

## Comités de lignes Vilaine - Golfe du Morbihan

- Compte rendu de la réunion du 27 avril 2017 à Guichen

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

L'objectif de ce Comité de lignes est de vous communiquer un certain nombre d'informations mais aussi de recueillir vos remarques et doléances. Toutes les attentions se portent sur ce qui va se passer à partir de juillet prochain et à la rentrée.

A compter du mois de juillet, tous les horaires de tous les trains de toutes les gares changent. Il y a des raisons à cela. Deux lignes à grande vitesse vont être mises en service à partir de juillet. Les destinations Bordeaux, Nantes, Rennes, Brest, Quimper devront se partager les top d'horloge au départ et à l'arrivée à Paris Montparnasse. Il faut faire de la place à ces trains. Pour le territoire breton, la difficulté est la suivante : il faut à la fois ne pas détériorer la desserte quotidienne, tout en veillant à ce que le TGV desserve l'ensemble du territoire. C'est parfois dur de faire admettre que cet exercice est complexe. Un mot sur le TGV, même s'il ne s'agit pas du sujet premier ici. Il a fallu que l'on se batte pour que les TGV desservent le territoire breton jusqu'à Brest et Quimper, pour faire gagner du temps aux gens qui sont le plus loin. Nous avons œuvré pour que nous continuions à desservir les gares TGV comme Quimperlé, Rosporden, Plouaret, tout en insérant les TER dans cet ensemble-là, avec une complémentarité entre TGV et TER.

Pour se faire, nous avons essayé de calibrer une réorganisation des dessertes. Au bilan, l'offre ferroviaire globale en Bretagne va être augmentée de 20%. Nous ne sommes pas dans une logique consistant à faire moins et à réduire l'ambition publique en matière ferroviaire. Cette affaire va nous coûter 10 millions d'euros supplémentaires par an. Nous faisons plus, nous faisons autrement et tous les horaires changent.

Nous avons organisé une concertation. Nous avons reçu 5300 témoignages. Cette démarche et ses résultats ont été rendus publics. Sur 5300 contributions, les 2/3 nous disaient que l'offre était à améliorer. Cependant, comme tous les horaires changent, les 17 000 voyageurs quotidiens ont tous une bonne raison d'être insatisfaits, puisque les trains qu'ils prennent actuellement leur conviennent. Nous avons bien conscience que cela bouleverse les habitudes de vie, les usages ; je ne nie pas cette réalité.

Nous avons réorganisé les choses en essayant d'être les plus objectifs possibles. Nous avons reçu tous types d'observation. Dans le périurbain rennais, par exemple, certaines gares voient leur temps de parcours rallongé, même si elles auront plus de train. A l'issue de cette concertation, nous avons traité à peu près les  $\frac{3}{4}$  des demandes, en rajoutant 240 arrêts par semaine et 2400 km-train supplémentaires. En faisant cela, nous n'avons pas tout résolu, notamment pour la gare de Redon. Je le dis nettement. Je ne suis pas satisfait de ce à quoi nous avons abouti à Redon. Des travaux de signalisation qui auraient dû être faits avant l'arrivée de la LGV n'ont pas été faits à temps, pour diverses raisons, tant et si bien que dans un espace-temps donné, on ne peut faire passer aux heures de pointe que le même nombre de trains que l'on fait passer aujourd'hui. Les travaux sont en cours, ils seront livrés en 2018. Il sera possible de faire passer plus de trains et nous aurons amélioré de manière substantielle la desserte. Ce même problème génère des difficultés au-delà de Redon : à Questembert, à Malansac, à Vannes, etc. Nous avons essayé de résoudre le problème cette

année en adaptant la desserte de telle sorte que cela ne pénalise pas trop les personnes allant à Vannes. Tout n'est pas réglé aujourd'hui. 2017 n'est pas la fin de l'histoire, c'est le début d'une autre. Il n'est pas dans nos intentions de faire moins ou mal.

J'ai aussi des mouvements de protestations sur le secteur de Rosporden - Quimperlé - Lorient, des problèmes du côté du Trégor, avec la relation Guingamp - Saint-Brieuc. Je ne le cache pas. Nous sommes en train de nous échinier, avec nos équipes et les équipes de la SNCF, pour répondre à ces demandes. Il n'y a pas une demi-journée sans que nous soyons en train de faire évoluer la desserte. Sauf que cela a des effets en cascade. Par exemple, il est possible de régler le problème des voyageurs Guingamp - Saint-Brieuc en heure de pointe du matin. Mais en faisant cela, les gens de Lannion n'auront plus de correspondance TGV optimisée en gare de Saint-Brieuc.

A la commission permanente de jeudi dernier, nous avons validé la commande de 5 trains supplémentaires. Nous avons donc 16 trains de grande capacité en commande, qui nous seront livrés jusqu'en 2019, pour un total de 26 Regio 2N au total. Nous sommes dans une perspective de déploiement, tout en ayant conscience des situations problématiques. Nous ne pourrons pas toutes les résoudre, mais ce n'est pas par mauvaise volonté.

Parfois, à Rosporden, on me dit « le TGV, ça ne nous intéresse pas ». Je dis aux gens de Rosporden « dois-je comprendre que vous n'avez plus besoin du TGV » ? Ils ne me répondent « surtout pas, nous voulons le garder ». La difficulté est donc de concilier les deux besoins sans dresser les usages les uns contre les autres. C'est la difficulté à laquelle nous sommes confrontés.

### **Jean-Yves LE BARON, Président du Comité de Défense de la desserte ferroviaire de Redon**

Le désarroi des usagers de la gare de Redon et, au-delà, des autres gares de la ligne Rennes-Quimper, est immense. Vous avez écrit dans un courrier que ceux-ci avaient « le sentiment » d'avoir une desserte moins importante. Ce n'est pas un sentiment, c'est une réalité. Au lieu de huit trains vers Rennes le matin, nous n'en aurons plus que cinq à partir de juillet. Lors de la réunion publique à Redon le 10 octobre dernier, vous vous étiez engagé à retravailler les horaires. Or, il n'y a eu aucune avancée. L'attelage Région - SNCF n'a pas voulu des solutions ciblées que nous avons proposées. Pire, il est prévu que le TGV au départ de la gare de Quimper à 05h15 le matin s'arrête dans toutes les gares à partir de septembre entre Quimper et Rennes sauf Redon, alors que ce même train, curieusement, s'arrête en gare de Redon durant les mois de juillet et août 2017 : cherchez l'erreur. Ceci prouve qu'un arrêt est techniquement possible en gare de Redon. Je vous demande d'expliquer les raisons de la suppression de cet arrêt à partir du mois de septembre. Arrêtez de nous seriner que les travaux entre Rennes et Redon seraient la cause de la diminution de l'offre. Des travaux de réfection sur cette voie ferrée ont eu lieu pendant des années. Les usagers peuvent témoigner que jamais les trains n'ont été impactés en heure de pointe du matin et du soir.

La réalité est beaucoup plus complexe que ce qui est mis en avant ici. Les vraies raisons sont les suivantes. Premièrement, le déclassement de la gare de Redon, pour lequel le Conseil régional a pris sa part, ravalée au rang de gare de seconde zone, comme Rosporden, Quimperlé ou Plouaret. Par ailleurs, vous avez vous-même indiqué lors du dernier Comité de lignes à Redon que vous aviez omis de vous rapprocher du territoire de Redon sur la préparation de l'offre TGV et TER 2017. Les usagers le paient aujourd'hui assez cher.

Il y a d'autres éléments : la Région Bretagne a décidé de faire monter en puissance - et pourquoi pas, dans l'absolu - les trains directs Rennes <> Nantes. Sauf que dans le même temps, il n'y aura plus d'arrêts à Redon sur ce trajet. Quand vous déciderez-vous à prendre en compte la colère des usagers ? Ils vont devoir, la boule au ventre, envisager de déménager ou de reprendre leur voiture. Nous vous demandons de respecter au moins les engagements écrits disant expressément qu'il y aurait entre Rennes et Redon un train toute les demi-heure. Or, il y aura des creux de desserte d'une heure : entre 6h28 et 7h24 sur l'axe Redon - Rennes, entre Rennes et Redon le soir entre 18h44 et 19h43, un creux qui pénalise les gens qui travaillent dans les commerces, sur l'axe Vannes - Redon, entre 18h01 et 19h06.

En conclusion, après les innombrables courriers, dont certains sont restés sans réponse, après la vidéo réalisée par les usagers, après la pétition en ligne qui a recueilli près 900 signatures, je trouve désolant le refus de prendre en compte les quelques demandes bien ciblées que nous vous avons faites. Par votre attitude, vous contribuez à l'abandon d'un territoire dont tout le monde sait que le train est un moyen essentiel pour le désenclaver.

**Marie-France CAMBAUX, Présidente de l'association des usagers de la desserte ferroviaire de Questembert**

Je réitère mes demandes pour la gare de Questembert vers Lorient. Il est proposé un train le soir à 16h35, un autre à 18h37. Le train est actuellement à 17h24. Les usagers voudraient le maintien de ce train, ou aux alentours de 17h00. Beaucoup de jeunes ménages sont venus s'installer sur le territoire de Questembert parce qu'il y a la gare, pour travailler sur Lorient. La vie de famille est quelque peu perturbée. Il a également été présenté la mise en place d'une ligne routière entre Questembert et Malansac le matin. L'association accepte cette proposition pour 2017, mais nous ne voulons pas que cette solution soit pérennisée : nous voulons un arrêt en gare de Malansac. Dernière chose : depuis janvier 2017, il y a de nombreux retard de trains, certains de trente minutes voire plus, ce qui a des incidences pour les salariés vis-à-vis de leur employeur. En octobre dernier, une réunion a eu lieu en présence de la Région et des élus de Questembert. Suite à cette réunion, certains problèmes ont été résolus, d'autres non : ils restent d'actualité.

#### **Usager de la ligne Guichen - Rennes**

L'été, si l'on a des horaires de bureau, nous n'avons plus de train pour commencer à 08h00. Ça a beau être les vacances scolaires, les gens travaillent. Pour les retours, c'est pareil : si l'on sort du travail à 17h00 ou 18h00, il faudrait être à la gare à 17h05 ou 18h05 : nous n'avons pas le temps de rejoindre la gare. En septembre, c'est pareil, avec trois trains en l'espace de 20 minutes : 17h49, 18h00, 18h06. 18h15, 18h20, ça n'est pas possible ?

#### **Usager de la ligne Guichen - Rennes**

Je voudrais appuyer ce propos. Personnellement, cela fait 7 ans que je prends le TER, avec un abonnement qui me coûte 81,80€. Aujourd'hui on nous explique que nous aurons moins de trains. C'est du concret : lorsque l'on a des horaires de bureau et un employeur qui ne vous laisse pas partir plus tôt ou arriver plus tard, on ne peut plus prendre le train. Moi, personnellement, je vais devoir arrêter de prendre le TER et reprendre mon véhicule. J'espère que la réunion d'aujourd'hui va permettre que vous preniez conscience que, pour certaines gares, les choix d'horaires ne sont pas judicieux. Par exemple, les trains de 18h00 ou 18h06 sont impossible à attraper. Donc il faut prendre le train de 18h56. Personnellement, cela me dissuade de prendre le TER et de payer 81,80€ pour ce service-là. J'espère que vous tiendrez compte de ces remarques.

**Françoise THEZE, usager de la gare de Guichen**

Mon fils va rentrer au lycée. Il y aura le même problème que pour les salariés : ils devront prendre le 18h56, les autres trains sont trop tôt. Le matin, ils devront prendre le train de 07h11 s'ils commencent à 08h05 ou 08h10. Vous disiez qu'il y aurait des réponses pour les scolaires pour la rentrée. Pourrait-on savoir ce que seront ces réponses ? En 2018, vous avez indiqué qu'il y aurait des améliorations : lesquelles ? Y aura-t-il plus de trains le matin et le soir ? A ce sujet, vous avez parlé de Redon, vous n'avez pas parlé des gares intermédiaires. Il est dit depuis l'année dernière qu'en 2018, l'offre serait meilleure.

### **Usager de la gare de Guichen**

Y aura-t-il un arrêt à Guichen sur les Rennes - Nantes ?

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

Il y a des usagers qui sont intéressés par des Rennes - Nantes directs. Il y avait une demande très forte pour une desserte de qualité entre ces deux villes, il nous a donc fallu trouver un équilibre entre ce besoin et la desserte des gares intermédiaires. Si l'on arrête les trains de ce trajet à Guichen, il faut alors les arrêter à Messac, à Redon...

Les demandes que vous nous soumettez seront étudiées, regardées, pour voir ce qu'il est possible de faire, en septembre 2017, en 2018, ou après. Aujourd'hui nous sommes sur une nouvelle offre. L'offre actuelle est une offre qui a été construite petit à petit. Pour 2017, nous avons dû modifier l'ensemble de nos horaires. Cette nouvelle grille a ses défauts, mais nous allons continuer à la faire évoluer. Ce qui est sûr, c'est que nous ne pourrons jamais construire une grille qui convienne à tout le monde car les trajets effectués par les usagers sont multiples.

### **Usager de la gare de Guichen**

Des travaux sont en train d'être faits en gare de Guichen, alors que la gare va être moins utilisée. Guichen n'est pas le seul arrêt délaissé : il y a également Saint-Senoux et Laillé, c'est dommage. A Messac, vers Rennes, il y a plein de trains, et nous, nous sommes au milieu.

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

Sur les Rennes - Nantes, cela fait longtemps que l'on nous reproche de privilégier des relations métropolitaines plutôt que des relations plus locales. Prenez conscience que la liaison Rennes - Nantes ne représente qu'un train par heure, pas plus, ce qui ne satisfait pas les métropoles. Nous n'avons donc pas sacrifié les autres liaisons pour ce trajet. Aujourd'hui, il est possible de faire passer cinq trains par heure entre Rennes et Redon ; en 2018, ce sera six. Il faut ensuite les répartir entre les Messac - Rennes, les Vannes - Rennes, les Quimper - Rennes et les TGV. C'est un système physique qui ne peut faire passer que six sillons en 2018, cinq en 2017. Dans la variété des besoins à satisfaire sur cet axe, nous avons tenté de trouver la configuration la moins mauvaise.

La particularité et la difficulté technique de l'axe Rennes - Messac - Redon, c'est qu'il y a beaucoup de gares. Rennes - Messac est l'axe du périurbain rennais où il y a le plus de gares, tous les cinq kilomètres environ. Si l'on dessert toutes les gares avec le même train, le temps de trajet est trop long, on dit que le sillon est trop « couché ». Nous sommes donc obligés de faire des Rennes - Messac qui ne s'arrêtent pas systématiquement à Pléchâtel ou à Laillé, par exemple. C'est un choix. Nous n'avons pas remis en question l'existence des gares, mais organiser un système ferroviaire avec des trains qui vont très vite et des trains qui s'arrêtent souvent, ça n'est pas simple.

Ces deux points expliquent les difficultés que l'on rencontre pour la mise en place des horaires sur cet axe. Il y a autant de trains qui font Redon - Rennes que de trains qui font Messac - Rennes, le matin et le soir. Redon ne souffre donc pas de ne pas être dans le périurbain rennais. Le matin entre 6h30 et 9h00, vous avez 5 possibilités pour faire Redon - Rennes, le soir, de 16h30 à 20h30, il y en a neuf dans l'autre sens. Parfois, il y a des trous, une heure entre deux trains, mais on reste sur une densité d'offre, comparé à ce qui se fait ailleurs en Bretagne qui, objectivement, n'est pas quelque chose de pauvre. En revanche, nous le redisons, les contraintes horaires imposées par le système ferroviaire de Paris font que certains horaires ne peuvent pas être calés comme nous le souhaiterions, comme vous nous le demandez. La Région met 10 millions d'euros de plus par an, nous aimerions répondre à tous les besoins. Mais nous n'arriverons pas à résoudre tous les problèmes.

### **Usager de la gare de Laillé**

Le train à Laillé était bien, pas parfait, mais on s'adapte. Et là, le train de 7h30 saute. Je vais donc prendre ma voiture. Alors même que nous sommes dans une logique beaucoup plus globale d'amélioration de l'environnement. Un document parlait de l'engorgement sur le territoire de Rennes Métropole : on y parlait des pistes cyclables, etc., pas du train, ou juste à la fin, pour dire qu'investir dans le train est trop cher. Le nombre de personnes qui prennent leur voiture pour aller en centre-ville de Rennes est effarant, tandis que nous sommes dix ou quinze personnes à prendre le train le matin. L'année dernière, la STAR avait expérimenté une navette passant par le centre-ville de Laillé pour desservir Bruz. Sauf que la navette faisait tout le tour de Laillé, puis tout le tour de Bruz, avant d'arriver à la gare. Ça s'est amélioré en cours d'année, mais entre-temps les gens avaient arrêté de la prendre. On a l'impression que l'on ne prend pas en compte les besoins des gens. Sur le sujet environnemental, toutes les grandes villes dans un rayon de vingt kilomètres autour de Rennes devraient être desservies par des trains qui feraient des allers-retours. Là, les gens prendraient le train. C'est cela qu'il faut.

### **Valérie PODER, usager Saint-Jacques - Rennes**

A Saint-Jacques, il faut plus d'une demi-heure pour rallier le centre de Rennes car tout est saturé. Nous avons l'avantage d'avoir cinq trains le matin. Il n'y en aura plus que deux le matin, un à sept heures, un à neuf heures. Ce que l'on comprend pas, c'est qu'il y a un technicentre à Saint-Jacques pour des employés SNCF qui ne pourront plus aller travailler. Le soir, c'est pareil.

### **Jean-Claude RAKOZY, maire de Malansac**

J'ai bien compris que vous allez continuer à travailler. J'en profite pour confirmer la revendication pour des arrêts supplémentaires à Malansac le matin en direction de Redon et de Vannes en lieu et place de la desserte par car.

### **Marie-France CAMBAUX, Présidente de l'association des usagers de la desserte ferroviaire de Questembert**

La Région prend la compétence sur les transports scolaires. Pour la gare de Malansac il a été proposé un car pour rejoindre Questembert et le premier train en direction de Vannes. Je m'aperçois aussi que vous avez mis en place un car pour les scolaires pour Redon. La commune disposant d'une gare, nous ne souhaitons pas que soient remplacés les arrêts dans nos gares par du car. Le temps de trajet est plus long en car, et nous avons une gare, donc nous souhaitons maintenir les arrêts que nous avons avant 2017.

## **Usager de la ligne Messac - Rennes**

Le premier train de Messac partait à 06h24. Tout à l'heure, sur la présentation, j'ai vu qu'il y avait un train qui partait à 06h21 et qui arrive à 06h57 sur Rennes. Pour quelle raison ne s'arrête-t-il pas à Messac ?

**Matthieu Bébin, Conseil régional de Bretagne**

Parce qu'il s'agit d'un TGV.

## **Usager de la ligne Messac - Rennes**

Lors de la dernière réunion que nous avons eue avec la Région, nous avons proposé un train plus rapide, qui aurait pu arriver à 06h10 à Messac. Ce train supprimé pose beaucoup de problèmes pour nous qui travaillons à 07h00 à Rennes. Il n'y a plus de train qui nous permettent d'arriver à 07h00 à Rennes, et le même problème se pose pour Guichen. Tout le monde ne travaille pas dans la fonction publique avec des horaires d'arrivée entre 07h30 et 09h00. Le soir, le 20h29 est emprunté par énormément de monde, il existe depuis 40 ans. Il sera remplacé par un 19h43. Comment font les gens qui finissent à 19h30 à l'autre bout de la ville de Rennes ? Vers Redon, les usagers n'auront plus que deux trains le matin : 06h39 ou 08h06. Comment font les gens, les étudiants, les collégiens, les lycéens ? Vous prévoyez un train à 07h01 au départ de Rennes, arrivée à Redon à 07h39. Pourrait-il s'arrêter à Messac ? Nous insistons surtout pour les premiers trains, pour Messac et Guichen.

**Thierry BEAUJOUAN, Maire de Guipry-Messac**

Le territoire fait de gros efforts en termes d'investissements avec la SNCF et la Région : création de passages souterrains, création de parkings. Nous ne voudrions pas que ce parking soit vide à l'avenir. Nous avons environ 800 à 1000 voyages par jour à la gare de Guipry-Messac, 350 voitures à gérer. Il y a peut-être le problème de Rennes - Nantes, mais il faut aussi penser à une utilisation du train pour les gens qui vont travailler sur le territoire.

## **Usager de la gare de Guichen**

Mes enfants vont au collège à Vannes deux fois par semaine. Ils prenaient un train à 7h00 pour aller jusqu'à Vannes, ça ne sera plus possible. Je ne suis pas la seule famille dans ce cas, cela représente une quinzaine d'enfants.

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

Un mot sur les scolaires : nous prenons la compétence sur les transports scolaires à partir du 1<sup>er</sup> septembre. Cela représente des milliers d'élèves sur tout le territoire breton. Pour l'instant, elle continue à être gérée par les équipes des départements. Nous sommes réunis de manière hebdomadaire pour faire le point là-dessus. En ce moment nous recensons les élèves qui utilisent le train pour se rendre au lycée, et qui sont identifiés comme tels, subventionnés par les conseils départementaux. Ils sont environ 3000 sur le train. Cependant, il y a des élèves que nous n'avons pas identifiés. C'est pourquoi nous avons écrit à tous les établissements scolaires pour leur faire part des bouleversements horaires à venir et pour leur demander de répercuter l'information et faire remonter les difficultés. Pour ceux d'entre eux pour qui le train ne conviendrait plus, il faudra que nous trouvions une solution. Il n'est pas dans nos intentions d'abandonner des élèves. Autre catégorie : les familles qui s'affranchissent de la carte scolaire. Nous essayons de les recenser aussi. Pour cette rentrée, les interlocuteurs n'ont pas changé : il s'agit toujours des départements. Nous prenons en compte votre situation.

Concernant la nouvelle offre, je voudrais insister sur le fait que notre attitude n'est pas une attitude d'irrespect. La fréquentation a été multipliée par deux en dix ans. Si nous avons acheté 16 trains supplémentaires, c'est parce que nous avons la certitude qu'il y aura du monde dedans. Les aspects environnementaux sont notre souci de tous les jours, nous ne les négligeons pas. Je ne voudrais surtout pas qu'il y ait une méprise là-dessus. Nous traitons très respectueusement et avec beaucoup de sérénité toutes les situations que l'on nous fait remonter. J'ai conscience de ce qui ne marche pas bien. Cependant, si, par exemple, il était vrai que nous avions déclassé la gare de Redon, alors nous n'aurions pas produit les efforts que nous avons produit pour financer la rénovation de la gare, en allant chercher des financements européens. Nous ne sommes pas dans une logique de déshérence. Nous ne mettons pas moins de trains, nous mettons plus de trains, plus de kilomètres-trains, plus de places assises. Nous augmentons de 10% l'offre TER. Nous augmentons le nombre de places assises de 28%. Je vous le concède tout de suite : le fait que les horaires changent crée des désagréments. Je vous le redis : la situation optimale sur l'axe sera atteinte en septembre 2018.

Concernant les demandes particulières, je crains que la soirée ne suffise pas. Nous travaillons sur ces choses-là, y compris avec Rennes Métropole. Par exemple, le week-end sur Saint-Jacques, il y a une offre métropolitaine performante par le réseau urbain, avec des bonnes conditions de circulations. Nous avons essayé de tenir compte de ces choses-là.

Nous ne sommes pas dans le traitement irrespectueux de demandes qui sont toutes dignes d'intérêt. Tout cela est très compliqué. Par exemple, lorsque l'on a arrangé un train pour ceux qui souhaitaient arriver de bonne heure à Paris, nous avons des remontées car le train arrive trop tôt à Rennes. Nous sommes dans ce type d'exercice, dans une démarche d'explication.

#### **Usager de la gare de Laillé**

Vous avez dit que la LGV était une chance, mais nous nous voyons surtout que la priorité est donnée à la LGV. Ça n'est pas le même type de clientèle. Il y a des suppressions de train pour les usagers du quotidien. Vous avez expliqué qu'il fallait concilier les TGV avec les TER. De Paris à Rennes, ça ne pose pas de problème, puisque les TGV ont une ligne dédiée. A partir de Rennes, il faut fluidifier le trafic.

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

Ce que je veux vous dire, c'est que nous avons mis deux fois plus d'argent pour les transports du quotidien, sur les gares, sur les acquisitions de trains. Nous essayons de tout faire pour résoudre les problèmes que vous nous exposez, tout en étant soumis à des contingences techniques. Le TGV n'est pas à mettre en opposition avec les transports du quotidien.

#### **Usager de la gare de Laillé**

Nous entendons votre bonne volonté. Mais ce que vous avez gagné en 10 ans en fréquentation, en aménagement, on risque de le perdre aujourd'hui car les horaires ne sont pas adaptés. A Laillé, des scolaires n'auront plus de train à 7h30. Je ne vois pas comment vous allez pouvoir résoudre ces questions-là. Effectivement, le séquençage des trains doit être compliqué. Vous dites qu'en 2018 on pourra faire passer plus de trains. Mais je ne vois pas comment cela pourrait être possible sans refaire une autre voie.

#### **Usager de la gare de Laillé**

Des bruits courent disant que la desserte de Laillé serait supprimée. Est-ce vrai ?

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

C'est faux.

**Daniel SALMON, Adjoint au Maire de Saint-Jacques de la Lande**

Je comprends bien qu'il y a des contingences techniques. Nous avons dit qu'il ne fallait pas opposer TGV et TER. Mais il y a ici une question de choix politique. Cette réorganisation est liée à la LGV, qui vise à mieux desservir les grandes métropoles, tout en oubliant ce qui est entre ces métropoles. Quelle population souhaite-t-on desservir ? Dans quel but ? On a un choix qui est devant nous, puisque techniquement il n'est pas possible de faire passer plus de trains. La question est donc : pour qui faisons-nous passer les trains ?

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

Les choix que nous privilégions sont ceux des transports du quotidien. Il n'y a qu'une région en France où les TGV desservent des villes comme Plouaret, Rosporden, Quimperlé, etc. La Région à participer à plusieurs actions pour obtenir ces arrêts.

Le 28 avril dernier, la ligne Carhaix - Guingamp - Paimpol, refaite à neuf pour 28 millions d'euros, a été remise en service. C'est de l'aménagement du territoire, pas de la connexion entre métropole. Nous avons refait également la ligne Plouaret - Lannion. Il y a un chantier en cours entre Quimper et Landerneau, pour 78 millions d'euros. Si ce n'est pas des choix d'aménagement du territoire, qu'est-ce que c'est ? Il s'agit de concilier des usages différents. Ici, nous sommes sur une typologie de trafic de type périurbain. Il faut rappeler que sur la période 2007 - 2017, la Région a mobilisé deux fois plus d'argent pour les transports du quotidien que pour la LGV. Il ne s'agit donc pas de faire moins : il serait stupide de payer 10 millions d'euros de plus en fonctionnement, d'acheter des trains en plus et d'organiser la désertification des gares. Les 17 000 usagers quotidiens du TER aujourd'hui ont des raisons d'être mécontents puisqu'ils vont tous être touchés par les modifications horaires, à divers degrés.

Concernant le sillon supplémentaire en 2018, il faut dire que l'on ne peut pas faire s'arrêter les trains au même endroit au même moment. Cela permet simplement d'ouvrir un éventail de possibilités plus large.

Le but aujourd'hui est d'arriver à faire du transport périurbain. Rennes Métropole a réalisé une étude sur la saturation de l'étoile ferroviaire rennaise qui révèle une chose : notre TER ne va pas résoudre tous les problèmes. Nous allons en résoudre une partie, nous continuons à y travailler, avec des questions partenariales. L'objectif n'est pas de ne pas faire, c'est exactement l'inverse. Seulement, le dispositif technique provoque des bouleversements. Nous mettons un car de Malansac pour aller à Questembert, car si nous faisons aller ce car jusqu'à Vannes, il serait dans les encombrements. C'est une façon de rattraper le train à Questembert. Il arrive que transitoirement, nous soyons obligés de marier deux modes. Mais nous ne sommes pas l'ennemi du développement du TER. Nous y passons du temps avec plaisir, passion et avec envie de bien faire, en n'ayant pas peur de recevoir quelques reproches, qui sont reçus avec beaucoup de respect.

**Daniel SALMON, Adjoint au Maire de Saint-Jacques de la Lande**

A Saint-Jacques nous avons environ 35 000 véhicules / jour sur l'axe depuis Redon. Ce que j'entends ne me conforte pas dans l'idée d'une amélioration. Je pense que l'on aura davantage encore de voitures, donc d'engorgement. Il y a deux heures entre les deux TER



du matin. Le bus sera engorgé dans la circulation, lui aussi. Ce sont des problématiques à prendre en compte. Je ne dis pas que c'est facile, mais il faut essayer de faire les bons choix. Je précise que pour 100 voitures qui passent sur l'axe de Redon, 103 personnes sont transportées. Le covoiturage pourrait donc être une solution.

### **Usager de la gare de Messac-Guipry**

Les lycéens de Messac qui vont à Redon ne peuvent pas prendre le train, on leur impose le car. Pourront-ils désormais prendre le train ? Actuellement, il faut qu'ils paient le tarif des salariés.

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

C'est une décision qui appartient aux départements. Ils décident jusqu'au mois de septembre du mode de transport des scolaires. Ils pouvaient décider de mettre un autocar, ou de les affecter aux trains. L'année prochaine, lorsque nous serons compétents sur le transport scolaire, vous pourrez nous demander les raisons de ces choix.

Les scolaires qui prenaient jusqu'à présent le train et qui ne pourront plus le faire avec les nouveaux horaires est un sujet. Par exemple, un train qui arrivait à 07h30 à Redon ne peut plus arriver à cette heure. Nous sommes en train de trouver d'autres solutions pour que les scolaires, mais pas uniquement eux, puissent arriver à cette heure-là.

### **Usager de la gare de Guichen**

Mon fils est sur Cesson, il prend le train avec moi et revient en bus tout seul. Ça n'est possible que parce que ma voiture est à la gare de Guichen. Avez-vous envisagé de prendre en compte le fait de jongler entre différents types de transports ?

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

Cela est possible au travers des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM), et cela se travaille avec les collectivités locales. A Guichen, par exemple, il a eu une belle ambition autour de la gare. Ce qui a pu être fait à Guichen est assez exemplaire. Pour d'autres gares aussi, nous avons ce type de projet.

### **Emeline Deschamps, FCPE d'Ille-et-Vilaine**

Pour nous, les transports scolaires jouent un rôle primordial dans la réussite des élèves. Les familles font les frais des politiques tarifaires, mais les transports ont aussi un impact sur la santé des enfants qui voient leurs temps de trajet s'allonger. C'est pourquoi nous exigeons la gratuité des transports scolaires et des horaires de transports adaptés aux rythmes des élèves et aux horaires des établissements. A la rentrée 2017, les transports seront à la charge des régions, en application de la loi NOTRe. Quid de la gratuité, de la participation des familles ? La FCPE demande à ce que ne soit pas remis en cause la gestion actuelle d'un service de proximité et que soit repris et généralisé ce qui fait la force des départements : qualité, sécurité, gratuité des transports scolaires. Quoiqu'il advienne, l'article 13 de la Constitution énonce que « la Nation garantit l'égal accès de l'enfant à l'instruction ». Cela vaut aussi pour les transports scolaires qui sont le moyen d'accès à l'éducation pour des milliers de collégiens et lycéens.

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

Nous récupérons une compétence transport avec des situations très diverses et très variées d'un département à l'autre. Les conditions d'organisation et de délégation du département

d'Ille-et-Vilaine sont différentes de celle du Morbihan, qui sont différentes de celles des Côtes d'Armor, etc. Si le service est gratuit, c'est que quelqu'un paie part ailleurs.

Les tarifications sociales doivent être développées comme nous l'avons fait sur le TER, où les personnes en situation sociale difficile ne sont pas très loin de la gratuité. Du point de vue tarifaire, le coût restant à la charge des familles varie du simple au double selon les départements. Nous ne pouvons pas bâtir un service en se contentant de s'aligner sur celui qui est le plus haut, ou celui qui propose la tarification la plus basse. Je considère qu'avec la question de la tarification se pose la question de l'ambition sociale au sens large. Le transport scolaire pose la question du temps, de la proximité, de la qualité et de la mission éducative qui va avec. Je parle donc toujours de transports scolaires, et non pas de ramassage. Voilà l'état d'esprit dans lequel nous sommes. Nous prendrons la compétence au 1<sup>er</sup> septembre : toutes les remarques que nous recevons sont partagées lors des réunions hebdomadaires que nous tenons avec les départements sur le sujet. Ce que nous avons voulu pour septembre c'est qu'il n'y ait pas de bouleversements pour les familles, un socle qui nous permettra ensuite de travailler sur un service de qualité. Enfin, il ne saurait être question de préfigurer quoi que ce soit sans intégrer à notre réflexion les associations de parents d'élèves.

### **Usager de la gare de Guichen**

Je fais partie des parents d'élèves ayant leurs enfants hors parcours scolaire. Mes deux fils sont scolarisés en classes *diwan* français - breton. Ils prennent le train tous les jours entre Guichen et Vannes. Ils ne sont pas les seuls à faire ce trajet : un autre élève au moins prend le train à Laillé. Ils ne pourront plus prendre le train, ou alors en se levant très tôt pour aller prendre le train à Rennes.

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

J'ai déjà reçu cette demande, elle est compréhensible et légitime. Tout n'est pas réglé comme on le souhaiterait pour l'instant. Nous avons bien le message, et nous avons ce type de sujet sur d'autres établissements *diwan* : des élèves de Dinan qui vont à celui de Plésidy, par exemple.

### **Alain Le Guennec, usager Questembert - Vannes**

Je suis à l'origine du courrier que vous avez reçu concernant les soucis de ponctualité, notamment des retards de 35 minutes. Je n'ai pas de doute sur le fait que vous nous répondrez.

Je voudrais parler des trains circulant à moitié plein. Je fais tous les matins le trajet Questembert - Vannes. Tous les matins, nous longeons la RD775, avec un trafic de 8000 véhicules/jour. Quelle est la politique de la Région en matière de promotion du train ? Je trouve dommage qu'énormément de citoyens aujourd'hui encore prennent leur voiture alors que nous avons des trains qui circulent pour certains à moitié pleins. Je suis un usager récent du train, j'avais de l'appréhension à le prendre. Aujourd'hui, j'allie le sport avec le train puisque j'ai un quart d'heure de marche à pied, c'est que du bonheur. Je pense que beaucoup de gens, s'ils découvraient le train, s'en rendraient compte. Le problème est donc de savoir comment ramener les usagers de la route au train.

Deuxième question : les données-voyageurs sont-elles publiques ?

Enfin, je pense qu'il faudrait rouvrir certaines gares. Il y a une demande à la Vraie Croix qui ne date pas d'hier. Où en sommes-nous ? Quels sont les projets ferroviaires concernant la

Bretagne ? Quand on connaît l'inertie d'un projet comme une ligne ferroviaire, il faudrait démarrer maintenant pour que le projet aboutisse dans quinze ans. Quelles sont les ambitions de la Région et de la SNCF sur la création de lignes nouvelles, notamment sur la liaison Rennes - Nantes ? Y a-t-il un plan de la Région pour les 20/25 années à venir ?

Enfin, je considère qu'un comité de lignes tous les deux ans, c'est insuffisant. On devrait associer davantage les usagers du train au travers de groupes de travail.

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

On ne fait jamais trop de démocratie participative. Je vous prie d'accepter mes plates excuses, sachant que depuis deux ans, nous préparons le service, la négociation ; il y a eu les élections régionales. Tout cela a perturbé l'organisation classique des choses. Il faut aussi que notre intendance suive : répercuter les demandes, donner suite, etc., sans quoi il n'y a pas d'actions citoyennes.

Concernant les trains à moitié vide, il faut savoir que le TER breton est le moins cher de France, tout en ne faisant pas perdre d'argent à la SNCF. En produit fiscaux qui découlent de cette activité, l'Etat a récupéré en 2014 et 2015 9 millions d'euros. Le TER est donc générateur de valeur, de richesse. Nous sommes les moins chers parce que nous avons mis plus de personnes dans les trains, avec une fréquentation qui a doublé en 10 ans. Un utilisateur moyen en Bretagne paie environ 31% du coût réel de son billet. Un abonné paie environ 10% du coût réel de son billet. Cette situation nous confère quelques responsabilités : il faut que nous soyons dans une action publique visant l'objectif d'une égalité entre les territoires et les personnes. Le développement de l'offre ne doit oublier aucun territoire. Nous essayons de remplir nos trains, y compris aux heures creuses. Nous avons mis en place une politique de Petits Prix Ronds. 30 000 jeunes utilisent le tarif Jeunes tous les mois, un tarif comparable au covoiturage. Nous nous sommes adaptés aux comportements de notre temps. Cependant, je partage votre point de vue : il y a des gens qui ne savent pas qu'ils pourraient utiliser le train. Il y a un travail colossal à mener à ce sujet. L'objectif est d'arriver à mieux promouvoir le train, puisqu'essayer le train, c'est l'adopter, en général.

Sur les perspectives de développement, il faut dire que deux chantiers sont engagés en Bretagne. Lamballe - Dinan - Dol en est un autre, sur lequel nous travaillons. Nous avons également enclenché à notre initiative le projet de rénovation de Rennes - Châteaubriant, qui représente 407 000 voyages. Nous l'avons fait par choix. Il y a aussi le projet Lignes Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL). Il s'agit de penser la relation Nantes - Rennes et Rennes - Brest / Rennes - Quimper. L'option retenue par la Région est que Rennes - Nantes ne peut pas rester en l'état. Cependant, si nous traitons la liaison Rennes - Nantes sans traiter le Rennes - Quimper/Brest, nous allons exclure les deux tiers du territoire breton. Nous ne voulons donc pas traiter Rennes - Nantes sans Rennes - Quimper/Brest. Le marché est entre Rennes et Nantes, là où il y a les flux. Cependant, nous ne voulons pas privilégier la bipolarité métropolitaine qui oublierait le reste du territoire. Il y a de l'ambition ferroviaire en Bretagne.

Si nous ré-ouvrons aux conditions d'aujourd'hui une gare à la Vraie Croix, cela aggrave le problème constaté entre Malansac et Vannes. Nous n'arrivons déjà pas à faire passer tous nos trains entre Malansac et Vannes, en rajoutant une gare avec des arrêts en plus nous allons compliquer la situation. Cependant, je le dis : s'il y avait des gares à ouvrir, la première à faire serait celle de la Vraie Croix.

### **Usager de la gare de Pléchâtel**

Certains usagers de la gare ont plusieurs sujets à faire entendre. Dans la journée, pour faire Pléchâtel - Rennes, il y a cinq trains, pour faire Rennes - Pléchâtel, neuf trains. Nous avons trois fois moins d'arrêts que des gares comme Messac ou Guichen. Il y a deux gares sur la commune : Pléchâtel et Saint-Senoux. Des réponses nous sont apportées en disant que les arrêts sont alternés entre les deux gares et qu'au final il y a une belle desserte. Mais quid des personnes qui laissent leurs voitures à une gare ou à l'autre ? De plus, il y a un train qui part de Guichen à 6h36 qui fait toutes les gares sauf Pléchâtel. Cela nous ferait un train de plus le matin.

### **Usager de la gare de Messac**

Je voudrais parler de l'information des voyageurs en situation perturbée. A Messac il y a une grosse amélioration au niveau de l'accessibilité, mais il y a un problème au niveau de l'information. Lors d'un retard de vingt minutes, aucune information, personne n'est venu de la gare pour informer les usagers qui attendaient sur le quai. Il y aurait eu des instructions pour que les agents en gare n'aillent pas sur le quai informer les voyageurs de la situation.

### **Ronan POULAIN, membre de l'AUTIV**

Il y a certes une amélioration de l'offre, certes les travaux ne sont pas terminés, mais il y a des trains qui sont supprimés : celui de 6h26 qui desservait des gares comme Guichen, Bruz... Deux trains très tôt le matin avant 7h00 ont été fusionnés. Nous nous retrouvons avec un train de moins le matin. Le soir, au départ de Rennes, il n'y a plus le train de 20h30. Nous nous retrouvons donc avec des horaires raccourcis le matin et le soir. Nous voudrions que ces trains soient remis en place. Ce serait bien qu'un train soit mis en place à 23h00 ou 00h00 le soir pour desservir toutes les gares. Cela permettrait aux personnes de ne pas prendre leurs véhicules le soir.

### **Usager de la gare de Saint-Jacques**

Les trains s'arrêtent à Ker Lann alors que personne n'y monte, et ne marquent pas l'arrêt à Saint-Jacques. Pourquoi ? Comment sont comptées les montées et les descentes ? A Saint-Jacques, nous avons seulement des trains à 07h00 et à 09h00. Comment aller travailler ?

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

A Saint-Jacques, des arrêts ont été rajoutés au moment de la création du technicentre, en contrepointe. Il y a des gens qui descendent à Ker Lann et pour que les gens descendent, il faut que le train s'y arrête, même s'il y a peu de montées.

Concernant la demande de trains supplémentaires en soirée, il faut dire que cela a un certain coût. Deuxièmement, si ce type de desserte est enclenchée, cela amène à faire la même chose sur des territoires semblables. Nous ne pouvons pas traiter cela de manière légère.

Sur l'information-voyageurs, il faut dire que cela s'est amélioré, reconnaissons-le à la SNCF. Cela n'est pas parfait, mais sachons reconnaître qu'il y a des efforts importants consentis dans les gares et trains.

Concernant Pléchâtel, les remarques que vous nous faites sont pris comme des contributions. Des études complémentaires vont être engagées.

### **Christophe DEPPEZ, directeur de la convention, SNCF**

Concernant l'information-voyageur, les chiffres sur la qualité de service pour les lignes du périmètre sont bons : 95% en 2015, 97,2% en 2016. Il y a eu un progrès. Il n'est pas dans nos intentions de ne pas délivrer l'information en situation perturbée, c'est un de nos objectifs prioritaires et cela est suivi précisément par une enquête tous les deux mois pour avoir le ressenti des clients. Nous avons de l'amélioration dans nos résultats, cela ne veut pas dire que nous n'avons pas de choses à améliorer. Vous parlez de la sonorisation dans certaines gares, c'est un élément important.

### **Usager**

Il faudrait au moins que dans chaque gare il y ait un panneau à message variable. Il faudrait également qu'on ne soit plus obligé de se réabonner au bout d'un an aux alertes SMS.

### **Usager**

J'ai découvert le train cette année à Saint-Jacques, je trouve cela génial puisque que je ne mets que six minutes pour arriver en centre-ville de Rennes. Je ne veux pas revenir en arrière et à partir de septembre je serai obligée de prendre mon train beaucoup plus tôt ou tard. Au niveau de la halte, nous n'avons personne pour nous dire lorsque le train est en retard. En catastrophe, nous sommes obligés de prendre le bus. Sinon, c'est trois-quarts d'heure de route avec les bouchons. La deuxième ligne de métro est prévue, mais le parking sera trop petit.

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

Nous sommes en train d'expérimenter une nouvelle forme de gare à Landivisiau qui prévoit précisément des dispositifs pour que les informations puissent être diffusées de meilleure manière. Nous pourrions revenir vers vous à ce sujet. Concernant le réabonnement aux alertes SMS, SNCF est obligée pour répondre aux exigences de la CNIL de demander ce renouvellement.