

Les Grands Prix **VRT** des Régions 2014

Dossier de presse

(sous embargo jusqu'au mercredi 12 mai 2014 inclus)

Basse-Normandie, Franche-Comté et Bretagne se partagent le podium.

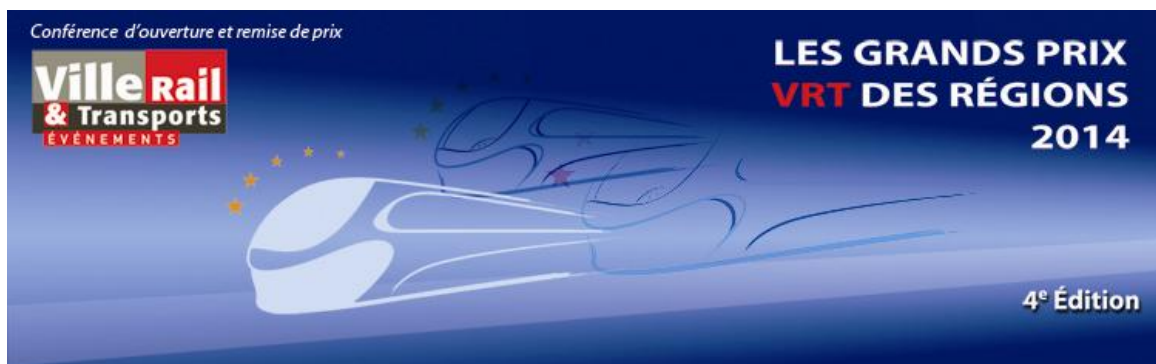
La Bretagne reçoit aussi le Prix "**Innovation**" pour son système de comptage automatique des voyageurs, **Rhône-Alpes** le Prix "**Gares intermodales**" pour son pôle d'échanges à Annecy, la région **Pays de la Loire** le Prix "**Service voyageurs**" pour son train des plages, la **Lorraine** reçoit le prix "**TER routier**" pour sa desserte entre Sarreguemines et Bitche, **l'Aquitaine** reçoit le Prix "**Mobilité durable**" pour l'approbation des deux premiers Contrats d'axes ferroviaires aquitains, ainsi que le Prix "**Communication**", **l'Alsace** reçoit le Prix "**Accessibilité**", et, enfin, la région **Provence-Alpes-Côte d'Azur** reçoit le Prix "**TER 2.0**" pour sa centrale de mobilité « PACA mobilités ».

Depuis 2000, en marge de son palmarès des mobilités, *Ville, Rail & Transports* réalise un classement de la qualité de l'exploitation ferroviaire dans les régions françaises. Pour les 10 ans de ce palmarès totalement indépendant et très attendu par les services transports des différentes régions en lice, *Ville, Rail & Transports* a décidé d'en faire un événement à part entière baptisé **Les Grands Prix des Régions**. Une année sur deux, l'événement a lieu durant le SIFER à Lille. Cette année, c'est donc à **Paris** que *Ville, Rail & Transports* récompensera les meilleures initiatives des Autorités Organisatrices en matière de développement des transports régionaux.

Les Grands Prix des Régions du magazine *Ville, Rail & Transports* récompensent avec le concours de l'ARF les meilleures régions en termes de résultats d'exploitation (classement de l'ensemble des régions françaises, distinction des trois plus performantes sur l'année échue) ainsi que, dans le domaine plus subjectif des politiques mises en œuvre, celles qui font l'objet de prix thématiques (Communication, Innovation, Gares intermodales, Mobilité durable, Services voyageurs, TER 2.0, TER routier). Ces derniers prix sont décernés sur proposition et vote d'un jury indépendant composé de membres de la rédaction et de professionnels du secteur.

La cérémonie de remise des **Grands Prix VRT des Régions** aux Présidents et Vice-présidents des régions lauréates aura lieu à **partir de 16h00 le 13 mai prochain** aux Espaces Cap 15, Paris, France.

Les partenaires 2014 : ARF, Bombardier, Caf France, Sennse, SNCF, Rail concept, Mackbrooks, Réunir.



Retrouvez le détail de tous les prix dans les pages suivantes.

3 Grands Prix

Ils sont décernés aux trois régions ayant obtenu la meilleure note après analyse de critères quantitatifs objectifs compilés par la rédaction de *Ville, Rail & Transports* avec l'aide de l'ARF :

- La composition du parc total
- Le renouvellement du parc
- Les pénalités pour non-réalisation
- Le taux de fraude sur le réseau
- Finances, investissements, recettes, charges
- L'offre TER
- L'évolution de la fréquentation
- L'évolution des recettes

Un podium renouvelé et périphérique

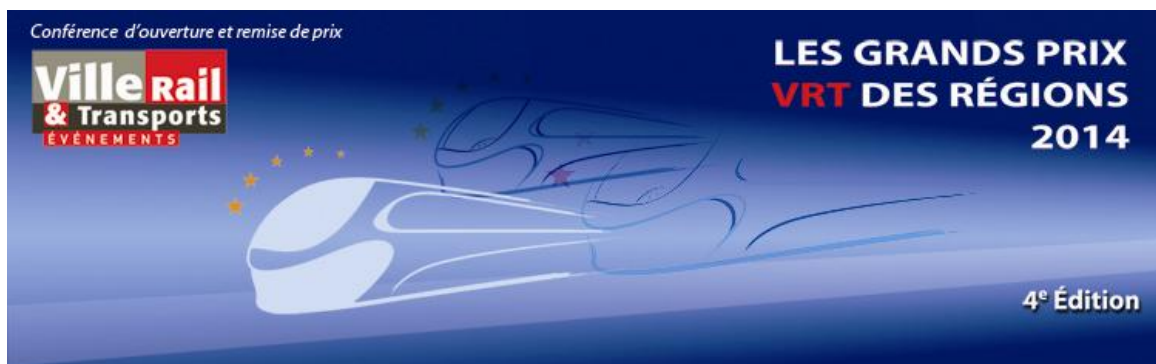
Notre classement général récompense non seulement les meilleures performances en matière de transport régional de voyageurs en 2012, mais aussi les évolutions les plus remarquables entre 2011 et 2012. Le podium, entièrement renouvelé cette année par rapport à la précédente édition, récompense trois régions périphériques : deux littorales et une frontalière. Également primée dans la catégorie Innovation, la Bretagne revient dans le peloton de tête après un an d'absence.

Grand Prix d'or :

Un parc jeune et des visions d'avenir

Après la Haute-Normandie, c'est au tour de la Basse-Normandie d'avoir les honneurs de notre podium. Les liens entre cette région et ses trains régionaux présentent une double nature : TER, dont la Basse-Normandie est autorité organisatrice et dont la convention avec la SNCF devra être prolongée 2 ans, mais aussi les relations Intercités avec Paris. Outre le grand axe électrifié Paris – Caen – Cherbourg, la région s'est battue pour la relation Paris – Granville, dont l'Etat en est l'autorité organisatrice depuis 2011 (avec une convention d'exploitation SNCF jusqu'en 2030). La Région Basse-Normandie a financé à 100 % les 15 nouvelles rames Régiolis qui y seront mises en service progressivement à partir de fin mai 2014. Soit 148 millions d'euros, auxquels s'ajoutent 20 millions d'euros pour leur nouveau site de maintenance à Granville dans le département de la Manche. Le long de cette ligne, qui bénéficie d'une nouvelle jeunesse (avec, par exemple, mise en accessibilité en gare d'Argentan), il reste encore à faire côté RFF pour les infrastructures en dépit d'une précédente modernisation intervenue il y a 15 ans déjà. A l'époque, la région avait été pionnière en mettant en service les autorails X 72500, alias X TER ; appelés à circuler sur des lignes TER, ces derniers sont maintenant remplacés sur Paris – Granville par du matériel plus récent, mieux adapté... et moins bruyant ! Son parc, le plus récent de France, explique en partie le premier rang de la Basse-Normandie au grand prix d'Or de cette année, avec un trafic en hausse (+46 % entre 2004 et 2012) et des performances très honorables : 96% des voyageurs TER en Basse Normandie estiment que leur déplacement en TER se passe bien. A noter également qu'à fin 2012, 60% des gares et haltes de Basse-Normandie sont rénovées !

La Basse-Normandie, dont une rame a symbolisé la mise en service du Régiolis, le 29 avril dernier à Paris, a non seulement un TER jeune, mais aussi un plan d'action, dit « Rail 2020 », par lequel elle intervient également dans la modernisation de l'axe Caen – Rennes ou les études de la ligne nouvelle Paris-Normandie. Parallèlement, la région s'intéresse à développer un système d'information multimodale innovant avec son site



internet «commentjvais .fr», la billettique unique multimodale, l'articulation entre la desserte par les transports publics et l'urbanisation à long terme, en particulier autour des gares (contrats de gare, projet d'écoquartier à proximité de la gare d'Audrieu, entre Caen et Bayeux).

Grand Prix d'argent :

Plus près de la Suisse

Cette région, dont l'axe principal est doublé depuis fin 2011 par la LGV Rhin-Rhône, a redéveloppé ses dessertes TER pendant la période dont nous étudions l'évolution, ce qui s'est traduit par la deuxième meilleure progression de l'offre. En revanche, la Franche-Comté est loin d'avoir le parc le plus récent de France. Un léger rajeunissement est toutefois intervenu avec l'acquisition de 4 autorails X 73500 d'occasion dans le cadre de conventions signées avec l'Alsace et le Nord-Pas-de-Calais. Et pour 2013-2017, une nouvelle convention a été signée avec la SNCF.

Depuis décembre 2012, l'offre s'est enrichie de deux relations expérimentales vers la Suisse au départ de Pontarlier, vers Travers et Vallorbe, respectivement exploitées par les CFF et la SNCF. Ces deux relations matinales, qui permettent aux frontaliers de gagner des zones d'emploi dynamiques et des correspondances avec le réseau ferré suisse, bénéficient d'un conventionnement spécifique et d'un financement réparti entre la Franche-Comté (22 %) et le Canton de Neuchâtel (78 %) pour la première et entre Franche-Comté (2/3) et le Canton de Vaud (1/3) pour la seconde. Au passage, la desserte Pontarlier – Vallorbe marque un arrêt de plus depuis décembre 2013 dans la gare de Labergement-Sainte-Marie, rouverte après près de 40 ans de fermeture. Pour pérenniser ces services transfrontaliers, fréquentés par près d'une centaine de voyageurs par jour, la région a des échanges avec les associations de travailleurs frontaliers et certains employeurs suisses pour encourager le report modal et offrir une tarification spécifique avec un titre commercialisable via Internet également proposé en version mensuelle et annuelle.

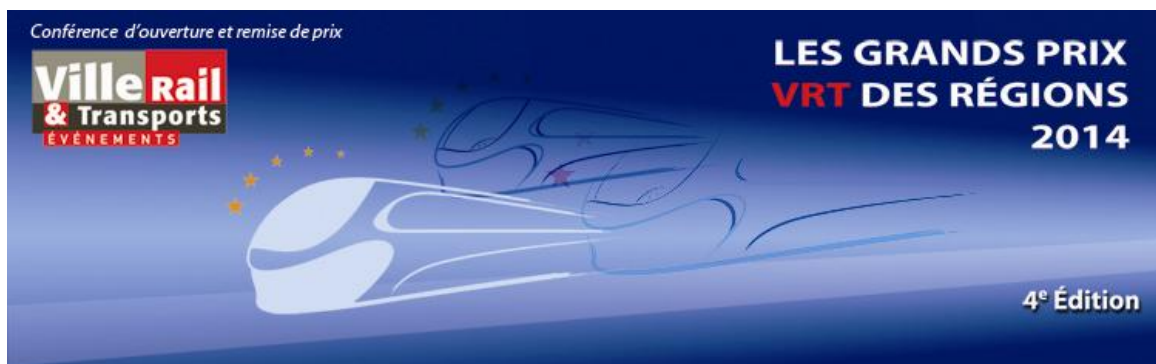
Grand Prix de bronze :

Innovation et qualité de service

Année après année, la Bretagne ne cesse de présenter les meilleurs taux de régularité et de réalisation de l'offre. Et son parc, déjà largement renouvelé, est appelé à rajeunir encore avec 17 rames Regio2N. L'arrivée de ces rames aura lieu d'ici celle de la LGV, en 2017, au terme d'une période qui vient de faire l'objet d'un prolongement de quatre ans de la convention TER 2007-2013.

Côté innovation, la Bretagne poursuit des projets de longue haleine. Le comptage des voyageurs a été mis en œuvre en 2013, initiative saluée cette année par notre Grand Prix de l'Innovation (voir p. 8). Pionnière de la billettique multimodale (KorriGo), elle a mis en place à la rentrée 2013 une formule simple et économique (8 ou 15 euros selon la distance) pour les trajets occasionnels effectués en TER par les moins de 26 ans. Depuis mi-2013, en complément des investissements engagés pour rendre son réseau TER accessible en 2015, la Bretagne expérimente, avec la SNCF et des associations, le service d'assistance Accès TER destiné aux PMR.

Enfin, la Bretagne, en partenariat avec le Morbihan et la communauté de communes du Pays de Guer, a inauguré un premier point d'arrêt routier « qualitatif et multimodal » au lieu-dit Val Coric, sur la ligne Rennes – Pontivy, le long d'une ligne deux fois deux voies. Un point comprenant parking, arrêt de car aux normes PMR, taxi, wi-fi et toilettes sèches, voire ultérieurement parc à vélos et borne de recharge pour véhicules électriques.



8 Prix thématiques

8 Prix thématiques sont attribués par un jury de professionnel du transport et récompensent les projets de régions en matière de développement des transports sur les problématiques suivantes:

Catégorie Innovation : Bretagne

Parrainé par



Comptage à bord des trains

Pour mieux connaître la fréquentation de son réseau et continuer de développer l'offre en répondant aux besoins réels de déplacements, le Conseil régional a décidé de se doter d'un système de comptage automatique de voyageurs. En effet, le dispositif existant, qui s'appuie sur trois vagues de comptages manuels par an, est nettement insuffisant pour appréhender la performance et la pertinence du transport régional de voyageurs (vision ponctuelle, données peu fiables et ne permettant pas ou peu de comparaison d'une année sur l'autre).

L'approche retenue est inédite au niveau national : c'est la région elle-même qui a passé un marché public pour l'acquisition et l'exploitation du système de comptage (septembre 2011), s'assurant ainsi un contact direct avec le prestataire et un accès aux données brutes. Pour autant, l'ensemble du projet a été mené en lien étroit avec la SNCF, qui s'est vue confier la prestation d'assistance à maîtrise d'ouvrage afin de définir les spécifications fonctionnelles du système en lien avec le respect de l'environnement ferroviaire du matériel (17 rames de trois types), ainsi que l'intégration (2012) et la maintenance des capteurs de comptage dans les trains. Les premières données de comptages partielles ont été obtenues en septembre 2012.

Catégorie Gares intermodales : Rhône-Alpes

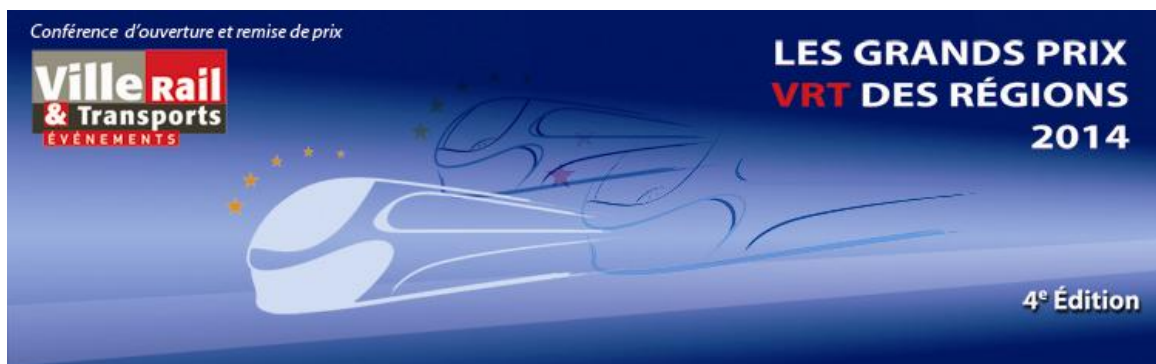
Parrainé par



Pôle d'échanges d'Annecy

Avec deux millions de voyages par an, la gare d'Annecy est la sixième de Rhône-Alpes. Un remodelage de ce pôle intermodal a été jugé nécessaire, car depuis la constitution du centre d'échanges des bus en face de la gare, le bâtiment voyageurs et les services étaient mal situés par rapport aux principaux flux. Les galeries souterraines reliant la gare et les quartiers proches étaient également moins fréquentées, les usagers préférant cheminer en surface. L'implantation des services offerts aux voyageurs au niveau -1 ne se justifiait donc plus.

Au premier semestre 2007, un jury retenait la proposition d'aménagement du pôle d'échanges réalisée par le bureau d'études de la SNCF, Aerp, et par son architecte en chef Jean-Marie Duthilleul. Objectifs : une nouvelle halle de 800m² regroupant l'ensemble des services aux voyageurs (SNCF, autocars et vélostation de 350 places) au niveau de la voirie, le déplacement de la gare routière départementale sur l'ancien site de la Sernam, l'aménagement d'un parvis piétons et d'une traversée apaisée de l'avenue face à la gare, la reconversion de



l'ancien bâtiment voyageurs en vue d'accueillir une enseigne de restauration après une remise aux normes et le réaménagement d'un parking au nord des voies ferrées. L'ensemble, qui comprend également une « boutique du quotidien » (journaux, petite restauration...), a été inauguré en décembre 2012 et complété en 2013.

Catégorie Services voyageurs : Pays de la Loire

Parrainé par SNCF



Train des plages

Le Train des plages a circulé du 7 juillet au 25 août 2013 entre Saumur et Les Sables-d'Olonne. Cette première action, visant à redynamiser une ligne dont la fréquentation était très faible et en recul par rapport à la fin des années 1990, a consisté à faire circuler un train les samedis et dimanches matin de Saumur aux Sables-d'Olonne, un train les samedis soirs des Sables-d'Olonne à Saumur et un train les dimanches en fin d'après-midi des Sables-d'Olonne à Saumur. Sur ce trajet, le train met une heure de moins qu'un autocar, permettant de faire l'aller-retour dans la journée. Chacune des circulations offre des correspondances à Saumur avec des trains de ou vers Tours ou Orléans.

La mise en place du Train des plages, service expérimental ayant bénéficié d'un financement européen dans le cadre du projet Interreg IV B « Citizens Rail », a fait l'objet d'un accord entre les régions Pays de la Loire et Poitou-Charentes. Le service s'est accompagné d'une démarche tarifaire (forfait Tribu jusqu'à cinq personnes) et d'une communication efficace (affiche à l'ancienne, sacs à pain...) Le succès a été au rendez-vous, avec plus de 5 300 voyages : alors que la SNCF avait estimé qu'il y aurait 20 voyageurs par train, la fréquentation moyenne a été de 171, avec un maximum de 359. Par conséquent, l'opération doit être reconduite en 2014, étendue cette fois de mai à septembre.

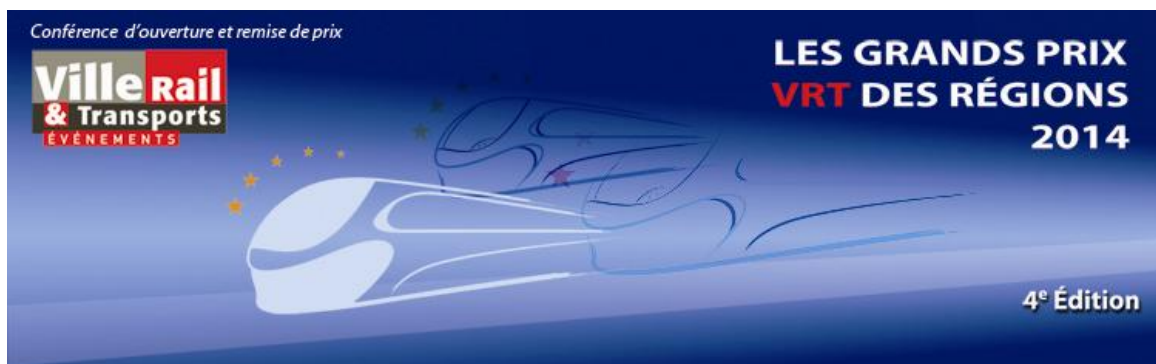
Catégorie TER routier : Lorraine

Parrainé par Réunir



Desserte Sarreguemines – Bitche

A la suite d'un éboulement survenu en décembre 2011, des ralentissements ont été mis en place par RFF sur plusieurs tronçons de la voie ferrée Sarreguemines - Bitche, ne permettant plus une desserte optimale par le rail. Et vu l'état fortement dégradé de cette infrastructure ferroviaire, de l'importance des coûts annoncés pour sa remise en état et du niveau de fréquentation de l'offre ferroviaire, la Lorraine a fait le choix, après une période de services de substitution SNCF, d'organiser directement la desserte routière par l'attribution d'un marché de prestation en août 2013. Ceci en s'inscrivant dans le maillage régional et en offrant des besoins non couverts jusqu'à présent (desserte du centre de formation militaire de Bitche-Camp et de la base de rattachement du 16^e bataillon de chasseurs).



Dès l'attribution du marché, l'offre a pu être développée de 45 % (de 34 à 49 allers-retours par semaine), tout en maintenant des temps de parcours « attractifs », équivalents à ceux des services ferroviaires avant les ralentissements. Des correspondances sont assurées à Sarreguemines pour les liaisons vers Metz-Strasbourg et Sarrebruck, ainsi qu'avec la ligne Bitche – Niderbronn – Haguenau pour permettre également un accès vers Strasbourg.

Catégorie Mobilité durable : Aquitaine

Contrats d'axe

Le 16 décembre 2013, le Conseil régional a approuvé les deux premiers Contrats d'axes ferroviaires aquitains, de la Vallée de l'Isle (région plus 19 partenaires pour 43 engagements) et du Béarn (région plus 27 partenaires pour 105 engagements). Ces démarches sont parmi les toutes premières abouties en France en matière d'articulation des politiques de transports ferroviaire et d'urbanisme. Ces Contrats d'axes ferroviaires s'inscrivent dans le Schéma Régional des Infrastructures, des Transports et de l'Intermodalité (SRIT) de juillet 2009, qui décline de grandes orientations de mobilité durable à l'horizon 2020-2025, répondant ainsi aux objectifs prônés par les lois Grenelle de 2009 et 2010.

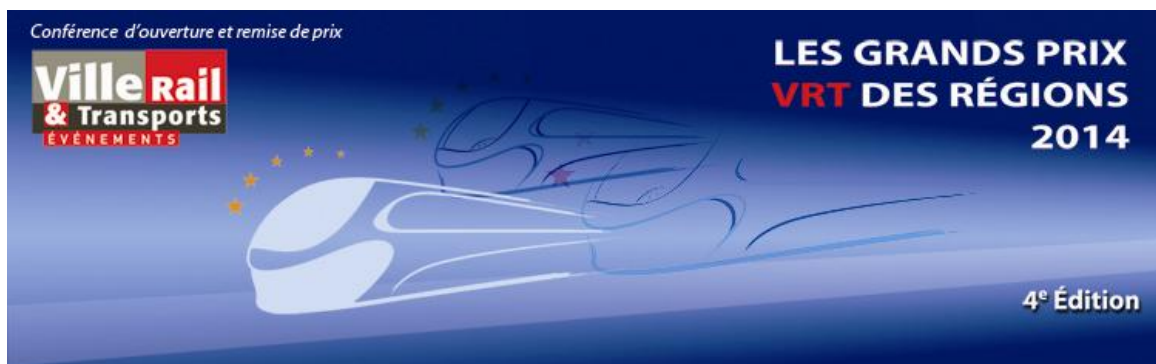
Cette démarche consiste à accompagner l'adaptation et le renforcement de l'offre TER Aquitaine sur un axe ferroviaire donné, par des politiques vertueuses en matière d'intermodalité et d'urbanisme. Sous l'égide de la région, qui s'engage sur une offre de transport renforcée à un horizon « moyen-terme » (5 à 8 ans), les autres AOT et les collectivités compétentes en matière d'aménagement et d'urbanisme s'engagent à leur tour, dans leurs champs de compétences respectifs, à mener un certain nombre d'actions qui visent un développement territorial favorisant l'usage du train.

Catégorie Accessibilité : Alsace

Objectif accessibilité totale des gares en 2015

Le Schéma Directeur pour les Personnes à Mobilité Réduite (SDPMR), élaboré avec l'ensemble des partenaires concernés, a retenu un scénario de déploiement progressif, qui consiste à rendre accessible pour tout type de handicap, entre 2009 et 2015, les 19 gares avec personnel du réseau TER Alsace, conformément aux obligations réglementaires, mais aussi 17 haltes fortement fréquentées et 2 lignes routières. Le rythme de réalisation des aménagements est conforme au calendrier prévisionnel du SDPMR, en privilégiant à terme et dès que possible l'autonomie des personnes dans leur déplacement, conformément à l'esprit de la loi, plutôt que la mise en place de services d'assistance nécessitant une réservation préalable.

L'Alsace se présente aujourd'hui comme « la plus avancée au plan national en matière de mise en accessibilité des gares inscrites à son Schéma directeur ». Au 1^{er} janvier 2014, le taux d'avancement en nombre de gares sur le périmètre RFF (quais, franchissements) atteint 80 %, représentant 12 gares et 18 haltes rendues accessibles. Au 1^{er} février 2015, 100 % du périmètre SNCF (parking, bâtiments voyageurs...) des haltes et gares devrait quant à lui également être rendu accessible.



Catégorie TER 2.0 : PACA

Parrainé par SNCF



Centrale de mobilité « PACA mobilité »

Guichet unique d'information multimodale sur 37 réseaux de transport (TER, LER et CP, ainsi que les réseaux urbains et interurbains), la centrale de mobilité à l'échelle régionale est accessible sur Internet (pacamobilite.fr), par widgets et via des applications smartphone (iPhone et Android), téléchargeable par QR code sur les supports de communication de la région. Développée en partenariat entre 16 collectivités, dont la région (porteuse du projet), les 6 départements et l'ensemble des agglomérations du territoire, cette centrale comprend un calculateur d'itinéraire, mais aussi les fiches horaires, les informations tarifaires, l'accessibilité PMR, les perturbations (flux automatisés et saisie manuelle) des lieux touristiques à proximité et des services cartographiques. Le tout en cinq langues (français, anglais, italien, allemand et espagnol).

La région travaille pour que d'ici la fin de l'année soit également accessible des informations événementielles sur les destinations de la recherche d'itinéraire, en lien avec le site régional « Sortir en PACA ». Des partenariats sont également développés avec les projets européens AlpInfoNet (tourisme alpin) et InfoRailMed (transports transfrontaliers entre PACA et la Ligurie).

Catégorie Communication : Aquitaine

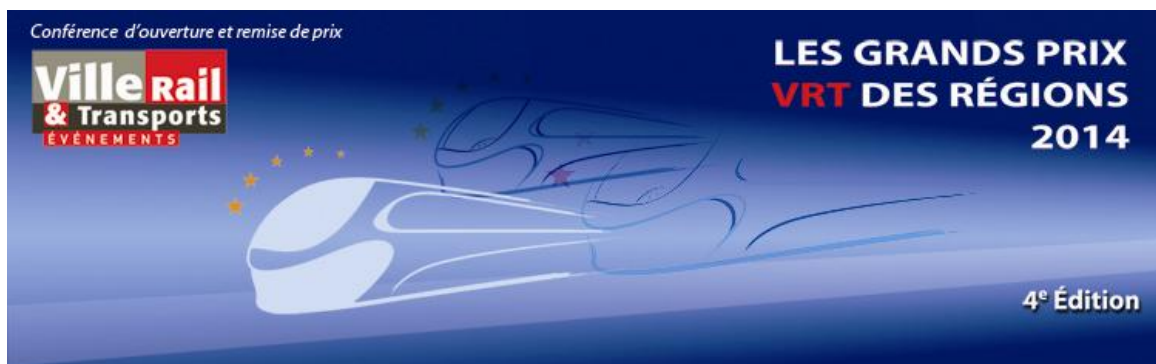
Parrainé par SNCF



Présentation du Régiolis

En tant que première région livrée en rames Régiolis, l'Aquitaine a organisé une présentation en avant-première de ce nouveau matériel le 4 juillet 2013, avant sa mise en circulation effective intervenue en avril 2014. La matinée a été consacrée aux institutionnels (élus, partenaires, presse, associations...) qui, après les discours, ont été conviés à un « Run Presse » entre Bordeaux et Langon, aller et retour. Puis en soirée, le grand public a été convié en gare de Bordeaux Saint-Jean « dans un cadre festif et convivial » pour une visite de la rame et des animations en présence d'un orchestre et du personnel d'Alstom.

Cette manifestation s'est accompagnée d'une campagne médias (affichage, presse, web, réseaux sociaux, radio...), de « street marketing » (flyers et ballons gonflables), d'une animation dans le hall de l'Hôtel de Région (maquette du Régiolis, kakémonos...), du lancement d'un jeu concours pour les abonnés TER (les prix étant de participer au premier « run » du Régiolis et d'un teasing à Bordeaux-Saint-Jean. Enfin, un livre et un film souvenir ont été réalisés.



La remise de prix se tiendra le 13 mai aux Espaces Cap 15

16h00 - 17h00 Accueil des participants aux Espaces Cap 15

17h00 - 18h30 Conférence : "Quel avenir pour les TER avec la décentralisation?"

Modération : Marie-Hélène POINGT, rédactrice en chef de *Ville, Rail & Transports*

La loi MAPAM (loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles), prévoit la transformation des « autorités organisatrices des transports » en « autorités organisatrices de la mobilité ». Cette évolution de la législation accompagne l'idée portée par de nombreux acteurs du secteur et des élus, selon laquelle les responsables des transports publics ne peuvent plus ne s'intéresser qu'à un seul mode. Accélérer ce décloisonnement entre les modes de transport passe par l'effacement des frontières administratives et institutionnelles, le développement de l'intermodalité, la simplification de l'usage (titres de transport, tarification, information...).

Intervenants :

- **Alain-Jean BERTHELET**, président de Réunir,
- **Jean-Michel BODIN**, vice-président de la Région Centre délégué aux transports, aux infrastructures, aux circulations douces et à l'Intermodalité, vice-président de la commission transport et infrastructure de l'ARF,
- **Jean-Charles KOHLHAAS**, Président du groupe EELV au conseil régional, Président de la commission "Transports, déplacements et infrastructures", de la région Rhône-Alpes,
- **Jean-Aimé MOUGENOT**, Directeur Adjoint Direction générale SNCF Régions et Intercités,
- **Claude STEINMETZ**, directeur ferroviaire France de Transdev,
- **Gilles SAVARY**, député de Gironde et rapporteur du projet de réforme ferroviaire à l'Assemblée Nationale.

18h30 - 19h30 Ouverture de la 4^e édition des Grands Prix des Régions de *Ville, Rail & Transports*

19h30 Cocktail offert par *Ville, Rail & Transports*.

Toutes les informations sur les Grands Prix des Régions de *Ville, Rail & Transports* sur le site www.ville-rail-transports.com rubrique Evénements

Contact Presse :

François JALBERT

01 49 70 12 05

francois.jalbert@laviedurail.com