



→ Communiqué de presse

Mercredi 10 juin 2009



Liaisons ferroviaires Brest ↔ Quimper ↔ Nantes

Améliorer les dessertes entre nord Finistère et sud Bretagne

L'accessibilité du Finistère passe obligatoirement par une amélioration de ses liaisons ferroviaires avec Rennes, Paris, le reste de la France et l'Europe. Au-delà de la mise en œuvre du projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV), l'ouverture vers Nantes et le sud-ouest de la France constitue un enjeu en terme de développement économique et d'aménagement du territoire, dans un contexte de développement des relations entre grandes métropoles.

Il y a tout juste un an, cet objectif commun au Conseil régional et au Conseil général du Finistère s'est traduit par la signature d'un protocole dans le cadre du Plan ferroviaire breton : les deux collectivités s'engageaient notamment à augmenter les fréquences TER, à réduire les temps de parcours entre Brest et Quimper à l'horizon 2013, et à mettre en service, dès 2010, des liaisons TER directes entre Brest, Quimper et Nantes (sans changement à Quimper) grâce à la mise en circulation de matériel ferroviaire hybride, les AGC « bibi ».

Alors que les premières études concernant la modernisation des infrastructures viennent d'être lancées par Réseau Ferré de France, **Jean-Yves Le Drian**, Président du Conseil régional, **Pierre Maille**, Président du Conseil général du Finistère, **Jean-Pierre Farandou**, Directeur général délégué SNCF Proximité, **Jean Bergé**, Président de Bombardier Transport France, ont inauguré, mercredi 10 juin à Brest, en présence de **François Cuillandre**, Président de Brest métropole Océane, et **Bernard Poignant**, Président de Quimper Communauté, **Iroise**, premier train bibi qui, en circulant ce jour entre Brest et Lorient, préfigure les relations TER Brest ↔ Quimper ↔ Nantes à venir d'ici fin 2009.

↳ Moderniser les infrastructures pour gagner en temps et augmenter les dessertes

Le Conseil régional et le Conseil général du Finistère, en partenariat avec **Brest Métropole Océane, Quimper Communauté, l'Etat** et **RFF**, maître d'ouvrage, ont entrepris de financer des travaux qui permettront de réduire le temps de parcours à **moins d'1 heure** entre Brest et Quimper et d'augmenter le nombre de dessertes TER quotidiennes (**12 AR/jour** au lieu de 6 actuellement).

Ces travaux sur l'infrastructure, estimés à **60 M€** (dont 25,5 M€ apportés par la Région et 25,6 M€ par les collectivités finistériennes), prévoient d'ici fin 2013 :

- le doublement de la voie sur un tronçon de 13 km dans le secteur d'Irvillac permettant le croisement des trains en pleine vitesse,
- le ripage d'une dizaine de courbes entre Châteaulin et Quimper permettant un relèvement de vitesse jusqu'à 140 km/h.

↳ Un nouveau train « bibi » pour une liaison directe Brest ↔ Quimper ↔ Nantes

Parallèlement, le Conseil régional s'est fixé pour objectif de moderniser le matériel roulant sur l'ensemble du réseau TER Bretagne d'ici 2010. La mise en service progressive de **9 rames AGC hybrides** permettra de voyager entre Brest et le sud Bretagne sans changer de train à Quimper. Ces nouveaux matériels « bibi », plus confortables et moins polluants, alternent en effet, circulations en mode électrique et mode thermique sans s'arrêter, grâce à leur double propulsion.



PRÉFECTURE DE LA
RÉGION BRETAGNE



MODERNISATION DE L'AXE FERROVIAIRE BREST ⇄ QUIMPER

La modernisation de l'axe ferroviaire entre Brest et Quimper constitue un enjeu fort pour la pointe Bretagne en terme de développement économique et d'aménagement du territoire. Au-delà du rapprochement entre Brest et le sud Bretagne, la volonté de la Région et du Département est d'améliorer le service rendu aux usagers avec des fréquences et un temps de parcours compétitif qui offre une véritable alternative à la voiture.

Les opérations engagées permettront à l'horizon 2013 :

- de relier Brest et Quimper en **59 minutes**, au lieu de 1h05 aujourd'hui avec un arrêt ;
- de doubler les fréquences ferroviaires Quimper ⇄ Brest en offrant **12 allers-retours quotidiens** contre 6 à ce jour.

Actuellement, cette ligne de **103 km** se caractérise par deux tronçons bien distincts :

- **Brest ⇄ Landerneau** : double voie électrifiée sur **20 km**, parcourue à **140 km/h** ;
- **Landerneau ⇄ Quimper** : voie unique non électrifiée de **83 km**, parcourue **entre 100 et 120 km/h**, suivant les zones.

C'est sur la ligne Landerneau ⇄ Quimper que vont se concentrer les travaux de modernisation des infrastructures. Les dessertes TER actuelles y sont en effet contraintes du fait de la voie unique, d'un tracé sinueux et, par conséquent, de la vitesse réduite sur certains tronçons.

Développer les fréquences

Plusieurs aménagements seront réalisés pour permettre de doubler le nombre de dessertes quotidiennes entre Brest et Quimper (12 au lieu de 6), tout en confortant le service aux usagers vers la Bretagne sud jusqu'à Nantes :

- la création d'une section à double voie sur 13 km (sans déplacer la ligne existante), permettant le croisement en vitesse de deux trains **entre Irvillac et Hanvec** ;
- l'adaptation, en gare de **Châteaulin**, du point de croisement existant ;
- la mise à niveau des installations fixes de signalisation adaptée aux nouvelles conditions de circulation. Ce système d'exploitation améliorera également la sûreté de fonctionnement (fiabilité, disponibilité...).

Le montant de ces travaux est estimé entre **35 et 45 M€**.

Relever la vitesse

Afin de réduire à 59 minutes le temps de parcours entre Quimper et Brest, la vitesse sera homogénéisée à **120 km/h** entre Quimper et Châteaulin, et 10 courbes seront ripées sur la section **Quimper-Quéménéven** pour permettre un relèvement de vitesse à **140 km/h** sur cette portion de voie.

Enfin, le relèvement de vitesse, au-delà de **120 km/h**, nécessitera le renouvellement de traverses et l'ajout localisé de ballast.

Le coût de ces travaux « gain de temps » est évalué entre **12 et 15 M€**.

Le financement des opérations de modernisation

La modernisation de l'axe ferroviaire entre Brest et Quimper, estimée à **60 M€**, est financée de la façon suivante :

- **34,5 M€** inscrits au Contrat de projets Etat-Région Bretagne 2007-2013 ;
- **25,5 M€** complémentaires apportés par la Région Bretagne et les collectivités finistériennes, dans le cadre du Plan ferroviaire breton.

Répartition prévisionnelle entre financeurs

Partenaires	Montant total	% financement
Conseil général du Finistère et collectivités finistériennes	25 614 750	42,69 %
Région Bretagne	25 544 625	42,57 %
RFF	5 175 000	8,63 %
Etat	3 665 625	6,11 %
Total	60 000 000 €	100,00 %

Lancement des premières études

Les premières études viennent d'être lancées ; elles donneront lieu à la réalisation d'études de plus en plus fines jusqu'à fin 2011.

Les travaux, réalisés sous maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France et confiés à la maîtrise d'ouvrage déléguée de Xélis, débiteront en 2012 pour une mise en service prévue fin 2013.

La SNCF intervient sur cette opération pour les missions « sécurité » et « gestion d'infrastructure délégué GID ».

Par ailleurs, la Région et le Conseil général travaillent ensemble pour harmoniser les offres ferroviaires TER avec les services de transport par autocar Pen-ar-Bed en terme de fréquences, d'horaires, de tarifs...





Baptême d'Iroise-Hirwazh le 10 juin 2009

Premier train bibi hybride du réseau TER Bretagne

Baptisé Iroise-Hirwazh, le premier des 9 trains AGC hybrides -bi-mode électrique/diesel et bi-tension- achetés par la Région Bretagne, circule à partir du 10 juin 2009 entre Brest et Quimper.

Ce type de trains qui, sans s'arrêter, passe d'une ligne électrifiée à une ligne non électrifiée, grâce à sa double propulsion, permettra, dès décembre 2009, d'effectuer des circulations directes entre Brest et la Bretagne sud, sans changement à Quimper.

Par la suite, des liaisons directes Brest↔Nantes seront mises en place le week-end, dès le prochain service de décembre 2009, puis également en semaine pendant l'été 2010.

Fiable, confortable, rapide et moins polluant

Ces nouvelles circulations correspondent aux engagements pris par la Région Bretagne et le Conseil Général du Finistère, en mai 2008, pour améliorer la desserte ferroviaire du Finistère avec la mise en service de nouveaux trains plus fiables, plus confortables, plus lumineux, plus accessibles... et moins polluants.

Les trains hybrides bibi permettent d'utiliser à la fois l'énergie électrique, sur les lignes électrifiées -Brest-Landerneau et au-delà de Quimper-, et le mode diesel, sur le tronçon Landerneau-Quimper, mais avec des moteurs thermiques de dernière génération plus propres que les matériels précédents.



Un réseau
exploité
par la


 **BRETAGNE**
En région Bretagne, vous relier est essentiel.

Dans la famille AGC, le train hybride bibi

Bimode, il change d'énergie «à la volée», sans s'arrêter

Le Conseil régional s'est fixé pour objectif de moderniser le matériel roulant sur l'ensemble du réseau TER Bretagne pour aboutir, d'ici 2010, à un parc ferroviaire homogène, 100% rénové ou neuf, confortable et climatisé. C'est dans ce cadre qu'elle a acquis 23 trains AGC, dont 9 hybrides, pour un montant total de 100 M€.

Le Finistère a bénéficié des premières livraisons de cette nouvelle série puisque des AGC électriques circulent déjà entre Brest et Landerneau depuis 2007.

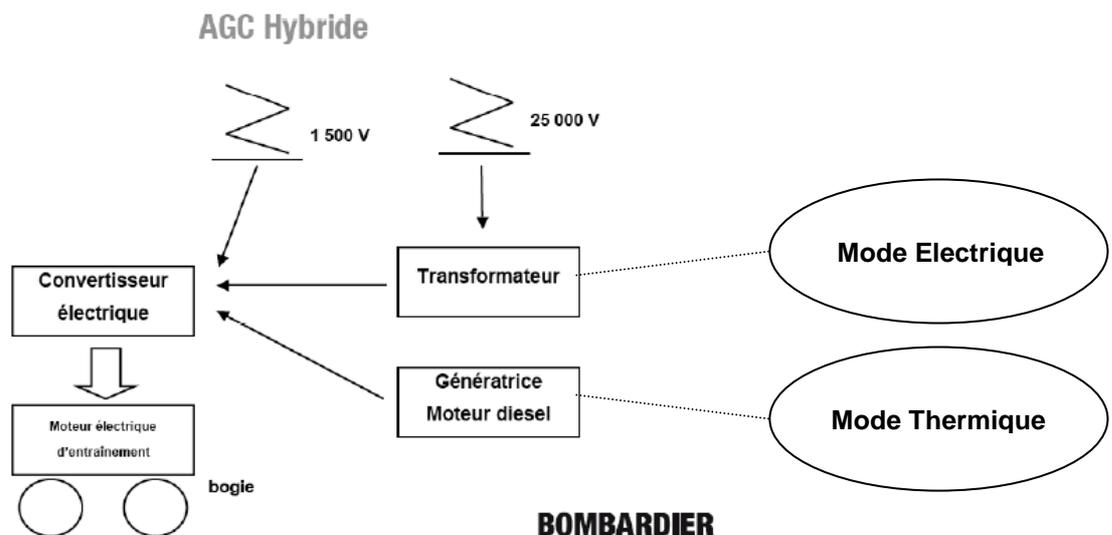
En septembre prochain, la plupart des circulations sur Brest⇔Quimper seront assurées par ces trains AGC hybrides. Dans le même temps, les AGC électriques circuleront de Brest jusqu'à Morlaix.

Alors que le trajet Brest-Quimper était assuré par des matériels à traction diesel sur l'intégralité du parcours, le nouveau train roulera en mode électrique sur la partie électrifiée de la ligne, de Brest à Landerneau, puis sera propulsé par des **moteurs thermiques de dernière génération**, conformes aux normes anti-pollution les plus sévères, sur la partie non électrifiée jusqu'à Quimper.

Unique en son genre, le train hybride permettra de « filer » vers la Bretagne sud

Signé Bombardier, le bibi est le **premier train au monde** à offrir simultanément la bimodalité (électrique et diesel) et la capacité à fonctionner sous différentes tensions électriques de réseaux (bitension, 1 500 et 25 000 v).

Cette capacité permet de réaliser des circulations directes en changeant d'énergie de traction à l'arrêt ou « à la volée », c'est-à-dire sans s'arrêter (ce changement de mode « à la volée » sera opérationnel en décembre 2009 à Landerneau). Le train hybride permet donc de filer de Brest vers la Bretagne sud sans correspondance systématique à Quimper.



Un réseau
exploité
par la



ter BRETAGNE
En région Bretagne, vous relier est essentiel.

Un train plus propre

L'AGC est particulièrement respectueux de l'environnement, tant en mode thermique qu'en mode électrique :

- par rapport aux trains diesel de la génération précédente, l'AGC bibi permet de réduire les émissions dans l'atmosphère, quand il circule sur des lignes non électrifiées :
 - - 78 % de monoxyde de carbone
 - - 70 % d'hydrocarbures imbrûlés
 - - 54 % d'oxydes d'azote
 - - 32 % de gaz carbonique
- en mode électrique, l'énergie de freinage est récupérée et restituée dans le circuit électrique de la caténaire : l'AGC consomme 25 à 30% de moins que les trains d'ancienne génération ;
- nuisances sonores réduites ;
- taux de recyclabilité élevé des matériaux.

Comparaison de l'émission en CO₂ de plusieurs moyens de transport sur un trajet gare de Brest ↔ gare de Nantes, via Quimper

	AGC Hybride bibi	AGC Diesel	Voiture moyenne (Mégane, C3...)
Capacité maximale en passagers assis	220	220	4
Parcours en mode électrique			
Nb km parcourus en mode Electrique	273,3	0,0	0,0
Consommation en kWh	2 186,6	0,0	0,0
Emission CO ₂ associée en France (kg)	297,4	0,0	0,0
Parcours en mode diesel			
Nb km parcourus en mode Diesel	84,3	357,7	302,0
Consommation en diesel (L)	143,4	608,0	30,0
Emission CO ₂ associée à la consommation de diesel (kg)	379,9	1611,2	79,5
Trajet complet			
Nb km parcourus	357,7	357,7	299,3
Temps de parcours	3h36	3h36	3h53
Emission CO ₂ totale (kg)	677,3	1 611,2	79,5
Emissions CO ₂			
Emission CO ₂ par passager (kg/pass) sur tout le trajet	3,08	7,32	19,88

Hypothèses : 1kWh, produit en France, émet 136 g de CO₂. / = 1L diesel consommé émet 2,65 kg de CO₂.

Sources:

Equivalence CO₂/kWh par type de production : Profil environnemental du kWh EDF, <http://www.edf.fr/1i/Accueil-fr.html>

Emission de CO₂ par kWh produit: document EDF, http://www.edf.com/html/RA2006/pdf/ra2006DD_05_vf.pdf

Emission de CO₂ par litre de diesel consommé: <http://de.wikipedia.org/wiki/Dieselmotoren>

Données du trajet effectué en voiture, de la gare SNCF de Brest à la gare SNCF de Nantes : www.mappy.fr

Pour encore mieux mesurer l'avantage environnemental de l'AGC hybride, il faut avoir à l'esprit que les trains affectés à la liaison Brest ↔ Quimper devront subir des opérations de maintenance en gare de Rennes, tous les 4-5 jours.

En l'absence de cette nouvelle technologie hybride, toutes ces circulations vers l'atelier de maintenance auraient été réalisées avec un train diesel.

Ainsi, c'est tout le territoire breton qui tirera un bénéfice environnemental de ce nouveau matériel hybride.



Un réseau
exploité
par la
SNCF



Les AGC : des trains plus fiables et plus confortables

Leurs aménagements se caractérisent notamment par :

- **davantage d'espace** : l'AGC est plus spacieux, avec 4 sièges de front, une circulation à bord aisée, des couloirs plus larges. L'AGC est en effet plus large que les trains traditionnels, grâce à sa structure articulée et à ses caisses plus courtes.
- **des équipements pour un voyage plus agréable** : sièges individuels avec appui-tête et tablette, décoration soignée, climatisation, sonorisation et système d'information automatisé embarqué, ...
- **un train plus lumineux** : vastes baies vitrées, éclairage repensé, large visibilité à l'intérieur d'un même élément, grâce à des passages élargis entre les voitures.
- **un train moins bruyant**, par la réduction du bruit à la source combinée à une meilleure insonorisation.
- **un train plus accessible** depuis les quais (hauts de 55 cm), équipé d'un comble lacune mobile sur l'un des accès, de toilettes sans rejets extérieurs et adaptées aux personnes à mobilité réduite, et d'un emplacement à bord de chaque rame pour accueillir 2 voyageurs en fauteuil roulant.
Cette meilleure accessibilité du train profitera à tous, et en particulier aux personnes âgées ou aux voyageurs avec des poussettes ou des bagages.
- **un train plus fiable et plus ponctuel** : des pointes à 160 km/h sont possibles pour rattraper d'éventuels retards.



L'AGC, déjà en service à plusieurs centaines d'exemplaires sur de nombreux réseaux régionaux de province, est construit à Crespin (Nord) par **Bombardier Transport**.

Les 9 trains hybrides sont des rames de quatre caisses qui offrent 230 places assises.

Calendrier

- Mise en circulation des trains hybrides
 - **10 juin 2009** : première circulation d'un train hybride bibi entre Brest et Lorient. A compter de ce jour, ce train et d'autres bibi qui arriveront progressivement d'ici fin 2009 sont mis en service sur Brest-Quimper.
 - **Septembre 2009** : l'essentiel des circulations entre Brest et Quimper seront assurées en bibi. Quelques circulations disposeront des trains actuels X73500.
- Circulations Brest ↔ Nantes
 - **Décembre 2009** : création de circulations le week-end entre Brest et Nantes.
 - **Été 2010** : circulations quotidiennes entre Brest et Nantes

Des gares rénovées entre Brest et Lorient

Avec son programme de rénovation des 116 gares et haltes TER (34 M€), la Région veut améliorer l'ensemble de ses services aux voyageurs. Elle souhaite aboutir à un résultat homogène sur l'ensemble du réseau en s'appuyant sur le concept de « gare-jardin » qui allie convivialité et fonctionnalité.

Sur la ligne Brest⇔Quimper, après Landerneau, des travaux sont en cours à :

- **Pont de Buis** (embellissement, installation d'abris de quais) ;
- **Châteaulin** (quais refaits, ravalement en cours, installation prochaine de nouveaux abris puis aménagement intérieur du bâtiment voyageurs).

La halte de **Dirinon** bénéficiera dans les prochains mois de nouveau mobilier de quais.

Entre Quimper et Lorient, les premières réunions de programmation sont prévues dans les prochains jours entre les différents partenaires de ces opérations : Réseau Ferré de France, la SNCF, la Région et les collectivités concernées, communes et intercommunalités, à **Quimperlé, Rosporden et Bannalec**.

De nouveaux abris seront installés à **Gestel** dans les mois qui viennent.

Les gares de **Brest, Lorient et Quimper** font l'objet d'études dans le cadre du contrat de projet Etat-Région.

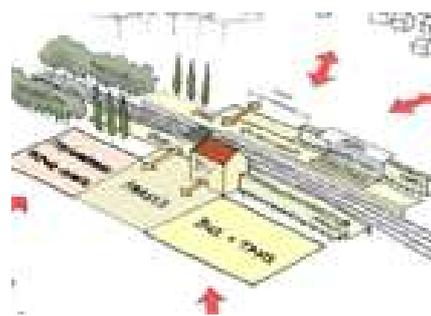
Le concept de « gare jardin » pour intégrer la gare dans la ville

Pour relier davantage la ville à la gare, toutes les opérations sont réalisées selon le concept de « gare-jardin ». Les espaces gare font intervenir des partenaires multiples : RFF gère les quais, la SNCF les bâtiments et mobiliers des gares, la signalétique et l'information, et la commune ou l'intercommunalité, les accès et aires de stationnement. Ce travail nécessite donc une concertation avec l'ensemble des partenaires, site par site, et pour chacune des lignes concernées.

Relier deux territoires : la ville et la gare

Le concept de « gare jardin » vise à relier le territoire de la ville et celui de la gare par la création d'une continuité, avec des espaces verts par exemple.

Il s'agit aussi d'accueillir les différents voyageurs qu'ils soient à pied, à vélo, en voiture ou en bus, et d'organiser la circulation sur l'ensemble du périmètre de la gare avec des parkings, dépose-minute, abris...



Créer des espaces plus chaleureux

Le site de la gare est parfois très vaste. Le voyageur, pressé, doit pouvoir se repérer rapidement dans cet espace qui se doit d'être intermodal et convivial : les nouvelles gares TER sont recadrées autour d'un centre, cœur de gare ou cœur de quai. La rénovation des bâtiments voyageurs en halls clairs et conviviaux se poursuit jusqu'aux quais avec l'installation d'un mobilier « esprit jardin ».



En 2010, 100 % du matériel TER sera neuf ou rénové

La Région s'est fixé un objectif : d'ici 2010, l'ensemble des trains en circulation sur le réseau TER Bretagne sera neuf ou rénové, plus rapide, plus confortable et plus performant. Au total, entre 2002 et 2009, la Région aura investi 250 M€ pour rénover son parc roulant

Après l'acquisition de 17 automotrices électriques ZTER et de 15 automotrices X73500, la Région a poursuivi le renouvellement de son parc avec l'achat de 23 AGC, comme Autorails grande capacité.

Dix-sept trains (5 automotrices Z2 et 12 rames RRR) ont par ailleurs été rénovés, 29 autres le seront d'ici 2010.

À travers le renouvellement du parc roulant du TER Bretagne, la Région entend garantir l'équité territoriale en permettant à tout le territoire de bénéficier des effets de la grande vitesse et en renforçant les liens entre les villes bretonnes.

17 nouveaux ZTER pour les liaisons inter-villes



Charles Crieé

Afin de bénéficier pleinement des relèvements de vitesse et d'optimiser les temps de parcours entre les villes bretonnes, la Région a fait l'acquisition de 17 ZTER (**100 M€**).

Mis en service en 2004, ces trains assurent la liaison entre les principales villes de Bretagne : Rennes ⇄ Brest, Rennes ⇄ Quimper, Rennes ⇄ Nantes, Quimper ⇄ Nantes. Ces automotrices climatisées au « look » et au confort TGV, remplacent les anciennes voitures Corail et USI. Avec une vitesse de pointe de 200 km/heure, elles permettent de relier rapidement l'Ouest et l'Est de la Bretagne.

15 autorails TER (X73500) pour les liaisons de proximité et le maillage

Les autorails X73500 (**22 M€** d'investissement) assurent, depuis fin 2000, les dessertes de proximité sur les lignes non électrifiées. Petits frères du TGV par leur design extérieur autant que par le confort offert aux voyageurs, ils circulent dans le **Finistère**, sur les axes Brest ⇄ Quimper, Brest ⇄ Morlaix, Morlaix ⇄ Roscoff, ainsi que sur les liaisons Carhaix ⇄ Guingamp ⇄ Paimpol et Dol ⇄ Dinan.

Un parc roulant rajeuni

30 à 40 ans, c'est la durée de vie moyenne d'un matériel ferroviaire : une longévité importante, qui implique une phase de modernisation. Pour répondre au standard de confort et d'esthétique actuel, la Région rénove son parc roulant ancien.

21 autorails X2100 et de 8 remorques XR 6000

La Région rénove 21 autorails X2100 et de 8 remorques XR 6000 datant du début des années 1980. La modernisation de ce matériel apte à 140 km/h, qui devient monoclasse seconde, consiste en un réaménagement total des espaces intérieurs, , une mise à jour de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, l'ajout d'espaces vélos... pour offrir un maximum de confort et de services.

12 rames réversibles régionales (RRR)

Elles ont été entièrement réaménagées pour améliorer leur confort intérieur et leur aspect extérieur. Elles circulent depuis fin 1999 sur l'étoile ferroviaire de Rennes pour les liaisons domicile-travail.

5 automotrices bi-caisse électriques Z2

Performantes et de qualité, elles ont été rénovées entre 2004 et 2007 et circulent sur tout le réseau breton.

A Rennes, un nouvel atelier pour la maintenance des AGC

L'atelier de maintenance TER, construit en 2004, a été agrandi pour accueillir la maintenance des 23 AGC (Autorail à Grande Capacité), commandés et financés par la Région Bretagne.

L'objectif de ce nouvel atelier est d'optimiser l'entretien du matériel pour une qualité de service maximale, en terme de disponibilité et de fiabilité, tout en pérennisant l'emploi sur le site (150 salariés). Assurer la maintenance de matériel moderne à Rennes permet de garder sur place des compétences techniques de haut niveau.

Le coût de cette construction de 120 m sur 18 m a été financé par la SNCF (7,3 M€), la Région (2 M€), le Département d'Ille et Vilaine (2 M€) et Rennes Métropole (2 M€).



Un réseau
exploité
par la


 **BRETAGNE**
En région Bretagne, vous relier est essentiel.

Les chiffres clé du TER Bretagne en 2008

En Bretagne, le Ter c'est :

- 300 trains et 65 cars en service chaque jour
- 1 200 km de réseau : 13 lignes ferroviaires et 9 lignes routières
- 126 points d'arrêt dont 10 gares nationales et 32 gares Ter

en 2008 :

- Une progression de la fréquentation de **+14,5%**, pour atteindre **28 300 voyages par jour** contre 17 000 en 2002, soit un taux de croissance nettement supérieur à la moyenne nationale qui est de +9,8%.
- 9,2 millions de voyages au total
 - 15 000 abonnés contre 10 000 en 2007
 - 68 300 abonnements Uzuël mensuels et 75 700 hebdomadaires
 - 18 300 carnets de 10 billets Pelmël
 - 24 400 billets Ribambël (gratuit pour les – de 12 ans accompagnés d'un adulte payant en période bleue)
 - 73 400 billets Actuël (75% de réduction pour les personnes ayant des revenus inférieurs à 80% du SMIC)
- 36,4 M€ de recettes (hors compensation) soit 13% de plus qu'en 2007
- 7,9 € par voyage, c'est le montant de la contribution versée en 2008, par la Région pour l'exploitation du TER Bretagne (hors investissements infrastructures et matériel).

Une qualité de service en progrès chaque année :

- 96,8% des trains arrivent à l'heure ou avec moins de 5 minutes de retard, c'est un des meilleurs taux de régularité en France.
- 93,2% des mesures effectuées à bord des trains par des « voyageurs mystères » sont conformes aux objectifs fixés par la convention Région - SNCF (confort et propreté) contre 85,4% en 2002.
- 97,5% % des mesures effectuées dans les gares par des « voyageurs mystères » sont conformes aux objectifs fixés par la convention Région - SNCF (accueil, qualité des informations, propreté...) contre 94,3% en 2004 ; 81,5% en 2002.