

Compte-rendu Comité de lignes Iroise

11 décembre 2017

Landivisiau

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

Tout d'abord permettez-moi de recontextualiser la réunion. Je suis tenté d'emblée de me référer à ce qui s'est passé hier sur la ligne reliant Quimper et Landerneau. C'est bien entendu un chantier de 80 millions d'euros. C'est le début d'une histoire nouvelle car il y a une quinzaine d'années, cette ligne était condamnée à disparaître. D'aucuns à l'époque utilisaient l'argument de l'électrification et disaient que cela coûterait trop cher et que rien ne pourrait jamais être fait. Il est bon de rappeler que c'est en 2007 que nous avons écrit la première équation de réalisation des travaux. Les deux institutions à la manœuvre étaient le Conseil régional et à l'époque le Conseil général. Nous avons signé un contrat à hauteur de 35 millions. On nous a dit qu'avec 35 millions d'euros, nous ne pouvions rien faire. Ces deux institutions ont alors consenti à une équation à 70 millions d'euros qui sont devenus ensuite 80 millions. Nous avons réussi à mettre dans la boucle d'autres financements. Ce qui fait que la ligne est aujourd'hui remise à neuf. Il a fallu également acheter des trains. Nous avons acheté 40 millions de trains bi-mode pour éviter les ruptures de charges à Quimper pour les trains qui vont vers Nantes. La Région a été le principal cofinanceur de ce projet alors que cela ne rentre pas dans ses compétences.

Nous allons tout à l'heure parler d'un autre projet qui va nous intéresser, c'est le projet Morlaix-Roscoff. Concernant ce projet, je le dis tranquillement, j'ai été dépositaire d'une pétition de 6248 signatures mais je ne suis pas le bon destinataire. Le bon destinataire c'est l'Etat et la SCNF. Nous ne sommes pas propriétaire de l'infrastructure mais nous avons pris la décision avec les collectivités locales, Roscoff et Morlaix, de financer une étude permettant de voir comment mettre en développement les services publics desservant Roscoff demain. Il ne s'agit pas de dire « il faut faire », encore faut-il écrire le scénario pour savoir comment on le fait.

L'élément de contexte sur lequel je voulais également m'attarder, c'est cette année 2017 qui a été une année de bouleversements considérables en matière de desserte ferroviaire de la Bretagne. Tous les horaires de tous les trains dans toutes les gares en Bretagne et dans l'Ouest de la France ont changé. Nous devons nous assurer que le TGV continue bien de desservir le Finistère. Nous avons donc mis en place un système qui fait qu'aujourd'hui nous avons tous les jours 4 allers-retours supplémentaires qui desservent le Finistère. Nous finançons ces circulations, ce qui fait passer l'équation des dépenses ferroviaires de 100 à 110 millions par an pour le Conseil régional. Nous avons mis en place un service TGV et de TER augmenté de 20%. Nous avons bien conscience qu'en bouleversant les horaires des TER nous avons quelque fois bouleversé les habitudes des gens.

Nous avons mis en place une large concertation sur la nouvelle offre. 5300 usagers nous ont adressé leurs contributions sur l'espace en ligne. Aucune des situations signalées n'a été négligée. Nous n'avons pas réussi à tout résoudre, mais nous avons quand même résolu plus de 85% des situations et rajoutés des services, des arrêts supplémentaires. Ce qui n'a pas été adapté tient au fait que cela est techniquement compliqué. 2017 n'est pas la fin de l'histoire mais le début d'une histoire nouvelle.

En 2018, nos comités de consultations seront amenés à évoluer puisque la Région est également devenue dépositaire des transports scolaires et interurbains. S'agissant des transports scolaires, nous transportons quotidiennement 110 000 scolaires par jour ; ce qui représente une masse considérable et beaucoup de situations très différentes. Nous sommes ainsi dépositaires de plus de 1000 contrats passés auprès des transporteurs, avec des collectivités, des associations. Nous avons 307 autorités organisatrices de second rang et des situations compliquées puisque d'un département à l'autre, la contribution financière des familles au transport scolaire peut varier du simple au double. Cela vous donne un état du panorama compliqué auquel nous sommes confrontés. Enfin s'agissant du transport interurbain, cela relève aujourd'hui de la Région sauf là où des communautés d'agglomération ou des métropoles se sont constitués puisque la loi confère à ces collectivités la compétence des transports. Certaines exercent cette compétence ; d'autres n'ont pas l'expertise pour le faire. Par conséquent, solidairement, la Région a décidé d'être autorité organisatrice de second rang afin que ces collectivités et leurs administrés puissent profiter de notre expertise et que les transports collectifs ne soient pas menacés chez eux. C'est un engagement solidaire du Conseil régional avec l'ensemble des collectivités existantes.

Nous avons essayé de réussir au mieux la rentrée scolaire et nous sommes en train de préparer la rentrée scolaire de l'année prochaine. Nous sommes également en train de regarder comment coordonner la future convention TER et les réseaux interurbains afin d'optimiser le fonctionnement global des transports publics collectifs à l'échelle de la Bretagne. Nous n'en sommes pas aujourd'hui à proposer une tarification unifiée ; c'est trop compliqué ; mais nous sommes y travaillons.

Nous avons prorogé d'un an la convention TER, ce qui veut dire qu'elle aura vécu 12 ans, de 2007 à 2019 et nous allons préparer le nouveau contrat. Pour l'instant les discussions n'ont pas commencé. Il ne s'agit pas pour nous de remettre en cause le partenariat que nous avons avec cette belle entreprise nationale qu'est la SNCF. S'il y a des problèmes à Montparnasse qui se répercutent jusqu'à chez nous, il n'en demeure pas moins que nous nous plaçons toujours dans les premiers rangs au niveau national en matière de qualité de service.

Laurence CLAISSE, Maire de Landivisiau

Mesdames, Messieurs, je suis très heureuse aujourd'hui d'accueillir à Landivisiau la réunion du comité de lignes. Dans le souci constant d'améliorer ses performances et donner à l'utilisateur la place qui lui revient, la Région Bretagne a créé ces lieux d'échanges et de dialogue où sont invités à titre individuel les usagers, les associations représentatives des voyageurs, des personnes handicapées, des familles, des parents d'élèves, les collectivités concernées, les élus des communes desservies, le gestionnaire de l'infrastructure SNCF Réseau et des gares, Gares et Connexions. Grâce à cette concertation organisée, je sais que tous les sujets sont évoqués qu'il s'agisse des horaires, des correspondances, des dessertes, des tarifs, des services, de l'information de voyageurs, de la ponctualité des transports. Les attentes de chacun sont étudiées avec objectivité et un très grand sérieux. Pour chacune et chacun d'entre nous, ces comités sont l'occasion de se faire entendre pour rendre les conditions de transports plus agréables et plus proches de nos besoins.

Ces comités sont aussi pour les Maires l'occasion de valoriser leurs gares et les travaux d'infrastructures qui les concernent. A cet égard, je me félicite du partenariat créé entre la ville de Landivisiau, la Région et la SNCF autour du réaménagement du pôle gare attendu depuis de si nombreuses années. Face aux nouvelles formes de mobilités et aux nouveaux usages, face aux attentes des voyageurs et des territoires de faire évoluer les services de manière plus efficace, nous avons engagé une démarche de réflexion collective fondée sur l'écoute et l'expérimentation. C'est ainsi que

Landivisiau est devenu un site pilote pour le développement d'un nouveau modèle breton des gares de demain. Vous savez toutes et tous à quel point l'équipe municipale que je représente est attachée au maintien de la gare de Landivisiau car elle constitue un véritable levier d'attractivité pour notre territoire. Je sais que l'année 2018 verra se concrétiser ce projet et dans toute la mesure du possible la commune accompagnera la Région et la SNCF pour faire que ce challenge soit relevé avec brio et couronné de tout le succès qu'il mérite.

Odile BREHIER, Conseil régional de Bretagne

En complément, nous avons choisi de faire le focus sur trois points forts de l'actualité du comité de lignes avec bien sûr, tout d'abord, la modernisation de la ligne Brest-Quimper. Nous vous proposons de revenir rapidement en image sur ces travaux (*vidéo disponible en ligne https://www.youtube.com/watch?time_continue=87&v=2gksEq_5LFk*). Ces travaux permettent aujourd'hui d'avoir des conditions de confort et de sécurité considérablement améliorées sur la ligne et surtout d'offrir un meilleur service aux voyageurs avec depuis hier, la création de trois allers-retours quotidiens supplémentaires soit 9 allers-retours au total entre Brest et Quimper avec un meilleur temps de parcours de 1h01. Cette desserte est toujours envisagée en complémentarité de ce qui est proposé avec les cars PENN AR BED avec également 4 allers-retours en car. Parmi les allers-retours quotidiens supplémentaires, il y en a un qui poursuit jusqu'à Nantes. C'était aussi un des objectifs forts de cette ligne, améliorer l'accessibilité du Finistère et en particulier de Brest avec l'ensemble des villes du Sud de la Bretagne et jusqu'à Nantes. Aujourd'hui nous avons un aller-retour qui est proposé quotidiennement avec une arrivée à Nantes le matin peu après 9h, un retour peu avant 18h et un temps de parcours de 3h22, ce qui est tout à fait compétitif de la voiture. Comme vous les savez sans doute, les conditions de circulations sur la voie étaient très dégradées en raison de l'état de la voie, nous avons même des ralentissements imposés qui avaient obligé à mettre en place un plan de transport adapté. Aujourd'hui il s'agit vraiment de faire connaître cette nouvelle offre renouvelée et à nouveau performante. Pour cela, il y a eu une belle inauguration réalisée hier, une campagne de publicité qui se veut bien visible et un réel effort sur les tarifs avec hier la gratuité pour tous à l'occasion de la réouverture de la ligne. C'est une opération qui a rencontré un vrai succès, les trains étaient pleins et les gens étaient contents de pouvoir se réappropriier la ligne. A plus long terme, il a été travaillé toute une nouvelle gamme spécifique de Prix Ronds qui permet de proposer de tarifs entre 2.50 euros et 9 euros selon la distance parcourue et qui sont valables pour tous et sans conditions. Ensuite pour les abonnés, 25% est offert sur le prix des abonnements jusqu'à l'été prochain dans le but de reconquérir des usagers qui avaient pu délaisser le train du fait des conditions de circulation et qui maintenant vont pouvoir retrouver une offre beaucoup plus attractive.

Le deuxième point sur lequel nous vous proposons de revenir est la mise en place des nouveaux horaires et la mise en service de Bretagne à Grande Vitesse depuis le 2 juillet dernier. Comme le précisait Monsieur Lahellec, c'est un bouleversement dans toute l'offre TER et TGV de la Bretagne. Ce projet s'est construit notamment à travers une démarche de consultation de l'ensemble des territoires qui a été menée depuis 2014 avec deux phases de réunions publiques en 2014 et 2015 et en juin-juillet 2016, la présentation des nouveaux projets horaires. Nous avons un outil en ligne et un questionnaire associé qui ont permis de recueillir l'avis de 6000 participants. Ces derniers ont fait un peu plus de 13 000 recherches d'itinéraires sur 700 trajets différents et au total 5600 commentaires. Il faut noter que parmi ces commentaires, nous avons environ un quart de commentaires plutôt négatifs, c'est-à-dire que des usagers exprimaient le fait que la nouvelle offre ne leur convenait pas ; principalement pour des raisons de positionnement horaires ou de fréquences mais très peu pour des questions de temps de parcours.

Cette consultation a été une étape clé de la construction des nouveaux horaires. Lorsque ce projet a été proposé, le contexte était très contraint et nous avions peu de marge de manœuvre. Pour autant, toutes les remarques ont été mises à l'étude ce qui a permis en quelques mois de créer 150 arrêts supplémentaires par semaine pour répondre aux demandes formulées. Trois-quarts des problèmes soulevés ont ainsi pu être résolus en ajoutant des arrêts et en effectuant des ajustements en cohérence avec ce qui était demandé. Ensuite, en mars 2017, ces nouveaux horaires retravaillés ont été à nouveau présentés et nous avons encore reçu de nombreuses demandes. Les études se sont donc poursuivies et 90 arrêts supplémentaires par semaine ont été créés. Au total, ce sont donc 240 arrêts supplémentaires qui ont été ajoutés suite aux demandes des usagers. Nous voyons bien qu'à partir d'un projet horaire qui était déjà bien abouti dans un contexte très contraint, nous avons quand même cherché à faire bouger les lignes. Comme le disait Monsieur Lahellec, ce n'est pas la fin de l'histoire et nous restons à l'écoute de ce qui peut être amélioré.

Plus précisément sur le périmètre du comité de lignes, il y a eu autour de 1500 recherches effectuées sur 84 trajets différents avec 676 commentaires dont encore une fois un quart de commentaires négatifs. Sur le trajet Landerneau/Brest, il y avait la demande d'une arrivée plus tôt l'été. Une circulation Landerneau-Brest supplémentaire a donc été mise en place afin de proposer une arrivée à Brest autour de 7h20. Par ailleurs sur les horaires d'hiver, nous avons une demande d'avancement de la circulation arrivant à 7h21 pour permettre aux militaires et employés de la base navale de prendre la navette Transrade de 7h25. L'arrivée de 7h21 a donc été avancée à 7h08 pour répondre à ce besoin. Ensuite sur le trajet Landivisiau/Brest, nous avons également une demande d'avancement de la circulation qui arrive à 7h40. Cette arrivée a été avancée à 7h35 et parallèlement le départ du car à destination de Lesneven initialement prévu à 7h35 a été décalé à 7h45 afin de garantir une correspondance pour les scolaires du secteur Vauban. Pour finir, sur la liaison Pleyber-Christ/Brest, un aller-retour supplémentaire a été ajouté afin de permettre une arrivée avant 8h et un retour après 17h.

Le dernier point sur lequel nous souhaitons revenir, c'est toute la démarche novatrice envisagée autour de la gare de Landivisiau. Landivisiau est devenu un site pilote pour imaginer le modèle breton des futures gares pour s'adapter aux nouveaux besoins et usages des voyageurs. C'est une démarche que la Région a engagée depuis 2015 dans la perspective de poursuivre tout ce qui a déjà été fait avec le programme gares. Nous avons modernisé et renouvelé l'ensemble des gares et nous continuons à travailler sur les usages en nous projetant sur les prochaines années. La démarche dont a bénéficié Landivisiau était une démarche qui a été menée par une équipe pluridisciplinaire avec un designer de services, un architecte, un paysagiste et un sociologue qui ont travaillé en étroite collaboration avec la Région et la SNCF. Une première phase d'immersion sur le territoire a eu lieu en novembre et décembre 2016 avec pour objectif de comprendre les besoins et les attentes de chacun. 60 usagers ont été rencontrés, de nombreux entretiens avec les acteurs locaux ont été menés et un atelier participatif organisé pour travailler sur les besoins de chacun. De cette réflexion est né le design des services qui pourrait être proposés en gare et tout cela a été prototypé en grandeur nature pour pouvoir être testé par les voyageurs. De Mai à Septembre 2017, ce prototypage a été mis en test en gare de Landivisiau avec des aménagements spécifiques et une attention portée au confort de l'attente, la médiation avec les usagers, l'intermodalité avec la mise en place d'un parking vélo sécurisé. L'objectif était de recueillir l'avis des usagers et de capitaliser leurs retours d'expérience. 81 entretiens ont été réalisés, 43 contributions envoyées soit 124 avis exprimés pour environ 300 usagers quotidien, ce qui illustre toute la représentativité de la démarche. Cette démarche a permis de définir les aménagements définitifs en prenant en compte toutes les contributions. Nous entrons bientôt dans la phase de travaux avec des travaux préparatoires avant la démolition du bâtiment voyageur puis la construction des aménagements. Ces aménagements offrent vraiment une plus-value par rapport à ce

qui se faisait avant avec un travail important sur le confort de l'attente. L'abri voyageur sera plus grand, plus confortable et bien isolé du vent. Il y a aura du WIFI, des prises électriques et un écran qui indique les prochains départs des deux côtés du quai. Dans un premier temps, la borne classique d'achat des billets sera conservée mais des réflexions sont encore en cours afin de proposer des services et fonctionnalités innovantes qui amélioreront la médiation avec les voyageurs. Au-delà de l'abri, il y aura également un abri vélo et des aménagements paysagers qui seront qualitatifs pour bien valoriser l'ensemble du site. Concernant la vente, au-delà de la borne, la Mairie a travaillé avec SNCF et la Région pour reprendre la vente qui était faite auparavant au guichet. Ce service n'est donc pas perdu mais est conservé et sera assuré au cœur du territoire, à la Mairie. Nous vous laissons l'adresse du site où vous pouvez en savoir plus (www.expe-landi.com).

Sylvie FILLON, Présidente de l'Association de Promotion de la ligne Morlaix-Roscoff

Monsieur Lahellec, vous avez parlé de la pétition que nous vous avons envoyé. Il n'y avait aucune animosité à vous faire parvenir cette pétition. D'ailleurs, il y avait également un co-destinataire qui est SNCF Réseau. Si nous vous avons envoyé cette pétition, c'est pour vous démontrer l'attachement de la population associé à celui des élus et des forces vives pour la réhabilitation de la ligne ferroviaire au nom de l'attractivité du territoire. Nous n'avons pas reçu de réponse de la part de SNCF Réseau. Si la Région et le Département ne prenaient pas en charge financièrement la réhabilitation de ces lignes, rien ne serait fait et ces lignes seraient oubliées à tout jamais.

Je voulais également évoquer les liaisons vers Rennes et Paris qui sont de plus en plus difficiles depuis le nouveau service TGV en raison du manque d'optimisation des correspondances. Cela se traduit par des attentes d'au moins 40 min et les usagers décident de prendre le train à Morlaix plutôt qu'à Roscoff. Sur la fiche horaire Morlaix-Roscoff, ne figure pas les cars PENN AR BED. Il serait bien de compléter l'information pour les usagers. Nous avons également remarqué un doublon aux environs de 17h15. Il y aurait d'autres considérations à proposer mais j'en enverrai les détails à vos services. En tout cas, nous vous remercions pour tout ce que vous faites pour le développement et la qualité du TER en Bretagne.

Jean-Yvon OLLIVIER, Représentant du syndicat CGT Cheminots du Pays de Morlaix

Tout d'abord nous tenons ici à vous remercier, Monsieur Le Président, d'avoir œuvré à réunir les différents partenaires impliqués dans l'organisation des transports sur le territoire afin que soit réalisée une étude sur la ligne Morlaix-Roscoff. Aujourd'hui, nous nous permettons de réitérer notre demande d'être associés à cette étude. Concernant cette étude, nous déplorons cependant le postulat énoncé dans son préambule. Il semblerait globalement que seule la technique ferroviaire soit figée quand les autres sont présentées comme innovantes. Il me semble que cette étude doit mettre en évidence un choix déterminant en matière de transports. Nous sommes ici dans un choix politique au sens noble du terme. Nous sommes également convaincus que la réflexion doit s'inscrire dans la continuité de la modernisation du réseau de transport.

Sabrina LE FLOCH, Conseillère Principale d'Education au Lycée Tristan Corbière à Morlaix

Je voulais vous alerter sur la situation d'une vingtaine de nos élèves qui prennent le train le matin à Landerneau et arrivent systématiquement en retard. Au début de l'année une navette avait

été mis en place pour leur permettre d'arriver à l'heure mais ils n'en avaient pas été alertés. Le temps qu'ils en soient informés, la navette avait été supprimée faute d'utilisateur.

Patrick AUFFRET, Vice-Président du Mouvement des Sourds de France

C'est la première fois que je participe à ce type de réunion parce que je n'ai jamais été convoqué auparavant. J'aurai aimé savoir pour quelles raisons. Quand Morlaix a été en travaux, je n'ai pas été informé ni invité.

Christine MORISSON, Proviseure du Lycée Général Technologique du Léon à Landivisiau

Nous sollicitons aujourd'hui vos services pour aller à Brest ou à Rennes pour les déplacements de classes. A ce propos, notre interlocuteur est une personne de Rennes qui fait un travail remarquable et avec laquelle nous travaillons avec beaucoup de plaisir et qui propose des choses très efficaces. Nous avons seulement un petit souci, c'est la distance éloignée entre l'établissement et l'arrêt de la gare. Les contraintes horaires ne permettent pas tout le temps de faire descendre ou remonter à pied les lycéens.

Le lycée est un peu atypique puisque c'est le lycée de Bretagne qui a le pourcentage le plus important d'élèves transportés (85%). Grâce à un travail très serré avec le Département et aujourd'hui la Région, nous avons réussi à avoir un fonctionnement très opérationnel. La seule chose qui manque c'est la navette établissement-gare.

Jean-François BODILIS, Conseiller municipal d'opposition à Landerneau

Je voulais revenir sur deux petits sujets. J'étais un petit peu à l'initiative sur les problèmes de train du matin pour accéder à la base navale de Brest et transiter vers le site de l'Île Longue. Je fais donc parti des 85% d'utilisateurs qui vont être satisfaits comme les nouveaux horaires ajustés ont démarré ce matin. Le problème du train de l'été se posera cependant puisque l'ensemble des salariés de la Défense ont dû arrêter le train l'été dernier en l'absence de circulation le matin. Pour l'été prochain, il est plus que souhaitable d'avoir un train qui arrive avant 7h10 à Brest. A la rentrée, un seul train avait été mis en circulation mais très tôt. Les personnels de l'Île Longue se lèvent déjà généralement entre 5h et 5h15 du matin pour être à 8h à leur poste de travail ce qui est déjà assez difficile. La mise en place de ce deuxième train à partir d'aujourd'hui va peut-être permettre de répondre à ce problème. J'espère que les personnes vont le prendre et n'ont pas changé leur façon de se déplacer sur Brest. Je voulais également interpellier Monsieur Lahellec sur la mise en accessibilité de la gare de Landerneau. Vous m'aviez l'année dernière parlé d'une problématique de cofinancement des travaux avec la municipalité. Je voulais savoir si le planning prévoyant une mise en accessibilité entre 2019 et 2021 est toujours d'actualité.

Claude GAMBOTTI, Directrice CFA-CFPPA d'Hanvec

Nous n'avons aucun transport qui permet aux apprenants de venir jusqu'à notre centre et nous souhaiterions savoir s'il y a une possibilité soit par un transport interurbain soit par un arrêt à la gare d'avoir un transport qui nous permettent de garder nos apprenants. Nous avons souvent des jeunes qui sont obligés d'aller à l'internat et comme nous n'avons pas d'internat, ils sont obligés d'aller à

Châteaulin. Du coup un bon nombre repartent parce qu'ils ne veulent pas être obligés de rester en internat. Nous avons un bon nombre d'adultes, nous avons un public qui est souvent en difficulté financière et qui dès qu'il a un problème avec son véhicule ne peut plus venir en formation chez nous.

Usagère, Landivisiau-Brest

Pour Landivisiau, un guichet sera quand même nécessaire. Vous dites que vous allez mettre quelque chose au cœur de la ville mais quoi exactement ? Parce qu'aujourd'hui c'est compliqué, nous n'avons que la borne pour acheter les billets. Tout ce qui est pour les lignes nationales, c'est impossible. Nous avons bien observé ce que vous avez mis en place pour les 4 mois mais je ne crois pas que cela soit très efficace pour l'ensemble des usagers du train.

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

Je vais peut-être déjà apporter quelques éléments de réponse. Tout d'abord madame Fillon merci de votre contribution. Ce que j'ai voulu dire tout à l'heure c'est qu'il faut considérer la Région à égalité avec les autres institutions élues, la Communauté de communes de Haut-Léon et de la Communauté de communes de Morlaix. Sachant que pour l'étude en question, nous en finançons quand même une part essentielle solidairement avec les autres collectivités. Ma conviction ; vous avez le droit de ne pas être d'accord ; c'est que la solidarité entre les collectivités est un atout si nous voulons absolument résoudre nos problèmes, nos difficultés. Certains disent aujourd'hui qu'il faut accorder la priorité aux transports du quotidien, je partage cet objectif mais c'est à la fois simple et compliqué : quand on est loin on veut aller vite et quand on est près de tout on n'a pas besoin d'aller vite. C'est ça la vérité. Donc il n'y a pas la vitesse contre le quotidien, il y a que nous voulons partager et pour partager il y a parfois besoin d'aller vite. J'insiste beaucoup là-dessus. J'insiste également pour que les collectivités puissent faire œuvre d'imagination et de créativité parce que sur les lignes qui ne sont pas les lignes dites structurantes et bien SNCF réseau participe à hauteur de 5% voire 8% maximum au financement des travaux. L'état ne va jamais au-delà de 20%. Donc il faut de la synergie, de la détermination, il faut fédérer les collectivités. C'est ça qui nous a permis de remettre en état un certain nombre de ligne au cours des trois dernières années.

Quand on prend par exemple le cas du tire-bouchon entre Auray et Quiberon, on est en train de travailler avec les élus du territoire pour voir comment mettre le développement de la ligne en perspective car si on ne s'en occupe pas, on craint fort que son sort ne soit celui.

Evidemment il n'y a aucun problème pour associer la CGT à l'étude portant sur la ligne Morlaix-Roscoff. Je vous propose de faire des bilans d'étapes. Vous serez auditionnés et vos avis compteront. Il ne s'agit pas de travailler en vase clos ou de cacher quoique ce soit à quiconque. Dans le même temps, je vous demande de réaliser que nous sommes obligés de hiérarchiser nos financements. On ne peut pas laisser la ligne Rennes-Retiers-Châteaubriant et ses 400 000 passagers dans l'état où elle est et il faut donc dégager 40 millions d'euros. Pour la ligne Dol-Dinan-Lamballe, il faut dégager pour la totalité 66 millions d'euros. Il y a donc déjà 106 millions d'euros à trouver. Il faut préserver toutes les potentialités de rassemblement qui nous permettent de rester en veille sur ces sujets puisque le marché ne viendra pas nous servir.

Concernant Monsieur Auffret, pardonnez-nous si vous n'avez pas été convié aux réunions précédentes. Nous avons élaboré un Schéma régional d'accessibilité voté à l'unanimité par le Conseil

régional dès 2008. Nous avons associé toutes les catégories associatives à l'élaboration de ce schéma. Puis sont venues les dispositions ADAP qui au fonds, je le regrette, avaient pour objectif de dégager plus de temps pour réaliser la mise en accessibilité. Cela ne nous a pas fait abandonner nos objectifs. Nous nous sommes adaptés au projet ADAP ; nous avons d'ailleurs été les premiers de France à transmettre le dossier au Préfet et Départements. Nous ne reculons pas sur l'objectif d'accessibilité et nous ferons évidemment une réunion avec l'ensemble des associations concernées. Nous considérons que quand nous contribuons à surmonter un problème de handicap, nous rendons services à toute la population. La mobilisation pour les personnes souffrant de handicap est donc une mobilisation citoyenne qui profite à tout le monde. Nous vous associerons, Monsieur, à l'ensemble des réunions à venir.

S'agissant des transports scolaires et des chefs d'établissements scolaires, n'hésitez pas à prendre contact avec nous, nous avons besoin de vous. J'ai essayé dans le cadre de la prise de compétence de m'adresser à l'ensemble des responsables d'établissements scolaires afin de les mettre en garde notamment sur la modification des horaires. Même avec toute la bonne volonté du monde, il n'est pas toujours possible de faire correspondre les horaires de trains à tous les différents emplois du temps des établissements. Je vous propose que les ex équipes départementales aujourd'hui devenues régionales et présentes dans cette salle, prennent vos coordonnées afin de retravailler ces questions de dessertes et de navettes. S'agissant de la navette de Morlaix, je propose que l'on revienne vers vous afin de résoudre ce problème.

Avant de travailler sur les tarifs, nous nous pencherons un premier lieu sur la qualité et surtout la sécurité des services de transports scolaires proposés. Un accident, c'est toujours un accident de trop.

Nous sommes confrontés à un important problème en Bretagne. La concurrence s'exerce toujours sur les segments les plus rentables en priorité. C'est pourquoi nous avons construit un engagement contractuel avec la SNCF afin d'assurer la desserte TGV de l'ensemble des territoires. Aujourd'hui il est important de faire en sorte que l'ensemble des territoires desservis continuent à l'être tout en profitant de gain de vitesse. Le problème suivant se pose alors : comment faire pour aller plus vite en s'arrêtant partout ? La solution consiste à mettre plus de TGV qui ne s'arrêtent pas tous aux mêmes endroits ; comme cela tout le monde est desservi et tout le monde gagne du temps. Evidemment, ajouter des TGV peut par contre entraîner des situations de conflits avec des circulations TER. Landerneau-Brest est un des axes les plus fréquentés de Bretagne. Nous avons reçu différentes demandes pour Landerneau mais nous ne pouvons pas répondre à ces demandes tant que nous n'avons pas assuré la desserte globale du territoire. Le but n'est pas de supprimer des circulations mais d'adapter au mieux possible l'offre pour tous les territoires.

Concernant Hanvec, nous allons prendre vos coordonnées. Il faut se mettre d'accord sur le nombre de personnes concernées car quand nous mettons en place un service, il faut qu'il y ait quand même du monde à l'utiliser.

Pour le guichet de Landivisiau, il faut se mettre d'accord. J'évalue le service public à l'aune de l'offre que nous faisons et du nombre de personne qui l'utilisent. Nous avons consacré 515 millions à l'achat de train, nous payons une facture annuelle de 110 millions et nous entendons bien continuer dans le même état d'esprit. Mais je suis très nuancé quand il s'agit de la question des guichets. Je peux soutenir moralement les demandes mais ce que je ne veux pas c'est que le service public TER serve à financer des agences de voyages au service de la vente de billets grandes lignes au bénéfice de la SNCF. Je considère que les moyens du service public doivent être gérés avec raison et utilisés pour développer le service public lui-même. Donc, nous ne pouvons pas avoir quelqu'un dans toutes les

gares à attendre le client qui viendra peut-être. Nous prenons en compte l'importance de la présence humaine mais l'argent du service public doit servir au service public. Si vous avez une situation particulière avec un nombre suffisant de personnes concernées, nous étudierons le problème. Mais il serait démagogique de faire financer par le compte TER des personnes partout pour faire tout et n'importe quoi.

Joseph SEITE, Maire de Roscoff

Je voudrais d'abord vous remercier de nous avoir reçu avec mes collègues à la Région Bretagne. Nous avons eu une réunion très constructive, très positive et intéressante où a abouti l'idée de mettre en place cette étude. J'ai confiance dans l'aboutissement de cette étude. Nous avons fait à Roscoff une réunion du comité de pilotage où nous avons demandé aux élus d'écrire à SNCF Réseau afin de leur rappeler qu'ils sont propriétaires de l'infrastructure et devraient donc être en tête sur ce dossier. A Roscoff nous avons déjà mis une navette en soutien de cette ligne avec des navettes par cars entre Roscoff et St Pol que nous participons à financer. C'est donc une volonté forte de notre part que cette ligne puisse continuer à fonctionner dans le temps. C'est un lien indispensable entre Morlaix et Roscoff et tous les ferrys au départ du port. Nous serons donc des soutiens importants pour l'avenir de cette ligne Morlaix-Roscoff. Nous ferons tout ce que nous pourrons faire afin que cela aboutisse positivement. Nous savons qu'avec Gérard Lahellec et la Région nous avons un soutien important.

Cécilia LAURENT, Administratrice de l'association « Brest à pieds et à vélo »

L'association se félicite que le vélo ait une vraie place dans les TER ; le fait de pouvoir transporter son vélo avec soi dans les TER sans réservation et sans paiement supplémentaire. Sur certains trajets, ce sont des bus dans lesquels le transport de vélos n'est pas possible qui assurent le transport. Certaines solutions seraient-elles envisageables ? Autoriser le transport en soute avec peut-être une possibilité de réserver à l'avance ou encore des racks à vélos comme nous avons pu en voir sur certains bus Penn Ar Bed ?

Amélie DUMOULIN, Coordinatrice de l'association « Brest à pieds et à vélo »

Je voulais également aborder le financement d'améliorations des aménagements des abords de la gare de Brest pour les piétons et les cyclistes. Je pensais aussi aux consignes à vélos sécurisées. La Métropole brestoise en a mis une dizaine aux abords de la gare à titre d'expérimentation. Cela pourrait-il être étendue ailleurs avec une meilleure communication dans les gares afin d'informer les usagers de leur existence ?

Liliane BESCOND, Présidente de l'association Initiatives Pour l'Inclusion des Déficiants Visuels (IPIDV)

Je pratique la gare de Kerhuon et je viens de découvrir qu'il avait des QR codes permettant d'accéder à des informations. Je ne les avais jamais vu parce que c'était beaucoup trop haut. Mettre ces QR codes plus bas pourrait sûrement rendre service à tout le monde et cela ne coûterait sûrement pas trop cher.

Patrick AUFFRET, Vice-Président du Mouvement des Sourds de France

J'aurai voulu savoir si dans les TER il y a vraiment des aménagements spécifiques destinés aux personnes sourdes à savoir des informations interactives en cas problème ; visuelles via des écrans.

Usagère, Landivisiau-Brest

J'utilise les nouveaux abris vélos à la gare de Brest qui sont très bien mais par contre les abris à clés expérimentés à Landivisiau, cela n'est pas possible. Je m'inquiète sur la sécurité en cas d'absence de présence humaine en gare de Landivisiau. Régulièrement il y a des bouts de verre le matin et je voulais savoir s'il la demande de toilettes avait été prise en compte dans le nouveau projet.

Usagère, Landivisiau-Landerneau

J'ai une fille qui est lycéenne et qui utilise le train depuis cette année. Nous avons fait le choix de Landerneau en partie à cause des horaires de trains. Je savais que les horaires allaient évoluer mais je ne l'imaginai pas de cette façon. A la rentrée le train était à 7h13 pour un début de cours à 8h et depuis ce matin le train est à 7h07, ce qui la fait arriver à 7h30 au lycée pour un début de cours à 8h. Pour des collégiens et des lycéens, c'est tôt. Je sais qu'il n'y pas de recette miracle, je voulais juste vous faire part de cette situation.

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

Je pense qu'il faut retenir l'idée de nous tourner vers les directions d'établissement pour qu'ils nous informent des situations parce qu'il y a des choses qu'on ne sait pas. J'ai découvert que des personnes scolarisent leurs enfants dans d'autres lycées que leur lycée de rattachement et ces lycéens sont considérés comme des abonnés classiques puisque nous n'avons aucun moyen de les identifier. Je pense qu'il serait important de se retourner vers les chefs d'établissement pour que dès qu'ils repèrent des situations qui bouleversent les jeunes, ils nous les signalent afin que nous essayons d'adapter les choses.

Pour l'anecdote, lors du comité de lignes à Guingamp de usagers insatisfaits m'ont interpellé car ils devaient attendre le train 30 minutes à Morlaix en correspondance pour retourner vers Guingamp et St-Brieuc le soir. Je peux les comprendre et nous avons mis en place un service sur mesure en car afin de leur éviter d'attendre. Il y a moins de 2 personnes en moyenne par car. Ce qui pose quand même la question de la fiabilité de l'information sur laquelle nous avons fondé le service. J'aimerais nouer une relation particulière avec tous les chefs d'établissements scolaires car je considère que la mission éducative devrait commencer au moment où le jeune quitte son domicile.

Lorsque nous sommes sur des usages touristiques, il n'a pas réellement de problème. Mais sachez que l'organisation de la desserte, y compris par car, obéit à des horaires stricts et 5 minutes de temps perdu, cela représente beaucoup de temps surtout si l'opération est renouvelée à plusieurs reprises. Généraliser les racks à vélo pour l'ensemble des circulations en car me paraît impossible pour le moment. Le système d'abri vélo de Landivisiau actuel ne convient pas mais il y a de nombreux systèmes qui fonctionnent dans les gares de Bretagne et il n'a aucune raison de ne pas les mettre en place en gare de Landivisiau. Les toilettes constituent un sujet récurrent et c'est évidemment un élément important. En ce qui concerne la sécurité, je crois que nous pouvons nous honorer en

Bretagne d'avoir des trains neufs, peu dégradés. Sur le vélo, il y a des choses qui sont possibles sur certains parcours mais pas d'autres. Il faut tendre vers un service dédié au vélo, pas cher et qui permettent d'utiliser un vélo, pas seulement son vélo personnel.

Pour les QR codes, je suis d'accord. Cela ne coûterait pas plus cher de les mettre plus bas et cela rendrait service à tout le monde.

Christèle HARRY, Conseillère Principale d'Education au Lycée de L'Aulne à Châteaulin

Je fais le constat qu'avec les nouveaux horaires, il est compliqué d'arriver à Châteaulin en venant de Quimper le lundi matin. Nous sommes un établissement qui doit s'adapter aux autres établissements et aux horaires de transport. Quand il y avait eu des retards, nous avons dû décaler le début des cours. Ce que je constate aujourd'hui c'est que quand on part de Quimper, soit on part à 7h10 et on arrive à 7h35 à Châteaulin, soit on part beaucoup plus tard à 9h08 pour arriver à 9h29. Donc pour un élève qui commence à 9h le lundi matin, il n'y a pas d'autres choix que d'arriver à 7h35 ce qui fait sans doute un peu tôt. Et puis pour arriver à Quimper pour 7h10 pour des jeunes qui viennent d'autres localités, cela veut dire partir très tôt chez soi. Alors que quand on regarde vers Brest, il y a plus de possibilités.

Nous avons un problème à Châteaulin de navettes pour arriver aux établissements. La dépose en car régulier se fait loin du centre-ville et la gare est éloignée des établissements scolaires. Nous avons donc mis en place une navette pour nos internes mais il y a un reste à charge à payer pour l'établissement qui est très élevé.

Sylvie FILLON, Présidente de l'Association de Promotion de la ligne Morlaix-Roscoff

Concernant « A Fer et à Flots », nous avons trouvé regrettable qu'il n'y ait qu'une voiture en avant saison et seulement deux voitures en saison ce qui a fait baissé le nombre de clients et est préjudiciable pour la ligne. Serait-il possible de récupérer de l'ancien matériel dans d'autres Régions afin d'assurer deux voitures pour « A Fer et à Flots » en haute et basse saison ?

Jean-Claude LE FER, Syndicat CGT Cheminots du Pays de Morlaix

J'ai deux questions à poser. La première concerne les TER en concurrence face aux cars. Vous avez précisé à juste titre, que SNCF Réseau ne finançait plus qu'à hauteur de 5 à 8% les travaux. Alors ma question s'adresse peut-être à Monsieur Deprez : est-il judicieux de mettre des cars Macron entre Brest et Rennes alors qu'il y a des TER et même des TGV sur la voie SNCF ? La seconde question concerne Morlaix. Nous pouvons dire qu'avec l'arrivée de la LGV, la gare de Morlaix est sinistrée : les TGV ne font que passer et ne s'arrêtent pas. Nous avons fait une manifestation à ce propos. Ensuite dans le sens Brest-Paris, l'arrêt sur le TGV de 7h20 a été supprimé donc il faut partir une heure plus tôt pour aller sur Paris. Un bus apparemment avait été mis en place mais il n'y avait qu'une seule personne dedans. Ce qui nous intéresse nous, c'est que les TGV s'arrêtent et qu'il y ait des correspondances valables pour aller sur Roscoff.

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

Une remarque sur la desserte TGV. La négociation pour la desserte TGV en Bretagne a été une négociation âpre qui a duré plus d'un an. Qu'avons-nous fait pour la desserte TGV en Bretagne ? Nous avons continué à desservir l'ensemble des gares qui étaient desservies. Nous avons fait gagner à tout le monde du temps. C'est pourquoi nous avons mis des TGV en plus. Nous avons contrarié les règles du marché dans le sens où nous avons privilégié les gains de temps pour les territoires les plus éloignés. Et nous avons enfin régulé la desserte TGV avec 4 allers-retours quotidiens supplémentaires vers Brest et Quimper. Pour ce qui est des horaires TGV, nous les avons avancés pour répondre à la demande de ceux qui voulait arriver plus tôt à Paris. Mais aucune gare n'a plus de TGV qu'avant à l'exception de Brest et Quimper en bout de ligne. Concernant la croissance, et c'est ce qui est fabuleux avec le modèle du TGV en Bretagne, la croissance vers Quimper et Brest est la même que vers Rennes. Nous avons donc une croissance TGV de l'ordre de 18% partout. La croissance TER depuis les nouveaux horaires est de plus 9%.

Sur les cars Macron, j'ai réagi dans un contexte qui n'était pas simple : la LGV n'était pas mise en service que 5 liaisons en cars à partir Brest étaient mises en place. Ces cars Macron bâtissent leur modèle économique sur la longue distance mais on ne peut interdire aux gens de monter et descendre entre Brest et Morlaix par exemple pour un coût dérisoire. Nous avons donc saisi l'ARAFER. A ce stade, les cars Macron n'ont pas capté les flux régionaux mais nous sommes en vigilance là-dessus. Nous travaillons à encore améliorer notre gamme tarifaire afin que les gens continuent de choisir le train.

Christophe DEPREZ, Directeur de la convention TER Bretagne, SNCF

La vraie concurrence c'est l'autosolisme. Le sujet numéro un, c'est de prendre des parts de marché à la voiture. Qu'il y ait plusieurs modes, le train ou les cars Macron pour y contribuer, c'est cela qui compte. Il n'y a pas une baisse mais une augmentation du trafic en Bretagne. La baisse de l'utilisation de la voiture profite en premier lieu au train. Depuis juillet, il y a une très belle progression du trafic. Les cars macrons prennent quelques usagers mais ils les prennent à la voiture et pas au train. C'est comme le covoiturage. Il y a d'autres modes qui permettent aux usagers de se déshabituer de l'autosolisme. 85% de parts de marché sont à aller chercher, c'est ça l'objectif et il faut plusieurs modes pour y contribuer.

Usagère, Landivisiau-Landerneau

Ils sont une bonne quinzaine d'enfants le matin à attendre 40 mn entre le moment où ils arrivent à la gare de Landerneau et le moment où les cours débutent. Nous avons la chance d'avoir un établissement qui veut bien ouvrir ses portes dès 7h30. Je voulais également rebondir sur l'absence de guichet à Landivisiau. J'entends bien que cela a un coût important pour la collectivité. Par contre je regrette qu'il n'y ait plus personne. Peut-être pourrait-il y avoir un agent une fois par semaine ou une fois tous les quinze jours pour dialoguer. J'avais l'habitude d'aller au guichet et à chaque fois j'ai eu des tarifs intéressants et des solutions qui me convenaient mieux que ce que j'avais trouvé sur internet. Les agents SNCF sont des gens performants et qui connaissent bien leur métier, c'est dommage de s'en priver. Je voulais aussi revenir sur la sécurité aux abords de la gare. Il y a un escalier à flanc de falaise qui descend jusqu'à la gare et je me suis rendu compte il y a peu de temps que cet escalier était plongé dans le noir complet. Un matin, il y avait une jeune fille affolée dans le quartier qui ne comprenait pas par où passer pour aller à la gare. C'est vraiment noir et quand on ne connaît pas cela fait très peur. Peut-être un éclairage serait approprié et un entretien puisque cet escalier est également très glissant. Je voulais remercier la commune pour tous les aménagements qui ont été faits sur la route de la gare

et tendent à faire ralentir les voitures alors que c'était une route utilisée à grande vitesse auparavant par beaucoup de gens. C'est juste dommage au niveau de l'éclairage puisque, tous les matins, je vois des personnes en tenues très sombres sur le bord de la route et c'est extrêmement dangereux.

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

Ce que je vous propose, c'est que quand les données de programme auront été arrêtées avec la Mairie de Landivisiau, nous organisons une réunion publique pour discuter des aménagements prévus avant d'engager quoique ce soit. Croyez bien que notre souci n'est pas de mettre vos enfants dehors, nous apprenons cette situation et ne sommes pas fermés à mettre des modes adaptés en place. Enfin, comme vous, je pense le plus grand bien des cheminots et c'est une entreprise que je défends.

Pascal LE LUZ, Syndicat CGT Cheminots du Pays de Morlaix

Je voudrais revenir sur vos arguments concernant la desserte TGV. Je pense que les élus n'ont pas vu l'importance de la desserte TGV à l'époque. Aujourd'hui à Morlaix, nous sommes la seule gare qui n'est pas desservie vers Paris avant 10h/10h15. J'entends que l'on veuille privilégier les métropoles comme Brest mais n'oubliez pas qu'ils ont l'avion. Je pose la question aujourd'hui : comment cela se fait –il que Morlaix n'ait pas la même desserte que les autres gares, soit la seule pénalisée ?

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

Ce que je propose, c'est qu'à partir d'un premier bilan sur le premier semestre de mise en application des nouveaux horaires, nous voyions s'il y a des choses à adapter. Ce que je ne veux pas moi, c'est remettre en cause la convention TGV pour les 5 ans à venir, ce serait prendre un risque inconsidéré qui pourrait avoir des conséquences pour l'ensemble des territoires.

Jean-Luc FILLON, Association de Promotion de la ligne Morlaix-Roscoff

Y a-t-il une menace de fermeture du guichet de la gare de Roscoff ?

Christophe DEPREZ, Directeur de la convention TER Bretagne, SNCF

Nous travaillons actuellement sur le fait de pouvoir rencontrer un agent sur le parcours du client. Nous allons le faire différemment. Le mode avec des guichets fixes, c'est un modèle qu'il faut faire évoluer. Je peux garantir que dans des gares comme Roscoff, les clients pourront rencontrer un agent sur leurs parcours.

Patrick AUFFRET, Vice-Président du Mouvement des Sourds de France

Dans toutes les gares de Bretagne, il manque cruellement un accueil en langue des signes. En termes de communication nous sommes lésés à chaque fois et c'est un problème qui se poursuit. Il faudrait prévoir au minimum une sensibilisation à la langue des signes et au handicap d'une manière générale puisque les gens ne sont pas habilités à nous accueillir convenablement.

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

J'entends cela comme un message universel. Le jour où nous aurons beaucoup de demandes sur le sujet, nous aurons avancé car plus y aura de demandes plus il y aura de personnes en situation de handicap à utiliser les services publics. Nous portons une ambition de développement des services publics pour tous les publics. Pas seulement en préservant l'existant. Nous sommes confrontés à des défis considérables. Je n'ai pas pu parler du digital, du numérique, de la distribution ce soir mais cela vaudrait un débat à lui seul.