois de proposer un bon niveau de desserte pour les gares intermédiaires, mais également de garantir des temps de parcours attractifs entre Rennes et Saint-Malo. Dans un environnement très contraint, l'objectif est de répondre aux besoins du plus grand nombre tout en préservant l'attractivité de la ligne entre Rennes et Saint-Malo.

### Rétablir le train de 16h50 au départ de Saint-Brieuc et à destination de Lamballe

L'ouverture des lignes à grande vitesse a entraîné une modification des horaires sur l'ensemble du réseau. L'ensemble des flux a été analysé afin de proposer l'offre la plus en adéquation avec les attentes des usagers. Avant la mise en place de ces nouveaux horaires, une large démarche de concertation a été menée en 2016 sur l'ensemble du territoire régional, qui a permis d'apporter des ajustements au projet initial. 6 000 contributions ont été recueillies qui ont abouti à la création de 240 arrêts hebdomadaires supplémentaires. Nous avons conscience que sur l'axe Saint-Brieuc - Lamballe comme ailleurs, ce bouleversement inédit a perturbé les habitudes de nombreux voyageurs. La Fréquentation de ces 2 gares a nettement progressé depuis la mise en place du projet de service TER en 2017 ce qui montre que l'offre répond positivement aux besoins.

### Prévoir plus d'arrêts en gare d'Yffiniac

Suite à l'arrivée de la LGV en 2017 en Bretagne et au départ cadencé des TGV à Paris Montparnasse, chaque horaire de train en Bretagne a dû être changé. Face à ce bouleversement, le Conseil régional de Bretagne a fait le choix d'augmenter globalement de 20% la desserte TER et TGV et de définir des principes de desserte pour structurer cette nouvelle offre. L'objectif était qu'il soit possible, dans un environnement très contraint, de répondre aux besoins du plus grand nombre.

Dans ce contexte, la nouvelle desserte de la gare d'Yffiniac a été orientée pour répondre prioritairement aux besoins majoritaires vers Saint-Brieuc. Les contraintes inhérentes au mode ferroviaire (correspondances, roulement matériel, espacements entre les trains, etc.), d'autant plus fortes en heure de pointe, ne nous permettent malheureusement pas d'ajouter des horaires des trains sur cet axe. En effet, un changement de quelques minutes sur cette ligne en heure de pointe impacte fortement la capacité à faire circuler les trains sur un créneau horaire donné et à assurer les correspondances en gare de Saint-Brieuc, Lamballe, Dinan, Dol ou Rennes.

### Abandon de la desserte en centre Bretagne

**Réponse de Gérard Lahellec apportée en séance :** Le Conseil régional a oeuvré pour rénover la ligne Guingamp - Paimpol, qui aurait fermé sans cette mobilisation. Il a également inscrit 9 millions d'euros au Contrat de Plan Etat-Région pour préserver la ligne Saint-Brieuc - Loudéac. Par ailleurs, il finance à 50% la mise à 2x2 voies de la RN 164, action essentielle au désenclavement du Centre-Bretagne.

**Compléments apportés par les services :** Le Conseil régional a également fortement développé le service de liaisons routières pour permettre au Centre-Bretagne d'être efficacement connecté au ferroviaire. Ainsi, depuis Pontivy, Loudéac ou Gourin, des liaisons expresses par autocars assurent des correspondances optimisés avec les TGV en gare de Lorient, Vannes, Saint-Brieuc et Rennes.

### Augmenter le cadencement des trains pour faire face aux trains bondés

**Réponse de Gérard Lahellec apportée en séance :** Il faudrait bien sûr cadencer plus et cadencer mieux. Nous devons le faire régionalement en veillant à une forme d'équité des dessertes. Il convient que nous positionnions des trains là où il y a le plus d'usagers. Par exemple, lorsque nous positionnons des trains en plus sur le péri-urbain rennais, il faut aussi que nous en positionnions plus à destination de Guingamp, de Plouaret, de Landerneau, de Brest. Il convient de respecter un principe d'égalité. Pour cadencer plus et mieux, il faut également se poser la question des moyens physiques et des investissements à réaliser.

### Qu'en est-il des petites lignes ferroviaires ?

Depuis 2013, le Conseil Régional de Bretagne a contribué fortement à la rénovation de la ligne Plouaret Trégor- Lannion, Guingamp-Paimpol, Rennes-Retiers, Dol-Pleudihen. La rénovation des portions Retiers-Châteaubriant et de la ligne Dol-Dinan-Lamballe est en cours. L'ambition du Conseil régional de Bretagne et de ses partenaires (l'État, la SNCF, les intercommunalités et les communes concernées) est de poursuivre la rénovation de ces lignes dites secondaires.

## Distribution

Question de l'accessibilité du DBR en gare de Dol de Bretagne avant 6h45 le matin (heure d'ouverture de la gare)

Le distributeur de billets régionaux a été déplacé à l'extérieur du bâtiment voyageurs début juillet.

Les prix du train sont élevés et n'incitent pas à emprunter ce moyen de transport.

**Réponse de Gérard Lahellec apportée en séance :** Un usager moyen du TER paye à peu près 30 % du coût réel de son billet et un abonné paye un peu moins de 10% du coût réel de son billet. Ce qui veut dire que plus de 70% des abonnés au TER en Bretagne font leur trajet pour moins d'1 euro. Sans augmentation de la dotation de décentralisation, ces recettes sont essentielles afin de poursuivre le développement de l'offre de transport.

Supprimer la vente de billets le week-end sur une ville touristique comme Dinan est une erreur car énormément de personnes âgées ne sont pas très familiarisées avec internet.

**Réponse de Laurent BEUCAIRE apportée en séance :** La gare de Dinan n'est pas fermée le week-end puisque le samedi nous avons mis en place un agent qui est présent, qui est en tenue et qui rend le même service. Il accompagne les clients si nécessaire, il peut vendre des titres de transport.... Cet agent n'est pas l'agent du guichet traditionnel que nous connaissions jusqu'à présent : nous inventons des nouveaux métiers qui vont au contact.

Élaborer un titre de transport permettant d'utiliser le réseau STAR, le réseau de cars BreizhGo ainsi que le TER

Il est possible de disposer d'un abonnement permettant d'associer TER et réseau urbain STAR. Les titres unipass offrent également la possibilité de combiner ces deux modes mais ne permettent pas de répondre à tous les besoins. Dans le cadre du développement du réseau BreizhGo, les modalités de création d'un titre multimodal plus large sont actuellement à l'étude.

## Matériel Infrastructure Gare

Demande d'ajout de wagons sur le train entre Lamballe-Saint Briec le lundi à 8h04 et sur le train entre Saint-Briec et Lamballe le vendredi à 17h14

Selon les données dont nous disposons, nous avons effectivement constaté une situation de suroccupation le lundi à 8h04. Nous allons contacter les équipes de la SNCF afin de trouver une solution dans la mesure des possibilités techniques. En revanche, le train de 17h14 le vendredi ne semble pas être en situation de suroccupation récurrente.

Équiper les TER BreizhGo de Wifi

En 2009, la Région a expérimenté avec SNCF dans une rame TER Bretagne spéciale, un réseau wifi gratuit et accessible à tous. Cette première expérience avait montré les difficultés techniques d'un tel système et les coûts à l'époque très importants de déploiement des équipements. La question reste aujourd'hui d'actualité et les technologies ont fortement évolué. La SNCF a déployé ce service sur des lignes commerciales TGV. Ce n'est pas le cas pour TER. En 2018, le gouvernement, l'ARECP et les opérateurs mobiles ont signé un accord pour que s'accélère la couverture numérique des territoires. Sur les axes de transports, l'accord précise que "s'agissant du réseau ferré régional, les opérateurs qui obtiendront des fréquences dans la bande 1 800 MHz à l'issue de la procédure de réattribution devront couvrir 90% des lignes d'ici fin 2025, à des fins de collecte de la couverture Wifi à l'intérieur des trains". Ces perspectives devraient pouvoir faire évoluer favorablement à moyen terme les possibilités de se connecter en mobilité sur le réseau ferroviaire breton.

#### Insuffisance des espaces vélos dans les TER

Le succès grandissant du vélo en fait un mode complémentaire des transports en commun et notamment du train pour effectuer les premiers et/ou les derniers kilomètres. L'embarquement des vélos peut cependant s'avérer contraignant aux heures de pointe par manque de place dans les trains. Face au problème de surcharge récurrent et afin de garantir des conditions de voyages optimales pour le plus grand nombre, la priorité a été donnée à l'augmentation du nombre de places assises. En parallèle, le Conseil régional a fait le choix d'investir afin de proposer d'autres façons d'associer vélo et TER pour son voyage. Des abris sont ainsi déployés en gare afin que les usagers puissent laisser leur vélo dans un espace suffisamment dimensionné et couvert, voire sécurisé.

#### Mettre à profit le croisement de Miniac Morvan afin de permettre aux heures de pointe de faire circuler des trains adaptés aux déplacements domicile-travail, domicile-études de Dol à Dinan et de Dinan à Dol.

L'étude d'avant-projet menée en 2016 pour la remise en état de la ligne entre Dol et Dinan a été effectuée en préservant la faisabilité de la réalisation du croisement de Miniac Morvan.

#### Entretien et propreté de la gare de Dinan

SNCF Réseau a engagé plusieurs actions en gare de Dinan afin d'améliorer l'entretien et la propreté du site.

#### Problème d'accessibilité en gare de Dinan : quid de la rénovation des quais ?

La question de la rénovation des quais en gare de Dinan est à l'étude dans le cadre de la rénovation de la ligne Dinan-Lamballe.

#### Surseoir à la décision de fermeture de la gare de Betton

La SNCF a sursis à sa décision de fermer la gare de Betton jusqu'à la fin de l'année 2019 puis à la fin du mois de juin. La SNCF mène avec l'association et le territoire une étude visant à déterminer les différents scénarii possibles pour proposer une activité de vente.

#### Qualité de service

#### Manque d'informations concernant l'accessibilité des lignes et liaisons routières y compris sur Mobibreizh

Mobibreizh est un calculateur d'itinéraire prenant en compte plus de 22 réseaux de transports en Bretagne. Chaque partenaire est en charge de l'alimentation et de la mise à jour de ses données. Mobibreizh offre un premier niveau d'informations sur l'accessibilité via la sélection par l'utilisateur dans ses préférences de l'option "voyage accessible". L'élaboration du trajet doit être complété par la consultation des modalités de prise en charge sur chaque réseau. Conscient de la difficulté que cela peut représenter, il s'agit de l'un des axes d'amélioration du site Mobibreizh.

En tant qu'autorité organisatrice du transport ferroviaire et interurbain, la Région a élaboré un Schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'Ap) planifiant les actions à mettre en œuvre pour rendre effective l'accessibilité de ses transports. Bien que l'aménagement des arrêts de cars ne relève pas directement de sa compétence, le Conseil régional mène une politique volontariste d'accompagnement technique et financier des collectivités souhaitant améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts identifiés dans le SDA-Adap. Il peut ainsi financer jusqu'à 70% du coût d'un aménagement. Parallèlement, le Conseil régional s'engage sur les gares, les matériels, la tarification et les services. Ainsi, par exemple, 100 % des trains TER sont aujourd'hui accessibles. Pour les cars, avec actuellement 82 % du parc de véhicules déjà accessibles, l'objectif est bien qu'à moyen terme l'ensemble du parc routier puisse accueillir tous les publics.

Le conducteur roule seul à bord des trains, il n'y a plus de contrôleurs. Augmentation importante des incivilités, de la violence et de la fraude de massive sur Dinan notamment.

**Réponse de Laurent BEUCAIRE apportée en séance :** Ce sont des sujets que nous suivons avec les pouvoirs publics, avec la gendarmerie, avec la police municipale, avec la police, avec nos collègues de la surveillance générale. La présence d'un seul contrôleur dans un train, qui est éventuellement d'ailleurs sur certaines lignes sur deux niveaux, ne résout pas tout. Ce n'est pas parce qu'il y a un contrôleur qu'il n'y a pas d'incivilités. Nous allons avoir un objectif de développement ambitieux de la fréquentation et donc des recettes associées. Le taux de fraude fait partie des sujets sur lesquels nous travaillons. Certains trains nécessitent un contrôleur. On peut lutter aussi avec des brigades, avec des équipes d'assistance, avec d'autres façons de faire de la lutte contre la fraude. Ces sujets de fraude et d'insécurité sont au cœur de nos sujets, dans nos fondamentaux et on ne les sous-estimera pas



Adéquation entre les horaires du lycée Les Rimains à Saint-Malo et les horaires de la ligne 8b BreizhGo (ex-Illeleo)

Nous prenons bonne note de cette demande de décaler le service de 16h15 (St-Malo Gares) sur la ligne 8b St-Malo/Tinténiac, de 10 minutes, pour un passage vers 16h25, certains élèves du lycée les Rimains finissant à 16h20. Cette modification sera intégrée au nouveau plan de transport de septembre 2020.

Connaissance de la position du car en direct

La connaissance de la position du car en instantané est complexe à mettre en œuvre. Il est difficile aujourd'hui de pouvoir proposer ce type de services au regard du manque d'équipements des véhicules. Néanmoins, il s'agit d'un sujet important dans l'évolution du service proposé afin de rendre le service public attractif.

Positionnement d'un arrêt de car à hauteur de l'aire de covoiturage de Pleumeleuc/Bédée

Cette proposition a été intégrée aux réflexions pour la nouvelle DSP 2020.

Projets de la Région Bretagne en matière d'incitation au covoiturage

La Région Bretagne, le Conseil départemental du Finistère, les métropoles de Brest, Rennes, Nantes et Saint-Nazaire, l'Ademe et la Dreal ont décidé, en mai 2018, de créer Ouestgo.fr, le premier service de covoiturage de proximité solidaire. Après avoir renseigné votre lieu de départ et votre lieu d'arrivée, la plateforme vous met directement en relation avec un conducteur qui aura proposé un itinéraire en correspondance avec votre trajet.

Augmentation de la fréquence des cars sur la ligne Dinard-Saint Malo  
Alterner les cars rapides et les cars à arrêts fréquent  
Assurer la cohérence avec les trains qui partent de Saint-Malo afin de permettre l'intermodalité

La ligne 16 Saint-Briac/Dinard/Saint-Malo est une ligne complexe qui combine beaucoup de facteurs : il faut tenir compte des demandes des salariés, des horaires des établissements scolaires de Dinard et Saint-Malo, des horaires de levée du barrage de la Rance, de l'enchaînement des véhicules, du planning des conducteurs, de la circulation dense à certaines heures et des nombreux travaux dans le secteur. Il n'est donc pas évident de faire des trajets plus directs et de prévoir des correspondances TGV ou TER mais nous nous efforçons de le faire dans la mesure du possible.

Offre de desserte majoritairement pour les scolaires sur les lignes 11, 12, 13, 14, 15 malgré un fort potentiel pour les actifs

**Réponse Gérard Lahellec :** Le transport départemental ici comme ailleurs s'est développé par itération du transport scolaire. Cela a abouti à créer des choses positives du point de vue tarifaire et à créer des réponses à certains besoins.

**Compléments apportés par les services :** Les futurs développements de l'offre BreizhGo tant en termes de desserte que de services viseront à augmenter la part des actifs dans les cars. L'un des objectifs poursuivis est de rendre les lignes routières interurbaines plus attractives y compris pour les actifs.

Quel est le développement prévu pour certaines lignes à fort potentiel touristique (lignes ex Tibus 10, 13, 14) ?

Les lignes BreizhGo 10 Dinan - St Malo, 13 St Cast Le Guildo - Dinan et 14 St Jacut de la Mer - Dinan étaient intégrées au réseau Tibus dont l'exploitation a été contractualisée, en 2016 entre le Département des Côtes d'Armor et la CAT22 (groupe Transdev), sous la forme d'une délégation de service public (DSP). Depuis 2017 et sa prise de compétence, la Région a récupéré la gestion d'un contrat qui court jusqu'en 2024, qu'elle n'a pas négocié et dont la construction repose essentiellement sur la desserte des établissements scolaires.

Malgré tout, la Région s'efforce, en lien avec les EPCI concernés et leur réseau, de faire évoluer chaque année son offre afin d'améliorer, par exemple, les correspondances avec les lignes ferroviaires et la desserte des sites touristiques ...

Améliorer l'information-voyageur ( mairie, arrêts, PDE, girouettes autocars...)  
Question du pelliculage des véhicules

L'ensemble des outils de communication est en cours d'harmonisation suite au déploiement de la marque BreizhGo. Le pelliculage des véhicules interurbains est en cours et s'échelonne jusqu'en 2020.

Développer le TAD pour les zones peu denses mais aussi en complément sur les lignes structurantes (lignes ex Tibus 10 et 11)

Lorsque le flux de voyageurs n'est pas assez important, le transport à la demande (TAD) peut constituer une solution à mettre en œuvre. Ce type de service s'il doit être développé doit l'être en concertation avec les intercommunalités concernées.

Mettre en place des portes vélos sur les lignes 10,12,13,14,31 (ex Tibus) et 16 (ex Illeloo)

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, son développement à d'autres lignes ou périodes est actuellement en cours d'études. Les vélos pliables en housse peuvent être transportés dans les soutes de la plupart des cars régionaux.

Dans le cadre de la rénovation future de la ligne ferroviaire Dinan-Dol et Dinan-St Brieuc, supprimer les liaisons routières Dinan-St Brieuc ainsi que l'express (Ligne 19 ?) entre St-Malo vers St brieuc via Dinan le Vendredi soir mais conserver St malo vers Dinan desservant Pleudihen et ainsi assurer la correspondance avec le TER à destination de St-Brieuc en bout de course. (Ligne 19 très peu utile... il conviendrait plutôt de déservir les communes entre St-Malo et Dinan dans les deux sens ce jour la)

La rénovation de la ligne ferroviaire permettra une remise à plat de l'offre. L'offre devra être envisagée en privilégiant la complémentarité entre les différents modes de transport.

Demande de rétablissement d'horaires pour la desserte d'Aucaleuc suite à une suppression d'horaire le matin

Chaque année, une centaine d'élèves Aucaleuc s'inscrivent sur cette ligne qui dessert également les communes de Quévert, Léhon, et Trélivan en direction de Dinan. Chaque jour, 95% de ces élèves ont des cours qui commencent entre 8h00 et 8h30. Le deuxième horaire mentionné dans la question n'a donc pas été supprimé mais avancé afin de répondre à leurs besoins.