

Comité de lignes Brocéliande Vilaine Golfe du Morbihan / 26 février 2019 à Redon

Synthèse des demandes reçues en salle et en ligne



Mieux répartir les trains en heure de pointe du soir depuis Vannes vers Rennes

Sur l'axe Sud en heure de pointe, pour pouvoir répondre à la diversité des besoins en déplacement (grandes gares ou gares intermédiaires), il est parfois nécessaire de voir se succéder à intervalle rapproché plusieurs trains n'ayant pas la même politique d'arrêts, afin de garantir des temps de trajet attractifs pour tous quelque soit la gare d'arrêt.

Insuffisance des espaces vélo dans les TER

Le succès grandissant du vélo en fait un mode complémentaire des transports en commun et notamment du train. De nombreux voyageurs l'utilisent en complément du TER 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.

Ajouter une possibilité Masserac - Redon le midi

Ajouter des possibilités de déplacement Masserac - Rennes

Permettre une arrivée à Redon depuis Masserac à 18h

La desserte de la gare de Masserac est calibrée pour répondre aux besoins quotidiens entre Masserac et Redon. Cette segmentation de l'offre est rendue nécessaire par la saturation de l'axe Sud en heure de pointe, qui a obligé à opérer des choix en matière d'orientation des gares pour pouvoir répondre aux besoins du plus grand nombre. Avant la mise en place de la nouvelle offre, les études de flux ont montré que 92 % des voyages étaient en relation avec Redon. La nouvelle offre TER a donc été calibrée pour répondre à cette demande. La gare de Beslé, située à six kilomètres de la gare de Masserac, propose une offre plutôt orientée vers Rennes, en accord là encore avec les études de fréquentation. Au global, l'offre en semaine vers Redon est composée de 3 allers le matin vers Redon (soit un aller supplémentaire par rapport à 2016), un retour le midi et deux retours le soir.

Décaler les horaires des trains du soir Redon - Masserac de 17h28 et 18h35, peu adaptés aux horaires de sortie des cours des collégiens et lycéens. Certains sont contraints de descendre à Beslé.

En 2016, les élèves bénéficiaient de deux départs à 17h02 et 18h11. Aujourd'hui, ils disposent de deux départs à 17h28 et 18h35. Ce décalage est lié à la nouvelle organisation du réseau et des dessertes pour pouvoir, sur un créneau horaire donné, faire passer le plus de trains possible.

En matière de transport scolaire régional, la très grande majorité des élèves est transportée par autocar. Pour ces élèves, un aller le matin et un retour le soir sont mis en place, avec des temps de trajets parfois importants. Les élèves de Masserac scolarisés à Redon peuvent utiliser l'ensemble des trains réalisant le trajet Redon - Masserac (retours possibles à 16h38, 17h28 et 18h35), avec des temps de trajets réduits (neuf minutes).

Le Conseil régional est par ailleurs en contact avec les établissements scolaires de Redon, qui lui font part des problématiques éventuellement rencontrées par les familles.

Ajouter un train entre Masserac et Ker Lann pour arriver avant le début des cours à 8h

Le train étant un transport de masse, il est particulièrement difficile de répondre à ce type de besoin individuel sur des flux très minoritaires sans compromettre la réponse aux besoins en déplacement du plus grand nombre.

Proposer une desserte de la gare de Masserac le week-end

Proposer une baisse du coût de l'abonnement Uzuël lié à l'absence de desserte de la gare le week-end

La fréquentation des trains le week-end en gare de Masserac était faible (2 à 3 personnes par train en moyenne). Ce constat a conduit à ne plus proposer de circulations en cette période, notamment pour des raisons de performance de la desserte de l'ensemble de l'axe. Ce choix pourra être remis à l'étude lors de futures évolutions de l'offre.

Les abonnements à la semaine, au mois ou à l'année représentent un effort financier important du Conseil régional de Bretagne pour rendre attractif le train au quotidien. Ainsi, un abonné TER paie en moyenne 10% du coût réel de son transport, le reste étant à la charge du Conseil régional de Bretagne. Si ce tarif est variable selon la distance, il n'est pas envisagé de le moduler à la hausse ou à la baisse selon les caractéristiques de l'offre proposée sur la liaison concernée.

Proposer une arrivée à Nantes pour 8h depuis Masserac

Il est possible d'arriver à Nantes depuis Masserac à 8h15. Le trajet dure 1h20, ce qui reste compétitif par rapport à la voiture, notamment en heure de pointe.

Proposer la dégressivité de l'abonnement ASR Jeunes si la famille a plusieurs enfants

Le Conseil régional de Bretagne étudie actuellement les modalités d'harmonisation de la tarification scolaire sur l'ensemble de son territoire. La question de la dégressivité en fonction du nombre d'enfant par famille est un élément de la réflexion.

Réhausser le quai à Masserac dans le sens Redon - Rennes

En raison de l'absence de travaux de voie prévus à ce jour sur cet axe, il n'est pas envisagé à l'heure actuelle de travaux de rehaussement de quais. Masserac, au regard des critères, notamment de fréquentation, n'est pas inscrite au schéma d'accessibilité. L'opportunité de réhausser le quai côté Rennes s'est présentée à la faveur de précédents travaux d'infrastructures, à l'inverse du quai opposé.

Avancer l'arrivée à Rennes à 7h56 depuis Redon

L'heure de pointe du matin permet d'arriver à Rennes avant 7h, avant 7h30, avant 8h00, avant 8h30 et avant 9h00. L'arrivée à 7h56 constitue un progrès lié à la fin des travaux de signalisation, qui ont permis de réduire le temps de parcours pour permettre une arrivée avant 8h00. Pour avancer davantage cette arrivée, il faudrait dégrader la desserte des gares situées en amont de Masserac, tout en s'assurant que ce nouvel horaire n'entre pas en conflit avec d'autres trains (Messac - Rennes, TGV) et qu'il puisse s'insérer dans la gare de Rennes sur ce créneau horaire extrêmement sollicité.

Ajouter un train dans le sens Rennes - Redon entre 18h40 et 19h40

La fréquence de passage des trains est adaptée aux flux. En heure de pointe, la liaison Rennes - Redon est assurée par un train toutes les demi-heure, pour répondre à l'importance des besoins sur ce créneau. Le train de 18h40 correspond à la fin de l'heure de pointe du soir. En cohérence avec les flux constatés, une fréquence d'un train par heure est proposée.

Dans le sens Vannes - Redon, il n'y a pas de train entre 18h04 et 19h07

18,5 allers-retours sont proposés quotidiennement entre Vannes et Redon. En heure de pointe, un train toutes les demi-heure est proposé. A partir de 18h, en cohérence avec les flux constatés, une fréquence d'un train par heure est proposée.

Absence de train entre 7h31 et 10h53 vers Rennes le samedi depuis Redon pour les personnes travaillant sur Rennes

Absence de train entre 8h23 et 10h23 vers Vannes le samedi depuis Redon

Absence de TER le samedi matin de Redon vers Rennes

Il est difficile de faire un Aller/Retour occasionnel sur une journée pour Rennes avec un abonnement TER seul

Le samedi, 12,5 allers-retours sont proposés entre Rennes et Redon, 13,5 entre Vannes et Redon. La desserte ferroviaire en Bretagne a été pensée, en semaine comme le week-end, pour fonctionner selon une complémentarité TER / TGV, ce qui implique que certains trajets soit assurés par des TGV. A ce titre, il est possible, en plus de son abonnement TER, de souscrire une option permettant d'emprunter également les TGV circulant sur l'axe concerné.

Absence de train s'arrêtant en gare de Redon entre 13h00 et 16h30

La gare de Redon est desservie quotidiennement par 8 circulations TGV et 35 circulations TER, ce qui en fait l'une des gares les mieux dotées en desserte TER + TGV de Bretagne. Cette offre importante a été calibrée pour répondre aux besoins du plus grand nombre. En heure creuse, les trains sont moins nombreux, car les flux plus minoritaires.

Renforcer les liaisons Nantes - Redon - Quimper - Brest

La suppression des trains Intercités décidée par l'Etat a diminué le nombre de liaisons entre les Pays de la Loire et le Sud Bretagne. Les Conseils régionaux Bretagne et Pays de la Loire ont cependant financé la mise en place d'un aller-retour quotidien Brest - Nantes.

Ajout d'un train après le dernier départ TER de Rennes vers Redon à 19h40

La desserte ferroviaire en Bretagne a été pensée, en semaine comme le week-end, pour fonctionner selon une complémentarité TER / TGV, ce qui implique que certains trajets soit assurés par des TGV. Après le dernier TER vers Redon à 19h40, la desserte est assurée par deux TGV à 20h32 et 21h32.

Diminuer le nombre d'arrêts des trains Redon - Rennes le matin

Proposer une arrivée à Rennes à 7h45

Le soir, proposer un train toutes les 20 minutes en heure de pointe ne s'arrêtant pas dans les gares intermédiaires

L'offre ferroviaire est pensée pour pouvoir répondre en heure de pointe du matin ou du soir aux besoins en déplacements des voyageurs des quinze gares situées entre Vannes et Rennes. La desserte alterne donc des trains omnibus pour desservir les gares intermédiaires et des trains plus directs pour proposer aux gares les plus lointaines des temps de parcours attractifs pour se rendre à Rennes.

L'heure d'arrivée du train de 7h21 au départ de Redon vers Rennes a déjà pu être avancée de quelques minutes suite aux travaux de signalisation réalisés sur la voie. Il n'est aujourd'hui pas possible de l'avancer plus en raison de la saturation de l'axe en heure de pointe sur cet axe.

Le soir, l'offre Rennes - Redon propose en heure de pointe des départs toutes les 30 minutes.

Baisser la température du chauffage à l'intérieur des rames

Le Conseil régional se rapproche de SNCF concernant la température à bord des trains.

Augmenter la capacité des trains sur l'axe le vendredi soir

En matière de matériel roulant, les trains les plus anciens ont progressivement été remplacés par les nouvelles rames Regio2N. Ces rames sont très capacitaires et offrent de meilleures conditions de confort aux voyageurs. La livraison de ces rames a permis de diminuer de manière notable le nombre de suroccupations observées dans les trains. Il reste cependant quelques situations problématiques, notamment certaines veilles de retour de vacances ou en fin de semaine. Chaque situation de suroccupation est étudiée par les équipes SNCF pour déterminer sa récurrence et, si besoin, mobiliser des rames plus capacitaires.

Créer un train de maillage interrégional Rennes - Redon - Savenay - Nantes avec correspondance à Savenay pour la direction de Saint-Nazaire

Après plusieurs mois d'échanges et de travail, l'État et les collectivités, représentées par le président de la Région Loïc Chesnais-Girard, ont signé le « Pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne » en février 2019. L'engagement numéro 4 de ce Pacte fait directement référence à l'amélioration des relations entre Rennes et Nantes : "Afin d'améliorer les dessertes de la pointe finistérienne et les liaisons entre Rennes et Nantes, Brest et Quimper, l'État et la Région confirment le lancement des études sur la section nouvelle Rennes - Redon et d'expertises complémentaires sur l'axe Nord.".

Pérenniser les guichets en gare et garantir une ouverture maximale

La politique de gestion des guichets est du ressort de SNCF. La Région Bretagne souhaite que SNCF améliore le service de vente des titres régionaux. Cela revêt un enjeu particulier dans le cadre du réseau BreizhGo et de la volonté régionale d'améliorer et de rendre cohérent la distribution de tous les titres de transports train/car/bateau. La SNCF propose des alternatives avec les commerçants, qui peuvent devenir des dépositaires et vendre des titres de transports. Elle a également noué des partenariats avec des Offices de tourisme ou des Maisons de service public.

Proposer une connexion wi-fi en gare de Redon

Le Conseil régional de Bretagne va se rapprocher de Gares et Connexion pour voir s'il est possible de mettre en place ce service en gare de Redon.

Quel rôle pour l'agglomération de Redon dans le cadre du transfert de compétence ?

La Région conserve la compétence sur le ferroviaire, elle n'est pas transférée à Redon Agglomération. Néanmoins, Redon Agglomération sera amenée à conventionner avec la Région Bretagne et la Région Pays de la Loire sur tous les sujets, sur le ferroviaire mais également sur les lignes inter-EPCI.

Quel impact de l'ouverture à la concurrence pour l'axe Redon - Nantes ?

Réponse de Gérard Lahellec en séance

La Région Bretagne a fait le choix de ne pas envisager des lots détachables permettant l'ouverture à la concurrence. Néanmoins il faut s'attendre à ce que d'autres Régions utilisent cette possibilité.

Revoir le dispositif des nouvelles règles de régularisation à bord

Le système de surcoût pour l'achat d'un billet à bord du train a été instauré au niveau national par SNCF. L'objectif pour SNCF est de lutter contre la fraude en mettant en place un dispositif dissuasif. La Région a alerté SNCF sur les difficultés que ce principe pose aux usagers du réseau breton dans les gares qui ne sont pas équipées d'un distributeur de billets régionaux. S'il est vrai que les usagers font de plus en plus le choix d'acheter leurs titres de transport via des outils numériques, un certain nombre de personnes n'ont pas cette possibilité, qu'il s'agisse des personnes éloignées de ces usages mais également de celles ne disposant pas de moyens de paiement en ligne. Suite à ces alertes, le dispositif a été revu. Ainsi, la régularisation des voyageurs montant à bord des trains au départ d'une gare non pourvue d'un moyen de distribution et se présentant spontanément aux agents de bord sera de nouveau réalisée au tarif guichet à partir du 1er juillet 2019.

Retarder le départ du train de 17h30 à Redon vers Malansac pour permettre aux élèves finissant les cours à 17h15 de le prendre

Décaler de quelques minutes l'arrivée du train en gare de Redon obligerait également à décaler son arrivée en gare de Vannes. Or, ce train réalise ensuite un trajet Rennes - Vannes à 18h04 : il faudrait donc également décaler ce train-là, ce qui engendrerait une modification horaire de l'ensemble des gares desservies par ce train : Questembert, Malansac, Redon, Massérac, Beslé, Messac, Ker Lann et Rennes.

Permettre aux élèves de Redon habitant Malansac de prendre le car en plus de leur abonnement au train

La Région travaille aujourd'hui sur la question tarifaire pour simplifier les dispositifs actuels et les rendre plus cohérents.

Ajouter un arrêt à Malansac sur le train du matin prévu à 8h01 à Questembert

Le choix a été fait de ne pas ajouter d'arrêt sur le train longue-distance Nantes/Rennes - Quimper. Un service de car Malansac - Questembert a été mis en place pour offrir une solution de rabattement sur ce train. Cependant, ce service de car a été interrompu suite à de très faibles fréquentations.

Ajouter un train à 17h24 au départ de Lorient avec arrêt à Questembert

A défaut, prévoir un train entre 17h20 et 17h40 au départ de Lorient avec arrêts à Auray et Questembert

Ajouter un train entre 16h37 et 18h30 au départ de Lorient avec arrêt à Questembert

Ces demandes, déjà émises lors de la concertation précédant la mise en place de la nouvelle offre en 2017, ont déjà fait l'objet d'études. L'ensemble des possibilités a été analysé et deux améliorations ont été obtenues : il a été possible d'ajouter un arrêt à Questembert sur le train au départ de 16h à Rennes; un train Lorient - Vannes (départ 18h40) a été prolongé jusqu'à Redon avec un arrêt à Questembert.

Remédier aux suroccupations régulières du train de 16h30 au départ de Lorient le vendredi

En matière de matériel roulant, les trains les plus anciens ont progressivement été remplacés par les nouvelles rames Regio2N. Ces rames plus capacitaires et offrant de meilleures conditions de confort aux voyageurs. La livraison de ces rames a permis de diminuer de manière notable le nombre de suroccupations observées dans les trains. Il reste cependant quelques situations problématiques, notamment certaines veilles de retour de vacances ou en fin de semaine. La livraison des dernières rames dans les mois à venir devrait permettre de donner encore plus de latitude pour réguler ces situations.

Ce train sera plus particulièrement suivi par les équipes SNCF pour si besoin étudier les possibilités d'augmenter sa capacité.

Ajouter un abri vélo sécurisé fermé en gare de Questembert

Dans le cadre du financement partenarial de l'ensemble des aménagements de la gare, la Région a déjà cofinancé l'implantation d'un abri vélo.

Implanter des panneaux d'information voyageur dynamiques en temps réel en gare de Questembert et Malansac

Une réflexion est en cours sur la meilleure manière de proposer ce type de services à l'échelle des gares de Bretagne

Ajouter des places de stationnements en gare de Questembert

La Région Bretagne va se rapprocher de Questembert Communauté sur cette question.

Limiter les problématiques liées aux raccordements en gare de Redon des trains venant des Pays de la Loire

La Région Bretagne a souligné l'importance de garantir des liaisons Nantes - Bretagne Sud passant par Redon. Dans ce cadre, il est nécessaire de réaliser certains raccordements à Redon. La SNCF travaille au quotidien pour faire en sorte que ces raccordements pénalisent le moins possible les usagers, tant en termes de temps nécessaires pour réaliser la manoeuvre que d'informations voyageurs

Mieux promouvoir l'usage du TER

La Région, avec la SNCF, investit 400 000 euros pour des campagnes médias. Il y a également des actions de promotion du service TER auprès des entreprises, dans les salons, les facultés, des entreprises, les dispositifs d'accueil des nouveaux arrivants. La fréquentation globale du TER a été multipliée par deux en quinze ans. Chaque année, la Région investit de manière importante sur la question de la promotion, tant pour le train que pour le car et les liaisons maritimes.

Créer une gare dans la zone d'activité de Laroiseau

Créer une gare à la Vraie Croix

Le réseau ferroviaire breton est aujourd'hui extrêmement sollicité, et les investissements importants menés ces dernières années sur les infrastructures et la signalisation visent à donner de nouvelles marges de manoeuvre pour répondre aux demandes de développement du service sur les gares existantes. La création de nouveaux arrêts viendrait impacter fortement la capacité à réaliser un service déjà très dense, c'est pourquoi tout projet de nouvelle gare devra faire l'objet d'une réflexion globale avec l'ensemble des acteurs concernés.

Travailler sur l'avenir du site de la gare de Guipry-Messac avec l'ensemble des acteurs

Les services du Conseil régional vont poursuivre les échanges déjà engagés avec la commune de Guipry-Messac afin de voir comment il est possible de valoriser le site de la gare.

Améliorer les modalités de contrôles dans les trains pour éviter les usurpations d'identité.

Les règles en matière de sécurité ferroviaire sont définies au niveau national. A ce titre, elles n'entrent pas dans le champ de la convention passée entre le Conseil régional et SNCF.

En l'absence d'offre ferroviaire pour arriver avant 7h à Rennes, expérimenter un service de car direct de la gare de Guipry-Messac jusqu'à la gare de Rennes

La faisabilité et la pertinence de ce type de desserte vont être mises à l'étude dans le cadre des prochaines évolutions du service de car BreizhGo sur l'Ille-et-Vilaine. Cette réflexion prendra également en compte les questions de complémentarité train/car, en termes horaires mais aussi en termes tarifaires

Pas de connexion entre le car de Pontivy arrivant à 18h10 à la gare de Vannes et le TER pour Questembert

Il existe un départ de Pontivy à 17h54, qui permet d'arriver à Vannes à 18h49, avec une correspondance sur le TER au départ de Vannes à 19h07 (arrivée à Questembert à 19h19). Le car de Pontivy arrivant à 18h20 à Vannes offre une correspondance avec le TER vers Rennes à 18h31.

Information sur la desserte du lotissement Pont aux Chèvres à Bédée

Un nouvel arrêt sera bien desservi par les lignes 12a et 12b à compter de la rentrée de septembre 2019. Le libellé sera "Bédée Pont aux Chèvres".

Difficultés à utiliser la nouvelle gare routière de Rennes, notamment pour les personnes malvoyantes ou aveugles.

Une visite de la gare routière a été organisée avec le Collectif Handicap 35 le 19 mars 2019 pour identifier avec précision les problématiques rencontrées et les solutions à apporter.

Information sur l'avancée de la mise en accessibilité des lignes de car, des véhicules et des points d'arrêt

La question de l'accessibilité est un volet important de la politique régionale : le SDAP a été voté à l'unanimité et la Région poursuit la feuille de route votée initialement, malgré des dispositions réglementaires retardées au niveau national.

L'élaboration du SDAP a été menée en échangeant avec les associations représentatives du monde du handicap sur l'ensemble du territoire breton. Par ailleurs, la Région se mobilise pour poursuivre la sécurisation des 25 000 points d'arrêt recensés sur le territoire, en collaboration avec les acteurs locaux. Les services régionaux travaillent en étroite coopération avec les communes et intercommunalités, en leur proposant une aide financière pour réaménager des arrêts. Ce soutien peut atteindre 70% des dépenses engagées. Concernant les véhicules, le parc de train est à 100% accessible, le parc de véhicules interurbains à plus de 75%. Les gares accessibles concentrent aujourd'hui plus de 90% des flux de voyageurs

Demande de modification de la ligne Breizhgo 8 pour proposer une desserte du site de Branféré depuis Vannes

Une expérimentation sera réalisée cet été pour desservir le Parc de Branféré