

Comités de lignes Iroise

- Compte rendu de la réunion du 8 juin 2016 à Landerneau

Jean-Pierre MAREC, Adjoint au Maire de Landerneau.

Bienvenue à Landerneau pour ce Comité. J'excuse Patrick Leclerc qui n'a pas pu être présent ce soir. Je remercie les conseillers départementaux Yvan Moullec et Didier le Gac pour leur présence. La gare de Landerneau est importante pour notre territoire. Nous sommes également ce soir dans l'attente d'éléments sur le devenir de la ligne Quimper Landerneau.

Gérard LAHELLEC, vice-président en charge des transports et des mobilités

Je remercie la ville de Landerneau de nous accueillir. Merci à Caroline Gallon et Sophie Danet, merci aux instances départementales d'être présentes également. Le Comité de ligne a pour objet de se mettre à l'écoute de ce que les usagers ont à dire, mais aussi de vous transmettre des informations afin que l'on puisse vous dire où nous en sommes, comment nous avançons, quels sont les problèmes que l'on rencontre dans le contexte actuel.

L'essentiel de ce Comité de lignes consistera à vous présenter les perspectives de desserte pour 2017. L'objectif pour 2017 est double : il est de faire en sorte que l'offre de transports publics par chemin de fer soit augmentée de 20% en moyenne pour l'ensemble du territoire breton, et il est de faire en sorte que les gains de vitesse soient optimisés et maximisés pour les gens qui sont le plus loin, c'est à dire pour la pointe finistérienne. Dans l'offre globale, cela appelle une augmentation considérable de la desserte TER et TGV, et nous ne jouons pas l'un contre l'autre mais nous jouons bien l'un et l'autre en complémentarité, pour faire en sorte que la mission d'utilité publique soit bien au rendez-vous pour toutes les populations. Avant d'en venir aux éléments de contexte, il est bon de revenir sur la situation telle qu'elle existe, et d'expliquer la nature des problèmes que nous rencontrons aujourd'hui. Une personne m'a interpellé tout à l'heure et m'a fait remarquer ce que nous ne faisons pas bien. Nous sommes là pour ça, pour recueillir les doléances. Ce Monsieur opposait le TGV et les transports du quotidien (Landerneau-Quimper). Je lui ai expliqué que la mobilisation qui caractérisait l'engagement des collectivités pour la LGV n'a pas conduit à renoncer sur les transports du quotidien, bien au contraire. C'est bien parce que l'on veut de la modernité pour tout le monde que nous nous engageons beaucoup sur les transports au quotidien, y compris sur la question des infrastructures. Permettez-moi de m'attarder un instant sur cette question des infrastructures ferroviaires. Deux axes sont concernés ici : Quimper-landerneau et Morlaix-Roscoff. On pourrait élargir le propos à d'autres territoires de Bretagne. En 2002, suite à la décentralisation, on a hérité d'un patrimoine ferroviaire dans un certain état. Comme je l'ai dit à quelqu'un de la ligne Rennes-Châteaubriant avant-hier, quand nous sommes devenus compétents pour organiser le transport ferroviaire, la ligne entre Rennes et Châteaubriant était déjà vieille et en mauvais état. Comme elle a encore vieilli depuis, les choses se sont dégradées. Depuis que nous organisons les transports collectifs de voyageurs régionaux, la tendance est grande de considérer que la Région est devenue propriétaire des infrastructures. Or, la Région n'est pas propriétaire des rails, nous sommes

« seulement » dépositaires de la compétence qui consiste à organiser le service et à le financer à hauteur de 100 millions par an que nous versons à la SNCF, mais nous n'avons pas plus de compétences que les autres collectivités s'agissant des infrastructures. Quand nous avons négocié le contrat de plan, nous nous sommes appliqués à diagnostiquer la situation des infrastructures et à essayer de faire en sorte que toutes celles réputées être en situation de menace puissent trouver un financement, parce que notre objectif est de les remettre à neuf, toutes. C'est la preuve qu'il n'y a pas d'un côté la LGV, et de l'autre les transports du quotidien. C'est bien parce qu'on fait des transports du quotidien une question essentielle du développement du service public, que nous nous sommes engagés de la sorte.

S'agissant de Quimper - Landerneau, l'histoire commence en 2007, lorsque l'on a négocié le Contrat de Plan. Nous avons alors réussi à dégager 35 millions d'euros pour les affecter sur la ligne Quimper-Landerneau. Comme avec 35 millions nous n'arrivions pas à faire beaucoup de travaux, le Conseil départemental du Finistère, avec le Conseil régional, ont décidé de faire passer l'enveloppe à 60 millions sur leurs fonds propres. C'est à dire que l'on est passés de 35 à 60 millions, mais en apportant les 25 millions de la part des collectivités. Tout ça pour mettre en perspective la réalisation de travaux sur cette ligne. Nous avons depuis cofinancé pour plus de 5 millions d'euros d'études. De fil en aiguille, les travaux auraient du avoir lieu, ils n'ont pas eu lieu et ce n'est pas de la faute des collectivités, et il y a un tas de raisons à cela. Rien ne nous a conduits à renoncer, tant et si bien que dans la négociation du contrat de plan en cours, nous avons réaffecté 70 millions d'euros pour la réalisation de travaux, et il y a quelques mois on nous a dit que les travaux allaient en fait nécessiter 74 millions. Le Conseil départemental du Finistère et le Conseil régional ont accepté de mettre à leur compte les 4 millions supplémentaires, tout ça pour faire en sorte que le plus vite possible, on puisse augmenter de 50% les circulations de train entre Quimper et Landerneau. Il a ensuite fallu obtenir les cofinancements nécessaires : SNCF, SNCF Réseau, ceux de l'État. La convention de financement de ces travaux pour un montant global de 74 millions permettant de passer à 9 trains par jour et à 1H15 de temps de parcours en moyenne entre les deux villes passera à la Commission permanente du mois de juillet au Conseil régional, et à celle du Conseil départemental du Finistère le 23 juin. Ce qui signifie que les travaux auront bien lieu dans la séquence temps annoncée il y a quelques mois. Je vous confierai que pour permettre à l'équation financière de ne pas être remise en cause, le Conseil régional a consenti à faire une opération financière de nature à permettre à l'État d'honorer quasi la totalité de ses engagements. Le calendrier des travaux sera tenu, les financements sont là, la ligne sera fermée pendant les travaux, mais cela n'a pas été sans mal.

Nous sommes en train de faire des choses comparables sur d'autres axes. Nous sommes en cours d'études sur Dol - Dinan - Lamballe. Nous mettons aussi les choses en perspective sur Rennes - Châteaubriant, où l'on compte 407 000 voyages par an. Nous l'avons fait sur Plouaret-Lannion, qui a été mise en service le 27 janvier de cette année, et les travaux vont s'engager également sur Carhaix - Guingamp - Paimpol et notamment sur Guingamp - Paimpol au mois de septembre prochain. Cela représente des masses colossales d'argent et cela me semble être la démonstration que nous ne mettons pas tous les moyens dans la LGV mais que nous préservons le service public quotidien. Reste la ligne Morlaix - Roscoff, qui n'est pas inscrite au Contrat de Plan mais un Contrat de Plan, cela se revoit. Je sais qu'il y a des rendez-vous de prévus entre les associations et le maître d'ouvrage, nous y sommes attentifs. Il nous faudra sûrement hiérarchiser mais nous ne sommes pas dans une logique de renoncement. Si j'ai pris d'autres exemples c'est parce que je tenais à illustrer mon propos d'éléments matériels qui attestent la volonté du Conseil régional. Hier, il y

avait une réunion à Corps-Nuds sur la ligne Rennes - Châteaubriant Cela prouve que les populations sont attachées à la notion de service public.

3^{ème} élément de contexte que je souhaite rappeler : la loi NOTRe nous a délégué un certain nombre de compétences, parmi lesquelles celles se rapportant aux transports départementaux de voyageurs interurbains et scolaires et à la desserte des îles. Cela va modifier considérablement le périmètre de nos compétences, en ce sens que demain le ferroviaire ne pèsera plus pour nous que 45% de notre compétence. Notre objectif s'agissant des transports départementaux n'est pas de mettre des cars partout mais de jouer à fond la carte de la complémentarité. La deuxième chose que nous voulons c'est réussir la rentrée scolaire 2017. Pour cela, nous avons besoin du concours des services des départementaux. Ils connaissent leur métier mieux que nous, et nous entendons bien nous adosser à la compétence et à l'expertise qui existe dans les départements pour faire en sorte que cela soit réussi. Dans nos relations avec les départements, sur des évaluations de charge, parce que des charges nous seront transférées, nous sommes aussi dans un rapport de confiance et on invite les départements à continuer de faire comme si c'était pour eux.

4^{ème} et dernier point, je voudrais dire un mot sur la rénovation de toutes les gares, haltes et points d'arrêts, la mise en accessibilité, sur laquelle nous continuons à travailler. Le PEM de Morlaix s'engage. Nous avons conscience que tout cela n'avance pas assez vite, parce que l'on est dans une course de fond extrêmement difficile. L'augmentation de 20% de l'offre de transport ferroviaire va se traduire par une augmentation de la facture d'au moins 10 millions d'euros. Je ne dis pas que c'est trop ! Quand je prends les chiffres entre 2012 et 2018, la contribution de la collectivité régionale pour le TGV ne représente que le tiers de ce que nous mettons dans les transports du quotidien. D'ailleurs, ceux qui prennent le TGV de temps en temps pour aller à Brest ou à Quimper considèrent que gagner 50 minutes en moyenne en train c'est bien, mais en demandent un peu plus. Nous ne sommes pas dans des logiques de renoncement mais dans une logique qui vise à faire en sorte que le progrès n'oublie personne.

Présentation de l'offre 2017 par Matthieu Bébin, chargé de la concertation et des relations externes

Questions/réponses

Maurice RECQ, usager

Tout le monde ne va pas à Paris, moi par exemple je vais souvent à Bordeaux et lorsque l'on utilise l'outil Voyages-Sncf.com, on me fait passer par Paris, ou au mieux au Mans. L'itinéraire classique était pourtant Landerneau - Quimper - Nantes - Bordeaux. La ligne entre Nantes et Bordeaux est dans un état catastrophique, vous allez me répondre que ce n'est pas votre compétence. Il y a 30 ans, on mettait 3h50 et maintenant on en met 5. Aujourd'hui on fait transiter les gens par Paris et c'est plus cher.

En ce qui concerne la ligne Morlaix - Roscoff, le problème c'est le viaduc métallique. D'après les horaires, je pense qu'on fait tout pour dissuader les gens de prendre le train. Entre autres, on n'a pas profité de l'existence du port en eaux profondes alors que la ligne passe à 300 mètres pour faire une halte pour que les gens prennent le train. A propos du TGV, lorsque je vais à Rennes, selon les horaires il n'y a que des TGV, alors que ce n'est pas nécessaire, on pourrait avoir plus de TER, qui sont parfois plus rapides que les TGV.

Jacques DAVID, représentant des cheminots retraités de Morlaix

Ma question d'adresse principalement à M. Lahellec mais aussi à Mme Danet qui représente SNCF Réseau. Cette question concerne Morlaix - Roscoff. Dans le cadre de nos démarches, nous avons interpellé à multiples reprises sur l'urgence de la problématique de la ligne Morlaix - Roscoff dont l'avenir nous semble plus qu'incertain à ce jour. Pour mémoire, nous rappelons que cette ligne n'était pas inscrite au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 et dans les éléments que vous avez fournis vous n'avez pas mentionné ni chiffres ni informations concernant l'entretien ou la rénovation de cette ligne.

En résumé, et c'est la question que nous vous avons posée à multiples reprises, nous souhaitons qu'il y ait une réunion spécifique sur ce problème. Nous vous demandons aujourd'hui d'organiser une réunion comme vous avez su le faire lorsqu'il s'agissait d'exposer la problématique suite aux éboulements de Morlaix. Sur cette ligne, les trains circulent aujourd'hui à 40 km/h. Cette demande se fait de plus en plus pressante.

Gérard LAHELLEC, vice président en charge des transports et des mobilités

Souvenez-vous que même le pire n'est pas sûr. Sur cette ligne, selon que l'on considère le viaduc de la Penzé ou pas, cela fait 20 millions d'écart. Je pense avoir été très clair lorsque j'ai négocié le contrat de Plan. J'ai envoyé toutes les informations pour monter le niveau de l'exigence et le niveau de l'ambition. Quand on a financé pour 5 millions d'études l'axe Quimper - Landerneau, et que « le canard est toujours vivant », on peut se demander s'il y a véritablement beaucoup d'envie de réaliser les travaux. Mettez au moins à notre actif la petite détermination qui est la notre, parce nous ne nous sommes pas découragés. S'agissant d'une réunion spécifique, je suis disposé à aller à toute réunion spécifique sur le sujet, comme je vais à toute une série d'autres. Mais je ne souhaite pas que l'on trompe les gens, je suis contre le double langage, contre la langue de bois et je veux assumer pleinement ma position ici, qui est de dire que c'est aux principaux contractants du contrat de plan d'organiser la réunion. Je prends l'engagement que le Conseil régional de Bretagne sera présent à cette réunion. Je serai actif dans cette réunion mais je veux que l'on identifie clairement qui doit l'organiser. Si l'on commence à considérer que c'est quelque chose qui entre dans le giron pur de la Région, à notre corps défendant, on organiserait la partition des infrastructures ferroviaires dans notre Pays et je ne souhaite pas cela. J'ajoute qu'il y a actuellement des décrets en préparation consistant à inciter la SNCF à une grande prudence pour qu'elle investisse moins sur ce qui n'est pas son réseau structurant. Le décret n'est pas sorti et là non plus le pire n'est pas sûr ! Le premier ministre a fait quelques avancées sur les Intercités, mais je pense qu'il faut être très clair et je souhaite que préfet de Région et maître d'ouvrage soient interpellés sur le sujet. Je serais alors prêt à donner un coup de main pour aller chercher les financements. Sur Guingamp - Paimpol, c'est une opération à 28 millions d'euros et certains disaient « le temps que Lahellec trouve les cofinancements, nous avons quelques années devant nous. » Et bien non, nous n'avons pas donné de leçon aux autres collectivités, nous avons discuté ensemble, confronté nos points de vue, émis une hypothèse, même si ce n'est pas celle qui a été retenue à l'arrivée. En bout de course, nous avons trouvé les modalités et le rythme du financement de ce projet. Si on n'enclenche pas un processus de cette nature sur Morlaix - Roscoff, si l'un attend l'autre et lui rejette la responsabilité, alors nous en avons pour quelques années avant qu'il se passe quelque chose. Je suis pour que de manière convergente, les personnes morales qui doivent organiser la réunion l'organisent. Cela signifie qu'il faut des délégations chez Monsieur le préfet de département et de région, auprès du maître d'ouvrage, et partant de là je serai présent. Si vous me demandez de prendre l'initiative, on va aussi me demander d'amener tout l'argent. Au titre de quoi je prendrais l'initiative ? La seule collectivité qui a une position claire sur ce sujet pour l'instant, c'est la Région. Vous avez un allié objectif en l'institution régionale pour porter ce sujet là, pour porter les cofinancements, les

phasages, pour donner un coup de main pour que cela se fasse, mais je ne souhaite pas être le dépositaire exclusif d'un problème qui ne m'appartient pas.

Jacques DAVID, représentant des cheminots retraités de Morlaix

Par rapport à cela vous avez été dépositaire d'un tract de l'Union locale CGT de Morlaix. Nous identifions bien dans ce tract les responsabilités de chacun. Nous n'avons pas ciblé l'institution régionale. A Landivisiau en 2015, vous nous aviez dit que la ligne Morlaix - Roscoff n'avait pas été inscrite au contrat de plan parce que la SNCF n'avait pas été claire sur la dégradation qui avait eu lieu sur cette ligne.

Gérard LAHELLEC, vice président en charge des transports et des mobilités

Quel usage avez-vous fait de la réponse que je vous ai faite ? Je ne cours pas après les problèmes pour essayer de les résoudre. A chaque fois que nous avons connaissance d'un problème, nous essayons de le traiter et de voir comment on l'intègre dans les négociations du contrat de plan. La négociation ne se fait pas comme ça par enchantement. Quand j'ai la connaissance d'un problème réel, je l'intègre. C'est comme ça que l'on a dégagé quelques 5 ou 6 millions pour faire les travaux sur la ligne ferroviaire entre Auray et Pontivy. Ceci a conduit l'autorité préfectorale à me dire : « Monsieur Lahellec, quelles sont vos priorités, on ne peut pas tout inscrire au contrat de plan ! ». On se bat pour toutes ces petites choses, en Bretagne, on répare et on remet à neuf toutes les gares sans exception. Nous allons commander d'autres trains, pour une facture totale de 300 millions ! Dès l'instant qu'un sujet est avéré nous sommes des acteurs pour contribuer à résoudre ces problèmes. Pourquoi voudriez-vous que l'on ait été ingrat avec Morlaix - Roscoff alors que partout ailleurs nous agissons: Rennes - Châteaubriant, Dinan - Dol - Lamballe, Auray - Pontivy, Quimper - Landerneau, Plouaret - Lannion, Carhaix - Guingamp - Paimpol. Pourquoi voudriez-vous que l'on ne traite pas de la même manière Roscoff ? Je suis un allier objectif des populations, des syndicats, pour porter ces choses-là.

Je ne veux pas qu'on laisse se développer une ambiguïté autour de l'idée que si le sujet n'avance pas c'est à cause de la Région !

Frédérique LE NEDELLEC, usagère brestoïse

Votre sujet est très intéressant mais ferait l'objet d'une réunion à lui seul. Je viens de Brest, je suis une usagère. J'ai pris le train il y a quelque temps entre Brest et Quimper et j'ai mis plus de 2h. Je prends acte du fait que la Région Bretagne est extrêmement offensive pour essayer d'améliorer les choses sur la Bretagne occidentale, tout comme le Conseil départemental se bat aussi. C'est très important car il y a une rupture entre l'est de la Bretagne et l'ouest qui augmente. Il faut continuer à rapprocher nos grandes villes du Finistère, il faut que le train soit un vrai facteur d'aménagement du territoire. Je suis contente de ces bonnes nouvelles. Le groupe des jeunes démocrates organise ces jours-ci une marche à pied entre Landerneau et Quimper pour donner envie aux gens de prendre le train. Je vois beaucoup de choses positives ce soir et je sais aussi que l'on a du pain sur la planche. Il n'y a pas que la Région Bretagne, il y a aussi les crédits d'État : il est nécessaire de solliciter Monsieur le Préfet, ainsi que la direction de la SNCF pour qu'elle n'abandonne pas tout le travail aux conseils régionaux. C'est aussi à tous les usagers de se manifester, de se battre, nous voulons avoir des trains, et même un Carhaix - Brest ! On ne veut pas du tout-car, car on a aussi besoin des routes pour la voiture individuelle, nous avons besoin de tout ça, et surtout d'une ouverture vers le sud !

Guy JOURDEN, Président du conseil de développement de la métropole du Pays de Brest.

C'est une bonne nouvelle que les travaux aient lieu et pas seulement pour Brest - Quimper mais aussi et surtout pour Brest-Lorient, et même pour aller jusqu'à Bordeaux.

Véronique MUZEAU : Présidente de l'association TER Brest - Quimper

Je suis très contente également car je représente l'association TER Brest - Quimper. Vous avez donné des dates pour les délibérations d'élus. Cependant, je n'ai pas eu le calendrier précis des travaux. Donc quand est-ce que cela commence ?

Sophie DANET, SNCF Réseau

Les travaux s'engagent en décembre 2016 pour une mise en service décembre 2017. La ligne sera fermée pendant 12 mois.

Claude BERVAS, maire de DIRINON

Nous avons une gare sur la Commune. J'avais quelques réserves sur cette ligne. Les travaux engagés vont dans le bon sens, mais compte tenu du tracé de cette ligne, on ne peut pas envisager de grandes améliorations futures au niveau de la vitesse. Nous avons reçu un coup de téléphone nous disant que la gare serait démolie, car elle n'est plus aujourd'hui utilisée. La gare actuelle ne fait-elle pas partie du patrimoine ? J'espère au moins, comme elles sont toutes pareilles, que d'autres seront conservées sur la ligne Landerneau - Quimper. Deuxième question : il y a une vingtaine d'années, la SNCF a commencé à nettoyer les abords des voies avec des moyens chimiques. Aujourd'hui, la plupart des communes, et je l'ai signée également, ont signé la charte de l'environnement. Or, on constate que la SNCF, même si ce n'est pas aussi flagrant qu'avant, utilise toujours le fameux Roundup le long des voies. On voit que c'est bien grillé. Je ne devrais peut-être pas dire ça, mais c'est un constat puisque je n'habite pas loin de la voie. Il y a certainement des choses plus importantes que cela mais de l'avis général, la voie est beaucoup moins bien entretenue qu'avant, là aussi sans doute, les moyens financiers ne sont ils plus là aujourd'hui. Les maires sont de plus en plus sollicités par des personnes préoccupées par l'environnement et également à l'inverse par des personnes qui nous disent : « pourquoi ne peut-on plus traiter alors que la SNCF traite le long de ses voies ? ». Je vous retransmets simplement la question telle qu'on me la pose.

Sophie DANET, SNCF Réseau

Pour ce qui est du traitement des abords, nous signons une charte environnementale et de non utilisation des produits chimiques. Je vais enquêter et j'apporterai la réponse, mais normalement les produits chimiques sont réglementés chez nous.

Jacques DAVID, représentant des cheminots retraités de Morlaix

L'ensemble du réseau est entretenu et continue d'être entretenu, et cela ne peut être fait que par des produits chimiques, bien évidemment. J'ai fait parti des CHSCT, et ce n'est pas du Roundup, c'est quelque chose d'autre et c'est largement pire, à base de glyphosate également.

Gérard LAHELLEC, vice président en charge des transports et des mobilités

Le fait d'entrer dans une séquence nouvelle nous donne quelques arguments pour être dans le ton d'aujourd'hui. On ne peut pas d'un côté interdire le glyphosate dans les magasins verts, et continuer de l'utiliser, il faudra donc creuser la question. S'agissant des gares et du patrimoine, sur le périmètre ferroviaire : bâtiment voyageurs, quais, etc.,

lorsque l'on touche à quelque chose en général, on le finance à 80% alors que c'est un patrimoine qui ne nous appartient pas. C'est un vrai problème parce que nous ne maîtrisons pas les conditions d'usages qui s'ensuivent, ni les conditions de tarification et d'usage de ces infrastructures que l'on rénove. C'est un problème politique de fond et sur lequel on travaille. Sur la valeur patrimoniale, je ne connais pas la valeur de la gare de Dirinon. Dans le futur service prévoyant l'augmentation de la desserte avec 50% de plus, le point de croisement est prévu à Dirinon, et il faut intégrer cette donnée-là comme plutôt positive pour la commune. Il vaut mieux l'intégrer comme telle. Nous avons une réflexion sérieusement engagée sur les gares. Prenons l'exemple de la gare de Landivisiau. Nous avons essayé d'apporter une amélioration aux alentours, mais le bâtiment va être détruit et nous allons faire du neuf. Nous n'allons pas laisser ça comme ça, ni refaire un bâtiment aussi long et aussi haut. Nous allons essayer de faire quelque chose de cohérent, permettant d'avoir le système de distribution, et permettant un accès commode aux quais. Ce projet, nous le portons et il ne se passerait peut-être pas grand-chose à Landivisiau si nous n'étions pas là. Les gens du Centre-Bretagne viennent aussi prendre le train à Landivisiau pour aller sur Brest, donc c'est important.

Liliane BESCOND, président de l'association IPIDV

Nous nous occupons des services dédiés aux handicaps visuels dans le Finistère et nous représentons également la Fédération des aveugles de France au niveau régional. Nous vous avons interpellés l'année dernière par rapport à l'accessibilité des gares, et surtout des petites gares, parce qu'il n'y a pas d'annonces sonores et c'est très dangereux. Nous vous avons parlé d'un film qui a été fait par l'association et j'avais rencontré une personne du Conseil régional qui devait venir nous voir et on l'attend toujours. Nous souhaiterions discuter avec vous, car il y a certainement des aménagements qui ne sont pas très coûteux à mettre en œuvre. J'ai relancé par mail, et nous avons réussi à vous joindre, mais j'ai du attendre quelques mois.

Gérard LAHELLEC, vice président en charge des transports et des mobilités

Nous enregistrons et vous revenez sans crainte nous relancer, n'hésitez pas.

Y. TITOUR Association « Coulée Verte » Le Relecq Kerhuon

J'ai deux questions à poser : la première sur la possibilité d'un tram-train entre Brest et Landerneau et la suppression du passage à niveau entre Brest et le Relecq Kerhuon. Il y a eu une concertation sur le sujet et je souhaitais savoir où en était le dossier. Nous ne sommes pas tout à fait d'accord avec le projet présenté car il prévoit l'entrée dans un lotissement alors qu'il y a d'autres solutions, notamment à partir de la RN 265. Pour l'instant personne ne s'engage et je souhaitais savoir où cela en était et qui fait quoi dans ce dossier.

Sophie DANET, SNCF Réseau

Le dossier est suivi chez nous par la cellule « sécurisation des passages à niveau ». Des études ont été réalisées sur le sujet et je vais avertir Carole Gueran, en charge du dossier, pour que l'on revienne vers vous et que l'on avance. Je ne peux pas vous en dire plus sur les études menées ce soir.

Gérard LAHELLEC, vice président en charge des transports et des mobilités

L'intérêt du tram-train c'est de permettre au train d'utiliser les voies tram en ville et les voies ferroviaires en dehors. Ne nous faisons pas trop d'illusion, car le coût de la place unitaire du tram-train est chère comparée au train. Il faut donc se demander quel

avantage apporterait un tram-train pour aller de Brest à Landerneau en comparaison de ce qui existe aujourd'hui. Il faut faire attention car en capacité, cela représente un investissement beaucoup plus lourd. La question qu'il faudra se poser par contre, c'est celle de la desserte du Finistère et de la desserte en Finistère. Je pense que la connexion de la Ville de Brest avec l'aéroport est un sujet dont la région ne peut pas se désintéresser en matière de transport public et de transport collectif. Il y a des optimisations possibles, et cela appellerait des travaux d'infrastructure et du matériel *ad hoc* permettant quelque chose de plus fluide que ce qui existe actuellement.

Un usager de la ligne Brest - Landerneau

Je vais commencer par des compliments parce que je suis usager depuis 23 ans de la ligne Landerneau - Brest et je peux dire que les choses s'améliorent, c'est plus confortable, plus régulier et plus agréable en général.

1^{er} point : la place des vélos : au niveau de la gare, il faudrait aménager une rampe sur les escaliers qui mènent aux quais parce que croyez-moi, tous les jours, à l'aller, au retour, c'est épuisant de prendre son vélo, de le hisser, de le mettre sur l'épaule pour le mettre dans le train. Je ne sais pas quelle est la réponse technique à apporter mais cela ne doit pas être très cher.

2^{ème} point : la vie ne s'arrête pas le vendredi soir et on devrait aussi pouvoir aller en ville en train après. Je ne sais s'il y a des contraintes financières, mais je pense qu'avec une coopération avec le Quartz ou avec le cinéma, des abonnements mixtes permettant de gérer plus finement le nombre de candidats, on pourrait essayer.

3^{ème} point: me m'eus kemeret an tren uhel a zo breman, tri bloavezh 'zo war n'ugent bemdez, hag mont a ran skuizh da welet brezhoneg ebet 'barzh an tren. Bez 'zo spagnoleg, bez 'zo saozneg, bez 'zo alamaneg, ger ebet e brezhonneg hag erruon skuizh get an dra se. Peañ a ran, ha droed m'eus da gaout se bemdez 'barzh an tren ivez ha pas 'barzh an gar nemet ken. Ha ne goust ...(arc'hant) ebet .

[Je prends le train depuis longtemps maintenant, tous les jours depuis 23 ans, et je suis fatigué de voir qu'il n'y a pas de breton dans les trains. Il y a de l'espagnol, de l'anglais, de l'allemand, mais aucun mot en breton et j'en suis plus qu'affligé. Je paye, et j'ai le droit d'avoir du breton dans le train tous les jours et pas dans la gare uniquement. Et ça ne coûterait pas cher non plus].

Gérard LAHELLEC, vice président en charge des transports et des mobilités

Ma ve ret d'am lakaat tout da gomzal brezhoneg, hag a lakaat

[Sil faut se mettre à parler breton...]

Un usager de la ligne Brest-Landerneau

Ma 'peus c'hoant, giz se e vo essoc'h marteze da gompren traoù 'zo.

[Si vous voulez, comme ça il sera peut-être plus facile de s'entendre sur certaines choses.]

Gérard LAHELLEC, vice président en charge des transports et des mobilités

Je partage totalement ce que vous dites et je rajouterai un mot sur le périurbain.

Cela s'arrête tôt le soir et on a peu de service le week-end. Landerneau - Brest c'est commode et vite fait, sauf qu'il n'y en a pas à toute heure, et que passée une certaine

heure, on n'en a plus. On nous demande presque du RER, c'est logique et cohérent. La loi NOTRE prévoit que la compétence sur le périurbain relève de l'agglomération. Nous ne souhaitons pas nous désengager du transport ferroviaire. Il faut donc qu'on parvienne à tisser des relations nouvelles entre les nouvelles agglomérations : les métropoles, et la Région. J'avais hier le même débat avec Rennes sur le sujet. Montreuil s/Ille, qui est à 35Km de Rennes, a 52 trains par jours, mais pas tard le soir, pas assez le week-end et le dimanche. Les jeunes, le jeudi soir, voudraient aussi être de la fête. C'est une vraie question, celle du développement d'une forme de RER pour desservir le périurbain au droit des métropoles et la demande est forte ici aussi, proche de Brest. Nous y travaillons.

En ce qui concerne le vélo, la difficulté que l'on a c'est de tolérer les vélos dans les trains, surtout à des heures de pointe. On ne peut pas d'un côté avoir des RER et de l'autre mettre les vélos dedans. Ce n'est pas facile. La politique est plutôt celle de l'aménagement des gares, et pour accueillir des vélos, et pour ne pas avoir à les porter, à les mettre sur l'épaule, etc. les aménagements que l'on prévoit sont généralement compatibles avec la dimension des vélos, avec leur poids, et nous essayons aussi de développer une politique du vélo allant au-delà de la seule propriété individuelle du vélo. Nous avons quelques expérimentations en cours là-dessus. Nous pouvons peut être prendre vos coordonnées et vous associer au travail que l'on mène.

Yvan MOULLEC, adjoint au maire de Landerneau délégué aux travaux, commerce et quartiers

La ville de Landerneau a engagé une démarche pour mettre aux normes d'accessibilité ses bâtiments et nous revient régulièrement le sujet de l'escalier de la gare. Je souhaiterais savoir ce qu'il en est, pas uniquement pour les vélos, mais aussi pour les personnes handicapées. Deuxième chose, la Ville de Landerneau est engagée dans le zéro phyto depuis 2003. Nous avons rempli un questionnaire la semaine dernière qui permet de nous voir octroyer un label national par rapport à cela ; je suis embêté d'entendre ce que nous avons entendu. Nous allons bientôt être audités, et je pense que si un élément comme ça vient à la connaissance de la personne qui nous audite, c'est fini. Donc je souhaiterais que vous clarifiiez les choses et que vous fassiez en sorte que vos produits deviennent compatibles avec ce qui se passe.

Tanguy STEPHANE, conducteur SNCF, représentant FGAAC/CFDT

Bonsoir, je suis conducteur de train au dépôt de Brest. Je conduis des TGV et des TER. Nous nous félicitons d'apprendre que la ligne Landerneau - Quimper va être sauvée. J'ai entendu dire que l'on passerait de 6 allers-retours par jour à 9. Nous allons en fait revenir à 9 aller-retours. Il s'agit d'une remise à niveau et non un progrès. Je ne sais pas ce qui est prévu en terme de vitesse mais peut être quelqu'un pourra nous répondre ce soir. Je conduis aussi des trains sur Morlaix - Roscoff. J'ai bien entendu votre engagement Monsieur Lahellec. Pouvons-nous avoir l'avis de SNCF Réseau par rapport à ce qu'ils seraient prêts à faire, où en sont-ils par rapport aux travaux, aux études, à la vitesse qui a été abaissée depuis 6 mois à 40km/h. c'est bien beau que la Région soit soucieuse de cette ligne mais si la SNCF ne suit pas, nous n'allons pas avancer beaucoup.

Aujourd'hui, à 40km/h, la ligne est condamnée. 50 minutes pour aller de Morlaix à Roscoff, pour faire 28km, on comprend bien que c'est foutu, d'autant plus qu'aujourd'hui les correspondances ne se font plus avec les TGV et donc il y a de moins en moins de monde dans ces trains. Quand vous faites un Morlaix - Roscoff avec 2 voyageurs, se pose forcément la question de la pertinence de la ligne. Un dernier point concernant l'arrivée du TGV et de la grande vitesse à Rennes. En tant que conducteurs, on a vu qu'entre Rennes - Brest et Rennes - Quimper, des zones avaient été montées en vitesse, on peut

rouler jusqu'à 200 ou 220 sur ces portions de lignes. Or, aujourd'hui, à part 2 ou 3 portions, on constate que ces zones de préannonce sont inefficaces, et pourtant, elles ont coûté énormément d'argent. Peut-être aurait-il été bon de se poser la question de l'investissement sur ces zones de préannonce qui n'apporteront quasiment rien en gain de temps, si ce n'est 2 ou 3 d'entre elles, notamment sur Rennes - Quimper, et une sur Rennes - Brest.

Pascal VERGER, usager cycliste Landerneau - Brest depuis 10 ans

Nous avons été très sensibles aux expérimentations menées avec les usagers cyclistes. Nous espérons que cela va aller au bout. J'ai participé en utilisant pendant un mois un vélo pliant électrique, on espère que cela débouchera sur quelque chose, d'autant que les gens sont assez demandeurs. Il y a de plus en plus de personnes avec des vélos électriques, et une population plus variée qu'auparavant.

Anne MOAL, usagère Morlaix - Brest

J'ai noté qu'il y a eu +5% de voyages par rapport à 2014 sur Brest - Morlaix, dont environ 60% d'abonnés et je note que dans le document, vous indiquez qu'il y aura une meilleure répartition de l'offre et plus de fréquence le soir dans la nouvelle offre, avec plus d'arrêts sur Landerneau et Landivisiau. Ma question est : y aura-t il vraiment une augmentation de l'offre de transport entre Morlaix et Brest le matin, est-ce qu'il y aura une augmentation de l'offre de transport le soir, et non seulement une meilleure répartition ?

Concernant la consultation de la grille TER, je suis un peu déçue car je pensais que l'on pourrait avoir l'offre aujourd'hui. Je voulais savoir si la consultation intégrera les grilles TGV en plus des grilles TER, notamment des connexions qui existent entre TER et TGV. En ce qui concerne les objets oubliés dans le train, j'oublie de plus en plus de choses dans le train et je trouve que le nouveau dispositif, sur internet, n'est pas vraiment pratique. Avant, arrivés sur Brest on avait un service très opérationnel et maintenant, on ne retrouve plus ses affaires.

Mme FILLON, présidente association de défense de la ligne Morlaix - Roscoff

Je n'ai pas vraiment de question à poser mais je voulais vous apporter quelques informations. Concernant la pétition que nous avons faite signer, nous sommes surpris de la qualité des échanges avec la population qui est sensibilisée depuis très longtemps sans qu'on le sache sur cette problématique de la modernisation de cette voie ferrée. La population se sent abandonnée, car la problématique existe depuis longtemps et les élus locaux n'ont pas pris la mesure à temps du besoin. C'est une bonne nouvelle que grâce à Monsieur Lahellec et à la Région, une étude et un diagnostic de la ligne aient été diligentés à la fin de l'année dernière suite à la baisse de vitesse. Voilà quelque chose de concret et nous avons encore de l'espoir même si nous ne sommes pas naïfs. Nous sommes conscients de la complexité du financement de ces travaux. Nous sommes à votre disposition pour le tour de table et on espère avoir votre soutien Monsieur Lahellec pour mettre tout le monde autour de la table et mettre en place cette réunion.

Gérard LAHELLEC, vice président en charge des transports et des mobilités

Vous avez raison de dire « ne soyons pas naïfs ». Nous avons récupéré une infrastructure dans un état de délabrement avancé, elles sont toutes vieillissantes, et je ne suis pas du genre à compter sur l'autre pour que les choses se fassent. Quand je me suis retrouvé en 2004 à la manœuvre sur ces sujets-là, j'avais fait mes petits calculs et je m'étais dit : en 2010 on aura rénové le parc de trains, et les choses iront mieux. Mon calcul n'était pas bon parce que je n'avais pas intégré les éléments de dynamique, les demandes nouvelles, les trains supplémentaires à commander, etc. Et fort heureusement, nous sommes en situation

de dire que l'on a des trains en commande, etc. Et tout cela est normal pour répondre aux défis de croissance. On a multiplié par 2 la fréquentation TER, ce qui est plutôt bien, alors qu'il y a 15 ans, on nous disait que c'était quelque chose qui était promis à la mort. Soyons modestes, raisonnables et déterminés. Ce que je veux vous dire, c'est que j'essaie de m'engager de façon conséquente avec l'institution régionale pour faire en sorte que l'on fasse avancer les sujets. Pour Guingamp - Paimpol, par exemple, la vapeur du Trieux nous a donné un sacré coup de main, parce que les territoires se sont mobilisés grâce à cela. Il y a des éléments de dynamique qui existent dans les territoires et dont il ne faut pas se priver lorsque l'on veut porter des sujets. Ce sont des choses populaires, les populations y tiennent, et ce sont des éléments dynamisants. On n'a pas tous les jours dans notre société des motifs d'enthousiasme. Les combats ont besoin d'enthousiasme pour être vainqueurs.

La perspective de l'ouverture à la concurrence des TGV demain implique que la concurrence se fera sur le segment Paris - Rennes en ce qui concerne la Bretagne. Si concurrence il y a un jour, c'est sur ce segment-là qu'elle s'exercera. A ce rythme-là, qui va envoyer des TGV jusqu'à Brest et Quimper ? Personne. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes bagarrés pour faire en sorte que l'on régule 4 aller-retours TGV de plus jusqu'au Finistère, et c'est cela qu'il y a dans la convention, afin d'obliger à desservir le territoire jusqu'à la pointe finistérienne avec des TGV supplémentaires. Ceci est à contre courant de toutes les préconisations de la Cour des Comptes. Si on ne faisait pas ça, il n'y aurait plus d'utilité publique de la vitesse pour les gens du bout, et plus on est loin, plus on serait privés de tout. On fait s'arrêter les TGV qui desservent Le Mans, Vitry et Laval, en terminus à Rennes. On maximise les gains de temps pour ceux qui sont le plus loin. Les TGV qui viendront jusqu'à Brest et Quimper, eux, auront comme premier arrêt Rennes, et ce pour faire gagner le plus de temps à ceux qui sont le plus loin. C'est une forme de régulation qui consiste à apporter plus à ceux qui sont le plus loin. Ce n'était pas acquis d'avance non plus.

Sur Landerneau - Brest, il faut que nous poursuivions le travail. C'est vrai qu'il y a un public nouveau que l'on est en train de conquérir dans les modes alternatifs et actifs. Là où l'on a développé des expérimentations, cela se ressent en termes d'abonnements au TER et donc de fréquentation. C'est donc un élément dynamique. Il faut qu'on arrive à organiser une gestion de ces espaces vélos et de l'accessibilité pour les porter, etc.

Nous avons fait la concertation TGV et ce n'était pas facile, parce que les territoires aujourd'hui desservis par le TGV veulent continuer à l'être. Il fallait donc concilier cela avec le gain de temps pour tous, et ce n'était possible qu'en mettant des TGV en plus, en ne les faisant pas tous s'arrêter aux mêmes endroits, afin de maximiser les gains de temps pour tous.

Nous avons aujourd'hui un site de consultation pour l'offre TER. N'hésitez pas à le consulter, à nous solliciter et à nous interpeller.

[Présentation de l'outil de consultation des horaires 2017 disponible sur transports.bretagne.bzh]

Un usager

Où en sont les études concernant Morlaix - Roscoff ? SNCF Réseau pourrait-il nous répondre ?

Sophie DANET, SNCF Réseau

Concernant Morlaix - Roscoff nous y travaillons, des diagnostics ont été posés ainsi que différents scénarios élaborés. J'ai ici un rapport qui n'est pas encore officialisé, donc je ne peux pour le moment pas vous donner plus d'éléments mais ça ne saurait tarder.

Gérard LAHELLEC, vice président en charge des transports et des mobilités

Le problème vient du financement mais nous allons trouver des solutions à condition de créer des dynamiques et des synergies pour converger. Associations, syndicats, faites ce que vous avez à faire, mettez nous dans la boucle mais n'hésitez pas à titiller les autres. Sur les cars Macron, quelques uns se déploient et doivent faire des déclarations à l'ARAFER pour les liaisons de moins de 100km. A chaque fois qu'il y a information sur la constitution d'une liaison qui vient mettre à mal l'économie de nos lignes, nous intervenons pour faire un mémoire en contestation. Nous avons obtenu satisfaction quelques fois, nous ne gagnons pas à tous les coups. Un exemple : Guingamp - Paimpol coûte 28 millions d'investissement. C'est CFTA, du groupe Transdev, qui assure le service pour le compte de SNCF sur cette ligne. Or Transdev vient mettre un autocar entre Saint-Brieuc et Rennes et nous prendre des recettes. Je leur ai dit qu'il allait falloir choisir : ou bien vous êtes candidats aux prestations de service public que nous portons à travers nos délégations de service public, ou bien vous jouez la concurrence pour aller écumer les marchés, auquel cas vous ne pouvez pas manger aux deux râteliers. Notre pédagogie ne marche pas si mal, puisqu'ils sont en situation de renoncement.

Guy JOURDEN, Président du Conseil de développement Métropole Pays de Brest

Le problème de ces liaisons de moins de 100 kilomètres est qu'il est tout à fait possible de descendre où l'on veut, même si ces liaisons de moins de 100 km ne sont pas commercialisées.

Anne MOAL, usagère Morlaix-Brest

Concernant le parking de Morlaix, le parking est situé au nord. Ma question est : est-ce que le parking sera bien gratuit pour les abonnés TER ? J'ai cru comprendre que oui. Deuxième question : un parking est-il prévu à terme pour les usagers côté sud ? Actuellement, la majorité des personnes viennent côté sud, doivent passer au dessus du pont et rallonger leur temps.

Gérard LAHELLEC, vice président en charge des transports et des mobilités

Sur la gratuité, oui, c'est un postulat, les projets ne sont éligibles en Bretagne que si la gratuité du stationnement est assurée pour les abonnés au TER. S'agissant du parking côté sud, cela n'est pas prévu.

Jacques DAVID, représentant des cheminots retraités de Morlaix

Le journal « La vie du rail » a publié un dossier sur les TER, je voudrais savoir ce que vous en pensez et si vous êtes d'accord avec ces chiffres. Je suis étonné qu'il n'y ait pas eu de compte-rendu du dernier comité de lignes Iroise qui s'est tenu en 2015. Il n'y a pas eu d'annonce non plus du Comité de ligne d'aujourd'hui sur le site de la Région.

Gérard LAHELLEC, vice président en charge des transports et des mobilités

Le Compte rendu existe et je vous rejoins sur le fait qu'il faut les diffuser.

Christelle COLOIGNER, usagère Landerneau - Brest

Sur l'arrêt des carnets de 10 tickets, je souhaitais savoir pourquoi cela n'existe plus. Par rapport aux handicapés, ils sont incités à passer par Paris, et doivent donc traverser Paris. Il faut aussi la carte d'invalidité pour être aidé à monter dans le train. Or il est compliqué de l'obtenir et si on ne l'a pas on n'a droit à rien. Ceci pourrait-il être plus ouvert ?

Caroline GALLON, directrice déléguée TER Bretagne

Sur la question du carnet, en avril 2015, le Conseil régional a décidé d'une nouvelle gamme tarifaire qui se veut plus simple, avec des tarifs forfaitaires en fonction du nombre de kilomètres parcourus. Ce carnet faisait l'objet d'une fraude extrêmement importante du fait de l'absence de limitation de durée de sa validité. A l'occasion de la sortie de la nouvelle gamme tarifaire, ce carnet a disparu et a été remplacé par les Prix Ronds. Ces tarifs sont valables sur tous les trains le samedi sur certains trains les autres jours de la semaine.