

## Comités de lignes Emeraude

- Compte rendu de la réunion du 30 mai 2017 à Dol-de-Bretagne

### **Denis RAPINEL, Maire de Dol**

Les Comités de lignes sont toujours des temps privilégiés proposés par la Région et SNCF, pour permettre aux uns et autres de débattre sur ce qui va bien ou moins bien. Il est vrai que l'on y évoque plus souvent les trains qui arrivent en retard que les trains qui arrivent à l'heure.

Ce Comité de lignes intervient dans une actualité très riche pour la Région Bretagne, avec l'ouverture de la LGV Le Mans - Rennes qui nous rapprochera de Paris. Tous les avantages que nous avons dans le passé resteront acquis : accueil, beauté des paysages, etc. Les quelques inconvénients liés à l'éloignement que nous avons seront eux de plus en plus relatifs. Je suis impatient de commencer cette réunion, pour qu'avec les sensibilités des uns et des autres nous puissions tirer le meilleur ; c'est toujours ce qui nous anime lorsque nous avons le souci de militer pour la chose publique.

### **Gérard LAHELLEC, Vice-président chargé des transports et des mobilités au Conseil régional de Bretagne**

Quelques mots d'introduction pour restituer le contexte dans lequel nous nous situons.

Dès le 2 juillet prochain, nous allons connaître un vrai bouleversement. Il est dû à la mise en service de deux lignes à grande vitesse à l'échelle du territoire national : vers la Bretagne et les Pays de la Loire, et vers Bordeaux. Cela a pour effet de bouleverser les horaires des trains sur l'ensemble de l'Ouest du territoire, jusqu'à Toulouse par exemple. Il faut en effet se partager des tops d'horloge au départ de Paris-Montparnasse : un espace-temps qui est occupé par un train ne peut pas être occupé par un autre. Il a donc fallu que nous trouvions nos places dans ce dispositif contraint.

Dans ce contexte, nous avons voulu faire en sorte que la desserte TGV de la Bretagne soit complémentaire du TER, et que les territoires les plus éloignés soient ceux que l'on rapproche le plus. 8 connexions quotidiennes supplémentaires avec Paris seront donc mises en place pour Brest et Quimper.

Les 3500 horaires quotidiens dans les gares de Bretagne vont changer. Cela signifie que nos 17 000 voyageurs quotidiens du train vont voir leurs conditions de transport modifiées. Nous avons bien conscience que cela peut avoir des conséquences délicates et très diverses sur la vie des familles. Même en faisant tout ce qui est possible pour résoudre ces situations, certains impératifs techniques font que nous ne pourrions pas répondre à l'ensemble des problématiques. Un TGV occupe par définition un espace-temps important, puisqu'il va vite. Nous avons essayé de faire de notre mieux : par exemple, sur le périurbain aux heures de pointe, nous avons eu le souci de préserver un cadencement à la demi-heure. Nous avons tenté de spécialiser les flux, tout en veillant à ce qu'un certain nombre de demandes puissent être satisfaites. Ces demandes nous ont été remontées notamment grâce à la mise en place d'une démarche de consultation. 6000 participants y ont contribué, ce qui est significatif. A l'issue de cette concertation, nous avons réussi à traiter 75% des situations problématiques. 25% de ces situations n'ont donc pas été réglés de manière entièrement satisfaisante, à l'heure actuelle.

Je veux ici remettre en cause une affirmation plusieurs fois entendue : nous aurions mis l'ensemble des moyens sur le TGV et sacrifié les transports du quotidien. Je m'inscris en faux : sur la période 2007 - 2017, deux fois plus de moyens ont été consacrés aux transports du quotidien par rapport au TGV.

D'autre part, nous poursuivons nos investissements sur les matériels. Nous venons par exemple de valider la commande de 5 trains supplémentaires, à 12 millions d'euros l'unité. Nous continuons également nos investissements sur les infrastructures : sur la seule année 2017, avec la réouverture de Guingamp - Paimpol et le chantier en cours de rénovation de Brest - Landerneau, ce sont 106 millions d'euros qui sont investis. La rénovation des autres lignes en antenne est inscrite au contrat de plan, en particulier pour Lamballe - Dinan - Dol. Cette ligne fait l'objet d'une attention partagée par toutes les collectivités concernées : Dinan Agglomération, Lamballe Communauté, Conseil départemental des Côtes d'Armor, Région Bretagne. Il est trop tôt pour présenter les équations de financement mais nous pouvons considérer que nous sommes engagés dans un processus mettant en perspective la réalisation de travaux. La belle synergie entre collectivités est à mes yeux le meilleur allié pour que le sujet avance.

D'autre part, à partir du 1<sup>er</sup> septembre, la Région prendra la compétence sur les transports scolaires et interurbains. L'exercice est rendu assez compliqué avec, en parallèle, la réforme des intercommunalités et l'évolution de leur périmètre. Parmi ces intercommunalités, certains veulent exercer la compétence transports, d'autres ne le souhaitent pas ou n'ont pas l'expertise pour le faire. La Région se met donc à leur disposition pour devenir temporairement leur Autorité Organisatrice de second rang. Si nous devons n'avoir qu'une priorité pour 2017, ce serait de réussir la prochaine rentrée scolaire. Le personnel s'occupant de la prochaine rentrée scolaire sera le même que les années précédentes. Dès le mois de septembre, nous serons donc dépositaires de 1000 contrats avec les transporteurs, aux caractéristiques diverses : délégations de service public, marchés publics ou régie.

Un dernier mot sur le transport scolaire. Sur l'axe Saint-Malo - Rennes, 350 élèves utilisent le train pour aller au lycée. Nous avons fait un recensement précis des situations. Sur ces 350 élèves, il nous reste 15 situations individuelles pour lesquelles nous n'avons pas, à ce stade, accosté de manière satisfaisante. Notre volonté est de parvenir à une solution satisfaisante pour chacune de ces situations.

Un chiffre pour terminer : l'offre ferroviaire en Bretagne va être augmentée de 20%. La facture qui sera payée par la Région va passer de 100 à 110 millions d'euros par an. Nous faisons donc plus de service public et il faut concilier tous les usages, qui peuvent être différents selon que l'on est proche ou loin de tout. Nous avons voulu le faire avec la complémentarité TGV/TER ; il reste des situations problématiques et nous ferons tout pour les résoudre.

**[Présentation des apports de la consultation sur les horaires TER de la rentrée de septembre 2017 - document téléchargeable sur [www.transports.bretagne.bzh/mobilite/ter/bgv/comites-de-lignes/](http://www.transports.bretagne.bzh/mobilite/ter/bgv/comites-de-lignes/) ]**

#### **Usager de l'axe Montreuil-sur-Ille - Rennes**

Qu'en est-il de l'impact de ces changements horaires sur l'accès aux établissements scolaires de Rennes depuis Saint-Germain et Saint-Médard ?

**Matthieu BEBIN, Conseil régional de Bretagne**

Nous avons en particulier une problématique pour assurer le transport des élèves à 8h du lycée Jean-Macé, lycée de rattachement des communes de Saint-Germain, Saint-Médard et Chevaigné. Pour Montreuil, la problématique se pose pour un seul élève. Nous allons trouver une solution pour assurer le transport de ces élèves. Le train qui arrivait à 7h39 arrivera en septembre à 7h48, c'est ce qui rend difficile l'accès à ces établissements scolaires.

**Philippe MONNERIE, Maire de Saint-Germain-sur-Ille**

A Saint-Germain, nous avons en plus de ces modifications horaires la suppression d'un arrêt Illenoo qui aurait pu être une solution alternative. Pour les lycéens de Jean Macé et Joliot-Curie, c'est assez problématique.

**Matthieu BEBIN, Conseil régional de Bretagne**

Nous étudions effectivement les possibilités offertes par le réseau Illenoo, qui pourrait constituer une solution de report.

**Lionel VAN AERTRYCK, Maire de Saint-Médard-sur-Ille**

Vous avez des chiffres pour l'année scolaire 2016-2017, mais à la rentrée les chiffres seront potentiellement différents. Vous dites que vous continuez à étudier les solutions. Dans ces solutions envisagées y-a-t-il des contacts en cours avec les lycées pour qu'éventuellement ils puissent décaler leurs horaires ?

**Gérard LAHELLEC, Vice-président chargé des transports et des mobilités au Conseil régional de Bretagne**

J'ai écrit à tous les établissements scolaires de Bretagne, sans exception. Nous avons donc une idée claire des problématiques par établissement scolaire. Sur cet axe, il nous reste 15 situations individuelles à traiter, sur 350. Concernant la politique des arrêts illenoo, nous ne serons compétents qu'à partir du 1<sup>er</sup> septembre.

**Fabrice GIRARD, Conseil régional de Bretagne**

La situation lycée par lycée et commune par commune est la suivante : entre Betton et Montreuil, il y a environ 172 élèves utilisant le TER pour aller à Rennes. Sur ces 172 élèves, seuls 15 vont dans leur lycée de rattachement. La première option envisagée était de modifier l'horaire de train. Cela ne peut malheureusement pas se faire : le système ferroviaire est tellement contraint que tout se joue à une minute près, notamment pour les arrivées en gare de Rennes. Nous travaillons donc avec les équipes du Département d'Ille-et-Vilaine, qui est toujours à l'heure actuelle compétent sur le transport scolaire et qui choisit d'affecter les élèves sur le TER ou sur le car. Nous regardons si le réseau illenoo peut prendre en charge ces élèves, ou encore s'ils peuvent prendre un bus STAR à partir de la halte TER de Pontchaillou. Nous sommes aussi en contact avec la CPE de Jean Macé pour voir ce qu'il y aurait lieu d'aménager. Nous avons eu un cas similaire avec le lycée Descartes : le lycée s'est adapté aux contraintes du transport. Pour Joliot-Curie, les élèves disposent d'une navette adaptée depuis la gare de Rennes. Comme vous le voyez, nous nous attelons au sujet, qui est à l'heure actuelle toujours à l'étude.

**Franck BOURGUIN, usager**

J'aimerais avoir des explications sur la suppression du premier train du matin à 6h02 à Dol, qui existe depuis des années. C'est un train de travailleur composé de personnel hospitalier, scolaire et de personnel SNCF. Ce premier train du matin nous permet d'arriver à l'heure au travail. Demain, il n'y aura plus que le TGV : les gens ne pourront plus descendre à

Pontchaillou ou aux autres gares intermédiaires. Nous aurons donc un supplément de carte de transport. Les autres personnes concernées, qui habitent à Montreuil ou à Combourg, seront obligées de prendre leur véhicule. C'est la France qui se lève tôt qui est pénalisée.

#### **Fabrice GIRARD, Conseil régional de Bretagne**

De Saint-Malo, entre 6h et 9h, un train part toutes les demi-heure pour Rennes. Le premier à partir est un TGV. Le sujet se pose donc pour Combourg et Montreuil, pas pour Saint-Malo et Dol : l'une des caractéristiques du réseau TER Bretagne est la capacité donnée aux abonnés TER de prendre le TGV. Il faut avoir en tête qu'un abonné paie en moyenne 10% du coût réel de son transport, même si je comprends que le supplément TGV puisse être vu comme un coût supplémentaire important.

#### **Gérard LAHELLEC, Vice-président chargé des transports et des mobilités au Conseil régional de Bretagne**

Toute problématique sur la desserte du quotidien fait l'objet d'une grande attention de notre part. Il n'est pas dans notre volonté de supprimer quoi que ce soit. Nous mettons 10 millions d'euros de plus pour augmenter de 20% le service public de transport en Bretagne. Lorsque nous avons dessiné la desserte TGV, il a fallu que l'on se dispute les sillons avec Nantes, Bordeaux, etc. à Paris-Montparnasse. De ce fait, il se trouve que le créneau qui est occupé par un TER aujourd'hui sera demain occupé par un TGV.

La desserte TER a été multipliée par deux en douze ans. Nous n'avons pas fait que du discours, il y a aussi des actes, comme les 450 millions d'euros de train investis dans les transports quotidiens. Nous avons créé des tarifications sociales pour permettre à tous de prendre les transports du quotidien. Nous n'avons pas fait de la rentabilité le critère de nos choix. Comme indiqué à l'instant, un abonné ne paie que 10% du coût de son transport, un usager occasionnel 30%. Il a fallu aussi concilier des dessertes de typologies différentes. Nous n'avons pas réduit l'offre, au contraire : elle a été considérablement augmentée, de 20% en moyenne.

Nous cherchons des solutions pour chaque problématique qui nous est exposée : nous faisons des transports du quotidien - et notamment scolaires - un souci permanent.

#### **Laurent GOISLARD, Président de l'association Illemoi**

Nous avons examiné les nouveaux horaires et il y a des effets d'impacts importants. Par exemple, le premier TER du matin au départ de Saint-Malo à 5h47 n'existe plus. Sur les trains tardifs du soir, le départ de Rennes à 22h08 disparaît lui aussi. Cela donne l'impression qu'il y a des phénomènes de restriction sur les amplitudes horaires. Pour la situation de Montreuil-sur-Ille vers Rennes, nous avons 6 trains de 29 mn entre 6h43 et 9h19, ce qui nous fait une fréquence supplémentaire. C'est un apport appréciable pour les communes entre Montreuil et Rennes. Par contre, il n'y a que deux trains de Montreuil vers Rennes directs le matin, avec un temps de trajet de 18 à 20 mn. Nous constatons donc la disparition de trois trains directs. La question que l'on se pose est de savoir si ce changement d'organisation des arrêts ne va pas poser de souci. Ne va-t-on pas se retrouver avec des TER omnibus ne pouvant plus accueillir les personnes souhaitant, par exemple, monter à Betton ? Y-aura-t-il des possibilités d'aménagements au regard des constats qui seront faits sur cette nouvelle offre ? Sur le trajet Rennes - Montreuil, nous avons 8 trains de 29 mn et 6 trains de 18 mn. Là encore, nous avons de la fréquence supplémentaire, mais en omnibus.

#### **Gérard LAHELLEC, Vice-président chargé des transports et des mobilités au Conseil régional de Bretagne**

2017 n'est pas la fin de l'histoire. Les horaires de trains se sont construits par itérations d'une année sur l'autre. Il y a cette année un bouleversement unique qui fera l'objet de réajustements. Montreuil-sur-Ille va être desservi par 48 trains quotidiennement. Je sais également qu'un lotissement est en train de se construire sur la commune : vous me permettrez de penser que l'existence d'une desserte ferroviaire participe à l'attractivité de la commune. Concernant la desserte de Montreuil, il faut rappeler que nous sommes en contexte périurbain. Or, plus l'on s'arrête dans les gares intermédiaires, plus il faut de temps pour arriver à destination.

Nous l'avons dit : un abonné paie en moyenne 10% du coût réel de son transport. Plus nous développons l'offre, plus cela nous coûte cher. Nous le faisons car nous ne sommes pas guidés par des critères de rentabilité. Sur le périurbain rennais, nous avons des demandes pour rapprocher la desserte ferroviaire d'une desserte de type RER. Si l'on souhaite un service de type RER, alors les modalités d'exploitation sont différentes : les RER s'arrêtent partout, dans les différentes stations intermédiaires. C'est pourquoi nous avons choisi de faire s'arrêter les trains dans les gares intermédiaires. L'augmentation de 7 minutes du temps de trajet que cela provoque ne me paraît pas rédhibitoire, surtout lorsque l'on dispose de 48 trains par jour.

Nous avons aussi des demandes pour faire mieux le week-end, le jeudi soir et le samedi soir. Lorsque nous développons ce type de choses, il faut aussi penser aux autres périmètre du réseau : il faut être certain que ce que nous faisons pour un territoire et pour ses usagers ne se fera pas au détriment d'un autre territoire. Toutes les remarques sont néanmoins prises en compte, y compris celles que vous avez formulées, puisque ce nouveau service peut être vécu comme moins confortable que ce qu'il était jusqu'à présent. Les modalités de desserte mises en place sont fondées sur une perspective de croissance de la fréquentation du TER. Retenez pour conclure que les choses ne sont pas figées et qu'elles pourront évoluer.

#### **Théo MARTEIL, Président de l'Association Ferroviaire Bretagne Nord**

Concernant la rénovation de l'axe Lamballe - Dinan - Dol, nous sommes satisfaits des 62 millions d'euros inscrits au CPER par la Région et nous souhaitons que les choses aillent au plus vite. Sur le trajet Dinan - Rennes, vous ne devez pas avoir beaucoup de scolaires puisqu'ils réalisent tous le trajet en voiture. Nous ne demandons pas qu'il y ait 49 trains par jour entre Dinan et Rennes mais seulement que vous nous confirmiez la création d'un aller-retour entre ces deux villes. Côté Saint-Brieuc, le train-diagnostic est venu l'année dernière démontrer qu'il fallait réduire la vitesse à 60 km. Ainsi, au lieu des 6 trains présents grâce à l'action de M. le Vice-président depuis 2007, nous en avons 3. Des cars ont été affrétés en substitution, mais cela n'est pas aussi confortable qu'une desserte en train. Nous souhaitons donc que la rénovation de Lamballe - Dol se fasse au plus tôt, pour que le progrès soit équitable et à destination de tous.

#### **Pascal PERCHERON, usager Dinan - Saint-Brieuc**

Les derniers articles parus dans la presse locale me laissent penser que tous les financements pour rénover la ligne ne sont pas entièrement réunis. Je voudrais savoir à quelle échéance pouvait-on s'attendre à avoir une ligne rénovée ?

#### **Jean-Pierre HUET, adjoint au Maire, commune de La Fresnais**

Vous avez évoqué tout à l'heure le statut de la gare de La Gouesnière, gare « bis » de Saint-Malo. Dans ce cadre, que va devenir la gare de La Fresnais ? D'autant que les nouveaux horaires ne sont pas, pour cette gare, favorable aux usagers quotidien.

**Gérard LAHELLEC, Vice-président chargé des transports et des mobilités au Conseil régional de Bretagne**

Je vous donne l'assurance qu'il n'est pas dans nos intentions de remettre en cause quelque gare que ce soit.

Concernant la ligne Dol - Dinan - Lamballe, il s'agit d'une équation à 67 millions d'euros. A ce stade, nous arrivons au terme des études d'avant-projet. Sans la contribution régionale, ces études ne seraient pas faites, puisque nous en assurons 50% du financement. Nous sommes unis autour de ce sujet avec les collectivités, dans une démarche déterminée pour définir ensemble les modalités de financement. Il est prématuré pour moi de dire que nous allons commencer les travaux cette année, mais nous ne devrions pas en être loin. Il reste cependant encore à faire pour boucler le financement. Le maître d'ouvrage, sur cette ligne, participera à hauteur de 5% ou 8% au financement des travaux. Nous sommes donc proactifs sur le sujet pour le faire avancer, notamment en faisant œuvre de conviction auprès de l'Etat. C'est une belle chose que les collectivités soient soudées pour porter ce projet qui, sinon, n'aurait aucun avenir. J'aimerais que l'option d'engagement des travaux puisse être décidée cette année, mais ce n'est pas fait. Je ne peux pas non plus vous donner une date de fin de travaux, tant qu'ils n'ont pas commencé.

**Arnaud LECUYER, Président de Dinan Agglomération**

Je voudrais remercier Gérard Lahellec et les services de la Région, singulièrement pour le travail que nous menons ensemble sur la question de Dol - Dinan - Lamballe. L'état d'esprit est de travailler ensemble, avec les collectivités qui ont souhaité s'engager dans ce projet, et d'annoncer un résultat lorsque nous en avons un. J'ai fait un certain nombre de rencontres avec les élus d'Ille-et-Vilaine autour de ce projet, mais ils ont opposé un refus poli et argumenté. La faisabilité de ce projet passera donc par la Région et par les autres collectivités costarmoricaines. Ce projet représente une somme d'argent publique importante. Une part non-négligeable du financement - entre 5 et 10 millions d'euros - reviendra à Dinan Agglomération. Il faudra être attentif au phasage des travaux entre les deux parties à rénover : Dol - Pleudihen et Dinan - Lamballe. Il faudra que nous agissions selon des règles de priorités d'investissement public, dans un contexte où l'argent public sera toujours aussi rare.

**Franck BOURGUIN, usager**

Sur la ligne Saint-Malo - Rennes, nous avons régulièrement des wagons « tôleés ». Cela nous rappelle, à Saint-Médard, la catastrophe qui a eu lieu au passage à niveau.

**Gérard LAHELLEC, Vice-président chargé des transports et des mobilités au Conseil régional de Bretagne**

Au terme de discussions assez longues, il y a un projet d'aménagement engagé pour sécuriser le site de Saint-Médard, pour un coût de 10 millions d'euros. L'Etat et SNCF en assurent 50%, l'autre moitié est partagée entre le Département et la Région.

Concernant le matériel roulant, les rames dont vous parlez ont atteint leur état d'obsolescence. Nous commandons donc de nouveaux trains, qui circulent pour certains déjà sur votre axe. Les livraisons vont s'échelonner jusqu'à début 2019. Le nombre de places assises sera augmenté de 30%, les vieilles rames seront réformées et nous auront un parc entièrement modernisé. Ces matériels ont été choisis car ils sont capacitaires et peuvent fonctionner par deux, ce qui permet de faire face à une forte fréquentation.

**Marcel DAVID, ancien conseiller municipal de Dol-de-Bretagne**

Quand on développe le rail, on développe aussi le nombre de passagers. Où en est-on de la construction de places de stationnements pour les usagers des gares ? Comment accompagner les municipalités sur ces sujets ? Nous avons besoin de capacité d'accueil ici à Dol. Nous avons un bâtiment de 400 m<sup>2</sup> à proximité de la gare qui pourrait devenir un parking payant, afin de mettre fin au phénomène de voiture-ventouse à proximité de la gare.

**Gérard LAHELLEC, Vice-président chargé des transports et des mobilités au Conseil régional de Bretagne**

La Région co-finance les rails, quais, les bâtiments-voyageurs et nous subventionnons aussi les voyageurs. Dans la mesure où nous avons mis en place des tarifications sociales, il ne faudrait pas que d'autres en profitent pour faire payer le parking aux travailleurs du quotidien. Nous œuvrons partout avec le postulat suivant : le stationnement doit être gratuit pour les abonnés du TER. Nous avons développé un dispositif de parking accessible aux abonnés avec la carte Korrigo. Nous regardons les différentes opportunités existantes pour le mettre en place.

**Denis RAPINEL, Maire de Dol**

Nous avons effectivement des projets de parkings sur la commune qui seraient réservés au stationnement longue-durée, l'objectif étant de réserver les parkings existants aux abonnés domicile-travail.

Je prends maintenant ma casquette du Pays de Saint-Malo : la ligne Rennes - Saint-Malo relie les deux villes les plus importantes de notre département. Elle est logiquement tournée vers Rennes avec un cadencement intéressant. Pour autant, la ville de Saint-Malo représente un bassin d'emploi non-négligeable pour le Nord du département. Or, il n'y a que trois trains qui permettent d'arriver à Saint-Malo avant 9h30. Comment peut-on imaginer une meilleure desserte dans ce sens ?

**Gérard LAHELLEC, Vice-président chargé des transports et des mobilités au Conseil régional de Bretagne**

Je ne suis pas sûr de résoudre cette question-là ce soir. Nous avons des problématiques liées à la croissance et au succès du ferroviaire. Nous avons dû racheter du matériel moderne pour faire face à cette croissance. Concernant la desserte, nous avons privilégié le sens des flux ; automatiquement, nous sommes moins bons sur la contrepointe. Nous essayons donc de conserver des équilibres pour garantir le développement du réseau, et nous tentons de ne pas être inflationnistes sur l'offre, car cela coûte cher.

Par ailleurs, nous devons reconsidérer certains sujets avec les collectivités : va-t-on continuer à financer la desserte du périurbain comme aujourd'hui alors que la compétence transport est à présent dévolue aux métropoles sur leur territoire ? N'y-a-t-il pas là des formes de contractualisation nouvelles à rechercher ?

**Chantal HULAUD, Conseillère municipale de Saint-Médard-sur-Ille**

Avez-vous pensé aux vélos embarqué ? Il y a de plus en plus de personne qui prennent le vélo et pas toujours de places disponibles pour embarquer les vélos dans les trains.

**Usager, commune de Montreuil-sur-Ille**

Je voulais parler de la sécurité du passage à niveau de Montreuil-sur-Ille qui est très dangereux. Ne pourriez-vous pas intervenir auprès des forces de l'ordre pour qu'ils fassent

de la prévention autour de ce passage à niveau, afin que le marquage pour les voitures soit mieux respecté ?

Au passage à niveau de Saint-Médard, j'ai, à plusieurs reprises, signalé à la SNCF un fait dangereux : le feu s'est remis à clignoter alors que je m'apprêtais à m'engager. C'est arrivé par deux fois, puis il y a eu l'accident. D'autres personnes dans mon entourage m'ont fait part du même problème.

**Sophie DANET, SNCF Réseau**

Je signale dès demain ces problèmes à SNCF Réseau.

**Gérard LAHELLEC, Vice-président chargé des transports et des mobilités au Conseil régional de Bretagne**

Un certain nombre d'aménagements ont été faits à Saint-Médard. Un feu a été ajouté, un radar filme les véhicules qui franchissent le passage à niveau de manière irrégulière. La première année, 47 infractions ont été constatées. Le risque existait donc encore. Cela montre que l'évolution des comportements génère des risques supplémentaires. On apprend aux gens à conduire, mais ils savent de moins en moins se conduire. D'autres situations problématiques existent sur le réseau et nous y sommes extrêmement attentifs.

Concernant les vélos, il faut dire que la prise en charge devient par moment impossible aux heures de pointe. La solution sera sûrement de posséder deux vélos : un vélo dans la gare de départ et un vélo dans la gare d'arrivée, puisque nous ne pourrions pas multiplier les emplacements. Nous avons aussi expérimenté de nouvelles solutions, avec des vélos pliants et des trottinettes à assistance électriques.

**Yvon TAILLARD, Maire de Montreuil-sur-Ille**

Trouvez-vous normal que la barrière ne se baisse que quatre secondes avant le passage d'un TGV ? Cela a son importance.

**Gérard LAHELLEC, Vice-président chargé des transports et des mobilités au Conseil régional de Bretagne**

Nous allons regarder cela très attentivement avec SNCF Réseau, pour résoudre le problème s'il existe.

Pour conclure, je veux dire que les Comités de lignes ne sont exclusifs de rien. Si les collectivités et les usagers souhaitent nous solliciter, nous sommes là. Si nous ne résolvons pas tout aujourd'hui, nous ferons tout pour le faire demain.