

TRAIN DE VOYAGEURS : UNE HAUSSE RECORD DE LA FRÉQUENTATION EN CORNOUAILLE

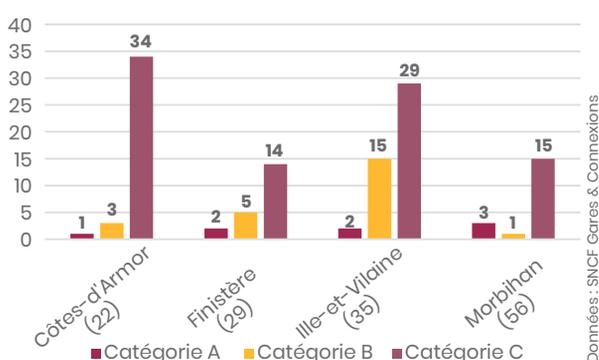
Depuis plusieurs années, la Bretagne figure parmi les régions de France affichant la plus forte progression de la fréquentation des trains de voyageurs, par une augmentation de + 59 % entre 2015 et 2023. Ce dynamisme concerne tous les départements et la grande majorité des destinations bretonnes. La Cornouaille, malgré sa localisation en bout de ligne, se distingue par l'une des hausses les plus marquées de la région : + 77 % sur la même période. Si l'enjeu du développement ferroviaire a clairement été saisi par les pouvoirs publics à l'échelle locale, grâce à d'importants travaux d'amélioration réalisés sur les deux gares de Quimper et de Rosporden, plusieurs leviers d'action seront à considérer pour intégrer pleinement la Cornouaille au réseau ferroviaire régional. Éclairages et perspectives dans ce premier *Focus Mobilité*.

UNE DYNAMIQUE BRETONNE TRÈS POSITIVE

La Bretagne compte 124 gares ferroviaires, réparties sur un maillage particulièrement dense à l'est du territoire et concentré sur deux lignes parallèles, l'une au nord et l'autre au sud de la péninsule.

La présence de nombreuses gares en étoile autour de la métropole rennaise illustre le schéma de développement du territoire, favorisant l'urbanisation des zones situées à proximité des points de desserte ferroviaire. En revanche, le centre de la Bretagne, moins urbanisé, est principalement desservi par des cars régionaux, à l'exception de la ligne de train s'arrêtant à Carhaix-Plouguer. Le maillage ferroviaire est également plus lâche sur la ligne menant à Quimper, notamment en bout de ligne, tandis qu'il se densifie à l'approche de Brest sur la ligne Bretagne nord. Globalement, la ligne Bretagne sud compte moins de gares de proximité.

Nombre et répartition des gares bretonnes selon leur niveau d'intérêt géographique en 2023



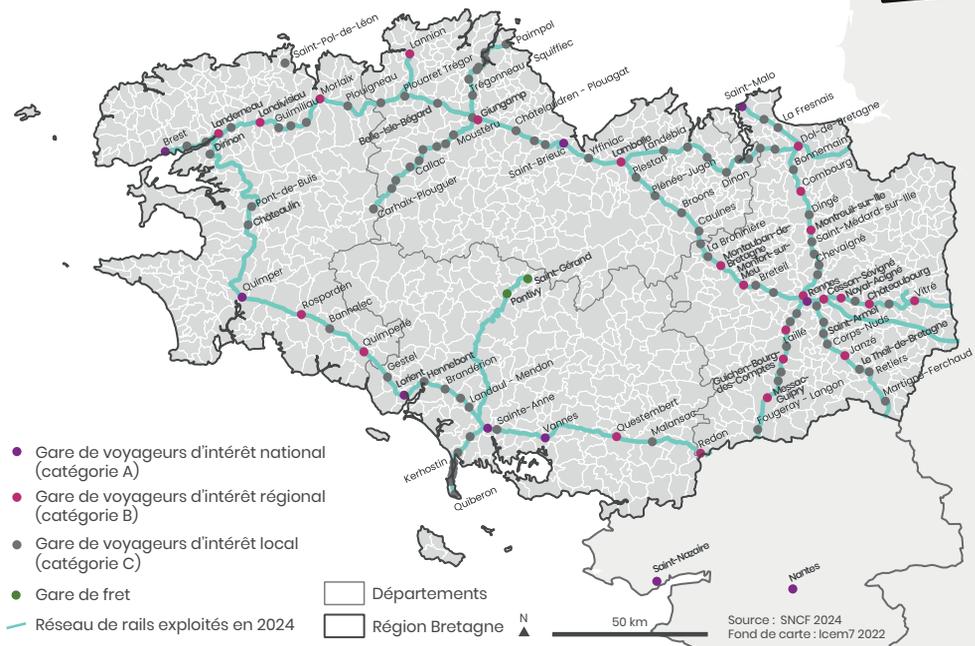
Depuis une dizaine d'années, la fréquentation des gares bretonnes a augmenté de + 59 %, soit près de 16 millions de voyages supplémentaires en 2023 par rapport à 2015, sur un total annuel de 43 millions de voyages. En comparaison, la fréquentation ferroviaire nationale n'a progressé que de 6,4 %, sous l'effet de hausses moins marquées dans les autres régions (à l'exception des Pays-de-la-Loire et de l'Occitanie) et de la baisse de fréquentation des lignes franciliennes et des RER en Île-de-France. Cette croissance est portée par la grande majorité des gares bretonnes, quelle que soit leur classification¹. Cependant, en volume, les gares d'intérêts national et régional concentrent 93 % de cette progression. Seules 21 gares, toutes d'intérêt local, enregistrent des baisses de fréquentation depuis 2015.

C'est surtout depuis 2019 que le nombre de voyages en train a augmenté de manière significative. Cela s'explique notamment par l'attractivité renouvelée du territoire post-Covid-19, mais aussi par des améliorations notables de l'offre ferroviaire, comme la mise en service de la LGV entre Paris et Rennes en 2017, qui a généré d'importants gains de temps sur les trajets.

UN PHÉNOMÈNE DE RATTRAPAGE OBSERVÉ EN CORNOUAILLE

S'inscrivant dans la tendance bretonne, de plus en plus de voyageurs² fréquentent les gares de Quimper et de Rosporden depuis 2015 et singulièrement depuis 2021, à l'issue de la période Covid-19.

Gares et réseau de chemins de fer en activité en région Bretagne en 2024



depuis la période Covid-19 ; par la hausse du nombre d'emplois sur le territoire depuis 2015 (+ 3 870 emplois) ; ainsi que par l'expansion de l'offre d'hébergements touristiques via les meublés sur le territoire (voir la publication Focus Habitat n° 4 de Quimper Cornouaille Développement *Meublés de tourisme : quel impact sur la crise du logement en Cornouaille ?*, Déc. 2024).

2. La croissance de fréquentation sur la période récente repose notamment sur le service de train express régional (TER) qui représente aujourd'hui plus de 58 % des voyages en train en

En 2023, les deux gares de Quimper et de Rosporden ont accueilli respectivement 701 209 et 121 991 voyageurs supplémentaires.

Si cette hausse est généralisée à l'ensemble des gares de même catégorie, elle est encore plus prononcée pour Quimper et Rosporden. La gare de Quimper enregistre une progression de + 53 % entre 2019 et 2023, contre + 35 % en moyenne pour les autres gares d'intérêt national bretonnes (hors Rennes³). Rosporden affiche une croissance de + 73 % sur la même période, supérieure à la moyenne des gares d'intérêt régional en Bretagne (+ 45 %).

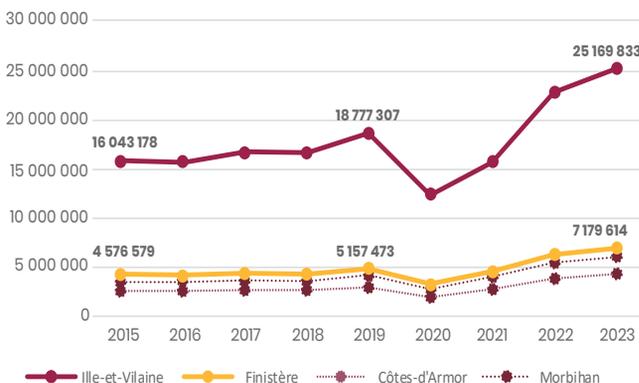
Trois hypothèses principales peuvent expliquer cette augmentation du nombre de voyageurs :

1. La Cornouaille dispose d'une attractivité résidentielle, économique et touristique certaine, ce qui mécaniquement enclenche une hausse de fréquentation des gares de Quimper et de Rosporden. Cette hypothèse est corroborée par le dynamisme démographique de la Cornouaille (+ 6 000 habitants entre 2016 et 2022), porté par un solde migratoire en progression

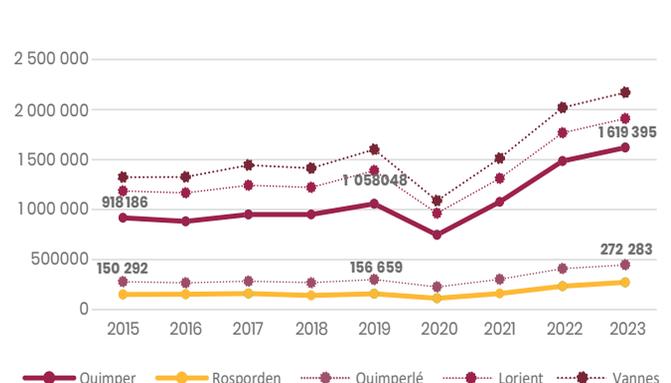
Cornouaille alors que la part du train à grande vitesse (TGV) diminue progressivement, passant de 46 % à 42 % des voyageurs au départ ou à destination des gares cornouaillaises. Le TER cornouaillais connaît aussi une évolution plus rapide de sa fréquentation depuis 2019 (+ 64 %) par rapport au reste du réseau TER BreizhGo (+46%). L'explosion des voyages à titre scolaire constitue l'une des explications de la hausse de fréquentation du réseau TER, avec, en 4 années seulement, une multiplication par 9 des voyageurs scolaires dans les gares cornouaillaises. L'aménagement des horaires et les dispositifs tarifaires avantageux mis en place par la Région ont en effet encouragé l'accueil de ce profil d'usagers. Aujourd'hui, les scolaires représentent 26 % des voyageurs TER, contre 5 % en 2019.

3. La fermeture de la ligne aérienne entre Paris et Quimper pourrait expliquer de manière très résiduelle la hausse de fréquentation de la gare de Quimper, au travers du report modal sur le train. Les 38 000 expassagers de la ligne se sont tournés vers les autres solutions de transport que constituent l'aéroport de Brest, l'automobile ou encore le TGV⁴. De manière plus

Évolution de la fréquentation des gares bretonnes (voyageurs uniquement) selon le département entre 2015 et 2023

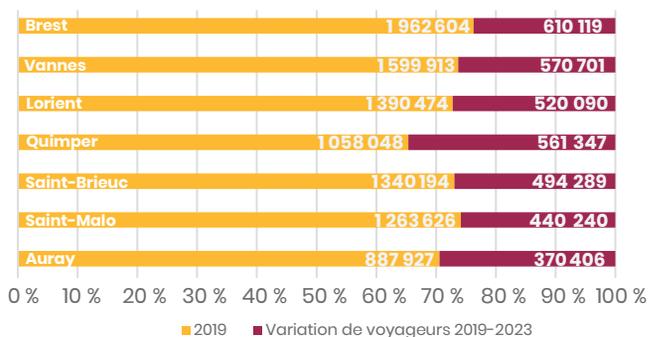


Évolution de la fréquentation des gares cornouaillaises (voyageurs uniquement) entre 2015 et 2023

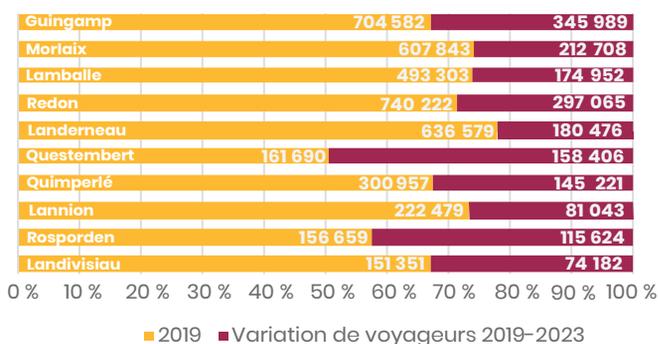


générale, les prix des carburants ont augmenté en moyenne de + 24 % entre 2019 et 2023, ce qui constitue un facteur de report en faveur du train, surtout si l'usager bénéficie de réductions de tarifs (ex : abonnements, promotions, etc.).

Poids de la variation de voyageurs entre 2019 et 2023 dans la fréquentation actuelle des gares bretonnes d'intérêt national (hors Rennes)



Poids de la variation de voyageurs entre 2019 et 2023 dans la fréquentation actuelle des gares bretonnes d'intérêt régional*



DES INVESTISSEMENTS PUBLICS CONSÉQUENTS POUR AMÉLIORER L'OFFRE

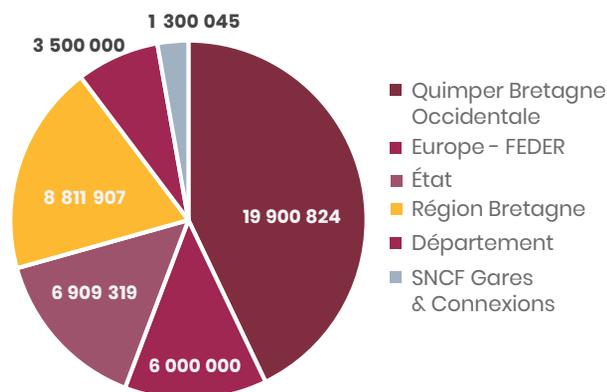
Pour accompagner ces évolutions, d'importants investissements publics ont été consacrés à l'augmentation de la capacité des deux gares cornouaillaises. Des travaux ont également été réalisés, ou sont en cours de réalisation, afin d'améliorer leur accessibilité aux différents modes de transport et de renforcer l'intermodalité : réseaux de transport en commun, taxis, voitures, mais aussi modes de déplacement actifs (vélo, marche, etc.). La nouveauté réside dans le rôle prépondérant des EPCI de Quimper Bretagne Occidentale et de Concarneau Cornouaille Agglomération, qui sont les premiers financeurs de ces projets.

POUR LA GARE DE QUIMPER :

47 millions d'euros HT ont été investis par les différents partenaires du projet de réaménagement de la gare et de ses alentours pour faire de cet équipement la « porte d'entrée de la Cornouaille ».

Le nouveau pôle d'échanges multimodal compte ainsi 120 emplacements vélos sécurisés ; 13 quais pour les cars, 6 places pour les taxis (+10 pour les taxis en attente) ; 2 secteurs de dépose-minute ; un nouveau quai dédié au réseau de transport urbain ; 90 places sur le parking courte durée, 166 places sur le parking longue durée ; un accès par la nouvelle passerelle au parking de la salle omnisports d'une capacité de 350 places. Un important effort de requalification des espaces publics a également été investi aux abords de la gare.

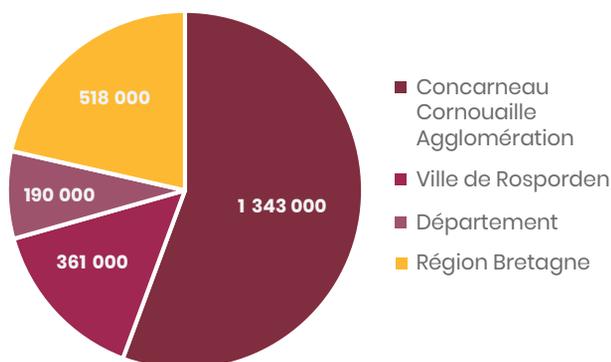
Répartition des financements - Gare de Quimper



POUR LA GARE DE ROSPORDEN :

Le pôle d'échanges multimodal de la gare de Rosporden, inauguré en 2022, est le fruit d'un projet mené en maîtrise d'ouvrage entre la ville et l'agglomération, pour un investissement de 2,4 millions d'euros HT. 34 nouvelles places de stationnement ont été créées, soit 170 au total, et 36 emplacements vélos (dont 20 sous abri). Des travaux liés à la sécurisation des différents flux – piétons, cars, bus, voitures – visaient également à favoriser des modes de déplacement moins émetteurs de gaz à effet de serre, comme les 6 lignes de bus Coralie ayant pour terminus la gare de Rosporden et bénéficiant désormais de quais accessibles aux personnes à mobilité réduite. Un projet de passerelle est à l'étude pour envisager un parking supplémentaire au nord et créer une dynamique inter-quartiers autour de la gare.

Répartition des financements - Gare de Rosporden



Dans l'objectif de soutenir la dynamique de croissance actuelle et d'encourager l'usage du train plutôt

que de la voiture, les aménagements précités s'accompagnent de mesures incitatives. Côté tarifs, plusieurs dispositifs ont été mis en place, notamment la gratuité estivale des billets BreizhGo pour les jeunes ou l'intégration tarifaire entre le TER et le car. En parallèle, l'offre ferroviaire va aussi être considérablement renforcée, via le projet BreizhGo Express Sud, visant 21 circulations TER supplémentaires par jour (soit 10 A/R quotidiens en plus) entre Quimper et Vannes à horizon septembre 2026. Fait inédit, ce projet est financé à 30 % par les 6 intercommunalités situées sur la ligne Bretagne Sud, dont QBO et CCA, pour l'acquisition de 3 nouvelles rames TER et la prise en charge d'une partie du déficit d'exploitation. Concernant l'offre TGV, la nouvelle convention entre la SNCF et la région Bretagne a permis d'augmenter le nombre de places voyageurs le week-end et de déployer des rames à double niveau pour accroître la capacité d'accueil. Par ailleurs, une ligne low-cost a été ouverte en avril 2024 entre Rennes et Paris afin notamment de désengorger la ligne à grande vitesse jusqu'à la capitale.

À l'échelle des agglomérations de Quimper et de Concarneau, chaque collectivité travaille aussi à l'articulation entre les réseaux de transports collectifs et les horaires des trains, qu'il s'agisse de transport urbain, interurbain ou à la demande. L'objectif est de permettre à chaque Cornouaillais d'accéder à l'une des gares sans voiture. Au-delà de la seule connexion avec le train, l'enjeu est également d'optimiser les temps de parcours dans leur globalité, en prenant en compte l'ensemble des déplacements, et non uniquement la durée du trajet ferroviaire.

La dynamique de progression enregistrée devrait logiquement se poursuivre, voire s'intensifier, portée par la fin des travaux en gare de Quimper, le développement de l'offre de service et les impératifs de sobriété écologique. Au regard du taux de remplissage élevé des nouveaux aménagements, il sera essentiel d'adapter et d'accroître les capacités d'accueil afin d'accompagner le développement de ce mode de transport et de répondre à la demande croissante.

Si l'enjeu de mettre les gares cornouaillaises au service d'un territoire plus vaste que leur périmètre administratif a bien été intégré par les décideurs locaux, la question de l'évaluation des investissements – et donc de l'accessibilité des données sur la fréquentation ferroviaire – se pose désormais. Au-delà du volume de voyageurs, une meilleure connaissance du profil des usagers, de leur origine et leur destination, de leurs pratiques (et pas uniquement sur la portion ferroviaire), de leurs préférences et de leurs motifs de déplacement, permettrait de mesurer le rayonnement des gares sur l'ensemble de la Cornouaille, mais aussi de travailler à lever les freins à l'usage du train et d'inciter au report modal. C'est dans cette optique qu'une enquête usagers a été confiée fin 2024 par les EPCI à SNCF Gares et Connexions sur les gares de Quimper, Rosporden et Quimperlé. Rendez-vous prochainement pour en découvrir les résultats.

Les données utilisées pour caractériser la dynamique de fréquentation ferroviaire en Bretagne et en Cornouaille ont été recueillies à partir des fichiers de données en open data de la SNCF. Des informations ont également été recueillies auprès de la région Bretagne sur la fréquentation du réseau TER et auprès des responsables de projet pour les questions relatives aux travaux réalisés sur les gares de Rosporden et de Quimper. Toutefois, ces mesures sont partielles au regard de la confidentialité de certaines données de fréquentation, liées aux dispositions juridiques protégeant le secret des affaires de la SNCF. Dans un souci d'évaluation de la dépense publique, ce dernier point pose toutefois question.

1. La classification des gares repose sur 3 catégories : intérêt national, intérêt régional, intérêt local. La distinction s'opère par le nombre de voyageurs par an, ainsi que par l'importance du trafic national et international. Cependant, cette classification s'avère imparfaite selon la Cour des comptes, qui constate de véritables divergences de situations entre les gares de même niveau, alors que la classification induit des modes de gestion spécifiques. Cf. « Les gares ferroviaires de voyageurs », Rapport de la Cour des comptes, 2021.

2. Le nombre de « voyageurs » correspond au nombre d'arrêts de voyageurs en gare (départs, correspondances, arrivées). Si ce chiffre augmente, cela peut signifier deux choses : les usagers du train utilisent plus fréquemment ce moyen de transport et/ou il y a plus d'usagers du train. Ce chiffre exclut les non-voyageurs qui fréquentent la gare.

3. Les gares d'intérêt régional prises pour l'analyse excluent les gares situées dans l'aire d'attraction de Rennes. Elles ont en effet pour fonction principale de desservir la métropole et sa ville-centre, notamment pour les déplacements domicile-travail. Ce zonage est réalisé par l'INSEE pour mesurer l'étendue de l'influence d'un pôle de population et d'emploi.

4. Les données sur les origines et destinations des voyageurs ne sont rendues disponibles que sur les abonnés TER – lesquels ne constituent pas une cohorte représentative de l'ensemble des voyageurs en train. Les abonnés prennent régulièrement le train et habitent pour la plupart dans l'EPCI où se situe la gare d'origine. La donnée fondée uniquement sur les abonnés ne permet donc pas de mesurer pleinement le rayonnement des gares de Quimper et de Rosporden sur l'ensemble de la Cornouaille et des territoires alentours.

Quimper Cornouaille Développement
Agence d'urbanisme et de développement de Cornouaille

24 route de Cuzon – CS 40002 – 29018 Quimper Cedex – Tél. 02 98 10 34 00 – contact@qcd.bzh – www.qcd.bzh