



# Schéma régional multimodal des déplacements & des transports

BRASTRES RANNVROEL LIESVOD  
AN DILEC'HIAÑ HAG AN TREUZDOUGEN

SYNTHÈSE  
DIVERRADENN



• transport •



© E. Pain

## Une stratégie collective pour organiser les transports en Bretagne

Penser, dès à présent, le système de déplacements et de transports à mettre en place sur l'ensemble du territoire breton pour être en mesure de relever les défis de croissance attendus en matière de transport de voyageurs mais aussi de marchandises à l'horizon de la mise en service du projet Bretagne à Grande Vitesse et plus globalement à un horizon 2020-2025, telle est l'ambition du Schéma Régional Multimodal des Déplacements et des Transports (SRMDT). Outil de cohésion territoriale, le Schéma formalise les orientations communes aux politiques des transports et aux projets menés en Bretagne. Les objectifs d'accessibilité du territoire, d'équité territoriale et sociale et de report modal vers des transports alternatifs à la route ont été le fil conducteur de cette démarche partenariale.

Elaboré en concertation avec les différents acteurs des transports en Bretagne sur la base d'un diagnostic partagé, le SRMDT définit les objectifs à atteindre en Bretagne, et précise les actions communes ou complémentaires à mener pour apporter une réponse globale et coordonnée à la question des déplacements.

Au moment où la question des transports est plus encore au cœur des priorités de la Bretagne dans son ensemble, les actions qu'il contient, aussi bien pour le déplacement des personnes que le transport de marchandises, ont été élaborées dans une approche résolument multimodale (ferroviaire, routier, aérien, maritime, modes doux) afin de s'inscrire dans la perspective d'un développement durable de la Bretagne.

Jean-Yves Le Drian  
Président du Conseil régional de Bretagne

*J. Y. Le Drian*

# LE CONTEXTE : PRINCIPALES INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX DE TRANSPORTS EN BRETAGNE



**Le schéma régional s'articule autour de quatre orientations :**

- améliorer l'accessibilité de la Bretagne pour renforcer son attractivité économique ;
- garantir l'équité sociale et territoriale ;
- encourager les modes de transports alternatifs à la route ;
- partager entre autorités organisatrices de transports des outils de connaissance et d'évaluation performants.

L'action de la Région Bretagne en matière de transports s'appuie ainsi sur le SRMDT, adopté en décembre 2008. Les orientations communes de la politique de transports pour la Bretagne ayant été définies à travers l'élaboration de ce schéma, **la Région Bretagne poursuit par ailleurs cet exercice dans ses domaines de compétences propres**, à travers :

- un Plan Ferroviaire Breton (approuvé en juin 2008) ;
- une stratégie TER à l'horizon 2020 (en cours d'élaboration) ;
- une stratégie portuaire (approuvée en janvier 2010) ;
- une stratégie aéroportuaire (en cours d'élaboration) ;
- un schéma régional d'accessibilité des personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap (approuvé en février 2008).

Le SRMDT, un document élaboré en concertation avec les acteurs des transports en Bretagne : État, Conseils généraux des Côtes d'Armor, du Finistère, d'Ille-et-Vilaine et du Morbihan, agglomérations bretonnes et communes compétentes en matière de transports collectifs, Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie, et le concours des Régions Pays de la Loire et Basse-normandie, du Conseil Économique et Social Régional de Bretagne, Pays et Syndicats mixtes des Scots, acteurs économiques et associatifs, SNCF et RFF.

Sources : fond de plan BDCARTO@IGN2005 (licence étendue n°2008CISO25-24), données Région Bretagne, RFF  
Réalisation : Région Bretagne – Mission Ressources SIG – Mars 2010

## PREMIER DÉFI

# Améliorer l'accessibilité de la Bretagne pour renforcer son attractivité économique

À l'heure de la mondialisation des échanges, l'accessibilité de la Bretagne constitue un enjeu essentiel de compétitivité. Elle repose en particulier sur un projet ferroviaire phare : Bretagne à Grande Vitesse, qui vise à compenser les handicaps géographiques de la Bretagne, péninsulaire et périphérique. Elle repose par ailleurs sur le développement des activités portuaires qui doit accompagner l'économie régionale dans ses mutations et renforcer le positionnement de la Bretagne dans les échanges internationaux. Le développement des modes alternatifs à la route (fer, maritime) constitue en effet un enjeu majeur pour la Bretagne, dans un souci de développement durable.

Complété par un réseau d'infrastructures routières et aéroportuaires là où le fer ne peut être pertinent, c'est l'ensemble du territoire régional qui doit pouvoir bénéficier d'une ouverture à l'international.

Pour cela, la Bretagne doit également se doter d'équipements structurants de qualité favorisant l'échange entre les différents modes de transports : pôles d'échanges multimodaux dans les gares principales pour les voyageurs, plates-formes logistiques pour le transport de marchandises.

## EN CHIFFRES

### POUR LES VOYAGEURS

- aujourd'hui :  
Rennes-Paris : 4 h en voiture, 2 h 05 en TGV ;  
Brest-Paris : 6 h en voiture, 4 h 07 en TGV ;  
Quimper-Paris : 5 h 50 en voiture, 4 h 15 en TGV
- temps de parcours cible de 3 h en train entre la pointe bretonne (Brest-Quimper) et Paris avec Bretagne à Grande Vitesse
- des distances parcourues en moyenne supérieure de 30 % à la moyenne nationale pour le transport de voyageurs longue distance
- près de 2 millions de passagers par an sont transportés par voie aérienne à partir des 20 aéroports bretons (ce qui représente 3,5 % du trafic de Roissy, 7,5 % d'Orly, 20 % de Nice)
- 20 % des touristes venant en Bretagne sont étrangers, principalement originaires de Grande-Bretagne, des Pays-Bas, d'Allemagne et de Belgique



© Philippe Fraysses - SNCF

### POUR LES MARCHANDISES

- une part de marché du fret ferroviaire très faible (moins de 3 % des tonnages par an) et essentiellement pour les importations venant d'autres régions françaises
- des distances parcourues en moyenne supérieures de 50 % à la moyenne nationale pour le transport de marchandises
- transports de marchandises dans l'ensemble des ports bretons : de l'ordre de 8 à 9 millions de tonnes par an, soit environ 5 % du trafic tous modes mais plus de la moitié des échanges internationaux
- des échanges internationaux de marchandises très minoritaires (de l'ordre de 6 % des flux totaux par an en tonnage) et déséquilibrés (1/3 d'expéditions, 2/3 de réceptions)
- des échanges avec l'ensemble des pays hors Union européenne, majoritairement maritimes (65 %)



© Julien Girardot

## **1 POUR AMÉLIORER LA PLACE DE LA BRETAGNE DANS LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS INTERNATIONAUX, NATIONAUX ET INTERRÉGIONAUX**

### **→ Mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris**

- concrétiser « Bretagne à Grande Vitesse » : construction d'une Ligne à Grande Vitesse entre Le Mans et Rennes, modernisation des axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper, désaturation de la gare de Rennes

### **→ Au-delà de Paris, réduire les temps de parcours vers les autres régions françaises et européennes**

- soutenir le contournement ferroviaire de l'Île-de-France (barreau sud ferré)

### **→ Améliorer les infrastructures routières sur le territoire breton utiles au désenclavement de la Bretagne**

- achever prioritairement la mise à 2 x 2 voies de la RN 164 et les liaisons Nord-Sud (notamment Triskell Lorient/Vannes-Saint-Brieuc)
- améliorer les portes d'entrée régionales

### **→ Favoriser les échanges ferroviaires quotidiens avec les régions voisines**

- renforcer les dessertes TER interrégionales : avec les Pays de la Loire : Rennes-Nantes (modernisation de l'infrastructure nécessaire) et Bretagne Sud-Nantes, mais également les liaisons Rennes-Laval-Le Mans et Rennes-Laval-Angers
- avec la Basse-Normandie : Sud-Manche-Rennes, Caen-Rennes

### **→ Définir une stratégie partagée des aéroports bretons répondant aux besoins en mobilité quotidienne et aux demandes touristiques**

- définir les vocations des différentes plates-formes pour garantir leur complémentarité
- permettre aux Bretons d'accéder à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes par des infrastructures adaptées

## **2 POUR ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE RÉGIONALE PAR L'AMÉNAGEMENT DE PORTS PERFORMANTS**

### **→ Développer les activités portuaires**

- définir une stratégie portuaire (identification des marchés de développement ; adaptation des infrastructures et des services...)
- améliorer les accès terrestres aux ports

## **3 POUR CAPTER DE NOUVELLES CLIENTÈLES TOURISTIQUES EN BRETAGNE EN FACILITANT SON ACCÈS**

### **→ Mieux desservir le Mont Saint-Michel**

- développer l'accès par Dol au Mont-Saint-Michel et desservir le Mont par des transports collectifs plus performants

### **→ Réaliser des actions concertées avec les acteurs du tourisme**

- adapter l'offre de transports aux évolutions de la clientèle et des marchés touristiques
- anticiper les nouvelles offres de transports dans l'offre touristique
- développer l'offre de transports collectifs à vocation touristique
- faire du tourisme un levier de modernisation des infrastructures portuaires et aéroportuaires
- développer l'intermodalité
- valoriser l'offre de transports bretonne
- coordonner les outils et informations régionales relatives au tourisme et aux transports

## DEUXIÈME DÉFI

# Garantir l'équité territoriale & sociale

Le Schéma Régional Multimodal des Déplacements et des transports appréhende les enjeux de développement durable des territoires, notamment l'équité sociale et territoriale. Il importe en effet de veiller à ce que « le progrès n'oublie personne », qu'il s'agisse de personnes à mobilité réduite, à faibles revenus ou isolées.

Au sein du territoire régional, on observe de forts contrastes en termes de densité de population et de qualité des services et infrastructures de transports. Certains secteurs, très bien desservis, connaissent une explosion démographique qui nécessite de développer de nouveau les services et infrastructures pour faire face aux besoins en mobilité. Des territoires

plus isolés, moins denses, nécessitent un accompagnement spécifique pour favoriser la mobilité quotidienne de leur population et leur raccordement au reste de la Bretagne et au-delà. La diffusion de l'effet « Bretagne à Grande vitesse » par une desserte fine du territoire en transports collectifs est essentielle. Des solutions alternatives et complémentaires sont par ailleurs envisagées (covoiturage, transport à la demande,...).

## EN CHIFFRES

- à l'horizon 2030, la demande en déplacements quotidiens en Bretagne va fortement augmenter : de l'ordre de 20% pour les déplacements intracommunaux et de 30% pour les déplacements intercommunaux;
- le TER Bretagne a vu sa fréquentation augmenter d'1/3 entre 2002 et 2007 (8 millions de voyages en 2007), celle du TGV d'1/3 également entre 1997 et 2006 (8,7 millions de voyages en 2006) ; La prospective TER table sur un trafic multiplié par trois à l'horizon 2020 ;
- les réseaux de transports urbains ont connu une augmentation de fréquentation d'environ 1/3 en 10 ans (1996-2006), passant de 86 à 115 millions de voyageurs par an.



© CRB



© Caroline Ablain

## 1 POUR DIFFUSER L'EFFET BGV SUR TOUT LE TERRITOIRE BRETON

→ Développer et adapter l'offre TER, en complémentarité et en cohérence avec les départs/arrivées des TGV et avec l'offre interurbaine afin de faire bénéficier toute la Bretagne des avantages de la « grande vitesse »

- développer et adapter l'offre intervalles:
  - longue distance: Rennes-Brest, Rennes-Quimper, Rennes-Nantes
  - de proximité: Brest-Quimper, Rennes-Saint-Malo, Rennes-Saint-Brieuc, Rennes-Vannes, Rennes-Redon
- développer et adapter l'offre de maillage:
  - étudier les potentiels de développement des axes Plouaret-Lannion, Morlaix-Roscoff, Auray-Quiberon, Carhaix-Guingamp-Paimpol afin de réduire les temps de parcours entre ces villes et avec Paris
  - développer l'offre Dinan-Rennes et Dinan-Saint-Brieuc
  - améliorer le niveau de service offert en transports collectifs dans les zones touristiques et le Centre-Bretagne (liaisons Est-Ouest)

→ Faciliter la chaîne des déplacements multimodaux

- renforcer la complémentarité des liaisons et des horaires des offres en transports collectifs (régionale, départementales – terrestres et maritimes – et urbaines)
- aménager des pôles d'échanges multimodaux dans les grandes gares bretonnes impactées par l'arrivée de BGV
- prévoir des lieux d'interconnexion entre les modes de transports (routiers, ferrés et maritimes), notamment sur les sites touristiques très fréquentés

→ Anticiper l'arrivée de BGV dans les projets d'urbanisme des villes

## 2 POUR ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES AGGLOMÉRATIONS

→ Développer et coordonner les offres urbaines et périurbaines de transports collectifs

- développer l'offre TER périurbaine sur l'étoile ferroviaire de Rennes, le littoral sud (axe Quimperlé-Lorient-Auray-Vannes), Brest-Landerneau-Morlaix, étoile de Saint-Brieuc (Saint-Brieuc-Lamballe, Saint-Brieuc-Guingamp et Saint-Brieuc-Plaintel), Morlaix-Lannion
- soutenir la réalisation des Transports Collectifs en Site propre (TCSP)

## 3 POUR ADAPTER LES SOLUTIONS DE DÉPLACEMENT AUX CARACTÉRISTIQUES DES TERRITOIRES

→ Compléter les offres de transports publics par des solutions innovantes, sur mesure

- aider la mise en place de covoiturage, transports à la demande, modes doux, systèmes de transports intelligents, en complément de l'offre de transports collectifs existante

→ Améliorer l'organisation, la gestion et l'exploitation du réseau routier breton

- gérer et réguler le trafic routier

## 4 POUR RÉDUIRE LA DÉPENDANCE AUX MODES DE DÉPLACEMENTS MOTORISÉS PAR UNE POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT APPROPRIÉE

→ Développer un urbanisme durable

- prendre en compte les contraintes de desserte en transports collectifs dans les opérations d'urbanisme (PLU, SCOT, PLH, ÉCO-FAUR...)

## 5 POUR PERMETTRE UNE UTILISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS AUX PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

→ Faciliter la chaîne des déplacements des Personnes à Mobilité Réduite

- mettre en cohérence les schémas directeurs d'accessibilité (Région, Départements, Agglomérations, SNCF)



## TROISIÈME DÉFI

# Encourager l'usage des modes de transports alternatifs à la route

L'usage largement majoritaire du mode routier, pour les courtes comme pour les longues distances, a des conséquences importantes sur l'encombrement des infrastructures routières, ainsi que sur l'environnement.

Pour réduire les déplacements en voiture, des services aux voyageurs facilitant l'usage des différents réseaux de transports collectifs (bus urbains, cars interurbains, TER et TGV) doivent être développés, pour une meilleure lisibilité et complémentarité de l'offre existante.

Pour le transport de marchandises, le développement du fret ferroviaire, connecté aux ports et aux plates-formes logistiques, constitue un réel enjeu de développement durable pour la Bretagne.

## EN CHIFFRES

### POUR LES VOYAGEURS

- 9 déplacements internationaux sur 10 sont réalisés en voiture (en lien avec la Bretagne)
- 3/4 des déplacements interrégionaux sont réalisés en voiture (en lien avec la Bretagne)
- dans les agglomérations bretonnes disposant d'un réseau de bus, 5 à 13% des déplacements sont réalisés en voiture
- 3/4 des déplacements domicile-travail sont réalisés en voiture en Bretagne, alors que 80% de ces déplacements sont réalisés au sein d'une même agglomération



© Simon Bourcier



© Simon Cohen

### POUR LES MARCHANDISES

- 40% du trafic de marchandises avec d'autres pays est réalisé par mode routier
- 90% du trafic de marchandises avec d'autres régions françaises est réalisé par le mode routier
- plus de 99% des échanges de marchandises à l'intérieur de la Bretagne est réalisé par mode routier
- le fret ferroviaire est peu présent en Bretagne, utilisé pour environ 3% de l'ensemble des tonnes transportées par voie terrestre

## 1 POUR AMÉLIORER LES SERVICES AUX VOYAGEURS ET INCITER AU REPORT MODAL VERS LES TRANSPORTS COLLECTIFS

- ➔ **Rendre plus lisibles et cohérentes les tarifications et faciliter l'obtention de réductions tarifaires quel que soit le réseau de transports collectifs utilisé**
  - harmoniser les critères d'attribution des tarifications spécifiques
- ➔ **Faciliter l'usage des différents réseaux de transports collectifs**
  - favoriser le développement d'une billettique commune (extension du système KorriGo)
  - faciliter l'intermodalité (pouvoir utiliser plusieurs modes de transport au cours d'un déplacement) et la multimodalité (avoir le choix entre différents modes de transport)
- ➔ **Diffuser une information commune sur les offres de transports régionales pour faciliter la réalisation d'itinéraires de bout en bout en transports collectifs**
  - créer un système d'information multimodale à l'échelle régionale

## 2 POUR ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR LES MODES ALTERNATIFS À LA ROUTE TOUT EN VEILLANT À UNE DESSERTE FINE DU TERRITOIRE

- ➔ **Soutenir les projets de développement du fret ferroviaire**
  - définir les besoins et soutenir des expérimentations pour encourager l'usage du fret ferroviaire
  - permettre le développement du fret sur « la Brohinière-Mauron » et sur l'axe ferroviaire nord-sud
  - étudier les potentiels de réouverture du chantier combiné de Rennes
  - étudier les possibilités d'intermodalité entre les ports et le réseau ferroviaire

### LE RÉSEAU TER EN BRETAGNE



## QUATRIÈME DÉFI

# Mettre en œuvre des outils de connaissance & d'évaluation performants et partagés

Si l'élaboration du SRMDT a mis en évidence la nécessité de poursuivre le partage d'informations pour faciliter l'articulation des actions et des compétences, elle a également révélé des déficits importants de données disponibles, nécessaires à la compréhension des phénomènes à l'œuvre et à l'adaptation adéquate des politiques de déplacements.

Pour tous les partenaires concernés, le partage de connaissance des déplacements et des résultats de l'évaluation des actions inscrites au schéma régional permettra de quantifier ses effets, et d'envisager les adaptations nécessaires, le cas échéant.

### 1 POUR PERMETTRE AUX AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT DE MIEUX COORDONNER LEURS ACTIONS DANS LA DURÉE ET D'ANTICIPER LES ADAPTATIONS NÉCESSAIRES

- Créer un outil de partage des données et des connaissances sur l'évolution du territoire et des usages de déplacements
- mettre en place un observatoire commun aux acteurs du transport à l'échelle régionale
  - consolider l'instance d'échanges des autorités organisatrices des transports en Bretagne (« GART Breizh »)

### 2 POUR MESURER DE MANIÈRE CONTINUE L'EFFICACITÉ DES ACTIONS TRANSPORTS ENGAGÉES (réponse aux besoins)

### 3 POUR S'INSCRIRE DANS LA PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (objectifs de diminution des polluants et mesure des effets des actions sur l'environnement, la santé, la sécurité)

### 4 POUR ÉTABLIR UN SUIVI FINANCIER DES ACTIONS MENÉES

- mettre en place un outil de suivi-évaluation du SRMDT Bretagne

### 5 POUR PROMOUVOIR LES TRANSPORTS ALTERNATIFS À LA ROUTE





**Conseil régional de Bretagne**

283 avenue du Général Patton - CS 21101 - 35 711 Rennes cedex  
Tél. : 02 99 27 10 10 - Fax : 02 99 27 11 11 - [bretagne.fr](http://bretagne.fr)