

Comités de lignes Centre Est Bretagne

- Compte rendu de la réunion du 09 mai 2017 à Loudéac

Bruno LE BESCAUT, Maire de Loudéac

Merci à M. Lahellec de prendre le temps de venir ici faire un point sur la situation des transports en Centre Bretagne. Je remercie les élus, les services de la Région et les journalistes ici présents.

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

Merci M. le Maire de nous accueillir et à vous d'être présents ce soir. Je vais rapidement rappeler le contexte particulier dans lequel nous nous trouvons. Premièrement, tous les horaires de tous les trains dans toutes les gares de Saint-Malo à Brest, de Brest à Toulouse et au-delà de Toulouse, vont changer. En Bretagne il y a 3500 horaires quotidiens et il n'y aura pas un train qui sera à la même heure qu'aujourd'hui. Cela crée des bouleversements importants pour les gens qui prennent le train, mais aussi pour les gens qui rejoignent le train avec le car, comme ici.

Ces bouleversements sont dus à la généralisation du cadencement et la mise en service de deux lignes TGV : celle de Bordeaux et celle de Nantes et de la Bretagne. Chaque top d'horloge à Montparnasse est mobilisé pour un train et ne peut pas être mobilisé pour un autre train. Dans ce contexte particulier, il n'est pas toujours facile de donner satisfaction à tout le monde. Notre objectif est de faire en sorte que la modernité qui accompagne un projet comme celui-ci soit partagée par l'ensemble des territoires et des populations. Le but n'est pas seulement d'envoyer un TGV jusqu'à Rennes, mais bien qu'il aille au-delà et que l'on irrigue l'ensemble du territoire pour mettre toutes les populations en situation de s'approprier le progrès, par le train ou un autre mode.

Nous avons fait œuvre de conviction et avons été au moins partiellement entendu : nous avons voulu tout faire pour que les gens qui sont le plus loin gagnent le plus de temps. Cela signifie que tous les trains venant de Paris et ayant pour terminus Rennes desserviront aussi Le Mans, Laval et Vitré. En revanche, les trains allant au-delà de Rennes n'auront pas d'arrêts avant Rennes. Nous avons bien sûr également posé la question de l'intégration du Centre Bretagne à ce projet très ambitieux. C'est pourquoi nous sommes en train de dessiner ce que seront demain les futures dessertes par car vers Vannes, Lorient et Saint-Brieuc. En plus de ces dessertes, nous allons mettre en place 7 connexions quotidiennes à partir de l'automne prochain entre Pontivy, Loudéac et les TGV à Rennes. Cela placera Pontivy à 3h30 de Paris et Loudéac à 3h05. Les cars à haut-niveau de service seront d'une très bonne qualité et permettront de mieux connecter le Centre Bretagne au service TGV.

La prise de compétence sur les transports interurbains et scolaires aura des impacts pour ce territoire puisqu'il possède deux pôles scolaires d'importance : Pontivy et Loudéac. Le pôle de Loudéac dispose du site particulier de la gare, non loin du collège, du lycée et du réseau interurbain ; il est assez naturel de le voir comme un projet à construire ensemble avec la Ville de Loudéac. A Pontivy, la masse des échanges est constituée essentiellement par des scolaires, sur le site de La Plaine. Il n'y a guère que les cars régionaux qui vont à la gare. Un projet de pôles d'échanges a vocation à s'inscrire là où sont les flux. C'est pourquoi nous finançons une étude, dans la perspective de la prise de compétence de la Région sur les futures gares routières. Nous regardons quel serait le meilleur dispositif pour structurer les

échanges, en y associant les services de la Ville de Pontivy et de Pontivy Communauté. Il ne s'agit pas de renoncer au projet préfiguré par Pontivy pour le site de la gare, mais si les échanges se font ailleurs, il faut quand même que nous les structurions, surtout que nous aurons la compétence sur les trois services concernés : cars TER, transports scolaires, transports interurbains.

Il n'est pas dans nos intentions d'en faire moins que ce qui se fait aujourd'hui. Nous voulons faire plus, si possible mieux. Par exemple, nous sommes passés du stade du ramassage scolaire au stade du transport scolaire. Compte-tenu du nombre de jeunes qui utilisent les transports scolaires, il y a aussi une mission éducative à remplir et y a une attention particulière à porter collectivement ces transports-là.

Tout cela ne veut pas dire que nous avons renoncé au développement du ferroviaire. La Région a co-financé 4 millions d'euros de travaux entre Auray et Saint-Gérard pour préserver l'état de l'infrastructure ferroviaire. D'autre part, j'étais il y a quinze jours en réunion avec un consortium d'entreprises avec le préfet du Morbihan pour étudier la demande d'un minotier qui envisageait de mobiliser un train par semaine pour son activité. Nous sommes à pied d'œuvre pour que ce projet-là se fasse. Cependant, si nous co-finançons ces investissements, il faut que des trains y passent. Nous sommes preneurs de ce type de projets avec le consortium des cinq entreprises précédemment cité : si dans votre entourage vous connaissez des entreprises intéressées par des embranchements ferroviaires, dites-le nous. Nous savons que la réhabilitation du ferroviaire pour cet axe ne peut que passer par le fret. Les quelques marges de manœuvres financières qu'il nous reste peuvent permettre de trouver un débouché pour ce type de projets, pour peu qu'ils soient consolidés et que l'entreprise prennent l'engagement de faire circuler des trains. Nous n'avons donc pas renoncé au ferroviaire en Centre Bretagne : nous avons prévu des financements au contrat de plan Etat-Région sur le volet fret ferroviaire pour l'axe Nord-Sud. Nous veillerons aussi à ce que les projets d'aménagement de la gare de Loudéac ne viennent pas pénaliser les trains de l'association des Chemins de Fer du Centre Bretagne.

[Présentation de l'actualité du Comité de lignes - document téléchargeable sur transports.bretagne.bzh]

Patrick PERSIN, Conseil de développement du Pays d'Auray, association PARB'ER

Il y a eu un article de presse affirmant qu'il serait question de confier la ligne Saint-Gérard - Auray au secteur privé et qu'SNCF Réseau voudrait s'en séparer.

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

Evidemment, nous démentons cette information, tout comme celle affirmant que la ligne fermerait. Nous serions incohérents d'engager 4 millions d'euros de travaux sur la voie pour ensuite la privatiser.

Patrick PERSIN, Conseil de développement du Pays d'Auray, association PARB'ER

Voilà deux ans qu'il n'y a aucun train en gare de Baud, tout est passé sur la route. Nous avons appris que la CFCB ne peut plus rouler sur la ligne entre Loudéac et Saint-Brieuc. Nous sommes inquiets : si la ligne est déclassée, cela signifie que l'entretien ne sera plus réalisé et qu'il faudra mobiliser les mairies, EPCI, Départements, la Région pour l'assurer. Les quatre Conseils de développement de Saint-Brieuc, Loudéac, Pontivy et Auray ont réalisé une contribution pour attirer l'attention sur cet axe. Nous ne voulons pas que cela soit le

début d'une fin et, comme vous, nous tentons de pousser les industriels à se remettre sur le rail.

Sozic PERRAULT, Conseillère départementale, Vice-présidente du Conseil départemental du Morbihan, conseillère municipale de Pontivy

Nous avons parlé de cette option avec le préfet du Morbihan lors d'une réunion, mais il ne s'agissait que d'une hypothèse. Je déments donc cette information. Il faudra néanmoins être très vigilants pour la défense de nos lignes en Centre Bretagne.

Catherine GUERIN, usagère de la ligne Loudéac - Saint-Brieuc

J'apprécie le wi-fi de la ligne, qui fonctionne bien. Je trouve que l'arrêt La Fourchette n'est pas très sécurisant pour les usagers puisqu'il n'y a pas de passage-piéton. Il n'y a pas d'abri pour ceux qui attendent : lorsqu'il pleut, les personnes doivent patienter dans leur voiture. Un nouvel arrêt a été fait à Brezillet à Saint-Brieuc en raison des travaux de la gare. Lorsqu'il y a des manifestations, notamment le vendredi, on perd de 30 à 45 minutes. Je pense enfin que beaucoup plus d'usagers prendraient le car si les horaires étaient plus adaptés aux rythmes de vie et pas seulement calés sur les horaires TGV.

Claude VIET, Maire de Saint-Gonnery

Nous avons amélioré avec le soutien de la Région les aménagements des arrêts des cars, et je voulais remercier et souligner l'aide apportée par le Conseil régional à ce sujet.

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

Les liaisons cars TER étaient historiquement structurées pour être en correspondance à Saint-Brieuc d'un côté, Lorient et Vannes de l'autre. Là, nous prenons la compétence sur les transports interurbains ainsi que sur les transports scolaires. Cela nous met en situation de reconfigurer l'offre, notamment pour répondre à des besoins différents des correspondances TGV. Il nous faudra aussi repenser la question tarifaire. Nous ne pourrions pas avoir une grille tarifaire différente pour les cars TER, pour les cars interurbains, etc.

Nous avons mis en place un arrêt à Brezillet parce que certains usagers nous l'ont demandé, suite à des problèmes de stationnement. Cela n'est pas fait pour que l'on perde 45 minutes ; il faudra réévaluer la pertinence de cet arrêt cela si cela se produit souvent.

Il faut souligner que la Région est la seule collectivité qui a mis de l'argent sur les lignes ferroviaires du Centre Bretagne. Certaines personnes disent aujourd'hui que tout l'argent de la Région va au TGV. Il faut leur dire qu'entre 2007 et aujourd'hui, nous avons consacré deux fois plus d'argent aux transports du quotidien qu'à la LGV. De vastes chantiers sont en cours : après la remise à neuf de Plouaret - Lannion, la ligne Guingamp - Paimpol a été remise à neuf pour 28 millions d'euros. Quimper - Landerneau est en cours de rénovation pour 78 millions d'euros. Pour la seule année 2017, plus de 106 millions de travaux ont été engagés sur les infrastructures du quotidien.

Isabelle SOHIER, Conseillère municipale de Loudéac

Le transfert de compétences sera peut-être l'occasion de revoir la politique des arrêts, par exemple à Plaintel où il y a un arrêt pour les cars TER et un arrêt pour le réseau Tibus. Pourquoi ne pas privilégier un arrêt à Zoopole à Saint-Brieuc, qui serait utile pour les personnes allant travailler sur Saint-Brieuc, plutôt qu'à Plaintel, déjà desservi par ailleurs par le réseau interurbain ?

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

Il y a une histoire derrière. A Plaintel, il a une gare. Lorsque la desserte en TER a été décidée, le car est venu desservir Plaintel, comme le train qui assurait la desserte auparavant. La même logique a prévalu à Saint-Gonnelly. L'histoire de l'ancienne gare de Saint-Gonnelly se double de la nécessité de répondre à une forte fréquentation des scolaires, même s'il ne s'agissait pas jusqu'à présent d'une compétence de la Région. De manière générale, la mise en cohérence suite au transfert de compétence doit être l'occasion d'adapter les transports aux usages d'aujourd'hui.

Isabelle SOHIER, Conseillère municipale de Loudéac

Je reviens sur le cas de Plaintel : peut-être serait-il judicieux de déplacer l'arrêt en pérennisant l'arrêt temporaire qui est mis en place lors de la foire aux poulains.

Bruno LE BESCAUT, Maire de Loudéac

Je voudrais apporter deux ou trois précisions sur la gare de Loudéac. Nous avons noté l'amélioration des lignes de cars, avec le wi-fi par exemple. Il faut aussi que l'accueil en gare soit fait dans de bonnes conditions : wi-fi, affichage et informations voyageurs de qualité, etc. La gare de Loudéac n'est pas très éloignée des collèges et lycées, or 4000 élèves sont scolarisés à Loudéac. Le foncier attaché à la gare est primordial pour nous, dans le cadre du projet d'aménagement que nous avons sur le quartier comprenant notamment la reconstruction à neuf de l'école et la création d'une connexion avec le centre-ville par une voie douce qui longerait les voies. Nous avons la volonté de reconstruire rapidement cette gare, en dialogue avec les services de SNCF et de SNCF Réseau.

Rémi BEAUTO, association PARB'ER

Cette gare fait partie du patrimoine local, comme les gares de Pontivy ou Baud. La gare de Loudéac est actuellement vide : le bâtiment sera-t-il occupé afin d'éviter qu'il se dégrade ?

Bruno LE BESCAUT, Maire de Loudéac

Le bâtiment est vide depuis le mois de mars, mais la gare est hors d'eau. SNCF est toujours propriétaire du bâtiment. Notre volonté, c'est de pouvoir l'acquérir, de le réhabiliter afin qu'il puisse accueillir les usagers dans de bonnes conditions. Il y a deux parkings et du foncier disponible, il y a donc du potentiel pour l'accueil du public. Cette gare SNCF peut être transformée en gare routière. Nous intégrons également à la réflexion une éventuelle relocalisation de la Maison des services, la mise à disposition d'une salle de réunion pour les entreprises excentrées, pour des séminaires ou pour l'Office du tourisme afin d'informer les voyageurs de l'offre touristique de la région.

Jean MORIN, usager de la ligne Saint-Brieuc - Vannes

La carte Korrigo pourrait-elle être le moyen de voyager sur les lignes routières du Centre Bretagne plutôt que d'acheter tous les mois des billets ?

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

Aujourd'hui, 700 000 cartes Korrigo sont en circulation. Elle devient aussi multiservices : elle est capable d'abriter une série de fonctionnalités comme l'accès à la bibliothèque ou à la piscine. Nous avons voulu que la carte Korrigo soit déployable à la totalité du territoire breton. Sur les 17 autorités organisatrices de transports bretonnes, 8 sont engagées de façon

opérationnelles dans le dispositif Korrigo. Il ne fallait pas interdire à ceux qui voulaient avancer sur ce projet de le faire, tout en ne fermant pas la porte aux collectivités souhaitant y participer plus tard. Nous avons donc mis en place un système d'assistance pour ces collectivités venant progressivement participer au projet. Le concept Korrigo tel qu'il est défini est celui adopté par le Syndicat des Transports d'Île-de-France, qui a considéré qu'il s'agissait du système le plus adaptable et universel. Le déploiement d'un tel système ne doit pas être un élément déstabilisant pour les transporteurs : il faut que notre assistance au développement soit suffisamment opérationnelle et pertinente pour que les transporteurs puissent facilement s'en emparer. Tout cela étant dit, vous avez raison : notre objectif est d'aller vers la généralisation de la carte Korrigo.

Françoise HORELLOU, Provisoire adjointe, lycée Fulgence Bienvenüe

Est-ce qu'il aura une concertation avec les établissements scolaires pour établir les horaires des transports scolaires ?

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

L'une des lignes régionales qui dessert Loudéac est en réalité le prolongement d'une ligne départementale d'Ille-et-Vilaine. Cela rend l'harmonisation des horaires complexe, notamment pour le lycée Fulgence Bienvenüe.

J'ai quelques sujets à l'ordre du jour concernant les scolaires. Par exemple, 3000 élèves prennent le train pour aller à l'école. Il n'est pas facile de calibrer les horaires de train sur les heures d'entrées ou de sorties d'établissements. Nous sommes en train de répertorier les situations problématiques. Il y a des élèves hors carte scolaire que nous n'identifions pas. Nous voulons être sûrs de ne laisser personne sur le bord de la route.

Avec les transferts de compétences, la Région devient dépositaire des contrats tels qu'ils ont été signés. Il y a mille contrats différents : délégations de service public, marchés publics, régie... La durée de ces contrats est variable, les entreprises qui réalisent ces missions sont aussi de taille variable. C'est un exercice complexe. Nous avons également le cas des agglomérations qui sont aussi compétentes sur les transports. Parmi elles, certaines veulent exercer ces compétences, d'autres non. Pour ces dernières, la Région se met à leur disposition pour devenir leur autorité organisatrice de second rang. Ainsi, ces collectivités continuent de bénéficier des avantages de la mutualisation des services, notamment financiers.

Jean-Louis BJANNIC, Provisoire, lycée Fulgence Bienvenüe

En tant qu'établissement scolaire, nous assistons également à une réorganisation territoriale avec la création de Loudéac Bretagne Centre Communauté. Cela pose la question des élèves qui viennent des limites de ce territoire étendu : ils ont plus de difficulté à rejoindre leur établissement dans de bonnes conditions. Vous pouvez compter sur nous pour développer un dialogue constructif, afin que le service public soit garanti au plus grand nombre et dans les meilleures conditions possibles.

Michel POSTIC, administrateur de la FCPE 22

Nous sommes attachés au fait que les élèves soient à moins de quarante-cinq minutes de leur établissement. Pouvons-nous dire à nos parents-adhérents que cela sera respecté ? Vous parliez d'évolution des tarifs : resteront-ils à peu près au même niveau ?

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

A la rentrée prochaine, rien ne change. La loi NOTRe prévoyait que le transport scolaire soit transféré dès janvier 2017. En accord avec les quatre Départements, nous avons convenu de réaliser ce transfert en septembre, pour que les conditions d'exécution et les interlocuteurs restent les mêmes. Du point de vue tarifaire, rien ne change non plus. Pourtant, la situation est très complexe. En Bretagne, d'un département à l'autre, la part contributive des familles peut varier du simple au double. Personne, actuellement, ne se plaint de la situation telle qu'elle est.

Nous n'allons pas pouvoir définir à court terme un grand service public unifié. Nous ne pouvons pas le faire en s'alignant sur le moins cher, nous n'allons pas le faire non plus en nous alignant sur le plus cher. Les conditions actuelles resteront. Notre gamme tarifaire TER est cependant l'illustration de nos intentions en la matière. Les personnes en difficulté peuvent circuler avec une réduction de -75% partout. Notre ambition est de garantir des tarifications sociales sans en rabattre sur le service. La limite des 45 minutes doit être à peu près respectée aujourd'hui, mais cela ne veut pas dire qu'il n'y a rien à faire : il faudra concerter, discuter, se disputer parfois - ça n'est pas malsain -, pour définir collectivement ce que pourrait être le service unifié des transports.

Usager de la ligne Nord - Sud

Peut-on s'attendre à des bouleversements horaires avec la nouvelle délégation de service public qui sera mise en place sur la ligne Nord - Sud ?

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

Nous sommes en cours de renouvellement du contrat, il ne saurait être question de mettre à mal la sincérité de l'exercice. Ce qui est certain, c'est qu'il y aura des changements, des complémentarités à inventer entre les différents services de transports. Des optimisations sont possibles, notamment avec les transports départementaux du Morbihan. Le but n'est pas de perturber les trajets domicile-travail, mais les horaires bougeront, notamment parce que la ligne est construite en correspondance avec les horaires des trains, qui changent. Ce changement occasionne des mécontentements : tous les horaires changent pour les 32 000 abonnés quotidiens, ce qui fait que j'embête 32 000 personnes qui sont plutôt satisfaites de l'offre actuelle puisqu'elles prennent le train tous les jours.

Certains élus de Pontivy me disent que le Centre Bretagne est mal desservi. Il y a 66 cars régionaux qui desservent Pontivy, et à partir de septembre la ligne express viendra compléter ce service. Il n'est donc pas exact de dire qu'il n'y a rien en Centre Bretagne. Je ne dis pas que ce service est parfait, mais qu'il faut s'inscrire dans une dynamique constructive pour faire avancer les choses.

Soizic PERRAULT, Conseillère départementale, Vice-présidente du Conseil départemental du Morbihan, conseillère municipale de Pontivy

Comment être optimiste lorsque l'on voit l'état de la gare routière de Pontivy ? Un accueil digne de ce nom permet aussi de développer l'usage des transports en commun.

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

Il faut toujours rechercher de bonnes synergies entre collectivités. Lorsqu'il y a une bonne synergie entre collectivités, c'est un bon point d'appui pour aller de l'avant, pour bâtir. S'il n'y avait pas eu en Bretagne une bonne synergie entre collectivités, il n'y aurait pas eu d'accord entre départements et Région sur les transferts de compétence, seule région de France où cela s'est produit. Nous n'aurions pas non plus trouvé les ressources nécessaires pour financer les travaux sur la RN 164.

Membre de l'association PARB'ER

La gare de Loudéac a un véritable intérêt patrimonial, tout le monde a intérêt à la conserver, à commencer par les élus.

Usager de la ligne Nord - Sud

Je voulais revenir sur le projet de ligne express et sur l'arrêt à Loudéac qui se situera en-dehors du centre-ville. Cela ne va pas faciliter les connexions depuis la gare de Loudéac. Cela va semer la confusion dans l'esprit des gens puisqu'une partie des arrêts se fera à la gare, l'autre partie sur ce nouvel arrêt.

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

Nous avons pensé la connexion au TGV pour mettre Pontivy à 3h30 de Paris et Loudéac à 3h05. Si nous venons en centre-ville, nous augmentons le temps de 10 à 15 minutes. C'est un compromis. Peut-être que l'Histoire nous fera évoluer, mais nous souhaitons le faire ainsi aujourd'hui, pour que le Centre-Bretagne bénéficie de l'arrivée de la LGV.