

Comités de lignes Portes de Bretagne

- Compte-rendu de la réunion du 09 mars 2017 à Châteaubourg

Teddy REGNIER, Maire de Châteaubourg

Châteaubourg compte 7000 habitants au dernier recensement. La gare est pour nous un élément clé de notre attractivité : beaucoup d'habitants et d'entreprises viennent à Châteaubourg pour la gare. Son emplacement est stratégique, en plein cœur de ville. Nous repensons aujourd'hui toute notre urbanisation en fonction de la gare. Etre à quinze minutes du centre-ville de Rennes est un vrai enjeu. Châteaubourg compte 4000 emplois sur la commune, et 75% des habitants de Châteaubourg ne travaillent pas à Châteaubourg. Nous sommes face à un phénomène pendulaire de flux. La gare de Châteaubourg est ainsi la gare - hors TGV - la plus fréquentée avec 500 passagers chaque jour. Nous venons de refaire un parking et nous sommes en train de penser l'ensemble du multimodal, puisque nous avons aujourd'hui un réseau de bus connecté à la gare, avec des horaires permettant de desservir les trains le matin et le soir. Nous pensons également les liaisons douces, pour permettre aux habitants de venir à pied et en vélo à la gare. L'urbanisation de notre ville se pense donc en fonction de cette gare. Nous sommes donc très heureux d'avoir cette gare et de voir passer des trains dans notre ville.

Notre ville est une ville qui grandit : à peu près 2% de croissance, en essayant de maîtriser cette croissance. Notre ville vit bien, avec un projet touristique autour de la sculpture, ce qui permettra demain à des Rennais de venir en train visiter Châteaubourg.

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

Comme vous le savez, les Comités de lignes sont un exercice de démocratie participative. Cela veut dire que lors de cet exercice, nous avons des informations à vous communiquer : il n'y a pas d'exercice possible de la citoyenneté sans que nous ne livrions la totalité des informations à nos concitoyennes et concitoyens. En retour, nous recueillons les remarques, observations, critiques. Nous nous efforçons de les prendre en considération afin de répondre à la demande des usagers, sachant que notre rôle est précisément de répondre à ces demandes dès l'instant où son utilité publique est avérée. De fait, l'Autorité Organisatrice des Transport - le Conseil régional - ne vise pas l'objectif de faire des bénéfices ni de faire des économies. Il faut que nous ayons des comptes à l'équilibre pour développer le transport public de voyageurs. Autrement, nous n'avons pas d'autres objectifs que de répondre aux besoins de toutes les populations. C'est à cet exercice là que l'on se propose de se livrer ce soir. Je vais revenir très vite sur le contexte.

Premier élément de contexte : à partir de juillet prochain, les 3500 horaires quotidiens du train vont être changés en même temps, à l'échelle de l'ensemble du territoire régional, et même au-delà (Pays de la Loire, Aquitaine, et jusqu'au Sud-Ouest de la France). Se mettra en place le cadencement généralisé du réseau : un toc d'horloge à Paris implique un toc d'horloge à Rennes, qui implique un toc d'horloge à Châteaubourg : l'ossature générale du service a une incidence sur l'ensemble du réseau, jusqu'à Brest et Quimper. C'est un élément de bouleversement conséquent. Nous nous sommes appliqués à essayer d'informer

au mieux les populations et d'intégrer au mieux les remarques que nous avons recueillies, puisque sur quelques 6000 contributions reçues, nous avons réussi à répondre à 75% des problématiques considérées comme structurantes. J'espère que la satisfaction sera au rendez-vous. Pour organiser ce service à l'échelle du territoire breton, il a fallu organiser à la fois les besoins du périurbain - nous sommes ici sur un service typiquement périurbain - et les passages des TGV, en faisant en sorte que les trains ne se télescopent pas. Ce que nous faisons va aboutir à un résultat global à l'échelle du territoire breton faisant que nous allons augmenter l'offre ferroviaire à l'échelle du territoire d'à peu près 20%. C'est une augmentation substantielle de l'offre ferroviaire, pour une facture qui va augmenter de 10% : la facture que nous payons chaque année coûte à peu près 100 millions d'euros et il nous en coûtera à partir de juillet 10 millions d'euros de plus par année pleine.

Nous sommes dans une situation où nous devons répondre à des objectifs un peu contradictoires : quand on fait des TGV pour aller jusqu'à la pointe bretonne, tous les territoires actuellement desservis par des TGV veulent continuer à l'être. En même temps, l'objectif est de gagner du temps : plus on s'éloigne, plus il faut gagner du temps. Nous avons une contradiction terrible à surmonter : comment faire pour aller plus vite en continuant à s'arrêter partout ? En mettant un plus grand nombre de trains en service, d'où les 20% d'offre en plus dont je vous ai parlé.

Lorsqu'on est sur un territoire comme celui-ci, le souhait prioritaire des usagers sont les déplacements du quotidien. Le nombre important de voyageurs que nous avons sur cet axe Rennes - Vitré nous font penser que ce que les usagers veulent, c'est un plus grand nombre de trains, plus adaptés, plus fréquents, à un tarif accessible, etc. Le souci du transport du quotidien prime sur la desserte TGV. Nous nous sommes appliqués à faire de notre mieux, voire à améliorer l'offre, étant entendu que nous avons conscience des bouleversements que cela occasionnent : la personne habituée à prendre le train de 8h07, si demain le train est décalé à 8h20, on la dérange. La personne qui sera contente lorsque le train de 8h20 sera mis en place n'est pas dans le train aujourd'hui : elle ne vient pas me dire qu'elle est contente. Par définition, les usagers sont perturbés dans leurs habitudes quotidiennes de transports. C'est un élément dont nous avons pleinement conscience. Vous voyez bien que l'objectif pour nous n'a pas été d'en rabattre sur les ambitions du service public.

Au-delà de ces aspects, nous avons engagé le déploiement de trains nouveaux sur cet axe Rennes - Vitré. Nous avons conscience d'une certaine distorsion de l'offre à l'échelle du territoire de ce Comité de lignes. Autant nous développons un nombre relativement important de trains sur l'axe Rennes - Vitré, autant nous avons conscience de l'état de vétusté et de dégradation du service sur l'axe Rennes - Châteaubriant. Nous avons en responsabilité de traiter cette affaire-là. Quand je pense à Rennes - Châteaubriant, je pense aussi à Rennes - Fougères. Permettez-moi d'en dire un mot.

L'infrastructure ferroviaire entre Rennes et Châteaubriant est une infrastructure vieillissante, dégradée. Elle était vieille avant même que la Région prenne la compétence sur les transports, elle ne s'est pas rajeunie depuis. A cela s'ajoute un autre élément : c'est une ligne extrêmement utilisée (407 000 usagers), et il existe un potentiel important autour de cette ligne. Bien que nous n'ayons pas de compétence particulière sur les infrastructures ferroviaires - les rails n'appartiennent pas à la Région - nous nous sommes efforcés d'être actifs pour aller le plus vite possible à la concrétisation d'une convention d'étude permettant de traiter l'axe sur la totalité de son parcours. Deux conventions spécifiques ont été établies : sur la partie Rennes - Retiers et sur la partie Retiers - Châteaubriant. Cela permet de traiter toute la ligne dans son unicité et de faire contribuer les collectivités dans le périmètre de compétence qui est le leur. Il est bien que la collectivité rennaise soit venu

dans le cofinancement de cette étude jusqu'à Retiers. Il n'était pas anormal que nos voisins de Loire-Atlantique aillent sur le financement de la partie allant jusqu'à Châteaubriant. Au bilan de tout cela, nous sommes en train d'engager les études. Je sais que les études ne règlent pas le problème. Nous avons conscience qu'il y a des perturbations qui interviennent. Nous avons fait de notre mieux, avec une infrastructure dégradée. S'il y a des ajustements à apporter, nous les apporterons par un moyen alternatif, pour l'instant l'autocar.

S'agissant de Rennes - Fougères, nous faisons l'objet de sollicitations. Tout d'abord de la part de la collectivité de Fougères, qui souhaite être mieux connectée à Rennes. Fougères n'est pas mal connectée à Rennes. Le Conseil départemental a quand même développé un nombre important de cars sur la liaison Fougères - Rennes. A partir de la rentrée prochaine, c'est la Région qui devient compétente sur l'organisation des transports interurbains et scolaires. Cela rehausse nos responsabilités pour nous mettre en situation de réponse aux demandes exprimées. Les équipes du département, qui ont bien fait leur travail, intégrerons la Région : vos interlocuteurs ne changeront pas. Notre obsession aujourd'hui, c'est de réussir ce moment important qu'est la rentrée scolaire, et faire en sorte que rien ne change pour les familles. Au même moment, les nouvelles intercommunalités prennent la compétence sur les transports. Nous nous mettons à leur disposition pour devenir - si elles le souhaitent - l'Autorité Organisatrice de second rang, en attendant qu'elles se saisissent pleinement de cette compétence. C'est par exemple l'accord que nous avons conclu du côté de Fougères. Toujours s'agissant de Fougères, nous sommes l'objet de sollicitations pour une meilleure connexion de Fougères à Rennes, à partir d'une diversité d'arguments. Certains nous disent qu'il faudrait une voie ferrée tout de suite entre Rennes et Fougères. Je réponds qu'il faudra un certain temps pour l'obtenir. Cela ne veut pas dire que l'idée est idiote. Si l'on se contente de revendiquer sans faire avancer les choses, nous risquons d'attendre longtemps et de ne pas mettre les choses en dynamique pour que cela arrive un jour. On me demande pourquoi ce qui est possible à Pontivy - c'est-à-dire des connexions directes avec Rennes - n'est pas exploré pour Fougères. Sachez que là aussi, une étude démarre. Le cabinet est recruté, il est chargé de regarder s'il est possible de répondre encore mieux à la desserte à laquelle Fougères est en droit de s'attendre, dans un contexte d'arrivée de la deuxième ligne de métro.

J'insiste sur le fait que des choses importantes ont été faites, ici, y compris à Châteaubourg et à Vitré. Je pense singulièrement aux parkings. Pour qu'il y ait plus de gens à monter dans le train, nous faisons des tarifs sociaux. Il est normal qu'ils aient la commodité de parking. Avec cette commodité de parking, il faut qu'ils aient la commodité financière. Cela ne sert à rien de faire des tarifs sociaux, si de l'autre côté nous leurs demandons de l'argent pour payer les parkings. Un axiome breton veut que l'on fasse la gratuité de stationnement aux abords des gares pour les abonnés du TER. Nous y tenons comme à la prunelle de nos yeux. Il y a quelques sujets qui apparaissent : sachez que nous ne dérogerons pas à ce principe, car nous avons en mémoire l'exemple de Saint-Malo. Après avoir mis 40 millions pour financer l'électrification de la ligne, puis 700 000 pour le déménagement de la gare, après avoir perdu 500 000 euros par an en recette TER puisque les gens sont partis dans le TGV, les gens ont été mécontents pour la simple et bonne raison que les parkings sont devenus payants. C'est en contradiction avec les efforts que nous faisons pour promouvoir ces gammes tarifaires sociales au sens large (Uzuël, gratuité pour les enfants jusqu'à 12 ans, tarification -26 ans, etc.).

Nous avons conscience d'une revendication importante : il s'agit de la connexion de Vitré vers Laval, moins attractive aujourd'hui que par le passé. Nous y travaillons. Le 2 juillet prochain et l'arrivée du nouveau service ne constituent pas la fin de l'histoire. Je suis même

tenté de dire qu'il s'agit du début d'une autre histoire. Nous allons continuer à adapter les choses, à acheter des trains, à mieux organiser les services. Voilà l'esprit global qui nous anime.

Usager

La Fédération Française de Cyclotourisme a longtemps demandé à la SNCF d'avoir des compartiments réservés dans les trains. La Bretagne est une région touristique. Or, on peut de moins en moins mettre les vélos dans les TGV. Les futurs TGV de la ligne Rennes - Le Mans seront sûrement des TGV à deux étages : nous ne pourrions plus mettre de vélo au départ de Paris. La SNCF met à disposition des vélos dans les gares, mais par abonnement : on veut faire payer les gens. J'ai peur que nous ne puissions plus mettre de vélos dans les TGV. Concernant les TER, je ne comprends pas pourquoi lorsque vous commandez des nouvelles rames, vous ne demandez pas au constructeur des compartiments réservés aux vélos. Actuellement, il faut poser les vélos sur les strapontins. Lorsqu'il y a du monde, les voyageurs sont coincés avec ces vélos. Il peut y avoir des conflits.

Xavier BOSSER, CGT Cheminots Bretagne

Monsieur le Président, pour la CGT, la politique des transports est constitutive d'une politique d'aménagement du territoire, de développement économique, de cohésion sociale et de cohérence environnementale. Aussi, la CGT revendique une politique nationale des transports intégrée, multimodale et complémentaire, élaborée pour répondre aux besoins de déplacement des personnes et marchandises en favorisant le report modal vers le ferroviaire sur l'ensemble des territoires. Les récents pics de pollution aux particules fines menaçant la santé des citoyens - y compris en Bretagne - témoignent de l'écart entre les intentions politiques des grands sommets sur le climat et la réalité des ambitions publiques pour développer les transports alternatifs et plus propres. Entre 1990 et 2015, la France a investi 397 milliards d'euros dans les infrastructures terrestres dont 69,4% pour les routes et 19,6% pour le réseau SNCF, conduisant respectivement à la réalisation de 147 000 km et de 1300 km. Parallèlement, les insuffisances d'investissements dans la maintenance du réseau, notamment des lignes dites « secondaires » sont toujours plus contraintes au prétexte d'une dette que les gouvernements successifs ont imposé à la SNCF, la conduisant à verser annuellement 1,7 milliards de frais de gestion aux banques.

Ce désengagement de l'Etat, qui, après l'avoir fait miroiter en 2014 puis 2016, refuse de se réapproprier cette dette impose aux collectivités souhaitant maintenir leur desserte ferroviaire de financer des investissements ne relevant pas de leurs compétences. Sur ce point, nous ne pouvons que constater l'engagement financier de la Région.

Concernant la ligne de Châteaubriant à Rennes, c'est le 7 juin dernier lors d'une réunion publique organisée par les élus des communes desservies, à laquelle vous n'avez pu assister, que la SNCF a annoncé qu'une réduction et dégradation de la desserte ferroviaire allait être imposée à partir du 29 août au motif de l'état de ralentissements à 40 km/h et rallongeant les temps de parcours d'environ 40 minutes. Alors que nous, CGT, Direction SNCF et vous, Conseil régional, connaissons depuis 2012, au moins, la nécessité d'investir dans la maintenance de cette ligne, la CGT a condamné cette brutale mise devant le fait accompli qui a considérablement dégradé le quotidien de tous les usagers. L'inscription au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 d'une répartition d'un financement de 40 millions d'euros pour

remplacer en 2020 des constituants qui datent de 1959 ne suffit pas. En effet d'ici-là, comme certains l'espèrent, de nombreux voyageurs auront été contraints de renoncer au train.

De plus, si comme cela est annoncé, ces travaux ne visent qu'à permettre en 2021 le même niveau de desserte qu'avant l'été 2016, cela constituerait pour les usagers un inadmissible retour vers le passé.

En réactivité, des cheminots CGT ont élaboré une proposition de grilles horaires compatibles avec les besoins des voyageurs tout en respectant les ralentissements imposés et recenser les travaux nécessaires pour permettre, en sécurité, de rapidement supprimer les zones de ralentissements. Il en ressort que pour moins de deux millions d'euros, il serait possible de lever les contraintes de ralentissements. Nous avons aussi réalisé une grille horaire permettant un plan de transport correspondant davantage aux attentes des voyageurs. Nous nous sommes alors heurtés au refus des directions locales de SNCF Réseau et Mobilités d'étudier ces propositions, au prétexte que nous ne serions pas légitimes à faire travailler les services SNCF. De plus, les quelques justifications de refus qui nous ont été apportés ne sont pas acceptables puisqu'elles ne reposent que sur l'absence de moyens humains et matériels alors que la SNCF ne cesse de supprimer des emplois et les « outils » pour saturer notre capacité de production et ainsi justifier leur externalisation. Si l'annonce surprise de la fermeture de la ligne entre Châteaubriant et Retiers du 23 octobre 2017 au 28 août 2018 au motif de travaux d'infrastructures routiers nous interpelle fortement et nécessite de repenser la complémentarité de la desserte sur l'ensemble de la ligne. Nous demandons des engagements quant à sa réouverture et qu'une aussi longue période de fermeture soit mise à profit pour remettre en état cette partie de voie ferrée.

Victime de la dégradation et de la réduction de l'offre ferroviaire, les voyageurs sont toujours plus contraints de s'orienter vers le transport routier dont le groupe assure la promotion au travers ses filiales Keolis, Ouibus, Ouicar, etc. D'ailleurs, comme lors du report modal du Fret ferroviaire sur la route initié il y a une quinzaine d'années et dont la CGT avait annoncé les conséquences du report massif des flux sur la route au profit de Geodis, nous retrouvons à l'intérieur même de l'entreprise des fossoyeurs qui s'évertuent à justifier que la meilleure solution pour répondre aux besoins de transport de la population seraient les filiales routières dont le financement par de l'argent issue de l'activité du service public interpelle jusqu'à la Cour des Comptes. Pourtant, en 2013, pour évacuer les idées reçues et baser la réflexion sur des données objectives permettant des choix rationnels, la FNAUT a demandé à trois experts des transports de comparer train (73500) et autocar (55 places) sur des bases homogènes. Cette enquête en libre-accès sur Internet fait tomber les idées reçues. Train ou autocar, c'est le même confort : faux. L'autocar est aussi rapide que le train : faux. L'autocar est aussi fiable que le train : faux. Le coût d'exploitation de l'autorail est prohibitif : faux. L'autorail est énergivore : encore faux... avant de conclure : « dès qu'il y a au moins une dizaine de voyageurs dans l'autorail, le transfert sur route est, en moyenne, contreproductif ». Aussi, la CGT Cheminots de Bretagne partage votre colère lorsque le week-end dernier, la SNCF, maison-mère de Ouibus, a annoncé l'ouverture de cinq nouvelles lignes qui viendront concurrencer directement le service TER SNCF en Bretagne et TGV entre Brest et Paris. Nous l'avons d'ailleurs immédiatement dénoncée par communiqué de presse. La CGT n'oppose pas les modes de transports mais revendique leur complémentarité, tout comme nous revendiquons le retour à « la » SNCF, entreprise unique et intégrée à l'inverse des trois entreprises SNCF qui depuis 2014 génèrent des gâchis et fragilisent la production. Cela conduit également aux cloisonnements des moyens selon la seule logique commerciale par produit. Il en est ainsi des points de vente qui répertoriés par produit tantôt TER, tantôt

Voyages, sont tous voués au même objectif de l'entreprise, celui de disparaître... ou d'être financés par les collectivités territoriales.

Après tant d'autres sur notre région, la boutique SNCF de Fougères tenue par du personnel relevant du périmètre TER est menacée de fermeture. Ainsi, après la suppression de la ligne ferroviaire reliant Vitré, ce serait la disparition de toutes présences SNCF sur ce territoire dont les conséquences de l'enclavement sont connues de tous. La CGT s'y oppose, tout comme les usagers qui ont jusqu'à présent réussi à maintenir son ouverture et revendiquent par ailleurs que des études soient lancées pour la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire entre Fougères et Rennes.

Pour conclure, la CGT souhaite que les mobilisations des voyageurs, citoyens, cheminots et élus convergent sur des objectifs de maintien et développement du service public ferroviaire répondant aux besoins des populations d'aujourd'hui et futures. Aussi, notamment concernant le TER dont la convention arrive prochainement à échéance, nous sommes demandeurs de réunions et débats publics permettant de construire la future offre complémentaire de mobilité régionale répondant aux besoins des citoyens.

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

Nous n'avons pas réduit le service public TER en Bretagne. Nous l'avons considérablement augmenté et la fréquentation a quasiment été multiplié par deux en douze ans. De 2007 à 2017, la Région a consacré deux fois plus de moyens pour les transports du quotidien que ce qu'elle a mis pour le financement de la LGV. Je pense qu'il faut pondérer la critique. S'agissant des lignes en antenne, dites « secondaires » : si nous nous en occupions pas, beaucoup auraient été fermées. Or, nous avons remis à neuf Plouaret - Lannion et Auray - Pontivy pour le fret. Il y a un chantier en cours sur Carhaix - Guingamp - Paimpol, sur Quimper - Brest. Aujourd'hui en Bretagne, il y a un chantier de travaux publics ferroviaires sur les lignes de maillage qui représente un investissement de 106 millions d'euros. Voilà la vérité objective. Dans le même temps, nous mettons en perspective l'acquisition de nouveaux trains : il est vraisemblable que l'on augmente notre commande de 5 trains supplémentaires, s'ajoutant aux 21 déjà commandées, pour un coût à l'unité de 12 millions d'euros. Depuis 10 ans, les transports représentent environ 30% du budget total du Conseil régional. Il faut mettre ces éléments-là dans le débat. Je trouve que la SNCF est une entreprise dans laquelle travaillent des gens de qualité, qui font des grilles horaires, des contre-expertises, qui ne jouent pas avec la sécurité : c'est là son point fort. Pourquoi voudriez-vous que l'on refuse une alternative si elle est crédible ? Il est apparu que la proposition telle qu'elle était faite ne convenait pas. J'ai fait contre-expertiser la chose, qui a confirmé la première expertise. Cela ne veut pas dire que je suis satisfait de l'état du service sur la ligne Rennes - Châteaubriant. Ce qui est certain, c'est que si les collectivités ne s'en étaient pas occupées, nous n'en serions pas à mettre en perspective la signature d'une convention de travaux. Il a fallu fédérer les collectivités pour que tout le monde avance au même rythme sur le même sujet.

Sur le matériel, ce qui nous a guidé dans son acquisition, c'est la réponse aux besoins de masse des transports du quotidien. Nous n'avons pas fixé comme critère premier le développement de la bicyclette. Nous avons acheté du matériel Bombardier car c'était le plus capacitaire, et encore, cela ne suffit pas pour relever les défis de croissance. Seconde remarque : je n'ai rien contre les bicyclettes, j'en ai une aussi. Cependant, aux heures de pointe, il est difficile de concilier les deux. Lorsque les trains sont pleins, la solution à nos

yeux n'est pas de massifier le chargement de vélos dans les trains. Il y a des moments où c'est acceptable, d'autres où c'est moins acceptable. En revanche, nous avons aussi une politique de modernisation des gares. Nous faisons des abris-vélos : les gens ne payent pas lorsqu'ils utilisent la carte KorriGo pour accéder aux abris-vélos. Nous avons même proposé aux usagers d'expérimenter les trottinettes et les vélos électriques. Nous souhaitons donc offrir et compléter la gamme des services, mais il ne nous semble pas que nous puissions y répondre de manière satisfaisante aux heures de pointes. Je reconnais que nous avons une insuffisance sur ce point, il faut la traiter. Il ne s'agit pas de rejeter la bicyclette. Pour du cyclotourisme en revanche, l'usage n'est pas de même nature.

Jean-Claude ROGER, Association Citoyenne Châteaubriant - Rennes en Train (ACCRET)

En juillet 2017, il faudra 1h25 pour parcourir les 370 km entre Paris et Rennes. Ensuite, il faudra 1h30 pour rejoindre sur 55 km Châteaubriant à partir de la capitale régionale, à une vitesse qui se pratiquait déjà il y a 70 ans, c'est-à-dire 36 km/h. Y aurait-il des citoyens de seconde zone en Bretagne ? Au nom de l'Association Citoyenne Châteaubriant-Rennes en Train, je voudrais parler de la dégradation importante de la ligne Châteaubriant - Rennes, du mécontentement des usagers et vous poser un certain nombre de questions. Des usagers nous ont fait part de la difficulté à pouvoir assister aux Comités de lignes du fait de la mauvaise communication qui en est faite et des horaires peu pratiques. Nous souhaitons avoir des informations fiables sur l'avenir de la ligne. Premièrement, l'étude comprendra-t-elle la modernisation de la ligne (électrification, créneau de croisement, signalisation, suppression des passages à niveau non-gardés, maintien d'une ligne ferroviaire sur toute la longueur, absence de projet de transfert vers la route ou de projet de tram-train). Pourquoi la ligne doit-elle être fermée pendant un an à partir d'octobre 2017 entre Retiers et Châteaubriant pour cause de travaux sur la 4 voies Rennes - Angers ? Ne peuvent-ils pas être conduits la nuit et le week-end, comme cela s'est déjà fait à Janzé et à Retiers en leur temps ? N'auraient-ils pas pu être synchronisés avec les travaux attendus sur la voie ferrée pour éviter l'addition des désagréments aux usagers qui représentent quand même 34% de l'ensemble des usagers de la ligne. A ce sujet, nous tenons à votre disposition les résultats d'une enquête réalisée par nos soins, qui démontrent l'importance et l'utilité de la ligne ferroviaire pour notre territoire de façon beaucoup plus claire et explicite que les informations qui nous ont été données par ailleurs. Pouvez-vous nous apporter des garanties sur le service rendu ? Notre association qui a été créée à la fin de l'année 2016 suite à la mobilisation des élus a réuni 1350 signatures à la pétition. Une autre enquête réalisée par nos soins montre que le service actuellement proposé sur la ligne ne satisfait que 22% des besoins des usagers. Les horaires et fréquence des trains sont manifestement inadaptés à la réalité des déplacements professionnels (62% des usages) et extraprofessionnels (38%). ¼ des usagers de la ligne ont été contraints de renégocier leurs horaires de travail suite à la mise en place des horaires 2016/2017 ? Allons-nous être entendu pour qu'enfin nous ayons accès à un service qui corresponde à la réalité de nos vies quotidiennes ? Pourquoi lorsqu'un train est supprimé - ce qui est relativement fréquent - les usagers doivent-ils se rabattre sur les cars de la ligne 22 et en payer le droit d'usage ? Qu'en est-il des tarifs occasionnels ? Il existait auparavant des carnets de 10 voyages, qui permettait d'accéder au TER pour les personnes aux ressources modestes ? Il faut maintenant avoir une carte KorriGo. Ou alors ils peuvent utiliser les carnets de 10 Prix Ronds : cela leur revient à 9€ le trajet, alors que le plein-tarif est à 12€. Alors que la population baisse dans les communes autour de Châteaubriant, notre territoire semble exclu du projet LNOBPL. On ignore superbement la cinquième branche de l'étoile ferroviaire de Rennes. Il est impossible de prendre un train à Châteaubriant pour une réunion à Paris à 10 heures. Il faut repartir de Paris avant 17 heures

si l'on veut rentrer à Châteaubriant à 20 heures. Plus tard, c'est impossible et le vendredi il faudra partir à 16h56 de Paris avec les nouveaux horaires. Si vous partez de Châteaubriant à 6h37, vous arrivez à Rennes à 8h07. Vous attendez 1h13 à Rennes pour arriver à Brest à 11h32. Impossible d'assurer un rendez-vous le matin à Brest. Le retour de Brest devra se faire à 15h41 si vous souhaitez rentrer le soir à Châteaubriant avec le dernier train qui arrive à 20h. Si vous partez le matin de Retiers à 08h48, vous arrivez à Châteaubriant à 9h22. Si vous avez envie d'aller à Nantes, lorsque vous arrivez à Châteaubriant à 9h22, le tram-train vient de partir à 9h21 vers Nantes. C'est un peu dommage. C'est là que l'on s'aperçoit qu'il y a une absence de coordination entre les deux régions. Il vous faudra alors attendre 12h21 - c'est le prochain train qui part - et vous arriverez alors à Nantes à 13h29. Le matin, il est impossible de venir de Nantes à Retiers, puisqu'aucun train n'arrive avant le dernier départ de Châteaubriant. Ces exemples peuvent vous sembler anecdotiques, ça ne l'est pas pour les adhérents de notre association, pour qui le train est un outil important de leur vie professionnelle. L'association sera vigilante pour faire reconnaître et valoriser ces objectifs, au nombre de trois : retrouver un niveau de desserte conforme aux besoins quotidiens des usagers scolaires, professionnels et de loisirs ; moderniser la ligne afin d'en accroître l'attractivité pour répondre aux exigences environnementales, pour tous les usages y compris le fret de marchandise et de desserte équilibrée et solidaire des territoires desservis ; promouvoir son développement pour répondre à l'ensemble des besoins de transports.

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

Votre association n'a pas dit qu'elle était opposée au financement par le Conseil régional des études et des travaux qui vont se faire. La logique voudrait que la Région ne mette pas un centime dans cette rénovation. Cette voie est la propriété du maître d'ouvrage SNCF, elle fait partie du réseau national et par conséquent, le contribuable breton a le droit de nous engueuler parce qu'on met de l'argent sur la ligne Rennes - Châteaubriant pour reconquérir le service public. C'est un choix politique de notre part, nous l'assumons. Il est clair que si nous mettons des millions d'euros sur cette ligne, ça n'est pas pour la fermer. En revanche, votre serviteur ne peut pas vous dire ce que seront les politiques de demain. Une chose est claire : nous ne pouvons pas financer 60 millions de travaux seuls sur l'axe. C'est pourquoi je me félicitais tout à l'heure de la bonne synergie entre collectivités grâce à laquelle cela va se faire. Il y a eu les pétitionnaires, avec lesquels je suis solidaire, mais cela ne suffit pas pour lancer les travaux. Il a fallu aussi une décision politique. C'est la vérité, il faut la dire. Nous ne sommes pas uniquement solidaires de ces pétitions, nous sommes acteurs de la solution. Sans la décision politique, ça ne se faisait pas. Concernant les horaires : étant de Plufur, et voulant aller de Châteaubourg à Plufur, si je devais me référer à un horaire de train, je ne serais pas arrivé demain soir. Je dois donc prendre un autre mode pour m'y rendre. Ce n'est pas parce que le Conseil régional est ingrat, mais cela fait partie des réalités. Il y a un autre élément : nous avons tendance à mettre plus de trains lorsqu'il y a beaucoup de monde que d'en mettre beaucoup là où il y a en a peu. Nous faisons du transport de masse, pas de la confection individuelle. S'il y avait le moindre doute sur la volonté qui est la nôtre de financer des projets qui servent au quotidien les populations, je souhaite qu'ils soient levés ce soir.

Xavier BOSSER, CGT Cheminots Bretagne

Vous avez précisé au départ que cette réunion était un exercice de démocratie participative. Lorsqu'on exprime une opinion, on ne prétend pas détenir la vérité seule, mais on estime que l'on exprime une situation dans laquelle il faudra trouver une solution de déblocage. Aujourd'hui vous nous dites que les propositions que vous avez reçues ont été étudiées par l'entreprise. Au niveau de la CGT, nous avons des collègues qui nous disent que l'on peut faire autrement.

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

J'ai moi aussi des ingénieurs du service public qui travaillent dans nos services, nous avons des horairistes, qui travaillent bien aussi. Ce problème est un problème interne à la SNCF, voyez cela en interne

Usager

Serait-il possible d'avoir une idée des grilles horaires à partir de Châteaubourg ? Vers Laval et vers Rennes ?

Matthieu Bébin, responsable du service animation, territoires, évaluation, Conseil régional de Bretagne

L'outil vous permettant de consulter les horaires sera disponible la semaine prochaine. Reprendre votre grille horaire en direct devant tout le monde serait laborieux, ça n'est pas l'objet de cette réunion publique.

Usager

Des demandes remontent pour les salariés travaillant en horaires décalés, tôt le matin ou tard le soir. Je n'ai pas vu ça dans la ligne directrice de construction des horaires. Il y a également une problématique sur les manques de trains en creux de journée. Cela pose des questions pour revenir en cours de journée. Sur la ligne Rennes - Vitré, se pose la question du report des TGV sur la nouvelle ligne. Y aura-t-il des projets de cadencements sur Rennes - Vitré ? Y aura-t'il plus d'horaires ?

Daniel Leclerc, président de l'Association des Usagers des Transports en Ile-et-Vilaine (AUTIV)

Nous nous réjouissons que la desserte des gares intermédiaires comme Noyal-Acigné ou Servon soient mieux prise en compte. En revanche, je reprends la remarque de l'usager précédent concernant la présence de plus de trains sur les créneaux 8h30 - 12h00 et 13h30-16h. En effet, la ligne Rennes - Vitré dessert beaucoup d'établissements scolaires : les élèves terminant à 15h ou 16h peuvent difficilement emprunter les transports dans de bonnes conditions. Il y aurait à mon avis suffisamment d'usagers pour remplir les TER dans des conditions de rentabilité acceptables. Nous voudrions aussi aborder la question du maintien des guichets de certaines gares. En effet, nous sommes très inquiets de la disparition de certains points de vente SNCF. Nous nous demandons combien de temps encore seront pérennisés les guichets des gares de Châteaubourg ou Janzé. Par ailleurs, nous nous interrogeons sur les problématiques d'intermodalité : nous avons un bon petit réseau de bus à Châteaubourg, mais parfois les chauffeurs sont perplexes car ils ne voient pas les trains arriver. Il serait bien que les informations sur les retards soient transmises à l'exploitant. Il y a également un gros problème de sécurité le soir avec la ligne 1 du réseau de bus de Châteaubourg : un dénivelé à l'endroit où les usagers prennent le bus rend la situation

dangereuse. Enfin, nous nous interrogeons sur des questions de salubrité et de sécurité : il y a un problème de tags dans le souterrain de la gare de Châteaubourg. Il y a sur la commune une véritable guerre des tags qui dure depuis plus de quinze ans. Ce ne sont pas les mêmes taggeurs qu'au départ, mais ce serait bien que le problème soit pris à bras-le-corps par toutes les parties concernées. Il y a aussi des souhaits d'usagers pour l'installation de caméras dans les souterrains de la gare de Vitré. Si le souterrain SNCF est relativement sécurisant, l'autre souterrain parallèle est peu engageant pour un certain nombre de personnes.

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

La gare de Vitré n'a pas été faite dans le même ordonnancement que les autres gares. Nous avons commencé par le parking et la passerelle ; il reste le bâtiment-voyageurs et les quais à faire. L'accessibilité n'est pas idéale. Il reste à faire sur Vitré.

Au niveau de la rentabilité du cadencement : je ne sais pas si cela sera rentable. Cependant, je sais qu'un usager du TER en Bretagne paie 31% du coût réel de son transport. Cette part tombe à 10% pour un abonné. Si vous souhaitez développer un service, il faut des recettes pour le faire. Si nous développons un service avec personne dans nos trains, cela coûte cher, mais cela rend aussi impossible le développement du service pour d'autres qui en auraient besoin. L'équation à 100 millions d'euros par an n'est pas une petite équation. Nous veillons aussi à ce que la modernisation soit menée de manière équitable sur l'ensemble des territoires de Bretagne. Par exemple, à Pontivy, il y a 66 cars TER. En plus de ces 66 cars, avec l'arrivée de la LGV à Rennes, nous allons mettre en liaison directe des bus à haut niveau de service pour une meilleure connexion de Pontivy à Rennes, ce qui fera 7 connexions supplémentaires, soit 73 cars par jour. Nous allons regarder votre demande. La revendication est juste. Si l'on ne peut pas le faire, on vous dira pourquoi.

Pierre Hardy, directeur clients et services, SNCF Réseau

J'ajouterais aussi qu'hors heure de pointe, nous faisons passer quelques trains de fret.

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

Concernant la suppression des guichets, il faut dire qu'à l'Hermitage, ces dernières années, nous avons rajouté 8 arrêts supplémentaires. Elle est desservie quotidiennement par 26 trains par jour. Donc il n'est pas tout à fait exact de dire que l'on a fait disparaître le service public. Il a augmenté partout de façon substantielle. La SNCF gère l'organisation des guichets. A l'Hermitage, seuls 20% des usagers de l'Hermitage utilisaient effectivement le guichet pour acheter des billets TER. Dans 80% du temps restant, la personne faisait autre chose. Est-ce au service public de payer ces 80% là ? Je ne sais pas, et je ne vais pas me substituer au débat social dans toutes les gares, haltes et points d'arrêt. Un sujet similaire existe du côté de Fougères. M. le Maire de Fougères a appelé l'attention du président de Région sur cette thématique. Une téléboutique comme celle de Fougères est une agence de voyages de la SNCF, qui vend très peu de titres du service public. Est-ce là encore au service public de payer ? Je ne suis pas sûr que cela soit au service public de payer les agences de voyage. L'argent du service public doit servir au développement du service public. Le critère d'appréciation du service public ferroviaire est le nombre de trains, le nombre d'arrêts et le nombre de personnes montant dans ces trains. Au premier septembre prochain, la Région prendra la compétence des transports interurbains et scolaires. Il va sans dire que nous allons être obligés d'inventer un service de distribution des transports allant bien au-delà des seuls

haltes, gares et points d'arrêts habituels. Il faudra définir une typologie de vente de billets et de billetterie nouvelle, régionale, intégrant ces nouvelles compétences.

Usager

Il est vrai que l'Etat a failli en termes d'entretien sur Rennes - Châteaubriant. Nous allons donc payer pour une étude. Or on sait déjà combien de traverses sont à changer, quels rails. Nous allons payer une fois par nos impôts. Une deuxième fois avec la Région. Une troisième fois avec le Département. Pour ceux qui sont dans Rennes Métropole, nous allons payer une quatrième fois. Une cinquième fois avec la commune, qui devrait utiliser cet argent pour la bibliothèque, la MJC, la culture, etc.

Patrick ANNE, usager Cesson - Rennes

Je me suis mobilisé à la suite d'une réunion faite par les élus sur la nécessité de conserver une ligne Rennes - Châteaubriant. On demandait aux communes d'investir fortement dans cette ligne, malgré des budgets communaux restreints avec la baisse des dotations de l'Etat. Après cette réunion à Corps-Nuds s'est créée une association d'usagers qui a réalisé une enquête auprès des utilisateurs pour démontrer le réel besoin de cette ligne. Cette mobilisation n'est pas faite contre la Région, elle est au contraire en faveur d'une intervention de la Région. Monsieur Lahellec, vous avez raison, au départ, cette situation est due au désengagement de l'Etat dans l'entretien et l'investissement sur le réseau. Etant donné cette mobilisation, la façon dont vous avez répondu en disant « vous ne voulez pas que la Région intervienne » n'est pas très bonne. Ça n'est pas ça. La mobilisation citoyenne, au contraire, a pour objet de soutenir l'existence de cette ligne. C'est important de le présenter comme cela.

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

Si j'ai mal répondu je vous prie d'accepter mes excuses. Ce que j'ai voulu dire, c'est que la narration de ce qui ne va pas ne suffit pas toujours pour construire des dynamiques. Si je ne suis pas venu à la réunion dont vous parlez, je vous demande d'accepter mes excuses. Il n'y a pas d'attitude délibérée de ma part. Par contre, je me permets de dire que si nous n'avons pas conscience des modalités par lesquelles le sujet avance, nous reculerons. Je partage vos appréciations sur le désengagement de l'Etat. Si je me contente de constater cela, cela ne se règlera pas. Le fait que les collectivités portent des objectifs d'ambition publiques tels que les transports honorent la vie publique. La Région Bretagne est l'avant-dernière région de France en matière de produit fiscal. Nous n'avons aucune ressource dynamique pour le moment, sauf la carte grise : il faut vendre beaucoup de voitures pour financer beaucoup de trains, ce qui est un peu idiot. Cela dit, nous ne sommes pas dans une logique récessive du point de vue de l'ambition publique. La Communauté de Communes de la Roche aux Fées a déjà apporté 8% au co-financement de l'étude, c'est-à-dire le maximum. Si elle ne les avait pas apportés, nous n'aurions pas été en situation de signer quelque chose. On peut aussi dire que ce n'est pas à la Communauté de Communes de la Roche aux Fées de le faire, mais le fait de porter ensemble ce projet nous rend un peu plus fort.

Pierre Hardy, directeur clients et services, SNCF Réseau

Je voulais clarifier les choses sur les travaux et études engagés sur cette ligne : il me semble qu'il y a eu pas mal d'amalgames. C'est une ligne dont les composants de la voie sont anciens : ils datent des années 1950. Au niveau de la SNCF, nous avons toujours assuré la maintenance de la ligne selon les règles pour assurer la circulation des trains à la vitesse prévue. Nous arrivons maintenant à un niveau de vieillissement qui fait que la maintenance

est au bout de ce qu'elle peut faire. Il faut donc maintenant investir. Je fais le parallèle avec une voiture : au bout d'un moment, même si vous entretenez correctement votre voiture et que vous payez la maintenance, au bout d'un moment, elle passera plus de temps chez le garagiste qu'à vous servir. Nous en sommes à ce niveau-là. Nous avons limité la vitesse de manière à maintenir la circulation des trains en toute sécurité. Croyez bien que nous en sommes les premiers désolés. Cela ne nous fait pas non plus plaisir de faire circuler des trains à vitesse limitée et de perturber les usagers du quotidien. Nous étions techniquement obligés de le faire. Ce qui manque à présent, ce sont les investissements pour faire de nouveaux travaux. Au niveau de SNCF Réseau, il n'y pas d'argent. En conséquence, la mobilisation des collectivités locales et de l'Etat montre la volonté locale de mener à bien le renouvellement de cette ligne. Nous en sommes à l'étape de l'étude, ce qui signifie que l'on engage une perspective de travaux derrière. Lorsque l'on fait 40 millions de travaux, il y a un minimum d'études à faire. Il y a environ 1600 traverses au kilomètre, pour une cinquantaine de kilomètres. Il faut organiser tout cela. Les études servent à ça. On n'engage pas un chantier de ce niveau-là sans études.

Les travaux qui seront engagés ne sont pas des travaux d'électrification. Ce sont des travaux de remise à niveau de la ligne dans l'état et la vitesse nominale dans lequel elle était, dans des conditions normales d'exploitation. Il nous paraissait plus simple de refaire la voie, ce qui coûte cher mais permet d'assurer l'exploitation de la ligne pour les 60 ou 80 prochaines années. Lorsque les constituants de la voie seront sains, nous pourrons travailler à des modes d'exploitation différents.

Usager

Il faudrait éviter de faire la bêtise qui a été faite entre Châteaubriant et Nantes sur le tram-train, puisque même si l'on arrivait à moderniser du côté du Rennes, des butoirs empêcheront les trains de traverser la gare de Châteaubriant.

Pierre Hardy, directeur clients et services, SNCF Réseau

Avec une volonté et des bulldozers, les butoirs peuvent être détruits. Cependant, il est vrai que les modes d'exploitation ne sont pas les mêmes entre le TER et le tram-train.

Usager Rennes - Laval

Concernant les horaires entre Rennes, Vitré et Laval, je ne vais plus pouvoir prendre le train puisque le dernier train mis en place le matin est avancé de 40 minutes, ce qui n'est pas négligeable pour les gens qui travaillent et qui ont des enfants. Nous n'avons que deux trains, qui desservent toutes les gares entre Rennes, Vitré et Laval. Je ne comprends pas pourquoi ce dernier train et les train d'avant sont avancés. Je ne suis pas la seule dans ce cas, nous manquons d'informations.

Véronique LALLOUE, membre de l'ACCRET et usager Janzé - Rennes

On peut comprendre que le temps de trajet augmente pour cause de travaux, mais n'y a-t-il pas moyen d'avoir du matériel plus performant que les vieux trains sans chauffage, où les portes se bloquent, ce qui entraîne leur suppression ? Peut-on avoir du matériel qui fonctionne ?

Christophe DEPRESZ, directeur de la convention TER

Il a des radiations du matériel thermique qui ont été engagées. Vous allez avoir du matériel de bon niveau grâce à la rénovation du parc. Il y a un très gros effort qui a été fait par la

Région pour investir dans ce nouveau matériel. Sur le matériel de Vitré, nous attendons les nouveaux Regio2N : là aussi un gros effort a été fait.

Matthieu BEBIN, responsable du service animation, territoires, évaluation, Conseil régional de Bretagne

Sur la question des grilles horaires, ce que je vous propose c'est de voir ça ensemble à la fin de cette réunion. Nous les avons avec nous, nous pouvons les regarder ensemble et vous expliquer leur logique. Nous sommes disponibles à la fin de cette réunion pour regarder ça.

Christophe DEPREZ, directeur de la convention TER

Sur les liaisons Vitré - Laval, on nous a fait part d'un problème dans la grille horaire le matin. Il y a une solution pour y répondre : un train Rennes - Vitré qui sera prolongé jusqu'à Laval pour une arrivée à 8h30. Je vous propose de vous donner des compléments d'informations concernant les arrêts intermédiaires desservis en-dehors de la séance.

CE TRAIN EST SOUMIS A L'APPROBATION DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE, SEULE APTE A DECIDER DE SA MISE EN CIRCULATION ET DE SON FINANCEMENT.

Patrick MANCEAU, Vice-président Fougères Agglomération

Comme vous le savez sûrement, Fougères est la troisième ville du département d'Ille-et-Vilaine. Nous, nous n'avons pas de train. Nous sommes loin de tout ça. Nous nous réjouissons de l'étude qui va être lancée. Même si avec les cars Illeloo, nous sommes bien desservis, nous avons besoin d'une ligne TER sur pneu pour disposer d'un certain nombre de lignes directes avec les TGV. Notre territoire sur ce point n'est pas traité de manière équitable par rapport au reste du territoire qui est bien maillé. Je tenais à le souligner et relancer - même si je sais que je n'en ai pas besoin - cette priorité pour la région du Pays de Fougères.

Usager

D'autres cas que Rennes - Châteaubriant existent en France, je pense notamment à Sarlat, où l'Etat n'a pas fait son travail et où l'on demande, pareillement, à la Région et au département de financer. C'est la même tactique employée : on n'est pas les seuls.

Usager

Par rapport à la question des horaires en extrême matinée et extrême soirée, j'ai cru comprendre d'après votre réponse que ce qui était privilégié était plutôt de mettre des trains aux périodes de pointe. J'ai compris qu'il y aurait plus de trains, mais pas en période creuse. Nous n'avons pas eu de réponse concernant l'étude demandée par les élus de Rennes Métropole sur un projet de RER autour de Rennes. A-t-on des informations là-dessus ? Y-a-t-il des projets de densification des circulations ? Autre question : M. Hardy, il a été annoncé une fermeture de la ligne pendant plusieurs mois entre Retiers et Châteaubriant. Pourquoi les travaux ne se font pas de nuit ? Pourquoi l'installation des ponts ne se fait pas par des opérations coup de poing ? Ceci afin de ne pas couper toutes les circulations.

Pierre Hardy, directeur clients et services, SNCF Réseau

Effectivement, la ligne va être coupée pour la construction de ponts entre Retiers et Châteaubriant. Elle sera coupée entre octobre et août 2017. Ces travaux ne sont pas sous maîtrise d'ouvrage SNCF, mais sous celle du Département. Travailler sur une ligne exploitée coûte beaucoup plus chère que de travailler sur une ligne fermée. C'est pourquoi de plus en

plus, nous travaillons sur des lignes fermées : nous l'avons fait sur Plouaret - Lannion, nous le faisons sur Quimper - Landerneau et Guingamp - Paimpol. Cela permet de travailler en continu, de diminuer les risques pour les intervenants sur le chantier. Les travaux de nuit rendent aussi le chantier plus complexe à gérer puisque chaque matin la ligne doit être remise en exploitation.

Jean-Jacques Bernard, Vice-président de Rennes Métropole en charge des transports et des déplacements

Nous avons eu besoin que chacun se mobilise pour Rennes - Châteaubriant, face au constat de vétusté de la ligne. Sinon, ça ne se faisait pas. Lorsqu'on s'engage sur une convention pour des études, ce n'est pas pour, demain, s'arrêter au stade des études. L'objectif est d'arriver au résultat final, à savoir les investissements nécessaires à la rénovation de la ligne.

Je réponds à la question sur l'étude que l'on a développée sur le RER Rennais. C'est une question d'actualité : hier soir nous avons une commission de l'ensemble des élus de Rennes Métropole lors de laquelle j'ai eu l'occasion de présenter les résultats de cette étude. Cette étude a été conduite par un cabinet extérieur qui a eu carte blanche, pour qu'elle soit totalement objective. Pour pouvoir prétendre au statut de RER, le premier élément est le cadencement au quart d'heure en heure de pointe. Nous avons étudié chacune des branches de l'étoile ferroviaire rennais, sur l'aire urbaine de Rennes. Sur la Métropole, nous avons 13 haltes et gares, 36 sur l'aire urbaine. Le constat est que nous partons d'un contexte où l'évolution du trafic est importante sur l'ensemble des branches de l'étoile. Cependant, la part modale du train sur l'ensemble des déplacements de l'aire urbaine est très faible : aujourd'hui, sur les 13 haltes et gares, nous avons 5000 voyages/jour, soit l'équivalent des voyages en bus d'une commune de 6 000 ou 7 000 habitants. Nous savons aussi que dans les communes où nous avons à la fois une offre ferroviaire et une offre bus, le rapport entre la fréquentation du bus et du train - avec j'en conviens des fréquences et des dessertes différentes - est de 1 à 7. Il y a sept fois plus d'usages du bus que du train. A l'échelle des 36 gares et haltes, nous avons 17 000 voyages. Nous avons mis à part le cas de la branche Rennes - Châteaubriant puisque le préalable est de revenir à une situation normale en termes de vitesse. Sur les 4 autres branches, on s'aperçoit qu'avec un passage au quart d'heure, le potentiel de développement sur l'aire urbaine à l'horizon des cinq, six ou sept années suivant la mise en service serait de 5 500 voyages supplémentaires, compte-rendu de l'évolution de la démographie, des zones d'emplois, des projets urbains... tout a été pris en compte à l'échelle de l'aire urbaine, en s'appuyant sur les SCOT, PLH, etc. L'autre constat est qu'il y a un cas à part : la branche Rennes - Vitré. Elle a un potentiel de développement qui est différent des autres : sur les autres axes, on est en saturation, ce qui signifie que pour passer au quart d'heure, il faut des travaux d'infrastructures conséquents.

Si l'on cumule les travaux nécessaires sur les quatre axes, on arrive à un coût d'investissement d'un milliard d'euros pour passer à un cadencement au ¼ d'heure. Il y a une marge autour de ce milliard, mais je cite ce chiffre pour rappeler que le métro accueille 130 000 voyageurs par jour, pas uniquement des Rennais mais aussi des personnes de la métropole et, au-delà, de l'aire urbaine. L'investissement se fait donc pour l'ensemble du territoire. La ligne b est chiffrée à 1,194 milliard d'euros, elle générera 110 000 voyageurs supplémentaires. Les ordres de grandeurs sont différents : d'un côté 1 milliard d'euros représente 5 500 voyageurs de potentiel, de l'autre 1 milliard d'euros représente 130 000 voyageurs de potentiel. Ce sont des outils différents, j'en conviens. Cependant, le « gap » pour arriver à ce cadencement au ¼ d'heure est très important. Deuxième problématique : nous avons une faisabilité avérée techniquement en direction de Vitré, et le Président de

Rennes Métropole a convenu que c'était cet axe-là sur lequel il fallait travailler en priorité. Sur les autres axes nous nous heurtons immédiatement à la problématique de l'étude LNOBPL, avec des temporalités à l'horizon 2030/2035. Sur les axes Rennes - Redon et Rennes - Saint-Brieuc, on a pour la quasi-totalité du tronçon Rennes - Guipry-Messac un doublage de voie nécessaire pour réaliser le cadencement. Sur l'axe vers Saint-Brieuc, une portion va se télescoper avec les travaux LNOBPL, selon le scénario retenu lors du débat public qui s'achève. Il y aura donc des arbitrages à faire entre le TREM (Train Express Rennes Métropole) et LNOBPL. Sur la ligne en direction de Saint-Malo, le tronçon entre Saint-Médard et Montreuil-sur-Ille doit aussi être doublé si l'on veut être au ¼ d'heure. Voilà les éléments des résultats de cette étude.

Usager

Vous avez parlé des bus et des trains sur le territoire de Rennes Métropole. Le bus est plus intéressant économiquement que le train mais on est plus en sécurité dans un train que dans un bus. Je m'étonne toujours que dans les voitures nous ayons l'obligation d'avoir des ceintures de sécurité et que les bus, notamment ceux desservant les villes à côté de Rennes, n'aient pas de ceinture de sécurité, même s'ils roulent à 90 km/h sur la route à 4 voies. Dernièrement, il y a eu des pics de pollution importants. Je propose que sur la route à 4 voies qui dessert Rennes par Janzé et Vern nous mettions une voie pour les bus et les vélos, une seule voie pour les voitures. Les gens verront que les vélos vont plus vite que les voitures et prendront les vélos et les bus. C'est simple : il n'y aura plus de pollution.

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

Jean-Jacques Bernard le disait : même en mettant beaucoup de milliards sur la table, on ne règle pas le problème des transports dont nous avons besoin. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas développer tout ce qu'il est possible de développer sur le périurbain. L'axe Rennes - Vitré fait partie des axes de développement, d'ailleurs nous l'avons déjà développé : nous avons augmenté de façon sensible le trafic avec des résultats tangibles. Ce que démontre Jean-Jacques Bernard c'est que, quand bien même on multiplierait par deux l'investissement ferroviaire, on ne résoudrait pas la problématique des transports collectifs sur l'ensemble de l'agglomération rennaise. Il serait erroné de dire que nous allons régler tout le problème de cette façon-là.

Jean-Jacques Bernard, Vice-président de Rennes Métropole en charge des transports et des déplacements

Nous sommes en cours de révision de notre Plan de déplacements urbain (PDU). Le maître mot de ce nouveau PDU est la complémentarité des modes. On a cru qu'en faisant du bus, du tram ou du métro, on allait régler tous les problèmes : nous n'avons réglé qu'une partie du problème sur certains territoires. Nous avons une spécificité, que l'étude TREM montre : notre territoire est vaste, peu dense, qualifié de « ville-archipel ». C'est un atout : nous avons une agglomération sans banlieue, avec une ceinture verte à laquelle tout le monde y est viscéralement attaché : cela se voit en réunion sur le Schéma de Cohérence Territoriale, sur le PLH, etc. Cela fait la qualité de vie des habitants. En même temps, c'est un handicap en matière de desserte en transports : on est en zone peu dense et le potentiel pour capter des usagers sur les transports en commun (train ou bus) est moins important que des territoires où, après la ville-centre, les villes font 40 ou 50 000 habitants, comme dans l'agglomération nantaise. La ville la plus peuplée après Rennes fait 17 000 habitants. Il est donc beaucoup plus coûteux de desservir l'agglomération. Le territoire métropolitain que nous desservons en transports en commun est aussi vaste que des territoires comme les



métropoles de Lyon ou Lille, sauf que la densité de population n'est pas la même. Il faut donc viser la complémentarité des modes. Il y a un principe de réalité s'agissant des investissements. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut rien faire. Cela veut dire que là où on a pu penser que le TREM était la solution à tous les problèmes, il s'avère que c'est plus compliqué que cela.