

## Comités de lignes Bretagne Sud

- Compte-rendu de la réunion du 30 mars 2017 à Lorient

### **Norbert METAIRIE, Maire de Lorient**

L'ouverture de la ligne à grande vitesse est une étape très importante pour le développement de Lorient et de son territoire. Le 2 juillet, il y aura des modifications importantes sur les horaires du TGV et du TER. Dans le cadre de cette transformation, il est important que cette réunion d'échanges soit organisée, en particulier ici pour la Bretagne Sud.

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

Nous allons être amenés ce soir à répondre à beaucoup de questions. L'objectif ici sera avant tout de vous écouter.

Je vais tout de même donner quelques éléments de contexte. Le Comité de lignes se tient à quelques encablures du mois de juillet prochain, qui verra un bouleversement considérable des conditions de desserte du territoire breton. Les 3500 horaires quotidiens des trains seront modifiés. Il n'y aura pas un horaire identique. Nous allons donc perturber les habitudes des 32 000 usagers quotidiens. Ce bouleversement aura lieu de Saint-Malo à Montauban - au sud de Toulouse, en passant par Brest : l'ensemble de la partie Ouest du territoire français va être cadencée avec la mise en service de deux nouvelles lignes TGV. Un top d'horloge à Paris a une répercussion jusqu'à Brest, Quimper, Lorient, Brandérion... Lorsqu'un train est programmé de la sorte, il impacte nécessairement toutes les circulations existantes. Ce cadencement se fera aussi en Bretagne, puisque nous avons rajouté un grand nombre de train et de TGV, pour augmenter l'ambition publique et le développement du transport public. Nous augmentons l'offre ferroviaire de 20%. Nous augmentons aussi la facture que nous payons de 10 millions d'euros. Nous paierons donc 110 millions d'euros par an pour envoyer des trains sur l'ensemble du territoire. Il est dit que nous aurions mis tous nos moyens pour le TGV et il n'y en aurait plus pour les transports du quotidien. Or, entre 2007 et 2017, nous avons mis deux fois plus d'argent pour les transports du quotidien que ce que nous avons mis sur la LGV, en incluant les acquisitions de trains. Il y en a actuellement onze en cours d'acquisition. Nous en commandons cinq de plus. D'ici à la fin 2018, nous sommes en attente de 16 trains supplémentaires, pour un coût unitaire de 12 millions d'euros.

Plus on est loin, vers la pointe bretonne, plus on veut gagner du temps et plus le besoin d'aller vite est ressenti. D'autre part, tous les territoires actuellement desservis par le TGV veulent continuer à l'être. La complexité de l'exercice peut donc être résumée ainsi : comment faire pour aller vite en continuant de s'arrêter partout ? La réponse est de mettre un plus grand nombre de trains. Nous avons voulu créer la complémentarité TGV/TER pour éviter que, derrière un TGV allant vers la pointe bretonne, nous soyons obligés de mettre immédiatement après un TER pour le suivre. Cette exception bretonne continuera à s'exercer. Dans les zones périurbaines, nous avons essayé de faire en sorte d'avoir des cadencements corrects, notamment aux heures de pointe du matin et du soir. Dans cet état d'esprit, il y a des exercices que l'on a réussis, d'autres que l'on a moins bien réussis. Nous avons conscience que le fait de régler un problème ici peut avoir une incidence moins

positive ailleurs. Il peut y avoir des trous d'offre d'une heure, parce que dans ce même espace-temps que l'on appelle un sillon, il passe un TGV. Néanmoins, il faut bien avoir en tête que nous avons construit cela pour proposer plus d'offre publique, et non pas pour la réduire. Tout cela s'accompagne de la poursuite de nos engagements pour co-financer la réalisation d'infrastructures nouvelles, comme les chantiers actuellement en cours aujourd'hui sur Guingamp - Paimpol et Quimper - Landerneau, pour environ 100 millions d'euros.

Concernant les TGV, la politique tarifaire qui est mise en place appartient en propre à la SNCF. Cependant, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, nous n'avons pas été insensibles au fait que l'augmentation tarifaire soit contenue, et que cette augmentation soit moindre lorsque l'on s'éloigne de Paris. Plus la distance est longue, moins l'augmentation est forte. Ce qui est une façon de compenser l'inconvénient de l'éloignement. D'autre part, 4500 places Prem's seront proposées aux voyageurs à compter de l'été prochain, à 20€. C'est un signal positif qui permet à un grand nombre de gens de venir en Bretagne.

Le Comité de lignes est un relai de l'expression citoyenne. Nous venons y entendre les problèmes pour essayer de les résoudre à chaque fois qu'il est possible de le faire. Je terminerai en disant que 2017 n'est pas la fin de l'histoire, mais le début d'une nouvelle.

#### **Yves ROBIN, élu Concarneau Cornouaille Agglomération et usager**

La gare de Rosporden est notre gare d'entrée dans l'agglomération. Il y a des problèmes de desserte dans la future offre au départ de cette gare, notamment le matin vers Quimper : les usagers risquent de se tourner vers d'autres solutions de transports, vers la route. D'autre part, je voudrais revenir sur la gare de Rosporden en elle-même. Il y a eu une belle rénovation, mais l'automate qui est en extérieur n'est pas facilement utilisable : il est sous la pluie, sous le vent. Il ne permet pas de délivrer un billet de proximité de Rosporden à Kernevel. De plus, il n'y a plus d'automate SNCF national. Cela peut-être un handicap si l'on souhaite faire des échanges, en-dehors des heures d'ouvertures de guichet, par ailleurs assez limités à Rosporden. Rosporden est une gare TGV avec une mauvaise sécurisation : il faut traverser les voies pour prendre les départs vers Paris, Rennes, etc. Pourra-t-on un jour étudier une solution de sécurisation (passerelle, etc.) ? Enfin, la desserte vers Nantes est devenue catastrophique, c'est un problème.

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

Nous sommes dans un combat déterminé sur le Quimper - Nantes - Bordeaux. De manière assez unilatérale, l'Etat, Autorité Organisatrice de ces Trains d'Equilibre du Territoire, a arrêté cette desserte. Nous sommes dans un travail de conviction, soutenus dans cette démarche par la SNCF. J'attends un retour ministériel sur le sujet.

#### **Usager**

Il faudrait également penser à une desserte Quimper - Nantes - Lyon ne passant pas par Paris. A une époque, il y avait quatre trains Nantes - Lyon, sans passer par Paris.

#### **Michel LE GOFF, élu à la commune de Bannalec et membre du collectif usagers TER29**

Je souhaite vous parler des horaires des entreprises et des écoles. Il aurait fallu commencer par-là : à quelle heure les élèves rentrent-ils en cours ? A quelle heure les salariés

commencent-ils leur journée de travail ? Nous sommes plusieurs salariés dans la salle à être directement impactés par les nouveaux horaires. J'entends que vous avez fait un effort, mais cela ne nous permettra pas d'arriver à l'heure le matin. Les salariés de la SNCF nous disent que les nouveaux horaires ne sont pas justifiés et qu'il aurait été possible de maintenir les anciens horaires. Vous nous avez dit que nous étions au début d'une autre histoire : certains d'entre nous n'en ferons pas partie. Le Pôle d'Echange Multimodal (PEM) a coûté cher aux communes. S'il n'y a plus personnes dans les gares, je ne vois pas l'intérêt.

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

Il est de notre responsabilité de parvenir au règlement de ces questions. Cependant, il faut dire les choses : depuis 2007, nous avons ajouté un certain nombre de circulations de trains à Bannalec. Nous avons mis 300 000 euros pour rénover la gare. On ne néglige pas les gares intermédiaires. Il est de notre responsabilité de nous attarder sur ces transports du quotidien, sur les transports scolaires. Entre Quimperlé et Lorient, il y a des flux de scolaires qui ne sont pas comptabilisés dans la carte scolaire : des personnes de Quimperlé viennent au lycée à Lorient ; il nous faut identifier ces flux pour pouvoir tenir compte des usages particuliers de ces gens-là.

Les cheminots sont une corporation d'experts du ferroviaire. Nous avons aussi nos ingénieurs-horairistes à la Région qui ne sont pas incompetents. Il y a aussi des ingénieurs-horairistes à la SNCF qui ne sont pas non plus des incompetents. Une solution a pu être trouvée pour 145 situations qui nous ont été soumises. Notre objectif est de les résoudre en grande partie. Certaines ne peuvent pas être réglées : il y a par exemple une ville sur le périurbain rennais où les gens souhaiteraient que les trains ne desservent que leur gare vers Rennes, sans s'arrêter ailleurs. Ça, je ne peux pas le faire. Pour les autres, nous chercherons à régler au maximum les problématiques, il en va de notre responsabilité. Il n'y a pas de mépris de notre part dans le traitement de quelque usager que ce soit. Il serait d'ailleurs idiot de mettre tant d'argent, de se donner tant de mal, pour ne pas chercher à résoudre ces situations.

Concernant le train Nantes - Lyon, nous sommes adhérents à l'association Rhône-Alpes/Centre-Océan (RACO) et nous avons contribué au cahier d'acteurs pour la réfection d'une partie de cette ligne.

**Usager Quimperlé - Vannes**

Je prends actuellement le train de 7h01 pour une arrivée à 7h45. A la rentrée je n'aurai plus de train pour arriver avant 8h, pour mes horaires de travail. Il y a un train qui part à 6h48 de Quimper pour une arrivée à 7h51 à Vannes, mais il ne passe pas par Quimperlé. Je ne suis pas la seule à faire ce trajet-là.

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

Laissez-nous vos coordonnées, nous regardons attentivement ces choses-là. Nous regardons s'il est possible de le faire, s'il cela n'est pas possible, nous vous dirons pourquoi.

**Corinne MIRECOURT, usager Brandérion - Vannes**

Il y a dix ans j'étais toute seule à prendre le TER, avec seulement un départ le matin et un départ le soir. A force de demander, il y a maintenant deux horaires le matin et deux le soir. Nous sommes à présent une dizaine à prendre le TER chaque jour. Brandérion fait partie de ces « exercices moins réussis » dont vous parliez tout à l'heure. Je prends le train tous les

jours à 6h36 pour une arrivée à 7h13. Ce train est maintenu, mais il s'arrêtera partout sauf à Brandérion. Je serai obligée de prendre le train à Landevant, à Hennebont, ou de prendre ma voiture. Le soir, il y avait le 17h08, plein à craquer, qui n'existera plus. Il sera remplacé par un 16h32 qui ne s'arrêtera plus à Brandérion. Il faudra donc que je descende à Hennebont, que je reparte en arrière pour un voyage qui va durer 1h09. Normalement, le trajet dure en moyenne 30 minutes. Je vais être obligé de prendre un abonnement Hennebont - Vannes, qui coûte plus cher, même si mon employeur paie la moitié. La gare de Brandérion risque de ne plus être utilisée. Les statistiques de la carte Korrigo montreront qu'il n'y a plus d'usagers à Brandérion, la gare fermera. Le gouvernement prône les transports en commun, le covoiturage... Mais on va finir par reprendre nos voitures, tout seuls. Je voudrais savoir pourquoi la gare de Brandérion est impactée par ces nouveaux horaires.

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

Je ne peux pas répondre ici précisément à toutes les situations que vous m'exposez. La réponse vous est due, nous vous la donnerons. M. le Maire de Brandérion, ici présent, nous avait dit que la desserte était orientée vers Vannes, mais qu'il fallait aussi assurer les liaisons vers Lorient, ce que nous avons fait. De ce côté-là, c'est mieux. De l'autre, il faut regarder attentivement la situation. Cela n'est pas simple : deux minutes sur une voie ferroviaire cela impacte toutes les circulations. Les Comités de lignes comme ce soir sont faits pour prendre connaissance publiquement de ce qui va et de ce qui ne va pas ; s'il faut revenir ici, nous reviendrons autant de fois que nécessaire. L'objectif est de traiter avec respect les situations comme celles-ci.

#### **Usager Quimperlé - Vannes**

Je suis usager depuis 12 ans sur le TER. Effectivement, l'offre s'est transformée, elle est catastrophique pour les gens qui vont sur Vannes. Il n'y a plus de train à 17h à Vannes. J'ai en ma possession une pétition qui a été signée par les passagers d'un train Vannes - Quimperlé - Quimper. Il y a 150 signatures, de 150 personnes qui ont pris le train de 17h08 à Vannes et qui n'auront plus de train le soir. 17h, c'est l'heure où il y a le plus de gens, avec celui de 16h30. Le matin, il n'y a plus de train à 8h. Il y a un train à 7h45. Il faut ensuite attendre une heure pour prendre le train suivant, à 8h45. Entre 7h et 9h, il n'y a donc plus qu'un train. Le soir, entre 16h30 et 18h, nous n'avons plus qu'un train. C'est lamentable.

#### **Usager Landevant - Lorient**

Je suis porte-parole d'environ 12 personnes qui utilisent le train entre Landevant et Lorient. Les horaires ne correspondent plus aux rythmes classiques des usagers actifs. Pour plusieurs raisons, douze personnes ne vont plus prendre le train le matin. Bien sûr, il existe du covoiturage, mais son déploiement est compliqué, et se heurte aux problèmes d'embouteillages à Lorient. Le train nous permettait d'éviter ces embouteillages. Ces personnes, pour des raisons de garderie, de crèche, d'horaires scolaires, d'horaires spécifiques de travail, seront contraintes de reprendre leur véhicule. L'offre annoncée devait augmenter la fréquence des passages de trains. Lorsque nous recomptons les horaires entre 7h00 et 8h30 et entre 5h00 et 6h30, on s'aperçoit que l'offre sera diminuée. Landevant est une commune dynamique, grâce au train : les usagers viennent le prendre depuis les communes aux alentours. Il y a un train à 16h00 de Lorient vers Landevant ; ce train de 16h00 personne ne le prend : il ne correspond pas aux horaires de débauche. Nous avons ensuite deux trains à 17h45 et 18h45. Or, le rush de la sortie du travail est à partir de 17h00.

Comme Brandérion, nous craignons que faute d'usagers, la gare soit désertée. En résumé : les départs de Landevant sont trop tôt, les départs de Lorient trop tard.

### **Usager Sainte-Anne-d'Auray**

Vous avez montré dans votre présentation que vous aviez un peu élargi l'offre, je vous en remercie. Néanmoins, des problèmes persistent. Le matin, il n'y a plus de liaison entre Sainte-Anne et Redon. Cette gare compte peu d'usagers. Cependant, si davantage de personnes savaient qu'il y a une gare à Pluneret, nous serions une trentaine, j'en suis persuadée. Ce sont des petites communes près de grandes villes, où l'on construit beaucoup. L'offre TER n'y est pas suffisante. Les horaires ne sont pas adaptés, ni vers Vannes, ni vers Lorient.

### **Usager Landevant - Quimperlé**

A partir du 2 juillet je ne pourrai plus prendre le train. Je n'aurai plus aucun trajet direct, alors que j'en ai quatre actuellement. J'aurai entre 30 et 50 minutes de correspondance à Lorient. Le matin, j'ai aussi des correspondances à Hennebont. Je ne pense pas habiter en région parisienne pour devoir assumer 2h30 ou 3 heures de transports en commun par jour. Avec ces horaires, vous allez rajouter des voitures sur la voie expresse vers le Finistère. Cela va engendrer un coût pour améliorer cette route départementale. La gare de Landevant a été rénovée il y a quelques années suite au ripage de la courbe : il y avait deux passages à niveau, il n'y en a plus qu'un. Les usagers de Landevant ont six kilomètres de majoration de déplacement suite à cette suppression. Habitant juste à côté de la gare, j'ai pu constater que de plus en plus d'usagers l'utilisent. Les horaires sont une chose, mais les destinations sont importantes aussi. M'imposer 50 minutes de correspondance le soir, pour rentrer avant 19 h, c'est impossible.

### **Nicolas SALIC, usager Hennebont - Vannes**

Je prends le train à 8h00 à Hennebont. Deux trains le matin desservent Hennebont. Ils se rejoignent ensuite à Vannes pour partir sur Rennes. Les trains passent à 6h40 et 8h00 à Hennebont. Celui de 8h00, qui fait moins d'arrêts, compte le plus grand nombre d'usagers. Cette gare permet aux personnes vivant au nord de la voie rapide d'avoir une vie familiale bien organisée. Or, avec les nouveaux horaires, le train de 8h00 se transforme en TGV. C'est très dommageable. Le message qui est envoyé aux populations au nord de la voie rapide est que le train n'est pas fait pour eux. En voiture, je vais mettre 50 ou 55 minutes. J'accepte aujourd'hui un surplus de temps de trajet parce que c'est plus sécurisant, reposant. J'ai des horaires standards, 9h00 - 17h30. Avec les nouveaux horaires, j'aurai 20 minutes de trajet supplémentaires le matin, puisque je devrais prendre le train de 7h40. Le soir, depuis Vannes, je ne pourrai plus partir à 18h02 mais à 18h30. Je ne serai pas le seul à faire le calcul : si je dois faire 1h40 de transport en voiture ou 3h en train, je ne me poserais pas longtemps la question. Je comprends que la création de ligne grande vitesse soit importante, mais il ne faut pas négliger les usagers du quotidien, qui ne vont pas à Paris ou à Rennes, mais simplement au travail. A Hennebont, le parking vient juste d'être refait. On peut s'y garer, contrairement à Lorient. Le message est-il de dire aux gens de ne plus venir à Hennebont mais à Lorient ?

### **Chef d'établissement Gourin**

Sur la ligne Carhaix - Rosporden, les horaires ont été décalés. Une dizaine d'élèves prennent le car à Scaer pour aller aux établissements scolaires de Gourin. Sauf que le car arrivera à 8h17 ; le début des cours est à 8h10 ou 8h15. Ils arriveront en retard, tandis que le soir ils auront une demi-heure d'attente, puisque le car est à 17h15 et les cours finissent à 16h35.

Y a-t-il une solution qui peut être trouvée, au moins par l'offre de transport scolaire existante ?

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

A partir du mois de septembre, la Région deviendra compétente sur les transports scolaires et les transports interurbains. Nous avons à veiller à ce que l'organisation des transports scolaires réponde aux besoins. Nous avons comme responsabilité de garantir une desserte correcte de ces établissements. Le TER n'a pas pour compétence première de transporter des scolaires, compétence dévolue jusque-là aux départements. Nous y travaillons avec les équipes des départements pour recenser l'ensemble des situations problématiques. N'hésitez pas à nous solliciter sur ce sujet.

Une remarque supplémentaire : nous ne sommes pas en train d'organiser la désertification des gares. Nous avons la certitude que le trafic va encore augmenter. En dix ans, le trafic TER a été multiplié par deux. Il arrive ainsi que nous soyons en insuffisance de matériel. Nous avons 11 trains en commande, nous en commandons 5 autres, nécessaires pour tenir le plan de transport à l'échéance 2018/2019. Par ailleurs, nous continuons à consacrer d'importants montants à la rénovation des gares et points d'arrêt. En modifiant tous les horaires, de fait, nous embêtons un peu les 33 000 voyageurs d'aujourd'hui, mais il ne s'agit pas de sacrifier les usagers du quotidien.

**Usager Quimper - Auray**

Le seul TER dont je dispose est celui de 6h38. Après, c'est un TGV puis plus rien jusqu'à 10h. Sur la ligne Quimper - Vannes, il n'y aura plus qu'un TER, pour 5 actuellement. Le soir c'est pareil : entre 17h et 18h30 il n'y a plus de TER.

**Matthieu BEBIN, Conseil régional de Bretagne**

Un élément de précision : l'offre actuelle est organisée autour de deux missions de train : Rennes - Redon et Redon - Quimper. Nous avons donc beaucoup plus de trains qui passaient par Vannes, passaient par Lorient et qui allaient jusqu'à Quimper. Sur la prochaine offre, il y aura des Rennes - Vannes, des Vannes - Lorient et des Lorient - Quimper. C'est ce qui explique qu'il y ait une rupture dans l'offre. C'est une nouvelle organisation ferroviaire qui pose des contraintes nouvelles. Pour tous ces horaires, il faut le dire : on ne saura pas reconstruire l'offre d'aujourd'hui. Nous allons regarder au cas par cas les situations que vous nous exposez, pour autant, il faut avoir en tête que tous les horaires vont changer.

**Michel LOUSSOUARN, Maire de Rosporden**

Y a-t-il encore un travail qui est mené, qui est possible, sur les horaires de Rosporden vers Quimper ? Cela me semble important, car il s'agit de la liaison pendulaire la plus importante. Autre question : celle des dessertes estivales. J'ai vu que les dessertes estivales vers Quimper et Lorient étaient réduites le matin et le soir. Est-ce une période de mise en route ? Les horaires seront-ils reconduits chaque année, sachant que deux trains vers Quimper depuis Rosporden le matin, c'est insuffisant ? Il faudrait garder le même niveau de rotation que pendant le reste de l'année. Surtout que les gens ont rarement deux mois de vacances.

**Matthieu BEBIN, service animation, territoires, évaluation, Région Bretagne**

L'offre d'été est réduite, c'est le cas depuis des années. Le Conseil régional travaille depuis 2002 à augmenter l'offre, notamment sur les trois premières semaines de juillet et la

dernière semaine d'août, pour tenir compte des flux. Dans la nouvelle offre, l'offre ne change pas entre juillet et août, pour que les usagers puissent trouver des équilibres.

Pour les horaires, nous continuons à faire évoluer les choses : nous avons fait évoluer la desserte de Sainte-Anne d'Auray il y a quelques jours, tout comme celle de Gestel. Il ne sera pas possible de révolutionner l'offre : les sillons sont aujourd'hui réservés. Nous allons regarder chaque situation, voir ce qu'il est possible de faire, mais il ne sera pas possible, par exemple, de mettre en place une nouvelle circulation.

Les flux sont aujourd'hui organisés sur les horaires de train. Les horaires sont une histoire. Pour exemple, sur l'axe Sud, nous avons le sentiment en septembre 2012 d'avoir créé la meilleure offre. En 2013, il y a eu la disparition des Trains d'Equilibre du Territoire (TET). Aujourd'hui, c'est une nouvelle offre, contrainte du fait des nouveaux TGV, qui ne constitue pas la fin de l'histoire. De nouveaux trains ont été positionnés, qui n'existent pas actuellement, qui répondront à de nouvelles demandes. Bien sûr, nous travaillons avec beaucoup d'attention sur les demandes qui nous sont faites et sur les flux actuels.

### **Usager**

Dans les nouveaux horaires, je ne vois pas les TGV en plus qui sont annoncés. Y aura-t-il plus de trains en 2018 ?

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

Il y a deux allers-retours TGV par jour supplémentaires à destination de Quimper et à destination de Brest. La pointe bretonne a huit relations quotidiennes supplémentaires avec Rennes *via* le TGV. Ces trains-là prennent de la place, des sillons. Il y a un chantier en cours entre Rennes et Redon pour augmenter la capacité de la voie, qui sera terminé en 2018. Tout cela doit trouver sa place dans le graphique d'ensemble dont nous sommes en train de parler ici.

Les trains que nous sommes en train d'acheter sont très capacitaires. Dès l'instant où l'on met des trains plus capacitaires, il est possible de répondre à des besoins supplémentaires. Un Regio2N, c'est 500 places assises, ou 1000 places assises en unité multiple, ce qui est conséquent du point de vue de l'offre.

Lorsque je dis que l'ossature des horaires est faite, cela ne signifie pas que nous ne faisons plus d'adaptation. Nous en faisons encore actuellement. De plus, nous n'attendons pas que toutes les infrastructures soient remises à neuves pour retravailler le sujet. Nous travaillons pour qu'il soit possible de les intégrer le plus vite possible. Il faut comprendre que le mode ferroviaire est très contraint, notamment en tenant compte de la diversité des usages. Par exemple, plus les TGV vont vite, moins il faut les arrêter dans les gares intermédiaires et plus il faut leur libérer de la place pour les laisser passer. Ce soir, ici, personne ne nous parle des TGV, et c'est normal.

**Marilyne DOMALAIN, responsable de l'urbanisme, Mairie de Quiberon**

Le Tire-bouchon fonctionne deux mois dans l'année mais réalise 150 000 voyages, ce qui le classe donc dans les lignes assez utilisées. Sur cette ligne ne sont pas pris en considération les déplacements domicile-travail. A partir d'Auray, le train partait à 8h00, pour une arrivée à 8h45, ce qui permettait aux nombreux salariés du centre de Quiberon d'arriver aux heures de travail. Désormais, le premier départ d'Auray sera à 8h28, ce qui correspond au TGV mais pas aux déplacements domicile-travail puisque l'arrivée sur Quiberon se fera à 9h15, trop tard pour ces très nombreux usagers. De même, au retour, si le train de 17h25 est maintenu,

Le train de 18h30 sera désormais à 19h04. Bon nombre de personnes, restant sur le carreau, auront donc 1h30 d'attente, dans des conditions de confort laissant à désirer : pas de climatisation, pas de fenêtres qui puissent s'ouvrir...

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

Nous avons conscience d'avoir des choses à faire vers Quiberon pour développer les transports collectifs. Vous n'avez pas parlé de la gare maritime, qui accueille chaque année un million de passagers, dans de mauvaises conditions d'accueil. La Région a maintenant la responsabilité de la desserte des îles : nous nous penchons donc sur le sujet et n'allons pas attendre vingt ans pour le résoudre. La desserte du Tire-bouchon est pensée en complémentarité avec le département du Morbihan : le service est défini conjointement. Les trains qui roulent entre Auray et Quiberon sont des trains affectés habituellement à la desserte Rennes - Châteaubriant. Comme il y a moins de trains en été sur la ligne Rennes - Châteaubriant, nous récupérons ces trains pour assurer le service entre Auray et Quiberon. Nous n'avons donc pas pour le moment de trains dédiés. S'il fallait mettre en perspective le développement de cette ligne pour les transports du quotidien, il faut alors que les collectivités se réunissent au plus vite, et que nous définissions ensemble la nature des investissements à réaliser et la part contributive de chacun. Nous avons aujourd'hui des lignes en antenne qui font l'objet de remise à neuf. Nous avons fait Plouaret - Lannion, Quimper - Landerneau est en cours, tout comme Guingamp - Paimpol. Nous nous occupons de Dol - Dinan - Lamballe et Rennes - Châteaubriant.

**Matthieu BEBIN, Conseil régional de Bretagne**

Sur l'offre Auray - Quiberon, les horaires ont changé puisque ce sont des trains qui relèvent les TGV. Un car est mis en place qui permet d'arriver à Quiberon à 7h50 et dessert la conserverie.

**Anthony LE ROUX, usager Hennebont - Vannes**

Je prends le train de 8h00 Hennebont - Vannes tous les jours. Je devrai prendre le 7h48 en septembre. La garderie n'ouvre qu'à 7h15. Il me faut ensuite 35 minutes pour aller à Hennebont. Aujourd'hui, je ne suis pas sûr qu'une seule personne comme moi puisse jouer sur les horaires de garderie de ma commune. Cela signifie que je vais devoir aller à Vannes en voiture.

**Yves ROBIN, élu Concarneau Cornouaille Agglomération et usager**

Entre Quimperlé et Rosporden, on a créé la desserte alternée des TGV. Quand un TGV s'arrête à Quimperlé, il ne s'arrête pas à Rosporden, et vice-versa. Il y a donc des correspondances abracadabrantesques à Quimper pour revenir à Rosporden. En soirée, il y a un TGV qui arrive de Paris vers 21h15 à Quimperlé. Demain, il y aura un trou de desserte de trois heures entre 19h et 22h.

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

Rares sont les régions de France où des gares comme Plouaret, Rosporden, Quimperlé, sont desservies par les TGV. L'objectif est de rapprocher la pointe bretonne de Rennes. C'est pourquoi nous avons fait gagner le plus de temps aux gens qui sont le plus loin. Les TGV ayant pour terminus Rennes sont ceux qui font Vitré, Laval, Le Mans. Les trains venant jusqu'à Quimper et Brest ont pour premier arrêt Rennes. Après Rennes, on essaie de leur faire encore gagner du temps en ne les faisant pas tous s'arrêter au même endroit pour que

tout le monde, à l'intérieur du territoire breton, gagne du temps. Si l'on veut optimiser les gains de temps, on ne peut pas faire s'arrêter les TGV partout. Ensuite, les TER viennent assurer les missions de desserte du quotidien. Je rappelle que des moyens supplémentaires sont nécessaires pour faire tout cela : 10 millions d'euros en plus par an.

### **Norbert METAIRIE, Maire de Lorient**

Nous suivons à Lorient ces questions de très près. Il y a une unanimité en Bretagne autour de la thématique du désenclavement et de l'accessibilité, avec des moyens correspondants qui sont mis en œuvre. Les TGV sont indispensables. Je vois tous les jours des gens ravis de voir que la LGV va résoudre un certain nombre de questions. Je constate aussi depuis plusieurs années que les efforts réalisés font que la fréquentation du TER est en progression très forte. Le barreau Quimper - Vannes - Rennes est de plus en plus sollicité pour les déplacements en TER : c'est une réalité. Il est évident qu'à partir du moment où l'on chamboule totalement les choses avec Bretagne à Grande Vitesse et la mise en service d'une nouvelle offre TER, c'est avec l'ambition de répondre à une demande. Un tel bouleversement au niveau des horaires pose un certain nombre de difficultés, presque individuelles. Vous avez exprimé ce soir des situations très différentes les unes des autres, sur des correspondances existantes aujourd'hui et que vous craigniez ne plus voir demain. Si l'on mettait plus de TER pour moins de voyageurs, je serais le premier à dire que quelque chose ne va pas, surtout au regard des investissements réalisés. Je suis très sensible à cette augmentation du trafic TER sur toute cette Bretagne Sud : c'est une bonne nouvelle en soi. Je suis également très sensible à une idée, très importante : à partir du moment où plus de trains sont en circulation, des contraintes supplémentaires s'imposent. Cela dit, nous devons être très sensibles aux difficultés rencontrées sur les relations domicile - travail. On réussit quelque chose à partir du moment où le TER, avec des correspondances coordonnées, permet de ne pas prendre sa voiture. Ce projet doit être perçu au bout du compte comme une amélioration sensible pour tout le monde, pour qu'il incite de nouveaux voyageurs à prendre le TER. Je ne vois pas dans cette dynamique-là une opposition entre TER et TGV. C'est l'usage globale du train - TER ou TGV - qui est en jeu.

Le Vice-président l'a dit, et nous l'avons constaté ici sur le territoire : sur certaines dessertes des réponses ont été apportées. Pas sur la totalité : ça n'était pas possible. Un tel bouleversement implique que tout ne se règle pas au 2 juillet 2017. Il y aura des choses à faire bouger à l'avenir, pour les années 2018, 2019. Tous les sujets vont être étudiés, en Bretagne Sud comme dans d'autres secteurs. Dans ce type de réunion, ce sont les personnes qui ont des problèmes qui sont présents : les personnes satisfaites ne sont pas venues ce soir, c'est bien normal. Cependant, ces sujets sont à prendre très au sérieux, il en va de la crédibilité et de l'usage de l'offre. L'idéal est que, demain, vous soyez encore plus nombreux à prendre le train à Landevant, à Brandérion, avec des horaires prenant en compte les relations domicile - travail. Nous sommes attentifs à cette question : nous souhaitons que les gares soient fréquentées, que les gens prennent le train, que cela puisse être une alternative à la voiture en faisant gagner du temps. Je n'ai pas le sentiment que Bretagne à Grande Vitesse soit fait pour embêter le monde. Il faut avoir de la mesure dans les analyses qui sont faites, même si les problèmes posés sont très justes à entendre. Cependant, il y a des limites à l'exercice : on ne pourra pas régler le problème particulier de chacun. Sans doute y aura-t-il des temps d'adaptation, comme il y en a eu dans les 10 années qui sont derrière nous. L'augmentation de la desserte, en dix ans, a rendu service aux gens.

Il faut que ce challenge soit réussi. Nous bataillons également pour la liaison vers Lyon, vers Bordeaux. Il faut aussi être proactif sur les dessertes locales, en TER, avec des conditions de

transports qui vont aussi s'améliorer. La Bretagne a ce challenge à relever, pour faire en sorte que vivre et travailler en Bretagne soit synonyme d'une qualité de vie appréciée de tous. Même s'il y a des inquiétudes pour le 2 juillet, il faut tenter de résoudre le maximum de problèmes pour que ça puisse se faire au service du plus grand nombre. Je reçois positivement les remarques qui sont faites : lorsqu'il y a des problématiques, il faut les évoquer et voir dans quelles mesures on peut les résoudre.

### **Usager Hennebont - Vannes**

J'habite à Kerdrignac, je prends le train à Brandérion ou à Hennebont selon les jours. Je mets à peu près deux heures dans la journée, aller-retour, en train. Ça n'est pas énorme : je mets 1h15. Je préfère prendre le train que la voiture, car le train est plus sécurisant, c'est mieux pour l'environnement, etc. Avec les deux trains qui vont être supprimés à 8h et à 17h j'ai trois heures. Je suis désolé, mais trois heures de transports en commun au lieu d'une heure et quart de voiture, je choisis la voiture.

### **Nicolas SALIC, usager Hennebont - Vannes**

On parle ici des arrêts supplémentaires à Gestel et à Sainte-Anne, je pense qu'il ne faut pas oublier que la principale ville bénéficiaire de ces changements est la ville de Lorient. D'ailleurs, dans cette réunion, il n'y a personne ici qui est de Lorient et qui vient se plaindre. Ça me fait penser à l'hôpital de Lorient : on pensait le mettre ailleurs qu'à Lorient, finalement on l'a mis à Lorient, dans un endroit inaccessible. Je peux comprendre qu'il faille desservir les grandes agglomérations, mais j'ai l'impression que cela se fait au détriment des petites villes alentours et de ses habitants.

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

Nous sommes à disposition des collectifs et des usagers qui se sont exprimés. Nous gardons contact et au besoin nous revenons vers eux. Les observations qui sont faites sont justes et respectables. Dites-vous bien qu'au cours des dix années écoulées, nous avons consacré deux fois plus de moyen pour les transports du quotidien que pour la LGV. Un exemple : à Pontivy, il y a 66 bus régionaux. Nous allons connecter directement Pontivy à Rennes par 7 bus à haut-niveau de service, soit 73 bus quotidiens. Preuve que l'on n'oublie pas les autres territoires. Nous essayons de faire en sorte que le progrès soit partagé par tous.