

## Comités de lignes Brocéliande - Penthièvre

- Compte rendu de la réunion du 26 janvier 2017 à Montauban-de-Bretagne

### **Serge JALU, Maire de Montauban-de-Bretagne**

Je salue la présence de M. Lahellec, Vice-président du Conseil régional. Je salue la présence de Mme Dauban, conseillère départementale, tout les élus qui sont ici présents et bien entendu les usagers qui fréquentent assidûment la gare de Montauban et les autres gares de la ligne Saint-Brieuc - Rennes et du Comité de ligne Brocéliande-Penthièvre. La gare pour nous est très importante, je remercie M. Lahellec d'avoir choisi Montauban ce soir pour ce Comité de ligne. Nous avons la chance d'avoir des gares ayant été aménagées récemment, avec la passerelle. Elle nous pose quelques soucis parce qu'il y a des marches à gravir, mais ça permet de garantir la pérennité de l'infrastructure ferroviaire.

J'ai quelques petites demandes, que j'aborde directement. J'aurais aimé avoir quelques compléments sur le sujet de l'accessibilité, notamment les quais : de quelle manière faut-il les aménager ? Certains passages sur le quai représentent une marche très importante : j'espère que ça sera rectifié. La Communauté de commune de Montauban va procéder à l'aménagement des espaces à proximité de la gare, notamment avec un grand parking de 400 places et un aménagement d'accès à la Gare, côté Nord et Sud. Ça devrait permettre un meilleur accueil des usagers.

### **Gérard LAHELLEC, Vice-président en charge des transports**

Merci à M. le Maire de Montauban de nous accueillir. On parlera de Montauban, mais aussi de l'ensemble des services qui concernent l'axe entre Rennes et Saint-Brieuc au sens large.

Tout d'abord, je vais revenir sur quelques éléments de contexte. L'année 2017 est une année particulière, au cours de laquelle nous allons vivre énormément de bouleversements. Comme vous le savez, c'est la mise en service de la LGV. A cela s'ajoute le fait que le cadencement généralisé sera mis en place sur l'ensemble des territoires de l'Ouest de la France. Tout ceci a quelques effets sur l'ensemble des circulations ferroviaires, puisqu'un toc d'horloge à Paris a une incidence jusqu'à Montauban, et au-delà, jusqu'à Brest et Quimper. C'est un sujet important, qui mobilise beaucoup : les quelques 3500 horaires dans les gares de Bretagne sont tous modifiés. Par conséquent, les gens qui sont habitués à avoir un horaire qui leur convient pourraient demain être bouleversés, en ce sens que l'horaire ne sera plus le même. D'autre part, la diversité et la pluralité de la typologie des flux rend la chose plus compliquée encore. Quand on est loin de tout - plus on va vers Brest et Quimper plus on est loin de tout - le besoin de se rapprocher est beaucoup plus fort que lorsqu'on est près de tout. Plus on est près de tout, plus on accorde d'importance à la desserte ; plus on est loin de tout, plus on accorde une importance à la vitesse. Nous avons à traiter à la fois des choses qui relèvent du périurbain - jusqu'à Montauban, on est presque sur du périurbain -, tandis que lorsqu'on va jusqu'à Saint-Brieuc, il s'agit plutôt d'un trajet de moyenne distance. La sensibilité au sujet n'est pas exactement la même.

Pour faire la LGV, nous avons dû tenir compte d'un autre paramètre. Vous savez que les collectivités territoriales co-financent pour une part non négligeable ce projet. Par conséquent, vous comprendrez que les territoires actuellement desservis par la LGV souhaitent continuer à être desservis par la LGV. Et en même temps, tout le monde veut gagner en vitesse. On a donc dû résoudre cette équation impossible : comment faire pour aller plus vite partout en s'arrêtant partout ? Nous avons contribué à mettre en place 8 connexions supplémentaires du Finistère avec Paris. Ainsi, tous les TGV ne s'arrêtant pas au même endroit, ils peuvent aller plus vite. A partir de cette desserte-là, on a bâti la desserte TER. Ce qui explique que les TER soient affectés par les modifications horaires. Les trains sont des horloges : dans un certain espace-temps, on ne peut

faire passer qu'un certain nombre de trains. En une heure, on ne peut pas faire passer autant de trains que l'on souhaiterait. On a donc bâti un premier projet de desserte TER, que l'on a soumis à la concertation jusqu'au mois de juillet - cela a duré un mois. On a reçu à peu près 6000 contributions écrites. Vous en faites sûrement partie pour certains. Ces contributions nous disaient plutôt ce qui n'allait pas : on ne nous écrit que très rarement pour nous dire que tout va bien. Nous avons pris en compte ces demandes-là. Nous avons traité tout ce qu'on pouvait traiter et avons ajouté 150 arrêts quotidiens. Nous avons adapté des dessertes, parfois en y rajoutant des cars. C'est un exercice compliqué et nous avons conscience de ne pas avoir résolu la totalité des problèmes. Mais à l'impossible nul n'est tenu : parfois on ne peut pas résoudre le problème. La mise en service se fera le 2 juillet prochain, mais ça ne constitue pas la fin de l'histoire. Nos concertations, les réclamations et revendications ne s'arrêteront pas le 2 juillet et nous comptons bien continuer à apporter des réponses au-delà de cette date.

Nous avons eu le souci de ne pas sacrifier les déplacements du quotidien. Je reviens d'une réunion en Préfecture de Région sur l'axe Rennes- Châteaubriant. C'est un axe vétuste, où il a fallu ralentir la circulation des trains pour des problèmes de sécurité, ce qui provoque une réduction des dessertes. Il fallait trouver les moyens pour pouvoir engager les études afin de continuer à faire circuler les trains. Mais il arrive quelques fois que les gens nous disent « vous avez mis beaucoup d'argent dans le TGV : il n'y en a plus pour les dessertes du quotidien ». Je m'inscris en faux par rapport à cette affirmation-là. Entre 2007 et 2017, années pendant lesquelles les collectivités se sont mobilisées pour co-financer la LGV, nous avons consacré deux fois plus d'argent pour les transports du quotidien que pour la LGV. Cette estimation n'inclut pas les 450 millions d'euros que nous avons mis dans l'acquisition de trains neufs. Ce n'est pas parce qu'on fait la LGV qu'on ne fait pas le reste. Je pense même que si nous n'avions pas eu cette ambition là pour le développement du ferroviaire, nous n'aurions peut-être pas trouvé non plus les moyens pour co-financer les études pour Rennes et Châteaubriant. J'ajoute que nous avons deux grands chantiers sur les lignes de maillage du territoire, qui sont en cours : les lignes Guingamp - Paimpol et Quimper - Brest. C'est un investissement de l'ordre de 100 millions d'euros.

Deuxième élément de contexte. Nous travaillons pour faire en sorte que le progrès n'oublie personne. Je pointe d'emblée la question de l'axe Dol - Dinan - Lamballe. Nous l'avons fait inscrire au contrat de plan, nous avons rajouté quelques subsides pour être sûrs que les études entre Dol et Dinan se fassent le plus vite possible. Nous voulons jouer un rôle d'émulation afin de dégager les financements nécessaires. Je souscris à l'option prioritaire qui nous est sans cesse rappelée : nous avons rénové l'axe Dinan - Pleudihen, il est logique d'aller jusqu'à Dol. En même temps, on ne peut pas ne pas regarder la dégradation de l'axe Dinan - Lamballe. Notre objectif est de nous engager aussi là-dessus. Croyez bien que les désagréments que rencontrent les voyageurs aujourd'hui nous les partageons, pas seulement dans le propos, mais nous le partageons aussi pour faire en sorte que cela change et que l'on s'engage dans le financement. Vous voyez que l'option de la fermeture de la ligne n'a pas été étudiée.

Autre élément de contexte : lorsqu'on parle d'accessibilité du territoire, on ne peut pas ne pas parler des routes. Vous avez vu qu'il y a des demandes pressantes d'infrastructures routières, notamment sur l'échangeur de Kerhouët du côté de Caulnes. Nous avons créé les conditions avec le département des Côtes d'Armor pour dégager les moyens de la réalisation de l'échangeur, sans que cela ne remette en cause la réalisation des autres échangeurs dans le département. Bien que les routes ne soient pas une compétence régionale, il nous semble juste d'œuvrer pour faire en sorte que ces aménagements ne tuent personne : quand on va bien sur la route, ça permet aussi d'aller bien en gare. Ces questions-là ne sont donc pas inscrites les unes contre les autres.

Autre bouleversement en septembre 2017 : la prise de compétence de la Région sur les transports interurbains et les transports scolaires. Pourquoi au mois de septembre? Car notre objectif est de réussir la rentrée. C'est pourquoi nous n'allons pas déstabiliser les équipes dans les départements. A cette situation compliquée s'ajoute aussi la réforme des intercommunalités. Dans les Côtes d'Armor, le nombre d'intercommunalités passent de 30 à 8. Par conséquent, les nouvelles communautés d'agglomérations se posent la question de prendre et d'exécuter la compétence

Il y a quatre départements, 1000 contrats au total, avec des marchés publics, des délégations de service public, des régies et des tarifications différentes, qui peuvent varier du simple au double. Nous aurons là un vaste chantier : le transport routier va demain représenter quasiment 50 % de la délégation que j'assume. Cela va poser des questions sur les systèmes de distribution, de contact, d'information. Ces prises de compétences nouvelles représentent une charge de fonctionnement de l'ordre de 150 millions d'euros par an. Le service complémentaire en matière ferroviaire mis en place à compter de juillet 2017 représente 10 millions d'euros en plus par an sur notre contrat TER. Cela ne sera pas répercuté sur les tarifications sociales au sens large : domicile-travail, tarifs jeunes, etc. Le projet 2017 pour la Bretagne concerne toutes les villes, communes et gares de Bretagne.

J'ai une remarque particulière pour M. le Maire : les gens du Centre-Bretagne (Pontivy, Loudéac) aiment Montauban, ils l'envient. Car ils voient Montauban comme un lieu où ils peuvent aisément emprunter un train quand ils viennent en voiture. Nous avons prévu pour eux une liaison à haut niveau de service par car qui les connectera 7 fois par jour à la gare de Rennes avec des TGV. Demain, en plus des 66 cars quotidiens qui desservent aujourd'hui Pontivy ils auront demain 7 cars supplémentaires en connexions direct avec les TGV, ce qui mettra Pontivy à 3h30 de Paris et Loudéac à 3 heures.

### **Matthieu BEBIN, Conseil régional de Bretagne**

La concertation a été un temps important d'échange avec les usagers. Nous avons été très attentif à mener cette concertation de la meilleure façon possible. Bretagne à Grande Vitesse, ce sont quatre grands piliers, qui feront la modernité ferroviaire et l'accessibilité de la Bretagne demain : mise en service de la LGV - le 2 juillet, modernisation des principales gares de Bretagne, travaux sur Rennes-Brest et Rennes-Quimper pour un gain de temps de 35 voire 50 minutes. Les infrastructures ne seraient rien sans le service : en juillet 2017, l'offre sera densifiée d'un point de vue global, avec huit trajets TGV en plus et 10 % de TER en plus sur toute la Bretagne.

En juillet 2017, ce sont aussi des offres de transports qui sont contraintes : la gare Montparnasse accueillera les deux nouvelles lignes à Grande Vitesse desservant Rennes-Nantes et Bordeaux. Ces TGV sont cadencés et impactent donc les horaires TER : il n'y a pas un horaire TER qui sera conservé entre aujourd'hui et juillet 2017. Ça ne signifie pas que l'offre est moindre, au contraire. De plus, il y aura des travaux sur l'axe Sud, ce qui explique que pour cette axe, l'offre-cible sera vraiment mise en place en 2018.

Les grands objectifs de la desserte TER : pour les gares du périurbain rennais, trois trains par heures pour les gares importantes, deux trains par heures pour les gares à plus faible flux. Pour les gares importantes connectées aux grands pôles urbains, un train toute les demi-heure en pointe (Redon-Rennes, Saint-Malo-Rennes). Pour les villes situées au-delà du périurbain rennais, les TER auront un minimum d'arrêts sur le périurbain afin de garantir les meilleurs temps de parcours. Enfin, un train toute les heures pour les liaisons plus longue distance.

Nous avons voulu accompagner les territoires pour les informer du projet BGV et aussi de concerter autour de cette nouvelle offre de service. En 2014, il s'agissait de réunions d'information autour de BGV. En 2015, on a été plutôt sur les horaires TGV. A l'automne 2015, nous avons rencontré les autres organisateurs de transports pour travailler à la complémentarité de l'offre. En juin 2016 et jusqu'à juillet dernier, nous avons lancé une concertation auprès de tous les abonnés TER sur le projet d'offre de transport. Nous avons présenté l'offre du lundi au jeudi : SNCF ne souhaitait pas que l'on communique à ce moment-là sur l'offre du week-end et été. La consultation avait trois objectifs: permettre aux usagers de dire ce qui leur convenait ou pas, permettre au Conseil régional et à SNCF d'identifier les problèmes dimensionnant; préparer à des changements d'usages. 6000 participants sur cette consultation, 13400 recherches, sur 700 trajets différents, 5600 commentaires déposés sur les plateformes en ligne. ¼ des consultations ont donné lieu à des

commentaires négatifs, en rapportant ces commentaires au nombre de recherches.

Le processus tel qu'il a été mené visait à identifier les insatisfactions, à les classer par priorité. Les problématiques ont ensuite été consolidées par l'organisation de réunions locales (comme à Redon, à Questembert, à Malansac), afin de mieux comprendre les besoins. De ces concertations sont ressortis 27 sujets prioritaires, la plupart concernant l'axe sud du fait de la période transitoire. Les études ont alors été menées pour étudier la possibilité d'ajuster des horaires, d'ajouter des arrêts sur des circulations existantes, ou d'ajouter des circulations.

Sur ces 27 blocs de problèmes, nous avons apporté des réponses. Je ne dirai pas que nous les avons solutionnés, car certaines de ces réponses qui pour nous sont des solutions ne le sont pas forcément pour les usagers. En tout cas, nous avons apporté 75 % de réponses à ces situations-là, soit 150 arrêts créés par semaine, dont 20 en car TER. Ce sont en tout plus de 2400 trains-kilomètres par semaine qui ont été ajoutés à l'offre, suite à cette concertation. Si l'on fait un zoom sur le Comité de ligne Brocéliande - Penthièvre, ce sont 1 540 recherches qui ont été effectuées, 50 trajets recherchés, 725 commentaires communiqués. Un axe en particulier concentre les remarques négatives : l'axe Saint-Brieuc - Dinan - Dol, en lien avec le plan de transport adapté. Des remarques également sur la desserte de Rennes en heure de pointe du matin et du soir, notamment sur l'arrivée avant 9 heures depuis Lamballe, ou encore sur le creux d'offre le soir dans le sens Rennes - Lamballe. En lien avec ces remarques, il a été possible d'ajouter en 2017 une arrivée juste avant 9 heures (8h52) à Rennes, prévue initialement pour 2018.

#### **Pascal PERCHERON, usager de la ligne Dinan-Saint-Brieuc**

J'ai bien compris vos éléments de contexte. Pour autant, ce que nous vivons tous les matins et tous les soirs est impossible sur le temps long. Pour faire Dinan - Saint-Brieuc nous mettons 1h20. Je comprends que tout ne se fasse pas en une journée ni en quelques mois. J'ai entendu des responsables cheminots à Dinan parler de la vitesse des trains. Ils pensent que la réduction de la vitesse n'est pas du tout en lien avec la sécurité mais plutôt pour faire en sorte que cette ligne disparaisse à terme. Est-ce qu'il est possible de remettre les trains en circulation à 80 km/h ? Le problème, c'est l'absence de date d'engagement des travaux : on voudrait pouvoir se projeter. De plus, les rumeurs courent dans les trains le matin et le soir : une diminution de l'offre est encore prévue en septembre, avec moins de trains. Moi je quitte le domicile à 6h, je rentre à 20h30 le soir. C'est donc pire que ce que je vivais lorsque j'étais en région parisienne. J'ai enfin une interrogation sur la pérennité des cars. Nous étions nombreux dans les trains, nous sommes une petite dizaine dans les cars le matin. Est-ce que ces cars vont continuer à rouler ?

#### **Gérard LAHELLEC, Vice-président en charge des transports**

Si nous étions complices d'une volonté de fermer la ligne, nous n'aurions pas augmenté l'offre il y a peu de temps. Si vous avez un exemple de fermeture de ligne en Bretagne, je suis preneur de l'information. Ce que je peux vous dire, c'est qu'en termes d'offre et de services, on a des résultats qui sont assez spectaculaires, qui tiennent largement la comparaison avec d'autres régions de France. La deuxième chose que je veux rappeler, c'est que les collectivités n'ont pas de compétences sur les infrastructures ferroviaires. Quand la Région finance 40 % des études sur Rennes - Châteaubriant, ça n'est pas sa compétence : elle n'a aucune dotation ni aucune ressource dynamique pour faire ça. On le fait parce qu'on veut bien le faire. Quand la Région finance 50 % de l'étude sur Dinan - Dol, c'est parce que si on ne le fait, les études ne se feraient pas. La Région complice de la fermeture des lignes, c'est un propos que je n'accepte pas. Par contre, la Région active pour les remettre en état, j'en ai donné quelques exemples : il y a pour 100 millions d'euros de chantiers en cours, y compris sur des lignes comme Guingamp - Paimpol. Si nous n'avions pas été là, cela n'aurait pas été fait. Nous faisons des lignes de maillage des priorités, pas seulement dans le discours mais aussi dans le concret. Vous me dites « il n'est pas nécessaire de ralentir les trains ». Il faut le prouver. Si on ralentit les trains pour raisons de sécurité, il doit y avoir quelques raisons. Je ne doute pas de l'expertise des cheminots français. Des gens expertisent ça, font leur boulot de leur mieux. Si les cheminots au sens large sont devenus des incompetents, il y a des



soucis à se faire sur le fonctionnement du réseau français : c'est grâce à eux si cela marche. On a fait faire une contre-expertise pour en avoir le cœur net. On en a pas fait de publicité : je ne veux pas renforcer les choses négatives dans la tête des gens par rapport aux cheminots. La contre-expertise se conforme aux prescriptions qui ont été faites en matière de sécurité.

Il est très compliqué de créer les synergies nécessaires entre collectivités au niveau des financements des travaux. Notre objectif est de créer les conditions pour améliorer le service. Je ne suis pas satisfait de ce qui se passe entre Saint-Brieuc et Dol. Nous sommes prêts à regarder de plus près avec les voyageurs quel type de service nous pourrions mettre en place pour que vous soyez mieux servis que vous ne l'êtes aujourd'hui, ne serait-ce que transitoirement. Nous avons déjà fait des choses sur cet axe-là, par exemple une desserte scolaire, reconduite l'année suivante car les gens en avaient pris l'habitude, et cela pour une poignée d'élèves qui utilisaient le service. Nous ne sommes donc pas opposés à regarder ça de très près. Ça ne règle pas le sujet du train. Je suis d'accord pour prendre le temps de vous rencontrer afin que vous ne doutiez pas de l'ambition qui nous anime. Cela, sans remettre en cause l'objectif de rénover la ligne. Je mesure bien votre frustration et l'inconfort qui découle de l'organisation du service. Mais je ne pas laisser dire qu'on traite ces choses-là de manière aléatoires et quelconque au point de faire douter parfois de nos bonnes intentions.

#### **Joël MENAGE, Vice-président de l'association de défense de la ligne Dol - Dinan - Lamballe**

Aujourd'hui, je crois que la Région se bat pour cette ligne, qui est à un endroit stratégique : de Dol, on peut aller jusqu'à Brest sans problème en passant par Dinan. Enlever cet axe ferroviaire serait dramatique pour le Pays de Dinan. Malheureusement, on a beaucoup traîné sur les décisions à prendre : l'Ille-et-Vilaine traîne les pieds sur le financement, la réforme des intercommunalités a bloqué toute décision. On va donc passer outre l'Ille-et-Vilaine dans l'immédiat, pour faire en sorte que les collectivités concernées donnent leur accord pour financer les 25 % manquant, c'est-à-dire 15,5 millions d'euros. Nous travaillons sur l'enveloppe globale : pas seulement Pleudihen - Dol, mais aussi Dinan - Lamballe, où il y a de très grosses difficultés, puisqu'on y roule à 60 km/h. Cela rallonge le parcours : on est aujourd'hui à 1h14 pour faire Dinan - Saint-Brieuc, ce qui est totalement dissuasif.

Notre association est d'accord pour saluer l'appui de la Région Bretagne. On le rappelle régulièrement : la ligne Dol - Dinan - Lamballe n'a pas été rénovée depuis 1929. Pourrait-on faire la même chose avec des routes ? La Région paie aujourd'hui ce délaissement total. Une réunion aura lieu dans les toutes prochaines semaines avec les partenaires qui ont financé au niveau local, c'est-à-dire le Département, Lamballe Terre et Mer et Dinan Agglomération. On espère pouvoir aboutir très rapidement au financement. Malheureusement, cette affaire ne sera pas bouclée avant deux ans et demi, fin des travaux, dans le meilleur des cas. L'aspect financement est la partie la plus longue : quand les machines sont sur les voies, c'est partie gagnée.

#### **Nicolas TRINITE, usager L'Hermitage - Rennes**

Nous pensons que les nouveaux horaires nous seraient présentés : nous sommes un peu surpris. Concernant les gares et point de ventes, nous sommes inquiets car ils ferment tous sur l'agglomération de Rennes. Ça a commencé par Bruz ; L'Hermitage est annoncé pour cette année, sans date officielle. Montauban, il faut s'attendre à ce que cela arrive aussi. Ça commence à être problématique : le service public diminue grandement. Nous voudrions savoir ce qui est prévu pour L'Hermitage : si on nous annonce une fermeture, nous allons nous battre. Sur Rennes - Saint-Malo toutes les gares ont été refaites à neuf, sur Rennes - L'Hermitage - Saint-Brieuc, il n'y a rien de fait. Nous voudrions des explications sur l'avenir de ces gares-là.

#### **Gérard LAHELLEC, Vice-président en charge des transports**

Il n'est pas exact de dire que service public diminue. Le service public TER augmente considérablement, en termes d'offre, en termes de fréquentation, en termes de conditions créées



pour que les citoyens puissent prendre le train. La dernière tarification mise en œuvre, c'est le tarif jeune, utilisé par 30 000 jeunes tous les mois. On diversifie la typologie des offres pour qu'il y ait de nouveaux utilisateurs de ce service public. C'est ça qui nous motive pour acheter des trains supplémentaires, mettre en place des horaires supplémentaires, etc. C'est pareil en matière de desserte. La gare de Bruz est aujourd'hui desservie par 26 trains par jour. Elle devrait être desservie l'année prochaine par 31 trains. Montreuil-sur-Ille disposera de 48 trains par jour. Ce n'est pas de la disparition du service public. Nous avons des trains neufs que nous allons acheter, pas pour les laisser au garage, mais pour transporter plus de monde.

S'agissant de la rénovation des gares, haltes et points d'arrêts, nous avons une politique visant à les rénover toutes. S'agissant du périurbain, une demande est en train de poindre : le RER Rennais. Aujourd'hui, sur le périurbain, on a des cadencements aux vingt minutes aux heures de pointe, et parfois mieux. Ça tend à ressembler au RER. Il n'est donc pas anormal qu'il y ait des conditions de distribution et d'organisation du service correspondant à peu près à ce qu'est un RER. On ne peut pas d'un côté dire « faites-nous du RER » et de l'autre avoir un système différent. Enfin, je ne m'immisce pas dans la gestion interne de la SNCF, dans leur organisation du travail.

L'ensemble des éléments que je vous mets sur la table ne sont pas des éléments pour faire moins de service public, mais pour en faire plus et répondre toujours mieux à la demande de déplacements des voyageurs. L'Autorité Organisatrice des transports en Bretagne - le Conseil régional - ne participe aucunement à la disparition des services publics dans les gares. Nous voulons un service assuré pour tout le monde, dans des conditions égalitaires et dans les conditions de notre temps.

#### **Sandrine LE LAY, maire adjointe à la Mairie de Gaël**

Je voudrais parler du transport scolaire. On s'aperçoit que sur certaines communes, entre autres la nôtre, le service est en large diminution. Du jour au lendemain, les arrêts ont été regroupés en campagne. De plus, il y a des lignes qui ont été supprimées depuis cette année, en particulier une, ce qui pose problème. La raison évoquée est que la route est trop étroite - du jour au lendemain elle l'est devenue, on ne sait pas comment. C'est le cas depuis septembre 2016. On se retrouve avec des familles qui n'ont plus d'arrêt, du jour au lendemain. Or, ces mêmes enfants qui avaient entre 400 et 500 mètres à faire à pied - sur une route qui est trop dangereuse pour le bus - ont maintenant un minimum de trois kilomètres à faire à pied. L'été c'est sympathique parce qu'il fait jour, l'hiver un peu moins. J'ai du mal à comprendre que l'on puisse accepter que nos propres enfants fassent ce même trajet en pleine nuit, en pleine campagne. Ma question est donc : allez-vous diminuer tous ces arrêts en campagne pour les regrouper en centre-bourg ? Que faites-vous pour ces familles qui nous font remonter ces problèmes ? Il y a notamment une famille qui dépense 200 euros de taxi par mois.

#### **Gérard LAHELLEC, Vice-président en charge des transports**

Nous n'exercerons la compétence sur les transports scolaires et interurbains qu'à partir de la rentrée de septembre 2017. Ça ne veut pas dire que l'on s'en désintéresse aujourd'hui. En septembre, nous deviendrons dépositaire d'une situation. Lorsque nous serons en pleine compétence, nous pourrons alors être en pleine responsabilité. Demain, nous aurons les TER, les cars TER, les transports scolaires, les transports interurbains. Comment coordonner tout cela en complémentarité, sans pour autant créer des conditions financières inaccessibles pour les familles ?

#### **Michel DAUGAN, Conseiller départemental des Côtes d'Armor (canton de Lanvallay)**

Je souhaitais revenir sur la voie ferrée Dol - Dinan - Lamballe. Les collectivités sont conscientes de l'importance de ce dossier : il s'agit maintenant de se mettre d'accord sur la répartition pour finaliser le projet. Cela mettra du temps mais quand l'affaire est lancée, c'est plus facile. En revanche, si la vitesse devait se réduire de nouveau entre Dinan et Lamballe, je pense qu'il faudrait trouver une alternative : ça ne serait plus possible de poursuivre à 40 km/h. Concernant le



transport scolaire, est-il envisagé de subdéléguer la compétence aux départements, comme j'ai pu l'entendre ?

**Gérard LAHELLEC, Vice-président en charge des transports**

Nous prenons la compétence transports scolaires et dans le même temps apparaissent de nouvelles intercommunalités. Celle-ci peuvent se doter de la compétence transports. La proposition de la Région aux intercommunalités qui le souhaitent, c'est que nous devenions - le temps qu'elles prennent la compétence - leur autorité organisatrice de second rang. Cela permet à la communauté d'agglomération de conserver les avantages financiers, les mêmes expertises, les mêmes dessertes ; elle exercera ensuite la pleine expertise lorsqu'elle le souhaitera. La Région Bretagne, en revanche, n'a pas demandé à ce que la loi soit modifiée pour pouvoir re-subdéléguer aux départements.

Pour rappel, le Conseil régional ne dispose d'aucune ressource dynamique pour financer ses missions de service public.

**Sandrine CHENON, responsable déplacements à Saint-Brieuc Agglomération / Usager de la ligne Caulnes - Saint-Brieuc**

En tant que nouvelle usagère, je suis heureuse d'utiliser la ligne Caulnes - Saint-Brieuc au quotidien, ce qui me permet de faire plusieurs observations que je vous fais remonter. La première concerne le matériel roulant : il est très changeant et parfois mal adapté en termes de gabarit. Les beaux trains ne sont pas visibles, surtout lorsque l'on est sur des horaires classiques de bureau. Autre observation : le mercredi, il y a moins de scolaires, et pourtant on a un train plus grand le mercredi soir : deux rames au lieu d'une. Depuis plusieurs semaines, il y a des soucis de retards, liés à des portes qui ne fonctionnent pas. Je sais qu'il y a des nouveaux trains qui arrivent, progressivement : seront-ils mis sur ces horaires du matin ? Dernière question : à Caulnes, le quai vers Rennes a été aménagé ; je voulais savoir s'il était prévu d'aménager celui en direction de Saint-Brieuc.

**Jean DENEUVE, 1<sup>er</sup> adjoint au Maire de Montfort-sur-Meu**

Vous n'êtes pas sans connaître les problèmes de stationnement qui existent autour de la gare de Montfort. On a un pôle d'échanges multimodal qui pourrait être pertinent, mais il ne fonctionne pas : nous avons un train qui part à 8h07, le bus interurbain arrive à 8h10 à 250 mètres de la gare. Les gens qui souhaiteraient prendre le bus et le train ne le peuvent pas. Vous allez prendre la compétence sur les transports interurbains en septembre : allez-vous rectifier cela ? Y aurait-il une tarification adaptée, un ticket unique ?

**Pascale FRUHAUFF, usager Montauban - Rennes**

Vous n'avez pas abordé la question du coût pour les usagers : ces nouveautés qui nous attendent prochainement vont-elles nous coûter plus cher ?

**Gérard LAHELLEC, Vice-président en charge des transports**

Il n'est pas dans nos intentions d'augmenter les coûts. Sur une distance inférieure à 50 kilomètres, un abonnement TER est intéressant financièrement grâce aux différentes aides, comme la contribution employeur. Il n'est pas dans nos intentions de profiter de la modernisation du réseau pour augmenter les prix. Je parle là du TER ; je ne maîtrise pas les prix du TGV : c'est un sujet sur lequel nous exerçons notre vigilance, mais nous n'avons pas beaucoup de prise sur ces tarifications pour les infléchir. Pour le TER, le but est de préserver un équilibre de gestion qui nous permette de faire du développement.

Concernant la gare de Montfort-sur-Meu, il y a un phénomène d'augmentation de la fréquentation et donc de l'offre. Nous serons attentifs sur la manière d'améliorer la complémentarité des offres.



Sur la question de la tarification, le sujet est complexe. Le train paie ses coûts par les péages ; à l'inverse le car ne paie pas ses coûts puisqu'il ne paie pas la route. Le car est donc moins cher que le train. Deuxième aspect : les transports par car ne sont pas structurés partout de la même manière : desserte scolaire contre besoin de déplacement domicile-travail, par exemple. Dès l'instant où nous exercerons la compétence sur le transport routier, nous nous poserons la question rapidement de l'harmonisation des tarifs. Il nous faut préalablement regarder attentivement les comptes et les budgets qui se structurent autour de ça : le kilomètre-car coûte 3 €, le kilomètre-train quasiment 20 €. Nous regardons aussi vos projets d'aménagement autour de la gare, avec l'hypothèse d'une implantation d'entreprise sur la gare de Montfort, qui génère des flux de contre-pointe.

Sur le matériel roulant : l'objectif n'est pas de continuer à faire rouler des vieux trains. Nous poursuivons l'achat de matériel neuf ou quasi-neuf. On progresse sur le matériel roulant. Les grands problèmes en termes de retard que vous avez constatés ont eu lieu en novembre. Les problèmes sur le matériel neuf s'expliquent aussi par le fait que nous ayons été les premiers à l'acquérir, ce qui a induit une période de réglage et d'expérimentation.

### **Madeleine GUEE, adjointe au Maire de Montauban - Usager Montauban - Rennes**

En 2020, une deuxième ligne de métro va s'ouvrir sur Rennes, ce qui va faire exploser le nombre d'utilisateurs. Actuellement, sur la ligne Montauban - Rennes, les derniers arrêts sont bondés et les utilisateurs sont souvent debout. On rencontre aussi le problème de ceux qui mettent leur vélo dans le train. Dans les nouvelles voitures, il y a moins d'emplacement pour ces vélos, qui jonchent le sol ou prennent la place des utilisateurs.

### **Usager Rennes - Lamballe**

J'ai eu l'occasion d'apprendre que le nombre d'arrêts va augmenter à partir de juillet 2017 sur les gares au-delà de La Brohinière vers Rennes. Je voulais vous dire que lorsque ça va bien, il faut le dire aussi.

### **Gérard LAHELLEC, Vice-président en charge des transports**

Merci pour le compliment. Cela dit, nous avons le succès modeste. Il est vrai que jusqu'à La Brohinière, on est sur du périurbain. Par contre, les gens qui vont au-delà n'ont pas tellement envie de perdre du temps sur les gares du périurbain. Je n'irais pas jusqu'à dire que l'on a spécialisé les services mais il est vrai que l'on a défini des missions spécifiques pour le périurbain.

### **Serge JALU, Maire de Montauban-de-Bretagne**

Aujourd'hui, il y a une forte concentration de voiture lorsque l'on arrive sur Rennes ou le soir quand on en repart : ces gens pourraient prendre le train mais ne le font pas. Je pense qu'il manque un arrêt à hauteur de l'École Nationale d'Agriculture. Vous avez évoqué le sujet du RER Rennais : je pense qu'il serait intéressant d'installer cette gare pour desservir cette zone où beaucoup de gens travaillent. Parallèlement, j'aimerais savoir s'il y a des possibilités pour les usagers des gares du périurbain rennais de prendre les premiers TGV du matin vers Paris. Concernant Pontivy, je pense que les voyageurs s'arrêtent prendre le train à Montauban car les entrées de Rennes le matin sont encombrées.

### **Usager Caulnes - Rennes**

Caulnes se développe : la gare sera-t-elle mieux desservie dans le futur ? Sur Rennes - Saint-Brieuc, j'ai une bonne impression des nouveaux trains à double-étages. La ligne Dinan - Rennes a l'air très compliquée en passant par Dol : pourquoi ?

### **Joël MENAGE, Vice-président de l'association de défense de la ligne Dol - Dinan - Lamballe**



J'en profite pour rebondir : où en est-on pour le projet de liaison Dinan - Rennes direct ?

### **Usager Montfort - Lamballe**

Nous avons uniquement un train le matin à 6h30 et rien ensuite jusqu'à 14 heures. Y aura-t-il une cadence différente dans le futur ? Sur la proposition horaire, il apparaissait qu'il n'était plus possible d'aller de Montfort à Lamballe directement, qu'il y aurait un changement à Montauban, me semble-t-il.

### **Gérard LAHELLEC, Vice-président en charge des transports**

Laissez-nous vos coordonnées, nous allons regarder cela. Depuis la première présentation des horaires, il y a eu pas mal de modifications qui sont intervenues. Est-ce à dire que nous avons réglé tous les sujets ? Non. Nous avons privilégié les sens des flux. Il est tout à fait normal de vouloir aller à Lamballe, voire plus loin, depuis Montfort, mais c'est aussi la masse des flux qui structure l'offre. Il y a parfois des situations individuelles que l'on ne règle pas. Concernant les futurs horaires, on ne modifie plus la structure générale de la desserte, mais on peut encore faire à la marge quelques adaptations. On a prévu de rendre public au mois d'avril les horaires pour le service à venir. Celles-ci ne représentent pas la fin de l'histoire.

Concernant Dinan - Rennes : lorsque l'on a récupéré la gestion des TER en 2002, nous avons aussi récupéré un patrimoine vieillissant. Nous avons intégré un aller-retour direct Dinan - Rennes pour 2018. J'ai regardé attentivement la façon dont les services ont évolué depuis 1972. C'est assez spectaculaire, en termes de trains, de desserte, etc. En revanche, j'ai remarqué que Dinan n'avait pas bénéficié de cette croissance. Nous avons donc une responsabilité : le développement qui s'est fait a généré une forme d'inégalité dans la desserte, il faut le reconnaître. Cela nous motive d'autant plus pour améliorer les choses, pour faire en sorte que le progrès n'oublie personne.

### **Carole VERLAINE, usager Rennes - Lamballe**

Je fais partie des personnes à mobilité réduite. Avez-vous pensé aux handicapés dans vos nouveaux trains ? Il y a beaucoup de haute marches qui sont problématiques pour les personnes comme moi avec une canne. Sinon, il reste le strapontin, mais pendant une heure de trajet ça n'est pas toujours agréable. Il y a donc des améliorations à faire parce que ces trains ne sont pas du tout adaptés à des gens qui ont un handicap autre que le fauteuil. Cependant, je note que depuis 2004, il y a eu beaucoup d'améliorations et j'en suis reconnaissante. Mon inquiétude aujourd'hui est de savoir si j'aurais un ascenseur un jour à Lamballe : en fin de journée c'est dur.

### **Gérard LAHELLEC, Vice-président en charge des transports**

C'est une question centrale. Il y a eu des débats consistant à remettre en cause l'accessibilité, débats auxquels nous n'avons pas participé. Au contraire, nous avons voté à l'unanimité la généralisation de la mise en accessibilité du réseau. On est en train de travailler sur les questions financières concernant l'accessibilité de la gare de Lamballe, mais là où il y a une volonté, il y a toujours un chemin.

### **Matthieu BEBIN, Conseil régionale de Bretagne**

Dans ces trains, il y a des espaces dédiés pour les personnes à mobilité réduite. C'est un train qui a été construit en concertation avec les associations au niveau national avec le constructeur Bombardier. Nous avons suivi ça de très près. Les entrées accessibles aux personnes en fauteuil et aux personnes à mobilité réduite sont marquées d'un logo.

### **Gérard LAHELLEC, Vice-président en charge des transports**



Dans l'élaboration du cahier des charges qui nous a conduit à retenir ce matériel, nous avons veillé à ce que l'architecture retenue soient validée par les associations de personnes à mobilité réduite.

#### **Carole VERLAINE, usager Rennes - Lamballe**

Sur une heure de trajet ou quarante minutes, j'ai aussi envie d'être dans un carré pour discuter. Cela concerne également d'autres publics, comme les personnes âgées.

#### **Gérard LAHELLEC, Vice-président en charge des transports**

Sur le fond je rejoins votre point de vue. D'autre part, vous savez que la compétence transport des personnes à mobilité réduite reste de la compétence des départements en vertu de ses compétences sociales. Mais ce n'est pas au motif que ce transport reste à la compétence des départements que la Région va renoncer à vouloir tout mettre en accessibilité. Quand on tend à résoudre ces situations-là, l'objectif est de les résoudre pour le maximum de personnes.

#### **Marie DAUGAN, Conseillère départementale Ille-et-Vilaine (canton de Montauban-de-Bretagne)**

Je tiens à vous remercier de venir vers nous sur le terrain pour ces réunions. Pour l'Ille-et-Vilaine et en particulier pour Dol - Dinan - Lamballe, la situation me surprend. Nous avons une session la semaine prochaine, je pense que les infrastructures vont être à l'ordre du jour. J'espère que les discussions, les concertations, les coordinations sur ces sujets se passent bien. L'argent est le nerf de la guerre, j'espère que cela s'organise au bénéfice des usagers et des collectivités concernées. Je voulais également aborder le cas des nouveaux horaires TGV et de la complémentarité TER/TGV pour les usagers du 22 et du 56.

#### **Gérard LAHELLEC, Vice-président en charge des transports**

Nous sommes la seule région de France où un consensus a été trouvé entre la Région et les quatre départements, sur des équations financières qui ne sont pas neutres : cela représente un financement pour les dépenses de fonctionnement à 150 millions d'euros par an. S'il n'y avait pas eu une intention partagée, nous n'aurions pas accompli cela. La Région et les départements se parlent, donc, même s'il arrive que l'on ne soit pas d'accord.

Concernant l'offre TGV, il y aura complémentarité avec l'offre TER. En optimisant la fréquentation des TGV, on peut optimiser le positionnement des TER : nous ne sommes plus obligés d'acheter un TER qui va tourner à vide derrière un TGV venant de partir. Du point de vue de la gestion des deniers publics, c'est aussi une bonne chose. Cette complémentarité est une exception nationale. Sur les financements du ferroviaire, il arrive que les départements disent : « nous n'avons plus la compétence transport, nous n'investissons plus là-dedans ». Si tout le monde raisonne comme cela, nous n'irions que sur les réseaux rentables, captifs. Ça n'est pas notre conception.

#### **Claude LE FUSTEC, Maître de Conférence à l'Université Rennes 2 - Usager**

Je voudrais qu'il soit remonté aux personnes compétentes l'attachement des usagers à cette fameuse gare de L'Hermitage dont nous avons parlé tout à l'heure. Il y a beaucoup de personnes âgées qui empruntent cette gare, avec un problème de desserte qui risquerait de se poser. Je suis valide, je n'ai pas trop de soucis. Mais aller à la gare de Rennes depuis chez moi - à côté de l'Hermitage puisque j'habite Saint-Gilles - représente deux heures pour la moindre demande. Cette gare de L'Hermitage n'a l'air de rien mais c'est un vrai petit bijou. Elle est tenue par une personne d'un dévouement extraordinaire. Elle m'a rappelé sur mon portable pour me signaler qu'il y avait des places libres dans le train. C'est inimaginable dans des gares qui ont une autre ampleur. Je voulais vraiment témoigner à titre personnel sur cette personne, et aussi à titre collectif : vu l'âge des personnes qui fréquentent la gare, le maintien de ce genre de gare de proximité revêt énormément d'importance.

## Samuel MAUPILE, usager Montauban - Rennes

Je reviens sur le nouveau matériel. Il est mal adapté. Il y a à la fois des rames courtes et des rames longues. Les rames longues sont dédiées aux longs trajets et les courtes - je pense - pour le périurbain. Or, à l'intérieur, c'est la même chose. Pour les handicapés il n'y a que cinq places : sur deux cent personnes ça n'est pas terrible. Surtout, il n'y a pas que les handicapés, mais aussi les personnes âgées, les parents. Je suis père de trois enfants : quand j'ai mes deux enfants en bas-âge, il est impossible pour moi de monter dans les Region2N puisque j'ai deux poussettes, que je suis obligé de laisser en plein milieu. Je pense qu'il faut regarder l'attrait de la ville de Rennes, le tourisme : ça a été laissé un peu à l'abandon. Concernant les vélos, je crois il n'y a qu'un emplacement vélo sur les Regio2N, alors même que l'on parle beaucoup d'écologie. Va-t-on garder Bombardier ? Ou penser à prendre la concurrence pour faire de meilleurs trains ? J'ai aussi une question sur les informations que l'on peut avoir dans certaines gares. Il y a en ce moment pas mal de retards et de suppressions de trains. A l'heure actuelle on a peu d'information, en-dehors du téléphone, seulement lorsque la personne de La Brohinière est capable de nous en donner. A deux reprises, j'ai pris ma voiture pensant que les trains étaient supprimés - c'est ce qu'indiquaient les applications Internet, or l'information était fautive. On en revient à la fermeture des guichets, ou à la question des horaires d'ouverture aberrants, comme à Montauban, où le guichet n'est ouvert que lorsqu'il n'y a pas de train. Un point positif : les heures d'ouverture plus longues en début et fin de mois. La question de l'information dans les trains est aussi importante : il y a beaucoup de trains sans personnel à l'intérieur, ce qui fait qu'on ne peut savoir si on a cinq, dix ou quinze minutes de retard avant d'arriver en gare de Rennes. Or, ce qu'on demande dans ce type de situation, c'est d'avoir des informations. Internet c'est super, mais ça n'est pas le seul canal que l'on puisse utiliser à l'heure actuelle. Autre remarque : il y a beaucoup de tarifs, et on est incapable de savoir quel tarif nous convient. Par exemple, certains tarifs Prix ronds sont plus chers que le tarif normal. La seule réponse que j'ai eu en faisant remonter l'information c'est que la gamme Prix ronds n'est pas faite pour certaines destinations ou personnes. Je trouve ça dommage, surtout pour les jeunes, où il y a cinq ou six tarifs qui sont les uns sur les autres : on ne sait plus quel tarif prendre.

## Gérard LAHELLEC, Vice-président en charge des transports

S'agissant du matériel roulant, il n'est sûrement pas parfait, mais quand on a fait le choix de ce matériel, on ne l'a pas fait par hasard. Bombardier est venu nous voir plusieurs fois, la concurrence non. Si vous achetez un Bombardier très capacitaire, qui peut physiquement accepter cinq personnes de front dans la voiture, il rend service pour du périurbain dense, mais aussi pour aller, par exemple jusqu'à Lamballe, Brest et Quimper. Lorsque vous accrochez deux trains de grande capacité, vous offrez 1000 places assises. Vous avez vu dans quelle situation on est le vendredi soir à la gare de Rennes ? C'est saturé. En revanche, plus de monde dans les trains implique une plus grande diversité d'usages (familles, etc.). Les spécifications techniques n'ont pas forcément pris en compte ces usages. Je prends vos réflexions comme des contributions pour les futurs achats de trains : il faut pouvoir intégrer ces usages nouveaux.

Concernant l'information en situation perturbée, ça ne va pas. Faites-nous remonter ces observations, car je peine à savoir ce qui se passe sur mon réseau. Je ne suis pas moi-même satisfait en tant que représentant de l'Autorité Organisatrice des conditions par lesquelles nous sommes tenus informés des situations perturbées. Ça s'arrangera d'une manière ou d'une autre. Sur la question tarifaire, je partage ce constat. Fondamentalement, sachez que nous ne maîtrisons pas la politique tarifaire. C'est un problème de fond. Cette année, les prix du TGV sont moins chers que nos Prix ronds : comment voulez-vous que les gens y comprennent quelque chose ? Ça ne participe pas de l'objectif de mettre le progrès au service de tout le monde. Sur ces sujets-là, on peut converger en termes d'opinion : on a des choses à corriger.

Si une collectivité locale, une association, une personne souhaite que l'on se revoie pour préciser les choses, nous sommes à disposition. L'objectif est de favoriser une dynamique citoyenne.