

AVIS OFFICIEL DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT

RELATIF AU

PROJET DE SCHEMA REGIONAL MULTIMODAL DES DEPLACEMENTS ET DES TRANSPORTS

Le Conseil de Développement de l'agglomération briochine et du pays de Saint-Brieuc a été saisi pour avis par le Syndicat Mixte du Pays de Saint-Brieuc, sur le projet de schéma régional multimodal des déplacements et des transports élaboré par le Conseil Régional de Bretagne.

Le Conseil de Développement a conduit de juin 2006 à décembre 2007, une autosaisine relative aux services publics de transport de voyageurs sur le pays de Saint-Brieuc. Ce travail a donné lieu à la rédaction d'un rapport de synthèse qui a été publié au mois de février 2008.

Cet avis officiel a principalement été élaboré à partir des réflexions, analyses et propositions formulées dans le cadre de ce travail préalable. Les observations du Conseil de Développement portent donc principalement sur les problématiques de transport de personnes de proximité.

Concernant le défi 1 : Améliorer l'accessibilité de la Bretagne pour une attractivité économique accrue

Le Conseil de Développement est pleinement conscient sans les avoir abordées en tant que telles, des problématiques inhérentes à la péninsularité de la région Bretagne, à la prédominance de l'automobile sur tous les autres modes de transport, ainsi qu'aux limites de certaines infrastructures actuelles de transport.

C'est pourquoi le Conseil de Développement souhaite tout d'abord rappeler son soutien :

- à la concrétisation du projet Bretagne à Grande Vitesse dès 2012,
- à l'amélioration du réseau routier de desserte de la Bretagne,
- à la valorisation économique de toutes les infrastructures portuaires existantes.

Ces trois grands chantiers sont d'autant plus cruciaux pour l'attractivité et donc le développement futur du pays de Saint-Brieuc, que ce territoire sera profondément marqué par :

- la forte diminution des temps de parcours au départ et à destination de Paris, de près de 3 heures aujourd'hui, à presque 2 heures demain,
- la mise à flot du port du Légué, en lien avec la valorisation de l'actuelle voie ferrée de desserte portuaire et la recherche d'une complémentarité avec la zone d'activités de pays des Châtelets,
- la réalisation du contournement sud de l'agglomération briochine et la poursuite de la mise à 2*2 voies de l'axe Triskell « Lorient / Vannes – Saint-Brieuc ».

Concernant le défi 2 : Garantir l'équité territoriale et sociale

Le Conseil de Développement a mis en exergue les problématiques spécifiques liées à la desserte simultanée du 4^{ème} pôle urbain de Bretagne et d'un arrière pays aux caractéristiques rurales encore très affirmées. Ces observations l'ont notamment conduit à s'interroger sur le rôle et les fonctions des différents réseaux de transport existants, ainsi que sur la lisibilité et la fonctionnalité pour l'usager de l'offre globale de transport.

Le Conseil de Développement est ainsi pleinement d'accord avec les actions visant à :

- coordonner les offres existantes au niveau des réseaux régionaux et départementaux, mais également des réseaux départementaux et urbains, voire ruraux,
- aménager de véritables pôles d'échanges multimodaux permettant à l'ensemble des bassins de vie, de bénéficier des retombées du projet Bretagne à Grande Vitesse,
- développer des solutions innovantes telles que les Transports en Commun en Site Propre en zone urbaine, ou les Transports A la Demande en zone rurale.

Ces objectifs généraux méritent toutefois d'être précisés dans leurs modalités de mise en œuvre. Le Conseil de Développement souhaite ainsi rappeler au regard de l'offre actuelle de transport public sur le territoire du pays de Saint-Brieuc que :

- **les voies ferrées doivent également être valorisées en terme de transport urbain ou périurbain de voyageurs.** Elles constituent en effet des infrastructures lourdes, naturellement dédiées au transport public, qui traversent généralement de nombreux espaces urbanisés à forte densité.
La mise en place de cette desserte ferroviaire de proximité nécessite à l'échelle du pays de Saint-Brieuc, non seulement d'accroître l'offre TER existante par l'augmentation du nombre de trains et la desserte des anciennes gares et haltes existantes, mais également de développer le réseau ferré en ouvrant une nouvelle ligne Quintin / Le Légué et en créant de nouvelles haltes ferroviaires près du pôle universitaire de Saint-Brieuc, au centre-ville de Ploufragan, au sein de la zone commerciale de Langueux...
- **les différents réseaux de transport doivent être recentrés sur leurs fonctions premières et parfaitement coordonnés :** une desserte rapide des principales villes bretonnes par le réseau régional, et des principaux pôles costarmoricaïns par le réseau départemental ; une desserte de proximité par les transports urbains en zone dense, et par les transports à la demande en zone rurale.
La constitution d'un réseau global et performant de transport public à l'échelle du pays de Saint-Brieuc implique conjointement de compléter l'offre existante en dotant chaque bassin de vie d'un service de Transport A la Demande, d'accroître l'attractivité des cars TER voire Tibus en supprimant des arrêts dans les petites communes rurales, d'économiser des fonds publics en cessant les passages quasi-simultanés aux mêmes arrêts de cars départementaux et de bus urbains.
- **les notions de pôle d'échange multimodal et d'aire de covoiturage doivent disparaître au profit d'un unique concept d'aire de mobilité,** véritable plateforme physique d'échange, tant en milieu urbain qu'en milieu rural, entre les différents modes de transport existants : train, car, bus, voiture, vélo, marche à pied...
Le maillage progressif du pays de Saint-Brieuc en aires de mobilité requiert d'identifier les espaces nécessaires dans les documents d'urbanisme, tant au niveau de toutes les gares, haltes ou points d'arrêts ferroviaires, que des principales intersections routières locales ou parkings de stationnement. Ces espaces doivent ensuite être systématiquement desservis par les différents réseaux de transport et offrir un maximum de services dédiés à la mobilité : parking fermé, abris bus, garages à vélos, plans et horaires de desserte, bornes interactive d'information...
- **les principaux centres urbains doivent faire l'objet d'un réel partage équitable de la voirie,** qui reste encore actuellement majoritairement dédiée à l'automobile. Les transports alternatifs à l'automobile seront en effet uniquement plébiscités, le jour où ils présenteront autant voire plus d'avantages que cette dernière.
La ville de Saint-Brieuc présente à cet égard un retard considérable. Ce dernier ne pourra être comblé qu'au travers de mesures rapides et volontaires : créer des voies en site propre réservées aux transports alternatifs (cars, bus, taxis...) sur tous les axes et à tous les carrefours habituellement embouteillés ; évacuer les voitures du centre-ville en doublant la surface du secteur semi piétonnier, en interdisant sa traversée et en guidant systématiquement les automobilistes vers des parkings relais.

Concernant le défi 3 « encourager l'usage des modes de transports alternatifs à la voiture »

L'organisation française du transport public s'appuie sur un éclatement des compétences entre les différents niveaux de collectivités locales, qui débouche logiquement sur des offres différentes et non coordonnées. L'utilisateur sera pourtant de plus en plus souvent amené à se déplacer non pas à l'aide d'un unique mode de déplacement, mais d'un réseau global de transport public.

Le Conseil de Développement a ainsi mesuré l'impérieuse nécessité de dépasser cette sectorisation des compétences, par une coordination des Autorités Organisatrices de Transport locales, tant au niveau :

- de la tarification afin que l'utilisateur connaisse directement le coût de son déplacement,
- de la billettique afin que l'utilisateur dispose à terme d'un unique ticket de transport,
- des horaires afin que l'utilisateur passe d'un mode à l'autre, sans attente excessive,
- de l'information afin que l'utilisateur ait une vue globale et synthétique des précédentes informations,

De telles actions ont d'ores et déjà été engagées sur le territoire du pays de Saint-Brieuc. Le Conseil de Développement considère qu'elles doivent être poursuivies afin de :

- **définir une gamme tarifaire commune la plus simple possible.** Cela implique au minimum de limiter les types de tarif (Plein / Réduit) et le nombre de formules (Unité / Abonnement Mensuel et Annuel) ; d'arrêter des profils communs (Réduit pour les moins de 26 ans, les scolaires et les étudiants, ainsi que les ménages à revenus modestes) ; et de mutualiser les services administratifs de gestion des abonnements.
- **disposer d'outils billettiques communs les plus simples possibles.** La carte magnétique sans contact Korrigo constitue assurément l'objectif final. Le coût et la complexité de son déploiement ne doivent toutefois pas occulter l'intérêt à court terme, d'un format unique de ticket papier et d'une mutualisation des réseaux de distribution, à l'échelle des pays qui constituent désormais les bassins de la majorité des déplacements quotidiens.
- **cadencer les horaires des différents réseaux à partir des gares ferroviaires.** Le cadencement doit en effet permettre aux populations de visualiser rapidement l'offre dont ils disposent (Ligne X : 1 bus toutes les 20 minutes avant 10h et après 16h). Les gares constituent de fait les seules plateformes d'échange possibles avec les trains, vers lesquelles un rabattement de tous les autres modes de transport doit être mis en place.
- **fusionner les divers moyens d'information.** Si la mise en page peut rester à l'image de chaque réseau de transport, le contenu doit être mutualisé afin que l'utilisateur trouve sur un même document papier les horaires des bus urbains et des cars interurbains desservant la même ligne, afin que l'utilisateur puisse avoir accès à toutes les offres de covoiturage locales, départementales et régionales à partir d'un même site...

Concernant le défi 4 « mettre en œuvre des outils de connaissance et d'évaluation performants et partagés pour une stratégie collective publique sur les transports respectueuse de l'environnement »

Le Conseil de Développement est bien évidemment favorable compte tenu des remarques précédentes, à la mise en place de tous les moyens d'observation, de coordination, d'évaluation et d'information, nécessaires au développement des transports alternatifs à l'automobile.

Le Conseil de Développement souhaite plus particulièrement insister sur la nécessité d'intégrer la problématique des déplacements et des transports à toutes les politiques publiques. C'est pourquoi il propose :

- que les différentes collectivités locales bretonnes s'engagent à conditionner l'octroi de leurs subventions publiques au respect des objectifs du Schéma Régional Multimodal des Déplacements et des Transports. La révision des contrats de pays 2006-2012 constitue probablement une 1^{ère} occasion à ne pas manquer.
- que tous les dossiers de demande de subvention contiennent en conséquence, une présentation des conséquences prévisibles du projet d'action et/ou d'opération sur la mobilité : nombre et type de flux générés, modes de desserte existants et à créer...

Le Conseil de Développement