

Comité de ligne « Tregor-Goëlo-Poher »

- Compte-rendu de la réunion 13 juin 2017 à Guingamp.

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

A l'occasion de chaque comité de ligne, je répète qu'un comité de ligne n'est exclusif de rien et quand il s'agit de concertation citoyenne s'il faut la prolonger, nous la prolongeons. Cette réunion fait suite à une autre réunion s'étant tenu à Pabu il y a quelques semaines de cela. Nous nous sommes appliqués depuis à répondre au cas par cas et au coup par coup. Tout n'a pas été résolu mais nous avons essayé de faire de notre mieux et il n'est pas exagéré de dire aujourd'hui que la plus grande partie des situations à problèmes ont été surmontées.

Quelques mots pour vous rappeler le contexte particulier dans lequel nous sommes. A partir du 2 juillet prochain tous les horaires de tous les trains de Bretagne, de Pays de la Loire et de Grande Aquitaine vont changer. Il n'y aura donc pas un horaire identique et ceci pour plusieurs raisons. Il y en a une qui tient au fait que plusieurs lignes LGV vont être mises en service au mois de juillet prochain à destination de Bordeaux, Nantes, Rennes, Brest et Quimper. Comme l'objectif est aussi que la Bretagne soit desservie par le plus grand nombre de TGV, cela a pour effet de bouleverser les horaires mais dans le même temps nous n'avons pas voulu le faire en remettant en cause les services publics du quotidien. Je le rappelle l'offre ferroviaire en Bretagne sera augmentée de 20%, autrement dit nous aurons globalement une offre de service public augmentée de 20%. Cela ne règle pas tous nos problèmes mais c'est la vérité. Dans le petit document qui vous est remis sur vos chaises, nous rappelons un certain nombre de données objectives sur lesquelles j'attire l'attention de la presse que je remercie d'être présente ce soir. En effet sur le périmètre du comité de ligne qui nous intéresse aujourd'hui, nous avons fait le total des investissements qui ont été faits ces dernières années et ce sont 70 millions d'euros qui ont été consacrés au ferroviaire ces dernières années sur ce comité de ligne. Je ne dis pas que c'est trop, je ne dis pas que c'est assez mais cet investissement constituera l'investissement public de ce siècle.

Dans le même temps, le dernier investissement a été réalisé sur l'axe Guingamp-Paimpol ; un investissement de 28 millions d'euros. Il faudra que nous l'inaugurons un jour. Le Président du Conseil départemental était indisponible le 21 juin et comme le Conseil départemental a également été partenaire du cofinancement de cette opération, il est normal qu'il puisse être présent.

Nous ne sommes pas dans une logique qui consiste à tirer nos ambitions publiques vers le bas mais au contraire nous faisons en sorte que le progrès, le développement, concerne tout le monde et ce faisant l'ensemble des dessertes sur l'axe Guingamp seront assurées dans toutes les gares y compris à Brélidy-Plouec et Pontrieux, y compris à Frynaudour et Traou Nez, même s'il n'y a pour ces dernières dessertes à peu-près qu'un voyageur tous les trois jours. Vous voyez que nous étudions bien le dossier pour que le progrès n'oublie aucun territoire.

La desserte de la Vallée des saints à Carnoët constitue un autre sujet à traiter mais je prends l'engagement devant vous que tout sera fait pour faciliter la mise en place d'un produit touristique. Il y a une vocation touristique manifeste à Carnoët.

S'agissant de la desserte TGV, c'est un exemple unique en France et même en Europe. Le nombre de TGV qui va desservir la Bretagne jusqu'à Brest et Quimper va être augmenté

jusqu'à 8 par jour. L'objectif de cette desserte est que le progrès n'oublie personne et que plus nous nous trouvons loin, plus nous gagnons de temps grâce à TGV. C'est un choix que nous avons fait. Faire gagner aux territoires les plus éloignés le plus de temps. Le temps moyen gagné à Brest et Quimper sera ainsi de 50 minutes dans la relation avec Paris.

Un autre élément concerne le travail exemplaire accompli par SNCF Voyages. Notre travail de persuasion a porté ses fruits et l'augmentation de prix du billet sur TGV sera d'autant plus modérée que la distance parcourue est grande. Concrètement, pour un billet TGV 2nde classe jusqu'à Rennes l'augmentation moyenne sera de 6 euros alors qu'elle ne sera que de 4 euros jusqu'à Brest.

Je sais que vous n'êtes pas tous là pour la question des TGV mais nous réglerons pas la question des TER sans régler la question des TGV. Nous avons voulu une belle complémentarité entre les deux. En matière de desserte TER en complémentarité avec TGV, nous avons encore 14 trains en commande qui seront livrés début 2019 et nous pouvons estimer l'investissement régional pour l'acquisition des trains à 515 millions d'euros.

Enfin, en ce qui concerne les transports du quotidien, je souhaite rappeler que depuis 2017 nos investissements sur les transports du quotidien ont été deux fois plus importants que pour les TGV. Depuis que nous nous sommes rencontrés nous avons travaillé d'arrache-pied afin de répondre aux diverses sollicitations qui nous ont été faites. Je cite de mémoire certaines d'entre-elles.

Premièrement la relation entre Guingamp et St Briec le matin. L'offre qui vous avait été présentée ne permettait pas une arrivée correcte à 8h30 à St Briec. Nous réglons ce problème et une majorité de situations à problème que nous avons rencontrées par l'ajout d'un train arrivant à 8h10 en gare de St-Briec. Il y a ici une prise en compte réel du problème le plus massif qui nous avait été communiqué. Ce sujet-là est résolu.

Il y a d'autres sujets que nous n'avons pas pu résoudre. Notamment le départ de Brest à 17h04 pour revenir vers Plouaret, Guingamp et St Briec. Nous avons un conflit de circulation qui bloque la gare de Plouaret par conséquent nous sommes en train de réfléchir à une offre de rapatriement par car dans le même intervalle de temps concerné. Il faut bien optimiser cette proposition sans quoi le car arriverait en même temps que le train suivant et donc ne servirait à rien.

Sur les transports scolaires, nous avons étudié précisément la situation de toutes les familles, soit 47 familles. Nous sommes parvenus à résoudre à grand nombre de problèmes et il n'en reste aujourd'hui que 7 pour lesquels nous ne trouvons pas de solutions satisfaisantes. Il y a notamment la situation de ceux qui rejoignent le CFA de Ploufragan et celui de Plérin.

Donc nous pouvons considérer à ce stade que sur 33 000 voyageurs quotidiens TER, il y a 33 000 personnes de perturbées puisque tous les horaires changent. Nous pouvons considérer qu'il reste environs 200 situations sur l'ensemble du territoire breton qui ne sont pas traitées de façon idéale à notre sens. Nous le comprenons et nous le regrettons. Ce n'est pas un choix que nous faisons de ne pas faire mais les impératifs techniques sont tels que parfois il est impossible de faire autrement. Nous faisons les choses avec humilité et avec beaucoup de détermination. Je pense que nous avons raison de nous déplacer dans les territoires et d'assumer devant vous et avec vous les choix qui sont faits. Certaines régions n'ont pas fait ce choix-là.

Je ne peux terminer ce propos introductif sans remercier nos amis, collègues, compatriotes de Lannion qui ont compris l'ajout du train du matin vers St-Briec même si cela va amener

pour eux une augmentation du temps de parcours. Merci à eux d'avoir été compréhensifs et d'avoir partagé l'effort commun.

Matthieu BEBIN, Conseil régional de Bretagne

Je vais faire une présentation rapide de la concertation et des choses qui ont pu être résolues suite aux différentes sollicitations. Certaines sont toujours à l'étude et n'ont pas pu être résolues pour le moment.

En juillet 2017, c'est une offre ferroviaire qui est densifiée mais qui est également contrainte par les horaires des TGV qui sont cadencés à partir de Montparnasse pour desservir toute la France.

Nous avons commencé la consultation dès 2014 avec des réunions d'information sur l'ensemble du projet BGV, en 2015 sur le desserte TGV et en juin 2016 sur l'offre TER. 6000 personnes ont participé à cette dernière consultation, 13 400 recherches ont été effectuées sur 700 trajets différents et 5 600 commentaires déposés. Un quart de ces consultations a donné lieu à des commentaires négatifs.

Sur l'ensemble des consultations, nous avons identifié 27 sujets prioritaires et sur ces 27 sujets nous avons apporté 75% de réponses qui sont pour nous des évolutions qui viennent répondre à la problématique mais qui pour certains usagers aux problèmes très spécifiques ne sont pas forcément vécues comme des solutions. En tous cas nous avons adapté l'offre avec 150 arrêts créés par semaine et c'est 2400 trains/km par semaine en plus. Et puis, nous avons eu des demandes qui sont venues après la consultation avec notamment pour ce territoire la réunion de Pabu.

Pour la consultation de juin 2016, sur le périmètre du comité de ligne, il y a eu 1000 recherches, 87 trajets différents et 335 commentaires dont 21% qui ont donné lieu à des commentaires négatifs.

Concernant la demande d'une arrivée à St Brieuc aux alentours de 8h, l'arrivée de 8h28 sera décalée à 8h08.

Il y avait aussi une demande qui nous avait été faite sur Guingamp-Paimpol par notamment madame le Maire de Plourivo et les autres élus de l'axe pour rétablir l'ensemble des dessertes de l'axe où il n'y a souvent qu'une très faible fréquentation. Pour optimiser les temps de parcours, nous avons fait le choix de ne pas desservir ces haltes mais nous avons donc rétabli l'ensemble de ces haltes qui seront desservies été comme hiver.

Ces derniers horaires ne sont pas forcément encore disponibles dans les outils de recherche SNCF mais les fiches horaires complètes de l'été sont en ligne.

Concernant les problématiques qui sont toujours à l'étude aujourd'hui.

Il y a la demande Morlaix-Guingamp concernant le creux d'offre entre 16h56 et 18h42. Il y avait une demande d'un départ à 18h. Aujourd'hui, il n'y a pas de solution par le train donc nous sommes en train d'étudier ce que nous proposent les transporteurs routiers en temps de parcours sur ce trajet-là.

Sur Brest-Plouaret, c'est la même situation avec la demande d'un retour au départ de Brest à 17h. Il y a un train qui arrive en même temps à Morlaix et qui pourrait peut-être solutionner ce problème en ajoutant un arrêt à Plouaret. Nous étudions ces sujets ; la question du temps de parcours et de la façon dont les usagers peuvent recevoir ces propositions est importante.

Il y avait aussi sur Morlaix- St Brieuc la demande d'une arrivée avant 8h, là aussi nous étudions une solution par autocar.

Sur l'axe Guingamp-Carhaix, il y avait une demande d'augmentation de l'offre le midi pour les scolaires et sur cette liaison là une étude est en cours.

Concernant les demandes qui n'ont pas pu être solutionnées.

La demande Morlaix-Rennes pour une arrivée à 9h. Aujourd'hui le TGV qui arrivait à 8h59 est décalé à 9h25 et nous n'avons pas de solution. Nous n'avons pas de solution pour 2017 mais ce sont des demandes que nous continuerons d'étudier et d'avoir en tête pour les prochains services.

Lannion-Brest avec la demande d'une augmentation des arrêts à Plouaret plutôt qu'à Guingamp. Avec la nouvelle offre TGV la circulation ferroviaire est plus contrainte en gare de Plouaret et donc il y a effectivement plus de correspondance à Guingamp dans le nouveau service qu'à Plouaret. Nous avons vraiment étudié cette situation mais la spécificité de la gare de Plouaret fait que cela est trop complexe à organiser.

Pour les abonnées qui font Brest-Lannion, nous avons convenu avec la SNCF que ceux-ci pourront se rendre jusqu'à Guingamp pour effectuer un changement sans surcoût. Les temps de parcours ne seront pas dégradés mais nous pouvons comprendre l'impression de revenir en arrière pour l'usager. En tout cas, il n'y aura pas de surcoût pour l'abonné.

La demande d'un retour vers Chatelaudren au départ de St Brieuc après 17h30 n'a pas non plus pu être résolue. Il n'a pas possibilité actuellement d'étendre l'offre sur ce trajet mais encore une fois ce n'est pas un sujet clos, nous continuerons d'étudier les possibilités à l'avenir.

Enfin pour la demande d'une arrivée à 8h à Morlaix à partir de Guingamp, il n'y a pas non plus de solution. Actuellement l'arrivée est possible à 7h39 et 8h36 mais je pense que pour cette liaison Guingamp le problème principal se situait pour le trajet retour d'après les échanges que j'ai pu avoir avec les usagers.

Usager de l'axe Guingamp-Paimpol

Par rapport à la ligne Guingamp-Paimpol, je voulais savoir si tous les arrêts dans les haltes seraient maintenus et je trouve quand même dommage qu'il a été investi 27 millions d'euros et que ce soit la maire de Plourivo qui ait dû appeler pour rétablir les arrêts dans les haltes.

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

Ce qu'il y a d'assez original dans la situation où nous sommes, c'est qu'il y a eu 28 millions d'euros investis pour remettre à neuf la ligne. Cherchez bien dans le paysage français, le nombre de ligne de ce type qui ont bénéficié d'un tel investissement. Si j'ai fait cela, ce n'est pas pour supprimer quoique soit mais pour faire en sorte que le service public n'oublie personne et continue à desservir tous les territoires de Bretagne. Je crois pouvoir affirmer sans prétention aucune que si je n'y avais pas engagé tout le temps que j'y ai consacré, ce projet ne se serait pas fait. En Bretagne actuellement, c'est 106 millions de chantiers publics en cours.

Deuxième élément de réponse : comme le but est de faire gagner du temps pour tout le monde, l'idée qui nous était venue ce n'était pas de supprimer des arrêts mais nous avons

eu un petit problème. A Plourivo, il nous a été demandé la création d'une quatrième halte. A Frynaudour, il y a un voyageur en moyenne tous les trois jours. Donc nous nous sommes demandés comment adapter au mieux la desserte. Le but n'est donc pas de supprimer quoique ce soit mais de mettre le meilleur au service de tout le monde.

Nous avons fait des investissements dans toutes les gare et haltes de Bretagne ; et je trouve qu'il serait un peu déplacé de se plaindre de cette ligne après avoir investi 28 millions d'euros et autant de temps sur cette ligne. Donc je vous le dis ici, il n'y aura pas de suppression de haltes sur aucune ligne de Bretagne. Citez-moi un seul exemple d'une ligne qui a été supprimée ? Nous ne supprimons pas les lignes, on les réouvre. Donc il faut être très claire sur le sujet. Il faut dire la vérité aux gens sinon nous faisons le lit de tous les populismes, excusez-moi de le dire comme je le pense. Je considère que le langage public est le langage de la vérité. Nous sommes mobilisés pour ça, nous continuerons de nous mobiliser pour ça. Qui est en train de s'occuper de Morlaix-Roscoff aujourd'hui ? Le Conseil régional de Bretagne. Si nous ne mettons pas en perspective le développement de cette ligne, il n'y aura rien de fait et elle fermera. Nous voulons mettre en perspective le développement de tout cela et nous sommes là aussi les principaux financeurs. Si tout le monde s'y prend de cette manière-là, nous devrions pouvoir avancer. Si je le dis avec passion c'est que je trouve qu'il serait totalement injuste de suspecter l'autorité organisatrice que nous sommes qui consacre 30% de son budget depuis 2005 au seul transport et principalement au transport ferroviaire.

Dernière chose, nous avons conscience de ne pas avoir résolu tous les problèmes en 2017. Mais je n'ai pas dit que cela allait s'arrêter en 2017, cela n'est pas la fin de l'histoire. Nous entendons bien en 2018 et sans attendre remettre sur le chantier les problèmes que nous n'avons pas résolu.

Jean-Charles LOLLIER, Président du Conseil de développement du centre-ouest Bretagne

Vous nous avez beaucoup parlé des lignes littorales mais peu de la ligne Guingamp-Carhaix. Moi et plusieurs personnes nous avons l'habitude de prendre le train à Carhaix pour se rendre à des réunions à Rennes ou à Paris. Demain avec les changements d'horaires, cela ne sera plus possible.

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

Nous allons rectifier cela dès que nous le pouvons. S'il y a un problème d'horaires pour aller à Rennes, traitons-le. Nous allons regarder cela ensemble tout à l'heure. Nous allons prendre vos coordonnées et regarder comment nous pouvons faire pour atteindre Rennes à des heures correctes.

USAGER de l'axe Morlaix-St Brieuc

Je voulais savoir pourquoi à Morlaix, on ne peut pas avances le TER qui arrive à 7h14 jusqu'à St Brieuc. Ce qui permettrait aux gens de Morlaix et Plouaret de rattraper le TGV à St-Brieuc. En attendant, tous les gens qui viennent travailler sur Guingamp ne peuvent plus venir travailler à cette heure-là. Moi je commence à 8h30 et bien j'arrive trop tard. Automatiquement, j'ai 25 personnes sous mes ordres qui vont être obligées d'attendre une demi-heure de plus.

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

Nous allons vous répondre. Est-ce que vous nous avez écrit sur le problème du train de 7h14 et est-ce que vous avez eu une réponse ?

USAGER de l'axe Morlaix-St Brieuc

Non, je n'ai pas eu de réponse.

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

Et bien vous allez avoir une réponse. Si nous pouvons le réaliser nous le ferons. Il n'y a que l'impératif technique qui peut nous en empêcher. Prenons les coordonnées de Monsieur et voyons si nous pouvons répondre à votre demande légitime. Si elle peut être satisfaite, il n'y a pas de raison qu'on ne la satisfasse pas.

Rémy GUILLOU - Vice-président de Guingamp-Paimpol-Armor-Argoat Agglomération en charge des transports

Tout d'abord je suis très heureux qu'il y ait cette réunion ce soir afin de faire avancer les dossiers. A Guingamp, nous avons été sensibilisés à tous les problèmes qui se posent aux voyageurs. J'ai suivi également la rénovation de la ligne Guingamp-Paimpol dans laquelle l'agglomération s'est également beaucoup investie.

Il reste cependant des problèmes sur la ligne de Guingamp et j'ai de nombreuses interrogations.

Première remarque directe après avoir échangé avec de nombreuses personnes, nous pensons que si le TGV a un rôle important, le transport du quotidien en TER a un rôle capital et il faut lui donner la priorité. Il faudrait réserver pour notre secteur un des prochains TER que la Région va acquérir afin d'ajouter des circulations.

Deuxièmement, je m'interroge fortement sur ce fameux TGV « bolide » qui désorganise tout le matin. C'est celui qui passe en gare de Guingamp autour de 8h sans s'y arrêter et il s'arrête ensuite à St Brieuc. Ce TGV arrive à Paris à 10h. Hors aucune réunion à Paris ne commence après 10h, sinon elle se déroule à 14h. N'aurait-il donc pas été plus logique de mettre en place un TGV « bolide » permettant une arrivée à Paris pour 8h et conserver un second TGV plus tard permettant de conserver les dessertes du matin ? Je constate que depuis la réunion de Pabu, des efforts importants ont été réalisés avec la mise en place d'une circulation arrivant à 8h08 à St Brieuc. Ceci-dit 7h55 aurait été beaucoup plus pratique pour les gens qui travaillent ou se rendent dans les collèges ou surtout les lycées.

Troisième point, je suis heureux d'entendre aujourd'hui que tous les arrêts seront maintenus sur la ligne Guingamp-Paimpol et de constater que nos remarques sont prises en considération et ensuite mises en œuvre.

Sur la ligne Carhaix-Guingamp, nous parlions de la Vallée des saints. J'ai fait naïvement une recherche sur internet et cet été le TER ne s'arrêtera pas à Carnoët donc il faut attendre le mois de septembre pour aller visiter la Vallée des saints probablement.

Dernier point, nous avons voté une motion au derniers conseil d'agglomération de Guingamp. Nous sommes tous très heureux d'avoir une belle gare à laquelle nous avons contribué avec l'État et la Région. Nous sommes aussi très déçus que les services proposés le weekend et les jours fériés en gare de Guingamp soient en nette diminution et par l'absence de présence physique aux guichets les weekends. C'est très contraignant notamment pour les personnes d'un certain âge.

USAGER de l'axe Paimpol-Guingamp

Moi je suis ici pour la ligne Paimpol-Guingamp. Je prends le train à 7h01 à Traou Nez le matin et je voulais savoir s'il était possible de maintenir cet arrêt. Deuxième chose, je commence le travail à 8h du matin donc serait-il possible que ce train à arrive à 7h50 ?

Matthieu BEBIN, Conseil régional de Bretagne

Pour le premier train du matin, il faut se rendre à Frynaudour qui est desservi. Nous avons rétabli les arrêts sur toute les haltes mais pas de façon systématique, des choix ont été opérés mais toutes les haltes ont été conservées.

Didier Robert, élu de Guingamp-Paimpol-Armor-Argoat Agglomération.

J'aimerais apporter une contribution sur le TGV. Je suis de ceux qui sont effectivement peu convaincu par les pertinences de ces horaires. Je pense notamment aux personnes de Morlaix qui se rendent à St-Brieuc le matin. Il suffirait de faire partir le TGV 4mn plus tôt en gare de Brest afin de pouvoir effectuer un arrêt à Morlaix sans décaler les autres trains. Donc je ne pense pas que demander aux Brestois d'arriver 4 mn plus tôt représente un effort incommensurable. Je ne veux pas opposer usagers du TGV et usagers du TER mais l'augmentation de 20% de l'offre annoncée ne concerne pas les usagers du quotidien pour qui l'offre n'a pas été densifiée le matin et le soir.

Concernant la période d'été, je regrette également qu'il n'y ait pas de solution entre 07h01 et 08h22 ce qui me force à utiliser ma voiture. Pour certains le Tibus peut constituer une solution le matin même si le trajet est extrêmement long donc n'y aurait-il pas une possibilité pour les abonnés TER d'emprunter ces TIBUS sans supplément le matin entre la gare de Guingamp et la gare de St-Brieuc ? Un dernier mot sur le manque de présence humaine en gare lorsque l'on part le matin et rentre le soir.

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

Soyons très clairs, en matière de TER, la fréquentation TER a été multipliée par 2 ce qui montre que bien que ces solutions ne conviennent peut-être pas individuellement, il y a quand même deux fois plus de monde à prendre le train. Il faut savoir qu'un usager moyen du TER paye 30% du coût réel de son billet ; un abonné 10%. Il faut savoir ces choses-là car si on ne dit pas la vérité, les gens mettent tout le monde dans le même sac et on raconte parfois n'importe quoi. Donc il ne s'agit pas de faire moins mais de faire plus, de faire mieux, avec des trains neufs partout. Nous n'avons pas attendu qu'on nous demande des trains neufs à Carhaix pour remplacer les vieilles A2E.

Sur les TGV, nos concertations ont commencé en 2014 et ce n'est pas une chose facile. Les personnes interrogées nous demandent en effet tous que le TGV continue à s'arrêter dans leur gare tout en allant plus vite. Mais comment aller plus vite en s'arrêtant partout ? Et bien il faut mettre plus de trains ! C'est ce que nous avons fait. Nous nous sommes battus pour une arrivée avant 9h à Paris.

Concernant les « bolides », le temps moyen des TGV Brest-Paris aujourd'hui, c'est 3h31 ce qui veut dire que nous faisons gagner plus de temps à ceux qui sont plus loin. Changer ces horaires est quelque chose de très difficile. Mais comme je l'ai dit précédemment ce n'est que le début de l'histoire et si d'ici quelque temps on me demande de renégocier avec la SNCF afin de privilégier les arrêts plutôt que la vitesse je le ferai si c'est possible. Ce que je demande c'est de considérer le sujet à l'heure à laquelle nous parlons.

Concernant le TIBUS, nous devenons responsables du transport scolaire et interurbain à partir de septembre et dépositaire de plus de 1000 contrats en Bretagne avec 307 autorités organisatrices de second rang pour un montant annuel de 150 millions d'euros avec des tarifs qui varient du simple au double selon les départements. Dès lors que nous aurons cette compétence, nous pourrions organiser la concertation et réfléchir à la complémentarité mais d'ici septembre, le contexte ne permet pas de résoudre ce problème particulier. Ce n'est pas par volonté de ne pas faire mais c'est la temporalité actuelle qui nous empêche de le faire.

Et puis je vais vous dire une dernière chose. Nous avons fait pendant une période un train touristique sur la baie du Mont-St-Michel car cela nous avait été demandé. Nous l'avons financé pendant 5 ans et le seul coût de la communication pour la ligne était beaucoup plus élevé que les recettes. Ici, il y a la vapeur du Trieux, ce qui est un point très positif.

Ce que je veux dire c'est que la Vallée des saints à Carnoët est devenue un vecteur de communication important. Je ne vais pas attendre l'année prochaine pour relever le défi d'une communication touristique autour de la Vallée des saints, nous avons besoin d'inventer des fréquentations nouvelles sur cette ligne.

Je vous demande de bien comprendre qu'il n'y a pas un bout de voie ferré, une gare, un usager qui ne nous intéresse pas.

USAGER de l'axe Chatelaudren-St Briec

Bonsoir, moi je réagis à ce que vous venez de dire. Je fais le trajet Chatelaudrun-St Briec le matin et le retour le soir. Je vous avais interpellé à Pabu la dernière fois car j'avais des difficultés pour le retour du soir et vous m'aviez demandé mes coordonnées. Vous m'avez répondu et je vous en remercie car cela n'avait pas été le cas pour mes précédentes sollicitations. Malheureusement la réponse était négative. Mon train a été supprimé et pourtant il y a bien deux TER qui passent le soir à Chatelaudrun mais qui ne peuvent s'arrêter pour des raisons techniques. J'entends bien qu'il y a des impératifs techniques mais si je suis venue ce soir Monsieur Lahellec, c'est pour vous rendre ma carte KorriGo parce qu'à partir du 2 juillet vous perdez un abonné KorriGo.

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

Notre but n'est pas de laisser des personnes sur le bord la route.

USAGER de l'axe Guingamp-St Briec

Je voudrais tout d'abord remercier Monsieur Bebin pour tout le travail qu'il a effectué depuis quelques mois parce que c'est vrai que c'est un vrai casse-tête.

J'ai un premier problème concernant la consultation d'il y a un an. 6000 répondants sur 33 000 usagers cela ne fait pas beaucoup vous avez pourtant continué par la suite pendant 8 mois à ne pas répondre à nos remarques sur les problèmes qui allaient se poser en juillet.

J'ai également un problème pour votre consultation au niveau des scolaires. Je prends le train de 7h30 le lundi matin composé de 2 rames d'environ 70 places et il est à 2/3 rempli de scolaires. Pourtant votre étude ne mentionne que 48 scolaires sur les deux trains de 7h et 7h10. Je trouve donc votre étude un peu légère.

Matthieu BEBIN, Conseil régional de Bretagne

Sur les scolaires, nous avons réalisé une étude très fine entre Lannion et St Brieuc et pris en compte tous les scolaires relevant de la compétence, c'est-à-dire ceux bénéficiant d'un ASR, abonnement scolaire réglementé. Il y en a 88. Sur les 88, nous avons mené une étude approfondie en regardant qui va où dans quel établissement avec quels horaires d'ouverture des différents établissements et quels bus qui desservent ces établissements. Aujourd'hui pour ces 88 scolaires, il y en a une petite vingtaine qui vont devoir prendre un train 24 mn plus tôt. Pour tous les autres, je pourrais vous montrer les tableaux si vous le souhaitez, il n'y a pas de souci pour qu'ils puissent rejoindre leur établissement à l'heure. Il y a, c'est vrai, également les internes. L'identification de ces internes qui ne bénéficient pas de cartes de transport est très complexe car la carte KorriGo est anonyme.

Véronique CADUDAL, Maire de Plourivo

J'ai essayé de chercher les horaires sur la ligne Paimpol-Guingamp puisque j'ai été sollicité cette semaine par deux parents dont les filles doivent effectuer leur scolarité à Guingamp et ils voudraient que celles-ci effectuent le trajet en train tous les jours plutôt que d'être internes. Je manque peut-être de compétence pour comprendre les horaires, mais quand je fais une recherche pour le lundi 4 septembre, je trouve un premier train à 9h14 avec une seule halte à Traou nez et pas d'autres. Donc je suis un peu embêtée.

Ce que je voulais vous dire Monsieur Lahellec c'est que je vous remercie pour les travaux réalisés mais pour autant ce qui me préoccupe ce sont les usagers de ma commune et faire en sorte que de plus en plus de personnes puissent utiliser le train.

Matthieu BEBIN, Conseil régional de Bretagne

Sur la commune de Plourivo, il nous avait été demandé un arrêt systématique à Traou Nez, ce qui a été fait. En ce qui concerne les autres arrêts ce n'est pas systématique. La demande qui avait été faite, c'était un arrêt le mardi pour se rendre au marché.

USAGER de l'axe Guingamp-Paimpol

Juste une remarque technique. Moi, je ne vois pas trop l'intérêt de différencier les arrêts sur une ligne comme celle-là. Cela fait gagner 3-4 minutes au prix de nombreuses complications. Quand on parle de cadencement d'accord mais regardez en Suisse les trains s'arrêtent partout.

USAGER de l'axe Guingamp-Paimpol

Bonjour je suis conducteur de train CFTA et je fais la ligne Guingamp-Paimpol. Le principe des arrêts facultatifs a été mis en place je pense pour des endroits à très faible fréquentation. Donc où est la pénalité s'il n'a personne de mettre un arrêt ?

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

Ce n'est pas moi qui fait le réglementation SNCF. Je vais venir à CFTA discuter avec vous pour mettre au point les choses avec la directrice régionale SNCF. Je ne suis pas là pour supprimer du service public, je suis là pour qu'il soit rendu à tout le monde. Si on peut systématiser tous les arrêts peu importe le temps qu'on met alors on le fera. J'ai interrogé le directeur de CFTA sur ce sujet, j'aimerais bien qu'il nous réponde sur la gestion de ces arrêts.

USAGER de l'axe Plouaret-Brest

Moi je suis usager quotidien de la ligne Plouaret-Brest et j'aimerais revenir sur le train de 17h04 qui concerne beaucoup de personnes.

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

Cela concerne 6 abonnés.

USAGER de l'axe Plouaret-Brest

Oui mais c'est quand même quotidien et je ne trouve pas normal que l'on mette en service des bus ce qui est pour moi une régression.

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

Le train de 17h04 au départ de Brest, je ne peux pas le faire rebrousser jusqu'en gare de Plouaret pour des raisons d'exploitation en gare de Plouaret. Ce train de 17h04, il faut le faire revenir vers Landerneau/Landivisiau à partir de Morlaix afin de reprendre un service. Nous avons donc étudié le cas d'un train qui est stationné en gare de Morlaix pour le rebrousser jusqu'à Plouaret mais il se trouve qu'il y a déjà deux trains en gare de Plouaret à la même heure. La solution que nous trouvons aujourd'hui c'est celle du car. Si cela ne vous convient pas, rien ne vous oblige à l'emprunter mais il faut bien comprendre Mesdames et Messieurs que nous parlons de transports en communs et pas de transports individuels.

USAGER de l'axe Chatelaudren-St-Brieuc

J'ai le même problème que l'autre usagère de Chatelaudrun, après 17h30 nous n'avons plus rien. Je connais beaucoup de gens qui prendrait le train s'il pouvait y en avoir un autre arrivant vers 18h30 à Chatelaudrun. Il semblerait qu'il y ait un TER qui part vers 18h20 de St Brieuc vers Guingamp donc pourquoi ce train ne peut pas s'arrêter à Chatelaudrun ?

USAGER

Depuis tout à l'heure vous souhaitez que nous soyons porteur de dynamisme mais il apparaît que pour un TGV « bolide », tout le système qui convenait aux travailleurs, aux salariés, tombe aux oubliettes. La plupart des gens qui restent sur le bord de la route sont des gens qui travaillent en Bretagne et étaient porteurs de dynamisme.

USAGER de l'axe Guingamp-Paimpol

J'avais une remarque sur la durée des trajets sur la ligne Paimpol-Guingamp. J'ai entendu tout à l'heure que gagner 4 minutes cela n'avait pas d'importance. Au contraire, je pense que gagner du temps cela permet d'avoir des meilleures jonctions pour avoir le TGV et aller jusqu'à Paris. C'est une demande qui a été faite sur Paimpol. Et là, on parle de haltes où il y a une ou deux personnes à Plourivo alors que les gens mettent le même temps à venir du fond des bois à Plourivo ou à la gare de Paimpol. Alors il faut une réflexion pour savoir où les arrêts sont les plus pertinents pour le plus grand nombre.

USAGER de l'axe Chatelaudrun-St-Brieuc

Excusez-moi mais vous ne m'avez pas répondu concernant les contraintes techniques qui empêchent l'arrêt en gare de Chatelaudrun.

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

C'est un train Rennes-Brest qui ne dessert que les grandes gares. Si ce train commence à caboter, il s'arrêtera partout et ce train ne sera plus dans son temps, dans son sillonn. Monsieur a bien résumé la problématique. C'est toute la complexité de l'exercice mais encore une fois le but n'est pas de faire moins de service public. Comme cette histoire d'arrêts à la demande qui semble faire problème. Je souhaite que cette histoire soit réglée. Donc si nous pouvons nous arrêter en faisant signe au chauffeur, nous le ferons.

Fabrice GIRARD, Conseil régional de Bretagne

Je voudrais apporter quelques éléments. Ces arrêts à la demande, ils ont existé et ils ont été supprimés en raisons de la réglementation qui s'est imposée. Sur la question des arrêts dans toutes les gares, si nous le faisons entre Guingamp et Paimpol, il y a environ 15 minutes de temps de parcours supplémentaire.

Véronique CADUDAL, Maire de Plourivo

Ce n'est pas ce que nous demandons, ce que nous voulons c'est faire signe pour s'arrêter.

Fabrice GIRARD, Conseil régional de Bretagne

Cela Madame, nous ne pouvons pas le confirmer ce soir, mais il apparait que la réglementation ne nous permet plus de faire des arrêts à la demande. Tout cela pour vous dire que s'arrêter dans toutes les haltes, à raison de 2mn par halte entre le décélération et l'accélération, c'est 15mn de plus sur le parcours. Donc il faut que l'on jongle entre les besoins des populations mais aussi les contraintes d'exploitation des matériels. Tout ça pour vous dire qu'entre ce que nous aimerions faire et les contraintes d'exploitations ; nous n'avons pas le temps de retourner le matériel en gare de Guingamp avec plus d'arrêts ; cela nous amène à faire des choix d'arrêts. Donc nous nous mettons à disposition de faire le mieux si nous le pouvons.

Véronique CADUDAL, Maire de Plourivo

Je suis désolée mais quand il était question du fond des bois, il y a des personnes qui habitent dans ces fonds des bois et la commune de Plourivo s'étend sur 7 kms. Alors je ne vois pas pourquoi les départs de Paimpol qui est un bout de ligne ne peuvent pas se faire 4 mn plus tôt pour ensuite s'arrêter à Plourivo.

Fabrice GIRARD, Conseil régional de Bretagne

Excusez-moi mais d'expérience en Bretagne quand un train s'arrête dans plusieurs arrêts où personne ne monte ou descend c'est désastreux pour l'attractivité de la ligne. Donc, à un moment, il faut faire un choix et cette desserte entre Guingamp et Paimpol elle a déjà beaucoup évoluée au regard de vos expressions.

USAGER de l'axe Guingamp-Paimpol

Justement par rapport à ça, la vitesse entre Pontrieux et Guingamp est de 70km/h il me semble. Est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité de l'augmenter ?

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

Je ne sais pas car si on s'arrête partout on ne peut pas prendre trop d'élan.

USAGER de l'axe Guingamp-Paimpol

Juste une question. Est-ce que c'est une évolution récente de la réglementation ou une évolution des responsabilités des opérateurs ?

Fabrice GIRARD, Conseil régional de Bretagne

Elle date de 6 ou 7 ans. Vous savez la réglementation veut des choses sûres, régulières et l'arrêt à la demande cela à quelque chose d'aléatoire qui faisait que les règles de sécurité n'étaient pas respectées, que l'horaire d'arrivée du train était moins respecté. Donc il a été décidé que ces arrêts n'étaient plus autorisés. Ce n'est pas un règlement pour la Bretagne, cela s'applique à toute la France.

USAGER de l'axe St-Brieuc-Morlaix

Bonjour, je suis usagé de la ligne St-Brieuc/Morlaix, vous avez parlé de la possibilité de mettre un car mais jusqu'à Guingamp ?

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

Jusqu'à St-Brieuc.

USAGER de l'axe St-Brieuc-Morlaix

Et quels seraient les horaires ?

Matthieu BEBIN, Conseil régional de Bretagne

Justement nous attendons des détails prochainement.

USAGER

J'ai entendu qu'il pourrait y avoir des changements en 2018 mais tout ce que j'ai entendu m'a conforté dans l'idée que si le TGV « bolide » du matin pouvait être déplacé de nombreux problèmes seraient réglés.

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

Sur la desserte TGV, nous menons des concertations depuis 2014 pour définir la desserte TGV du territoire. Nous avons eu trois sessions plénières de concertation au Conseil départemental des Côtes d'Armor et nous avons fait la même chose avec tous les départements. Nous avons même fait déplacer auprès de la SNCF le premier TGV du matin parce que la demande était que le premier TGV arrive avant 9h à Paris. A la lumière de la pratique, il y aura peut-être des évolutions des demandes mais il faut comprendre que c'est un système très contraint où il a fallu par exemple défendre nos intérêts pour que tous les meilleurs horaires n'aillent pas à Bordeaux. Avant de faire reconsidérer la chose par la SNCF, il faudra quand même j'ai des arguments solides parce je prends le risque de déstabiliser un système qui va plutôt dans le sens de la desserte des territoires les plus éloignés.

Dernière remarque, nous sommes à contresens des règles du marché actuel. Nous sommes décidément des Bretons têtus. Les règles aujourd'hui consistent à servir mieux les territoires captifs pour le marché vous le savez. Et plus nous allons vers le bout moins les territoires sont captifs. Hors nous avons au contraire privilégié les territoires les plus éloignés.



La Bretagne est le seul endroit de France où nous mettons 10 millions de plus pour que les quatre allers-retours TGV quotidiens aillent jusqu'à Brest et Quimper. Je vous l'ai expliqué tout à l'heure, pour gagner du temps partout, il ne faut pas que tous les TGV s'arrêtent au même endroit. On met plus de TGV, ils vont plus vite et desservent tous les territoires de Bretagne.