

Paris, 29 juillet 2009

Ligne grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire

Le protocole de financement est signé

Un an, jour pour jour, après la signature du protocole d'intention préalable à la réalisation de la LGV, en juillet 2008 à Rennes, RFF, l'Etat et les Régions Bretagne et Pays de la Loire ont signé, ce jour à Paris, le protocole de financement de la LGV. Cette signature marque une étape décisive dans l'avancée de ce projet ferroviaire ambitieux pour l'aménagement et le développement des territoires du Grand Ouest : elle va permettre de lancer, sans plus attendre, la consultation des entreprises en vue de l'attribution du contrat de partenariat, prévue fin 2010, avec l'entreprise qui réalisera et entretiendra l'infrastructure..

Démarrage des travaux en 2010

Le 24 juin dernier, RFF, maître d'ouvrage du projet, a admis 3 candidats à soumissionner pour la remise d'une offre : Bouygues, Eiffage et Vinci.

Le protocole de financement étant bouclé ce jour, les Régions et les collectivités bretonnes partenaires souhaitent que tout soit mis en œuvre par RFF, responsable de l'opération, pour que les travaux (182 km entre Connéry et Rennes ainsi que plusieurs raccordements) puissent démarrer en 2010 et que l'ouvrage soit opérationnel en 2014.

Financement des collectivités pendant la phase de construction du projet

Ce nouveau protocole a vocation à affiner les niveaux de contribution, notamment celle de RFF, et à préciser les modalités de versement des participations de RFF, de l'Etat et des collectivités.

Afin d'optimiser le coût du projet et de tenir compte du contexte financier sous tension, toutes les collectivités ont fait le choix de verser la totalité de leurs contributions *ab initio*, c'est-à-dire pendant la phase de construction du projet et non de manière étalée sur la durée du contrat de partenariat.

Les avantages attendus pour les territoires du Grand Ouest :

garantie de desserte et de gains de temps, contribution de RFF portée à 40%

Suite aux négociations engagées à l'initiative des 2 Régions, des avancées ont été obtenues dans le protocole de financement, notamment sur trois points essentiels :

• **la garantie de desserte** : l'objectif des collectivités est d'aboutir à un accord de garanties mutuelles entre exploitant(s) ferroviaire(s) et RFF sur le niveau de desserte TGV, d'une part, le niveau des péages et la qualité des sillons (temps de parcours), d'autre part. Ce montage présente un double intérêt pour les collectivités :

- il apporte l'assurance que la desserte TGV supplémentaire sera bien au rendez-vous de la LGV ainsi que les gains de temps entre Paris et les deux régions (37' pour une vitesse à 300 km/h pour Rennes et toute la Bretagne occidentale jusqu'à Brest et Quimper, 21' pour Laval et 8' vers Sablé, Angers, Nantes et les autres gares ligériennes desservies par le TGV), les collectivités ne finançant pas le projet pour l'infrastructure en elle-même mais bien pour le service qu'elle apporte aux territoires.

Une offre supplémentaire, avec 5 allers retours par jour et des garanties de maintien de dessertes pour Le Mans, Sablé-sur-Sarthe, Laval et Vitré, sont attendues dès la mise en service du projet.

- il permet d'augmenter la contribution de RFF en limitant sa provision pour risques sur les redevances d'usage de l'infrastructure (péages).

• **la clause de retour à bonne fortune** est intégrée au protocole. Elle verra ses principes concrets d'application affinés d'ici à la signature de la convention de financement fin 2010, notamment à partir de l'évolution des trafics.

• **la contribution de RFF** : portée à **40%**, elle permet de réduire la part résiduelle apportée par les collectivités et l'Etat. Les partenaires ont décidé d'approfondir les principes permettant à RFF de s'engager plus fortement dans le projet, notamment en lui garantissant une partie des dessertes et donc de ses recettes, en cas de circulations moins élevées que prévues. A l'inverse, les collectivités pourront bénéficier d'un versement d'une partie des recettes excédentaires si les recettes de RFF sont supérieures à ce qui était envisagé.

Un budget de 990 M€ apporté par les collectivités bretonnes et ligériennes

Le 4 avril 2008, Jean-Yves Le Drian et Jacques Auxiette, présidents des Régions Bretagne et Pays de la Loire, confirmaient la priorité donnée au projet de ligne à grande vitesse et s'accordaient sur une participation financière de près de 1 milliard d'€, répartie en fonction des gains de temps et de l'impact de la ligne pour les deux territoires : 896 M€ apportés par les collectivités bretonnes (90,5%) et 94 M€ par la Région Pays de la Loire (9,5%).

Le 30 mai 2008, les collectivités bretonnes -les départements des Côtes d'Armor, Finistère, Ille-et-Vilaine et Morbihan, l'agglomération de Rennes Métropole et le Pays de Saint-Malo- signaient une déclaration commune fixant le montant de leur participation financière (418 M€) au côté de la Région Bretagne (478 M€). C'est la première fois en France que, pour un projet de LGV, le tour de table des financements infrarégionaux est porté par les collectivités.

En juin 2008, Jacques Auxiette, président du Conseil régional des Pays de la Loire, annonçait que la totalité du financement de la part ligérienne du projet de LGV sera prise en charge par le Conseil régional des Pays de la Loire : l'enveloppe devrait s'élever à 100 M€ environ, la Région prenant la mesure de ses responsabilités, en matière d'aménagement, de la nécessité d'établir une solidarité entre territoires et, compte tenu des retards du département de la Mayenne dans ce domaine, a fait le choix de ne solliciter aucune participation financière des autres collectivités des Pays de la Loire, notamment du département de la Mayenne et de l'agglomération lavalloise.

Le 2 juillet 2009, les partenaires publics bretons ont signé une déclaration commune préalable à la signature du protocole de financement. Celle-ci fixe le principe du versement *ab initio* de leur contribution, le cadre du dispositif de garantie de desserte et de retour à la bonne fortune et, enfin, acte les engagements réciproques relatifs à l'optimisation de leur participation sur les marchés financiers.

La ligne à grande vitesse Bretagne / Pays de la Loire

Le projet de construction de la LGV Bretagne-Pays de la Loire consiste à prolonger l'actuelle LGV qui va de Paris au Mans (Connerré) jusqu'à Rennes. Il s'étend sur 182 km : 48,5 km en Ille-et-Vilaine, 59 km en Mayenne et 74,5 km en Sarthe auxquels s'ajoutent le barreau de Sablé sur Sarthe et les raccordements de Laval, La Millesse et Connerré pour une longueur cumulée de 32 km, soit 214 km au total. Ce projet a été déclaré d'utilité publique le 26 octobre 2007.

Conçu pour une vitesse maximale de 350 Km/h, le projet prévu pour une vitesse commerciale de 300 à 320 km/h réduit les distances entre le Grand Ouest et Paris, favorise les liaisons avec les autres régions françaises et européennes et offre ainsi des ouvertures à l'international.

L'amélioration des liaisons entre Paris, les Pays de la Loire et la Bretagne sera importante, avec un gain de temps de 37 minutes (à 300 km/h) qui bénéficiera à l'ensemble de la Bretagne occidentale (jusqu'à Brest et Quimper), ainsi qu'avec un gain de temps de 22 minutes vers Laval et 8 minutes vers Sablé sur Sarthe, Angers, Nantes et les autres gares ligériennes desservies par le TGV sur les liaisons avec Paris. Il s'inscrit dans la perspective de mettre Quimper et Brest à 3 heures de Paris -à comparer aux 4h03 actuelles pour Brest et 4h11 pour Quimper. Les gares du Mans, Laval et Sablé sur Sarthe, en Pays de la Loire, ainsi que Vitré, ont obtenu des garanties quant au maintien du niveau de leur desserte actuelle par le TGV.

Une offre TGV Bretagne-Paris accrue

L'offre prévoit, 5 allers-retours de plus par jour. Selon les prévisions, le projet conduira à une augmentation de 10% du trafic total (+20% pour la branche Bretagne) qui passera de 19,1 millions de voyageurs sur l'axe à 21,2 millions. En libérant de la capacité sur la ligne actuelle, le projet rend également possible la progression des trafics TER (notamment sur l'étoile ferroviaire du Mans et entre Rennes-Vitré) et libère une offre de qualité pour le fret.

La LGV Bretagne - Pays de la Loire : un projet au long cours (1995 - 2014) :

- × octobre 1994 à février 1995 : débat préalable sur l'intérêt économique et social :
- × 1996 à 2000 : études préliminaires
 - Décisions ministérielles du 21 décembre 1998 et du 2 avril 2001 : fuseau retenu, principales caractéristiques du projet, objectifs concernant les dessertes des gares
- × 2002 – 2005 : études d'avant-projet sommaire (définir le tracé de moindre impact au sein du fuseau retenu)
 - Approbation ministérielle du 26 janvier 2006 en vue de la mise à l'enquête du projet
- × Juin et juillet 2006 : enquête préalable à la DUP : avis favorable de la Commission d'enquête (assorti de 2 conditions et de 9 recommandations) sur l'utilité publique du projet
- × DUP par Décret en Conseil d'Etat du 26 octobre 2007
- × 29 juillet 2008 : protocole d'intention préalable à la réalisation de la LGV BZH – PDL, actant la réalisation en contrat de partenariat
- × Décembre 2008 : appel public à concurrence par le Ministère pour le projet de LGV, et appel à candidature pour la réalisation et l'exploitation sous forme de contrat de partenariat par RFF
- × 29 juillet 2009 : protocole de financement de la LGV BZH – PDL
- × Second semestre 2010 : signature de la convention définitive de financement et du contrat de partenariat

EE Ensemble pour la BB BRETAGNE à GRANDE VITESSE

Le projet Bretagne à Grande Vitesse

Brest et Quimper à 3h08 de Paris dès la mise en service de la LGV

Le plan ferroviaire breton, adopté en juin 2008, fixe les ambitions futures de la Région Bretagne au premier rang desquelles la LGV mais aussi la modernisation des axes Rennes↔Brest et Rennes↔Quimper. Outil de cohésion territoriale, ce plan décline l'ensemble des actions envisagées pour diffuser les effets de la grande vitesse sur tout le territoire régional.

L'opération Bretagne à Grande Vitesse qui consiste à relier Brest et Quimper à Paris en 3 heures constitue la priorité essentielle de la Région au titre de ce plan ferroviaire. L'atteinte de ce temps de parcours passe par la réalisation de plusieurs opérations complémentaires les unes des autres.

En premier lieu, la réalisation de la ligne à Grande Vitesse Bretagne-Pays de la Loire entre Connerré et Rennes permettra de gagner 37 minutes sur les trajets entre Paris et les villes bretonnes. En complément, la modernisation des lignes Rennes↔Brest et Rennes↔Quimper constitue un maillon clé pour atteindre l'objectif de 3 heures.

Modernisation des lignes Rennes- Brest et Rennes↔Quimper : c'est en bonne voie !

La première phase de travaux de modernisation (rectification de courbes et suppression de passages à niveau) est en cours. Inscrites au Contrat de plan Etat-Région 2000-2006 et au Contrat de projets 2007-2013, ces opérations vont permettre de réduire les temps de parcours d'environ 5 minutes sur chaque axe, avant la mise en service de la LGV.

Ce gain de temps profitera aux circulations TGV mais aussi aux circulations TER intervilles.

Pour l'axe sud, ces travaux sont en cours ou en voie de finalisation, sur les sections Malansac-Questembert (20 km) et Auray-Hennebont (22 km), et pour l'axe nord, sur Yffiniac-Plénée Jugon (25 km) et Quédillac-Rennes (36 km).

La dernière tranche de travaux à engager sur cette phase concerne la section Plouaret-Pleyber Christ (39 km) qui débutera massivement à l'automne 2009.

Relèvement de vitesse sur les axes nord et sud

Le second relèvement de vitesse permis par ces opérations de modernisation interviendra sur l'axe nord, fin 2009, sur la section Guingamp-Plouvara. Une fois les travaux achevés, les TGV pourront circuler à 200-220 km/h sur un linéaire de 12 km. Sur l'axe sud, le précédent relèvement de vitesse était intervenu en 2006 sur la section Rosporden-Bannalec (150-160 km/h sur un linéaire de 13 km).

Ces travaux sont complexes car réalisés alors même que les TGV, les TER Bretagne et le fret circulent sur les lignes. De grande ampleur (310 M€ engagés au titre de la phase 1), ils mobilisent une ingénierie ferroviaire sans précédent en Bretagne.

S'agissant des 100 M€ de fonds européens inscrits sur le projet Bretagne à grande vitesse, la dynamique FEDER est bien enclenchée avec plusieurs demandes de subventions déposées par les maîtres d'ouvrage, RFF et Départements d'Ille et Vilaine et du Morbihan.

L'après-pendulaire

Des rames TGV Duplex et des travaux complémentaires sur les voies

La technologie pendulaire, envisagée dans un premier temps pour atteindre l'objectif Paris↔Brest/Quimper en 3 heures, a finalement été abandonnée au terme de l'étude réalisée par la SNCF et de la contre-expertise diligentée par la Région Bretagne. Celles-ci concluaient à la faisabilité du projet mais émettaient trois réserves majeures concernant le coût élevé de l'investissement, sa durée de vie relativement courte et, finalement, des gains de temps inférieurs aux prévisions initiales.

Face à ces conclusions, l'étude complémentaire engagée par la Région a pu apporter des pistes alternatives :

- la mise en service de rames TGV Duplex aptes à circuler à 320 km/h sur la LGV Bretagne-Pays de la Loire. Outre un effet d'image important, ce matériel permet de gagner de l'ordre de 3' sur les relations Paris-Bretagne. La faisabilité de cette option, admise par la SNCF, est en cours de négociation financière entre la Région et l'exploitant ferroviaire.

- la réalisation de travaux complémentaires à la phase 1 sur les lignes Rennes↔Brest et Rennes↔Quimper, de manière à optimiser les vitesses sur des sections plus longues. Le calage technique et financier de cette « phase 1+ », actuellement en cours d'expertise par RFF, devrait être connu d'ici la fin de l'été 2009.

- l'important programme de régénération des lignes Rennes↔Brest et Rennes↔Quimper mené par RFF en complément des travaux de modernisation devrait permettre de réduire les marges « travaux » entre Rennes↔Brest et Rennes↔Quimper. Les circulations TGV seraient ainsi tracées avec une marge de 3 minutes/100 kms contre 4 minutes 1/2 actuellement, soit un gain de 2 à 3 minutes par axe.

L'ensemble de ces mesures et travaux couplés à la mise en service de la LGV permettra d'atteindre, à l'échéance 2014-2015, un temps de parcours de 3h08 entre la pointe bretonne et Paris, contre 4h03 actuellement pour Brest et 4h11 pour Quimper.

Suite à l'abandon de la technologie pendulaire, la nature des travaux à engager en phase 2 de modernisation de Rennes↔Brest et Rennes↔Quimper est à reconstruire au regard des objectifs de gains de temps poursuivis.

En complément des pistes alternatives identifiées lors de la contre-expertise, des modifications supplémentaires des infrastructures ferroviaires ont été proposées par RFF et peuvent préfigurer cette 2^{ème} phase de modernisation des axes nord et sud. Une telle opération, intégrant la construction de 2 à 3 sections de lignes nouvelles en intra-Bretagne, devra préalablement être inscrite par l'Etat au Schéma national des infrastructures de transport, en cours d'élaboration. La Région a évoqué cette phase 2 de modernisation dans le plan ferroviaire breton qu'elle a adopté en juin 2008.

Pôles d'échange multimodaux : 10 gares concernées

Au titre du Contrat de projets 2007-2013, les dix gares de Rennes, St Brieuc, Guingamp, Morlaix, Brest, Quimper, Lorient, Auray, Vannes et Redon sont concernées par la création de pôles d'échanges multimodaux. Les études sont engagées sur 8 à 9 sites en parallèle. Il s'agit de chantiers de très grande envergure au regard des flux de voyageurs concernés et du volume de travaux envisagé sur chaque site.

La Région des Pays de la Loire s'engage pour le développement du ferroviaire en Mayenne et en Sarthe

Autorité organisatrice des transports collectifs de voyageurs, la Région s'engage à faire du ferroviaire une réalité pour les habitants et les territoires de la Mayenne avec :

- **Une étude de faisabilité sur la création d'une liaison ferroviaire rapide Nantes-Angers-Sablé sur Sarthe-Laval-Rennes** (virgule de Sablé). Il s'agit de réaliser 4 kms de nouvelle infrastructure avec des gains de temps maximaux conséquents. Par exemple, Nantes - Laval serait à 1h10 en transport en commun au lieu de 2h15 aujourd'hui (*et 2h02 en voiture*), Angers - Laval : en 32 minutes au lieu de 1h30 (*et 1h13 en voiture*)
- **Une étude de faisabilité sur la réouverture de lignes ferroviaires telles que Laval-Mayenne.** La Région Pays de la Loire, lors de l'élaboration du Plan de Déplacements Régional de Voyageurs (PDRV), a souhaité que l'opportunité de rouvrir certaines lignes soit étudiée. Parmi celles qui ont pu être identifiées comme pouvant présenter un potentiel intéressant, Laval – Mayenne, selon les conditions actuelles de déplacements, a retenu l'attention de la Région. Une étude de faisabilité est lancée ce mois ci.
- **Un travail de mise en sécurité avec RFF et la SNCF sur la suppression des passages à niveau** : c'est l'affaire de tous, RFF et l'Etat avant tout car ils ont la responsabilité de la sécurité sur les infrastructures ferroviaires, des Départements ensuite car ils ont la responsabilité de la sécurité sur un grand nombre de routes traversées par les voies ferrées et de la Région qui participe financièrement à leur suppression depuis plusieurs années.

Au-delà du projet Bretagne Grande Vitesse

La modernisation du réseau ferroviaire breton se poursuit

Modernisation de la ligne Brest↔Quimper

Au-delà du projet Bretagne à Grande Vitesse, l'accessibilité du Finistère passe obligatoirement par une amélioration de ses liaisons ferroviaires avec Nantes et le sud-ouest de la France. La Région et le Conseil général du Finistère se sont engagés à augmenter les fréquences TER (12 AR TER par jour au lieu de 6 actuellement), à réduire les temps de parcours entre Brest et Quimper à 59 minutes et à mettre en place des liaisons TER directes entre Brest↔Nantes, sans changement à Quimper, grâce à 9 nouvelles rames AGC « bibi » combinant mode électrique et thermique. Les études concernant la modernisation des infrastructures sur cet axe ont débuté en juin 2009, parallèlement à la mise en circulation d'un premier train hybride, plus confortable et moins polluant.

Les travaux d'infrastructures, conduits en partenariat avec l'Etat et RFF, sont estimés à 60 M€ (dont 25,5 M€ apportés par la Région et 25,6 M€ par le Département et les collectivités finistériennes). Ils prévoient, d'ici fin 2013, le doublement de la voie sur un tronçon de 13 km dans le secteur d'Irvillac et le ripage d'une dizaine de courbes entre Châteaulin et Quimper permettant un relèvement de vitesse jusqu'à 140 km/h.

Trafic fret : réouverture de la ligne Mauron (56)↔La Brohinière (35)

La réouverture d'une première partie de ligne La Brohinière↔Gaël est effective depuis le printemps dernier. Inscrite au Contrat de Projet 2007/2013 ainsi qu'au Fonds National pour l'Aménagement et de Développement du Territoire (FNADT), cette opération réunit, autour de la table, l'Etat, RFF, les Conseils généraux du Morbihan et d'Ille & Vilaine et la Région.

Cette ligne dédiée au fret permet la desserte d'implantations industrielles existantes (Easydis, Kronenbourg, ...) ou futures en Centre Bretagne, notamment à Saint Méen le Grand (6 Km de La Brohinière) et Gaël (13 Km de La Brohinière).

Le premier train de fret a circulé le 31 mars dernier, sur la section La Brohinière↔Saint Méen le Grand, afin de livrer le logisticien Kuehne & Nagel, implanté à St Méen le Grand et approvisionné depuis la brasserie Kronenbourg d'Obernai dans le Bas-Rhin. La seconde section de la voie entre St Méen le Grand et Gaël a été réouverte à la circulation fin avril.

L'opération de modernisation a consisté au relevage de la voie sur l'ensemble de son linéaire, au remplacement de traverses défectueuses, au renouvellement des courbes sur 5 Km, au traitement des ouvrages d'art et des passages à niveau (suppression de 8 d'entre eux et automatisation de 11 autres).

Les études sont en cours pour la seconde phase concernant la section de voie entre Gaël et Mauron, pour des travaux programmés au 4^{ème} trimestre 2009.

L'ensemble de l'opération a été menée sous maîtrise d'ouvrage de RFF et sous maîtrise d'ouvrage déléguée et maîtrise d'œuvre de la SNCF, pour un coût global de 7,98 M€ répartis entre l'Etat (2 M€), RFF (0,48 M€), la Région (2 M€), le Département d'Ille-&-Vilaine (2 M€) et Département du Morbihan (1,5 M€).



Le réseau régional

- 29 lignes régionales (14 ferroviaires, 12 par autocars et 3 mixtes)
- 124 gares et points d'arrêt ferroviaires, 117 points d'arrêts routiers
- 420 trains, 120 cars circulent chaque jour
- 21 730 km parcourus par les trains régionaux et 7 605 km par les cars quotidiennement (2008)
- 42 500 voyages chaque jour à bord des trains et autocars du réseau de transport régional
- 24 000 places supplémentaires dans les TER d'ici 2010

Budget 2009 : 258 M€

- 18 % du budget de la Région
- 95,3 M€ : contribution de la Région pour financer le fonctionnement du service public régional de transport (trains + autocars) en 2007.
- L'usager ne paie que 34% du prix du billet, le reste étant pris en charge par la Région.
- 336 M€ investis par la Région depuis 2004 pour l'achat de 68 trains

Une nouvelle convention Région-SNCF (2008-2014)

- Les usagers au cœur des préoccupations communes: **renforcement des exigences de qualité**, indemnisations des usagers en cas de retard récurrent, de suppression de train, de rupture de correspondance avec des trains nationaux.
- importance de la présence humaine en gare et dans les trains

Transport des voyageurs en Pays de la Loire Pour un service public régional de qualité

Les transports collectifs, comme alternative crédible à l'usage de la voiture, sont encore une idée neuve au service des citoyens, dans une perspective de développement durable du territoire. En consacrant 18% de son budget 2009 aux transports collectifs régionaux et aux infrastructures ferroviaires soit 258,19 M€, la Région joue pleinement son rôle d'autorité organisatrice de transport. Elle a engagé depuis 2004 une vaste politique de modernisation et de développement du transport collectif régional qui constitue, depuis bien avant le Grenelle de l'environnement, une priorité régionale, dont les grands axes ont été adoptés dans le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports, le Plan de Déplacements Régional de Voyageurs et le Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau régional de transport aux personnes à mobilité réduite. Un objectif : offrir un service public régional de qualité.

Porteuse du projet de réouverture de la ligne Nantes-Châteaubriant, aux côtés de ses partenaires, la Région y consacre une enveloppe de 60,78 M€, pour les travaux à laquelle il faut ajouter 44 M€ pour l'achat des 11 tram-trains qui circuleront à compter de 2011, représentant ainsi au total un investissement régional de 104 M€. Par ailleurs, 4 autres trams-trains (16 M€) sont commandés pour circuler dès 2010 sur la ligne Nantes-Clisson, confirmant ainsi la région dans son rôle d'aménageur du territoire régional.

Sur la période 2004-2009, la Région a massivement investi dans différents domaines :

- **Rénovation et création de nouvelles infrastructures, réouverture de lignes** (réouverture de Nantes-Châteaubriant en Loire-Atlantique, études de faisabilité pour la réouverture de la ligne Laval-Mayenne, et pour la virgule de Sablé, modernisation en cours de la ligne Nantes – Ste Pazanne / Pornic / St Gilles Croix de Vie, 100 M€ pour le financement de la LGV Bretagne – Pays de la Loire...)
- **Achats de trains** (y compris les trams trains) : 336 M€ de matériels commandés (2004-2008) pour doter le réseau régional de **68 nouveaux trains livrables entre 2007 et 2010** La capacité en places assises du parc ferroviaire va s'accroître de 36% d'ici 2010 (+21 000 places), avec des trains plus confortables.

- **Construction d'un nouvel atelier de maintenance des trains régionaux à Nantes** (entretien et réparations) pour répondre aux enjeux de développement du réseau régional (coût global : 25 M€ financés par le Conseil régional).

Adaptation des dessertes et des horaires en fonction des besoins des usagers

- **Mise en place de tarifications attractives** : Au 30/09/2008, 8 130 demandeurs d'emploi bénéficient d'ActiCARTE et ont réalisé 120 000 voyages et 20 100 jeunes sont détenteurs de la carte TIVA (463 000 voyages réalisés). Le site www.Destineo.fr, calculateur d'itinéraire unique en France, a été primé plusieurs fois, notamment au niveau européen.



- **Développement des services à la population dans les gares, de l'interrégionalité** (notamment pour les tarifs), et de l'intermodalité (vélo+Train).
- Animation de **9 comités de lignes** couvrant l'ensemble de son réseau afin de rapprocher l'institution régionale du citoyen en instaurant une démarche de consultation, d'information, d'échange, d'écoute et de proposition.
- Soutien régional aux agglomérations qui développent des **tramways et busways**, cofinancement des **pôles d'échanges multimodaux** autour des gares, mise en **accessibilité** du réseau régional de transport aux Personnes à mobilité réduite.