

# Compte-rendu Comité de lignes Émeraude Penthièvre

## 03 juin 2019

### Dinan

---

#### **Arnaud LECUYER, Président de Dinan Agglomération**

Bienvenue à Dinan Agglomération, bienvenue dans nos locaux pour ce comité de lignes. Dans l'ancienne version du comité de lignes, nous ne parlions que du train mais les réformes et les lois se faisant, il y a eu des transferts de compétences. Il nous faut en prendre acte et dans ces comités de lignes au pluriel nous évoquerons également les lignes BreizhGo qui s'effectuent en transport par autocars.

Je souhaite vous dire un mot en introduction. Nous sommes ici dans les locaux de Dinan Agglomération, boulevard Simone Veil. Vous êtes au cœur du nœud des mobilités de Dinan Agglomération et de la ville de Dinan puisque vous êtes à l'immédiate proximité de la gare ferroviaire, à quelques mètres de la voie ferrée et à quelques mètres également de la gare routière bordée par les arrêts Dinamo. Le réseau Dinamo est le réseau de bus de Dinan Agglomération opéré sur la ville centre et sur les communes de la première périphérie de Dinan.

Vous pourrez remarquer pour les amateurs de transport, je pense qu'il y en a beaucoup dans la salle, ce réseau a fait un petit peu parler de lui parce qu'il est en accès gratuit. Il s'agit d'un choix très fort de la part des élus de Dinan Agglomération que celui de constituer un réseau en accès gratuit, d'en faire un vrai réseau. Je salue à notre partenaire économique qui est présent et qui opère sur le réseau. Le réseau possède 4 lignes pleines, de vrais circuits, une circulation 6 jours sur 7. Depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2018, le nombre d'usagers se porte à plus de 180 000 usagers ce qui représente entre 1 100 et 1 200 usagers par jour. Le précédent réseau comptait quelques 20 000 usagers et était circonscrit à la ville de Dinan uniquement. Voici le cap franchi par Dinan Agglomération.

C'est dire si les enjeux de mobilités au pluriel sont énormes sur ce territoire de Dinan Agglomération. Il y a bien entendu des enjeux liés à la mobilité que nous avons mise en place sur le réseau Dinamo, les aires de covoiturage nécessairement aussi celles qui concernent les plus grandes infrastructures, les plus grands trajets et je crois que nous aurons ce soir l'occasion de l'évoquer dans nos échanges. Bienvenue à toutes et à tous. Je vous souhaite une très belle soirée et réunion d'échanges.

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

Merci Arnaud pour ton accueil dans cette magnifique salle communautaire. Merci à toi également Didier pour ton accueil en tant de Vice-Président et en ta qualité de Maire de Dinan. Nous sommes très sensibles à vos participations respectives.

Bonsoir à toutes et à tous. Je suis ici accompagné également des transporteurs : la SNCF, SNCF Réseau, le Directeur régional de la SNCF, nos transporteurs KEOLIS, TRANSDEV et d'autres opérateurs, Directeurs régionaux et autres associés qui sont dans la salle.

Merci de votre présence également. Je dis tout cela en pointant d'emblée que le périmètre du comité de lignes s'est effectivement élargi. Il s'est élargi en passant des transports ferroviaires à l'ensemble des transports et des mobilités, je dirais interurbaines et scolaires, et nous aurons sûrement à prolonger ici certains échanges que nous avons déjà sur la

thématique des transports interurbains et scolaires. Comme vous le savez dans le cadre notamment des lois NOTRe et Maptam, nous avons vécu des évolutions institutionnelles. Évolutions qui font que ce qui était avant assuré par le département est assuré par la Région. Nous sommes dépositaires des contrats de transport dans les termes qui avaient été passés par les départements.

Nous héritons d'une situation assez complexe. Nous devenons dépositaires d'environ 1 000 contrats différents à l'échelle du territoire régional. Nous sommes dépositaires aussi d'une compétence assurée par 307 autorités organisatrices de second rang qui peuvent être des collectivités territoriales, des associations, des syndicats mixtes ; tout cela dans un environnement où il y a des délégations de service public, des marchés publics et même des régies. Dans la perspective qui est la nôtre de mise en place d'un service régional unifié des mobilités et des transports, nous sommes confrontés à des situations très diverses. D'un département à l'autre, tout le monde ne fait pas la gratuité. Nous pouvons nous trouver dans des configurations où d'un département à l'autre, par exemple s'agissant des transports scolaires, le coût qui reste à la charge des familles peut varier du simple au double. Voici rapidement brossés les contours d'un sujet complexe.

Il est une autre complexité dont je tenais à vous parler tout de suite. Il s'agit de celle qui découle de l'évolution des institutions. Dans les Côtes d'Armor, il y avait 29 intercommunalités il y a de cela moins de 2 ans et aujourd'hui il y en a 8. Sur les 8 intercommunalités, il y a 5 communautés d'agglomération qui ont la compétence transport. Les 3 autres ne sont pas des communautés d'agglomération et ne l'ont pas encore. Parmi les 5 communautés d'agglomération, 2 sont en situation d'exercer cette responsabilité et 3 à ce stade envisagent de le faire assez vite mais ne sont pas en situation de pouvoir disposer d'une expertise suffisante pour le faire. La Région, attachée à ce qu'il n'y ait pas de perte en ligne du service public, a consenti à être l'autorité organisatrice de second rang de ces agglomérations qui sont en attente de prise de compétences pour qu'il n'y ait pas de pertes en ligne. Je dis cela pour illustrer sous cet aspect particulier l'ambition publique qui nous anime et ce en quoi nous tenons à ce que ce service public soit pérennisé. C'est dans cet environnement global que nous transportons 112 000 élèves tous les jours à l'échelle du territoire breton. Concernant la loi LOM qui est en discussion, nul ne peut dire ce que sera la version définitive mais il ne faut pas s'attendre à ce que la loi règle tous nos problèmes. Elle dit en substance, que demain il n'y aura plus de zones blanches. Les EPCI devront veiller à ce que tout le territoire soit couvert, ce qui en soit est une bonne chose. Cette loi ajoute que si les EPCI ne le font pas, il reviendra aux Régions de le faire. Il n'est pas si simple que cela de mettre en musique tous ces aspects. Quand il ne reste plus que les restes à traiter, c'est en règle générale ce qui est le plus compliqué et ce qui coûte aussi le plus cher. Cela dit nous sommes en train de relever tous ces défis.

L'ambition publique qui nous anime est de ne faire en sorte qu'aucun territoire, qu'aucune population ne soit laissée sur le bord de la route. Nous sommes en train de conduire cet exercice dans un contexte particulier au niveau régional puisque nous avons deux départements en renouvellement de contrats. Il s'agit du département d'Ille et Vilaine et du département du Finistère.

Je tenais absolument à présenter cet aspect-là des choses pour illustrer la complexité de l'exercice que nous conduisons avec les équipes du Conseil Régional qui sont à votre disposition. Elles répondent aux diverses sollicitations que vous pouvez leur faire. Permettez-moi de leur tirer mon chapeau et de leur dire la conscience qui est la mienne du plaisir d'exercer une délégation dans de telles conditions.

J'en viens maintenant au rôle du comité de lignes qui se veut exemplaire du point de vue démocratique et qui est double. Quelqu'un au 16<sup>ème</sup> siècle avait dit « science sans conscience n'est que ruine de l'âme ». Je suis tenté de dire qu'en matière de mobilités et de transports « science sans connaissances n'est que risque démagogique ». Autrement dit, il faut mettre tous les éléments sur la table, tranquillement, ne pas craindre la vérité, rechercher cette vérité comme le disait un autre personnage plus près de nous dans l'Histoire. C'est ça le rôle du politique. Il sert aussi à entendre en retour ce qui ne va pas, ce qu'il conviendrait de modifier, ce qu'il conviendrait de changer, ce qu'il conviendrait d'infléchir... Il est aussi là pour entendre tout ce qui est agréable et tout ce qui est moins agréable.

Je vais m'appliquer à vous dire où nous en sommes et petit à petit, je me rapprocherai du territoire dinannais. Nous exerçons depuis maintenant 17 ans, la compétence en matière de transport régional ferroviaire. Il se trouve que depuis cette décentralisation ferroviaire, nous avons à peu près multiplié par deux la fréquentation des TER, augmenté considérablement la desserte de tous les territoires. Nous avons remis en état presque toutes les lignes en Bretagne y compris les petites lignes ferroviaires. Nous avons remis en état les lignes entre Quimper et Landerneau, entre Quimper et Brest, entre Plouaret et Lannion, entre Carhaix, Guingamp et Paimpol. Nous sommes en train de remettre en état la ligne Rennes-Retiers dans la perspective d'une remise à neuf de la ligne Rennes-Chateaubriand dans sa totalité. Solidairement avec l'ensemble des collectivités territoriales que je salue ici, la communauté d'agglomération de Dinan et le Conseil départemental des Côtes d'Armor, nous sommes engagés sur une première équation de financement des travaux de la ligne Dol-Pleudihen, Dol-Dinan pour un montant de l'ordre de 26 millions d'euros. Nous avons mis en perspective la future contractualisation du CPER pour un montant de l'ordre de 40 millions d'euros afin de réaliser également les travaux sur l'axe Dinan-Lamballe. Je le dis ici objectivement, la collectivité régionale pas plus que les autres collectivités n'ont de compétences particulières en matière d'infrastructures. Tout n'est pas remis à neuf mais une grande partie du réseau est remis à neuf. Nous sommes la région de France qui a développé le plus ces lignes ferroviaires, les lignes de desserte quotidiennes des territoires. En matière de fréquentation, nous enregistrons une croissance considérable et nous le devons aux investissements dont je viens de parler auxquels je veux rajouter les 540 millions d'euros que nous avons consacrés à l'achat des trains neufs.

C'est dans ce contexte que nous sommes actuellement en négociation de la future convention TER entre la Région Bretagne et la SNCF. Ces négociations ont pris un peu de temps. A force de persuasion et d'échanges, je suis en situation de vous dire ce soir que nous sommes en passe de pouvoir présenter à la prochaine session plénière du Conseil Régional de Bretagne un projet de protocole préfigurant une convention définitive de partenariat entre la SNCF et la Région Bretagne pour une durée assez longue. Je vous fais part là des intentions de notre exécutif de soumettre à la prochaine session ce protocole que nous voulons pour une durée de 10 ans. Nous avons bâti ce protocole à l'aulne d'une exigence unique : en dépit de la possibilité très usitée aujourd'hui en France de pouvoir faire des lots détachables, la Région Bretagne a fait le choix d'un lot unique non détachable pour une contractualisation unique avec la seule SNCF. C'est une option politique que nous avons retenue pour le meilleur. Dans ce protocole, bien qu'il soit prématuré de le rendre public, nous nous sommes fixés un objectif commun qui est celui d'accroître la fréquentation des trains de 23% d'ici à la fin du contrat. Nous n'avons pas contractualisé la fermeture des guichets, nous n'avons pas contractualisé l'ajustement du compte par réduction des comptes de charges. Nous avons au terme d'un débat qui n'a pas été simple, contractualisé en considérant que ce qui définit l'ambition publique et son développement, c'est le nombre

d'usagers que nous mettons dans nos trains pas sur d'autres critères qui sont des critères tout à fait louables.

Il arrive parfois qu'il y ait une confusion entre la Région Bretagne et la SNCF. Je représente le Conseil Régional de Bretagne. Le Conseil Régional négocie, fixe un service. L'argent du contribuable sert à financer le service pour une somme annuelle de 111 millions d'euros. Le Conseil Régional n'a pas réduit sa contribution au fonctionnement du service. Elle a même été augmentée de façon substantielle et en 2017, nous avons augmenté de 21% l'offre ferroviaire à l'échelle de l'ensemble du territoire régional. Je dis cela car je sais qu'ici il y a des sujets sensibles comme celui des guichets notamment. C'est un sujet auquel aucune collectivité ne peut être insensible. A quoi servirait-il de faire tant d'investissements si demain, il n'y a pas de personnel pour vendre des billets, pour permettre aux gens de monter dans les trains. J'entends cela. A aucun moment nous entendons nous substituer à l'entreprise SNCF. Nous ne nous substituerons pas à la SNCF pour manager ses équipes, ni pour définir sa politique des transports. Je souhaite que les choses soient tout à fait claires. Il nous semble que prendre le risque dans le cadre du futur protocole de ne pas aller à la signature avec la SNCF, c'était aussi peut être prendre un peu le risque que, demain, elle ne soit plus l'opérateur exclusif des transports ferroviaires dans notre région. C'est un choix que nous n'avons pas voulu faire. Nous tenons à la SNCF, nous croyons beaucoup au savoir-faire cheminot. Cela ne veut pas dire que nous sommes les managers de l'entreprise en question.

La réunion de ce soir n'est pas exclusive. Cela signifie que toutes les personnes qui sont présentes ici ce soir, les personnes qui n'ont pas pu venir, qui éprouveraient le besoin d'avoir de plus amples informations concernant leurs territoires, concernant la desserte, peuvent nous solliciter. Nous nous tenons à leur disposition pour toute rencontre qu'elles jugeraient utile. Je réponds à tous les mails qui me sont adressés.

#### **Antoine HURTAUT, Usager TER de la ligne Rennes-Saint Malo**

La première observation que je souhaite formuler est relative au transport des vélos. Je constate aujourd'hui qu'il y a énormément d'usagers cyclistes. Ce constat est particulièrement vrai le week-end. Les nouvelles rames Régio2N ne permettent en théorie qu'une capacité maximale de 6 vélos ce qui est extrêmement gênant étant donné que le week-end il y a énormément de demandes. Récemment un article est paru faisant état de personnes qui ont été refusées car le train était rempli. Je pense que cela va s'accroître car il y a une vraie demande pour cela. Ce constat est d'autant plus vrai que l'offre de trajet à 5 euros le premier samedi de chaque mois semble plutôt bien fonctionner.

Je souhaiterais mettre sur la table le sujet de la place offerte aux vélos dans les trains. Il y a notamment des trains qui existent sur base Régio2N qui peuvent accueillir jusqu'à 50 vélos en configuration Jumbo. Ne pourrions-nous pas, Monsieur le Vice-Président, envisager une capacité accrue de façon à éviter des problèmes de sécurité puisqu'aujourd'hui les vélos sont sur les plateformes ?

Par ailleurs, j'évoquais le prix des trajets à 5 euros. Je faisais un constat tout à l'heure car je me suis déplacé en voiture. Disposant d'un tarif jeune, je ne paye que 8 euros l'aller simple ce qui équivaut à 16 euros l'aller-retour. Quand je suis en voiture, j'en ai pour un peu moins de 14 euros grosso modo avec l'essence. Je dresse ce constat en tenant compte du prix actuel de l'essence. Je constate que l'on a une vraie déconnexion du prix du train. C'est encore plus vrai pour les personnes qui ne bénéficient pas des tarifs jeunes et qui sont tout de suite à 16 euros l'aller simple alors qu'il faut 14 euros pour faire l'aller-retour en

voiture. Je constate que les prix sont élevés et n'incitent pas à prendre le train comme nous le voudrions.

Enfin, je souhaitais soulever un point sur la fréquence des trains aujourd'hui. Quand on a un train toutes les deux heures le samedi ce n'est pas très commode, surtout quand celui-ci est rempli. Cela démontre une véritable réussite, et j'en suis très heureux, mais malheureusement les trains sont pleins. Ne pouvons-nous pas envisager des scénarios plus cadencés à une période qui est celle de la régionalisation des TER qui a permis une modernisation très importante de l'offre et une modernisation matérielle ? Ne pourrait-on pas passer maintenant à une période avec des scénarios qui seraient plus cadencés, plus à la demande et qui ne coûteraient pas forcément plus cher ? Je pense à la Région Grand Est qui va encore augmenter son offre avec la SNCF d'une quinzaine de pourcents dans l'ex-Champagne-Ardenne grâce à une refonte des horaires et grâce à un meilleur cadencement.

### **Théo MARTEIL, Président de l'Association ferroviaire Bretagne Nord**

Je souhaite d'abord vous dire qu'en tant que Président de l'Association ferroviaire Bretagne Nord, notre association est très heureuse de voir la tenue de ce comité de lignes à Dinan aujourd'hui. C'est une demande que nous faisons depuis très longtemps et nous sommes donc très contents. Concernant les aspects positifs, nous enregistrons la rénovation et c'est maintenant dans les tuyaux et dans le calendrier au plus tard à partir de janvier de la ligne Pleudihen-Dol, 18 kilomètres en partie en Ille et Vilaine d'ailleurs. A regrets, nous soulignons que cette rénovation d'une ligne quasiment centenaire va intervenir 7 années après celle de Dinan-Pleudihen qui a eu lieu en 2013. Depuis le 14 janvier, il y a un Dinan-Rennes, Rennes-Dinan que la Région Bretagne a mis à disposition sans changement à Dol. C'est un point très positif que l'on doit à la Région Bretagne et qu'il faut saluer.

Concernant les points plus négatifs, premièrement, nous évoquons la fonction de la gare de Dinan. Cela s'adresse peut-être plus ici à la SNCF plutôt qu'à la Région Bretagne. J'ai bien noté les différences entre ces deux acteurs. La propreté, les herbes folles dans une ville touristique qui reçoit 700 000 visiteurs par an dont beaucoup de touristes étrangers qui arrivent par le train sont, je crois, un vrai problème. Je dis cela vis-à-vis de la SNCF qui doit être responsable, je suppose, de l'entretien et de la propreté des gares.

Je passe sur le problème de l'ouverture des guichets car d'autres personnes vont en parler.

Je signale aussi que, depuis le 14 janvier, le train direct Dinan-Rennes est malheureusement le train de la discrétion. Fin janvier-début février nous avons avec Monsieur CHUFFART élaboré un plan de communication. Pour le moment, il est totalement méconnu. Pour qu'il y ait du monde dans les trains, il est évident qu'il faut que le train soit connu de tous.

Sur la structure de la gare de Dinan, Monsieur le maire de Dinan le dira tout à l'heure, la ville fait actuellement de très gros travaux sur le quartier de la gare. Il y a un problème qui me semble important à l'heure où nous parlons de l'accès de tous aux transports collectifs, qui est celui de l'accès pour les personnes handicapées. Entre le niveau des quais de la gare de Dinan et le niveau d'entrée dans les voitures de type 73 500, il y a un minimum de 42 cm. 42 cm ce n'est pas l'accès, excusez-moi, à des fauteuils roulants, à des poussettes, à des landaus et ceci constitue un vrai problème. Il faudra sans doute que Lamballe demande que les quais soient rénovés. Il est évident que c'est important pour une ville comme Dinan qu'il y ait des quais adaptés permettant à tout le monde et notamment aux personnes à mobilité réduite de prendre le train. Je le dis directement vers la SNCF, SNCF réseau je suppose. La rénovation de Dinan-Lamballe est très attendue. Il y a un budget de 62 millions d'euros pour

Lamballe-Dol qui a été voté à l'initiative de la Région Bretagne que l'on remercie. Il y a eu un travail considérable sur cette affaire.

Je reviens sur le direct Saint-Malo et sur ses conséquences. J'ai reçu beaucoup de courriers de gens de Saint Malo et de Dol, en tant que Président, disant que nous avons fait supprimer le train allant de Dol à Dinan. Je leur ai d'abord dit qu'il s'agit une ligne à voie unique où par conséquent il n'est possible de faire passer qu'un seul train à la fois. Dans ce créneau horaire matinal domicile-travail, domicile-études, un temps très serré d'une heure, une heure et demie, il est évident que de faire circuler les trains de Dinan à Dol et de Dol à Dinan pour aller vers Rennes est très difficile. Je pense qu'une solution à envisager serait le croisement de Miniac. Ce croisement qui existait avant l'ère du tout TGV et qui était, à notre demande, dans le comité de pilotage en 2017, s'il était rétabli, permettrait aux heures de pointe de faire circuler des trains adaptés aux déplacements domicile-travail, domicile-études de Dol à Dinan et de Dinan à Dol. Il faudrait qu'il y ait une solidarité de tout le monde, de tous les territoires y compris ceux d'Ille et Vilaine. La solidarité ne doit pas s'exercer à sens unique sinon ce n'est plus de la solidarité.

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

Avant de parler du vélo, disons les choses très clairement : le TER a sauvé les trains en France. S'il n'avait pas eu la régionalisation ferroviaire en France, il n'y aurait pas eu le développement des réseaux, il n'y aurait pas eu de nouvelles rames, il n'y aurait pas eu de nouveaux investissements. Tout le monde le reconnaît même si cela ne s'est pas fait sans défauts.

Aux prémices, lorsqu'on a commencé à remplacer les trains, nous pensions surtout aux personnes à transporter. Notre tendance a été de penser les trains en premier lieu pour le transport de passagers. Aujourd'hui, le besoin de vélos existe. Sur catalogue, il n'existe pas spontanément de matériels susceptibles de répondre de façon correcte à cette demande. Cela ne veut pas dire que la revendication n'est pas juste. Cela veut dire tout simplement que les temps ont changé et que la place que peut prendre le vélo dans les modes des transports a évolué. Quand nous avons acheté les trains, nous les avons choisis comme les plus optimisables possibles. Nous les avons choisis afin qu'ils répondent notamment aux besoins du péri-urbain au niveau de la place afin qu'ils puissent contenir beaucoup d'usagers. Ces trains qui peuvent accepter beaucoup de passagers sont précieux lors des pointes du week-ends qui sont très fortes en Bretagne.

Concernant les aspects tarifaires, j'ai tendance à dire que le TER ne coûte pas si cher que cela. Il coûte toujours trop cher pour la personne qui paye, c'est une évidence. Un usager moyen du TER paye à peu près 30 % du coût réel de son billet et un abonné paye un peu moins de 10% du coût réel de son billet. Ce qui veut dire que plus de 70% des abonnés au TER en Bretagne font leur trajet pour moins d'1 euro. C'est toujours trop cher mais il faut tout de même relativiser les choses. Que signifient les chiffres que je viens d'énoncer ? Ils signifient que si je n'avais plus les 10% de recettes des abonnés ou les 30% de recettes des usagers moyens, je n'aurais pas de recettes pour faire du développement parce que la dotation de décentralisation n'augmenterait pas au prorata.

Concernant la question du cadencement, je souhaite attirer votre attention sur le fait qu'il faudrait bien sûr d'autres trains, cadencer plus et cadencer mieux. Nous devons le faire régionalement en veillant à une forme d'équité des dessertes. Il convient que nous positionnions des trains là où il y a le plus d'usagers. Par exemple, lorsque nous positionnons des trains en plus sur le péri-urbain rennais, il faut aussi que nous en positionnions plus à

destination de Guingamp, de Plouaret, de Landerneau, de Brest. Il convient de respecter un principe d'égalité. Une usagère de Montreuil sur Ille m'a écrit aujourd'hui pour me dire qu'il y a des creux d'offres. Montreuil sur Ille, qui est en périphérie rennaise, est desservie par 49 trains par jour. Cela veut dire que 49 trains par jour, cela ne suffit pas. Peut-être que 60 trains par jour, cela ne suffirait pas non plus. Cela serait mieux en tout cas. Je ne conteste pas la légitimité de la demande. En même temps, je vous demande de comprendre que lorsque je fais du développement à un endroit je dois le faire partout en Bretagne, c'est le principe d'égalité du service public.

Pour cadencer plus et mieux, il faut également se poser la question des moyens physiques, des investissements réalisés. Nous sommes actuellement en train de travailler, je le dis sous le contrôle de Sophie Danet de SNCF Réseaux, sur le schéma de références de la gare de Rennes. Lorsque la gare de Rennes est saturée, cela ne nous permet pas de desservir le reste de la Bretagne. Pour parler très franchement, si nous devions organiser la modernisation des infrastructures pour éviter la saturation à l'est de la gare de Rennes, d'après nos calculs qui demandent à être consolidés, cela représenterait un investissement de l'ordre d'1 milliard et demi d'euros. Ce sont des sujets qui ne nous échappent pas et qui requièrent toute notre attention.

Il faut intégrer la question des vélos. Je veux vous dire que les trains que l'on aurait à commander aujourd'hui ne seraient pas ceux que l'on a commandés hier. De même lorsque l'on commandait des PICASSO, nous n'envisagions pas d'avoir des 73 500.

Monsieur MARTEIL, je crois que nous faisons converger nos combats, chacun étant à sa place évidemment. Monsieur MARTEIL me dit que c'est bien mais que ce serait mieux encore si nous en faisons un peu plus. Vous êtes dans votre rôle. Je trouve cela plutôt positif. Comme vous, je suis obligé de partager votre appréciation sur l'état de délabrement de la gare actuelle. Point n'est besoin de la refaire à neuf pour quand même éviter qu'elle soit dans un état aussi pitoyable. Nous allons suggérer à ce que notre exécutif, peut-être son Président, interpelle qui de droit pour modifier ces choses-là.

Sur la communication, d'emblée je voudrais dire qu'il y a une coquille tout à fait regrettable dans le document. Je veux réinsister solennellement sur le rôle déterminant qu'a joué le Conseil départemental des Côtes d'Armor pour parvenir à boucler nos équations de cofinancement de la remise en état des infrastructures. Je le répète, le Conseil départemental, cas presque unique en France à ma connaissance, a joué un rôle déterminant. Sans lui, nous n'aurions pas été en mesure de boucler les derniers millions. Quand on parle de 3 millions sur des chantiers comme celui-là ce n'est pas rien.

Sur la question des infrastructures, ne nous érigeons pas trop vite en spécialistes de tout. Concernant le croisement de Miniac Morvan, je mets le sujet en débat, je ne demande pas d'adhérer à ce que je dis. Ce n'est pas parce que le croisement de Miniac Morvan ne se serait pas fait ou ne se ferait pas que la revendication n'est pas légitime. Il y a un sujet qui est posé. Je ne suis pas sûr que ce soit la réponse unique et pour arriver à faire cet avancement cela obéit évidemment à des contraintes physiques. J'ai reçu des messages des usagers potentiels de Dol qui voudraient venir à Dinan et qui prendraient le train du matin de bonne heure. Cela représente un investissement et il faut connaître le nombre de personnes concernées. Le service public ne signifie pas proposer une offre de service public en ayant l'assurance qu'il n'y aura personne dans le train. Cela consiste à créer un service pour que des gens l'utilisent et pour qu'il y ait un maximum de gens à l'utiliser. Dans ces cas-là, que l'investissement coûte ne choque pas.

Aujourd'hui, je pense que nous avons vaincu un obstacle de taille : nous nous sommes engagés dans la réalisation des travaux entre Dol et Pleudihen. Il y a eu un certain nombre de problématiques dont celle du financement. Il a fallu compenser l'argent qui manquait, il a fallu en rajouter un peu et puis à l'arrivée il en manquait encore un peu. Cela représente un certain coût et nous avons passé une étape. Un autre sujet qu'il reste à traiter est celui du Viaduc de la Fontaine-des Eaux. Il se trouve que rien ne nous oblige à nous en saisir dans l'instant et j'ai tendance à dire que dans nos exercices il est aussi important de faire avancer la barque que de la charger. Plus vous chargez la barque et moins elle avance. Or il faut la faire avancer. Il faudra se saisir du sujet du Viaduc de la Fontaine-des Eaux mais cela ne doit pas nous conduire à renoncer non plus à la ligne Dinan-Lamballe. Concernant ce dernier sujet, je ne sais pas s'il y aura un contrat de plan. Je l'espère et je le souhaite. L'avantage du contrat de plan c'est que cela oblige tous les acteurs à se parler, à se mettre autour de la table, à rechercher des financements, à compenser des financements quand ils ne le sont pas et cela permet de faire avancer les sujets.

### **Yves ARNAUD, membre du Comité gares vivantes de Betton**

Suite à l'information que nous avons eue par laquelle la SNCF avait décidé de supprimer l'emploi au guichet de la gare le 31 juillet, vous me permettrez Monsieur le Président, de commencer par m'adresser à la SNCF parce que vous-même vous m'y avez incité en distinguant bien le fait que la gestion du personnel de la SNCF n'était pas de la compétence de la Région Bretagne. Je crois que la SNCF a vu le trafic sur la gare de Betton notamment, augmenter voici une trentaine d'années. Monsieur BEUCAIRE n'était peut-être pas en fonctions à ce moment-là lorsque que la SNCF envisageait de fermer la gare. Il a augmenté grâce à l'intervention budgétaire de la Métropole avec le ticket Unipass. La SNCF ensuite, avec la Région Bretagne, a modernisé la ligne en électrifiant Rennes-St Malo.

La SNCF, alors je sais qu'il y a des distinguos entre la SNCF et Réseaux ferrés, je n'ai pas les compétences pour le dire, a investi dans les bâtiments de la gare voici à peine dix ans. Est-il possible que l'amélioration du trafic, le renforcement du trafic, le renforcement de l'usage du train se fasse en remplaçant l'humain par des automates ? Surement pas. Il y a beaucoup de gens qui buttent sur les automates. Il y a des combinaisons auxquelles les automates ne répondront pas. Le renforcement de l'usage du train passe par l'humain.

D'ailleurs, je reprendrais les propos de quelqu'un que vous connaissez certainement, Monsieur Alain Krakovitch qui sera peut-être le futur remplaçant de Monsieur Pépy. Il indique que ce ne sont pas les nouvelles mobilités qui auront réponse à tout. Il le dit et l'écrit d'une façon claire : la solution, c'est le train. Je ne suis pas compétent mais je pense qu'à ce niveau de responsabilités, Monsieur Krakovitch doit avoir des compétences en la matière. Nous comprenons très bien, parce que nous ne sommes pas naïfs, que la SNCF se prépare à la concurrence des transporteurs européens sur le réseau français à partir de l'année prochaine. Cette concurrence se fera d'autant mieux que l'humain sera maintenu pour renforcer l'attractivité du train. Nous demandons clairement à la SNCF de surseoir à sa décision du 31 juillet de façon à ce que le temps soit donné pour que divers partenaires s'accordent pour trouver des solutions pour maintenir notamment un agent SNCF sur le guichet de Betton. Je tiens à préciser le notamment.

Maintenant Monsieur le Vice-Président de la Région Bretagne, vous avez bien indiqué que le trafic avait pratiquement été doublé depuis que la Région avait pris en charge le transport TER ferroviaire. Dans cette augmentation de trafic, la contribution budgétaire dans les transports péri-urbains telle que celle de l'agglomération rennaise, et c'est sans doute vrai pour d'autres agglomérations que je connais moins, a contribué à cette augmentation du



trafic et nous sommes heureux de ce partenariat. Heureux nous le sommes aussi du choix fait par la Région de maintenir un service public SNCF en contractualisant avec la seule SNCF. Nous en sommes tout à fait heureux et nous partageons cette politique. Vous n'êtes pas comme nous tous à avoir entendu les engagements, pardon les propos du Président de la République, sur le maintien des services publics auprès des populations. Nous savons que c'est aussi le souci de la Région et vous l'avez développé en disant que vous ne pouviez pas financer qu'une seule ligne au détriment de toutes les autres. Nous partageons ce point de vue-là. C'est pour cela que nous pensons qu'en tant que contributeur financier pour ces services, vous avez un rôle important à jouer dans la recherche de solutions.

Bien sûr nous savons que le TER ne veut pas financer le TGV qui représente 80% du chiffre d'affaires de la gare de Betton du moins en 2018. La gare de Betton en chiffre d'affaires, et le guichet, ne sont pas dans une situation économique catastrophique loin s'en faut. Je dirais que cette « guéguerre » entre qui est responsable de quoi n'est pas à la hauteur des propos tant de vous Monsieur le Vice-Président que de vos orientations Monsieur le Directeur Général SNCF. Vous avez la dimension pour trouver des solutions permettant de maintenir la SNCF tout à fait présente humainement en gare de Betton en incluant d'autres prestations permettant d'associer d'autres partenaires au financement d'un tel projet. Par exemple, le plan de déplacements urbains de l'agglomération rennaise voté au printemps qui vient, mentionne que la gare de Betton pourrait être un site d'expérimentation d'intermodalités avec la SNCF. Nous vous demandons donc, Monsieur le Vice-Président, Monsieur le Directeur, de faire en sorte que la SNCF sursoit à sa décision et que le temps soit donné pour que divers partenaires trouvent les solutions pour maintenir la SNCF avec d'autres services en gare de Betton. Je veux préciser que nous sommes usagers et que nous sommes porteurs de la voix de 2 500 signataires d'une pétition. Vous en serez réceptionnaires avec le courrier de mercredi prochain. Je m'arrête là en étant sûr que nous pourrons dire à nos concitoyens qui nous portent devant vous : « oui nous avons été entendus, des solutions seront trouvées ».

#### **Laurent BEUCAIRE, Directeur TER SNCF Bretagne**

Merci pour votre intervention. Je vous remercie de me donner la parole sur le sujet Monsieur le Président au nom de la différenciation sur laquelle vous êtes revenus tout à l'heure entre l'opérateur et le rôle du Conseil Régional comme Autorité Organisatrice des Transports. Vous avez donné quelques chiffres sur la gare de Betton, permettez-moi d'en donner d'autres. Vous dites que la situation de la gare de Betton est plutôt florissante. Ce qu'il faut dire tout de même, c'est que nos chiffres de vente sont en baisse continue de 10% chaque année. Cette baisse a plutôt tendance et c'est un fait à s'accélérer. Les voyageurs, clients que nous sommes, les usagers utilisent des smartphones, un ordinateur ou un automate et viennent de moins en moins au guichet. Quand le service réduit de 10% chaque année, voire plus à certains endroits, il faut quand même se poser des questions.

La deuxième question que l'on se pose c'est la typologie des voyageurs. En gare de Betton, 90% des voyageurs sont des abonnés donc ils ont leur système finalement et ils n'ont pas besoin d'aller au guichet chaque jour. C'est aussi un élément très important. Nous vendons en gare de Betton essentiellement du TGV à 75%, à 80% vous l'avez dit ; lequel TGV se vend de plus en plus de façon numérique.

Nous ne sommes pas là pour supprimer, fermer, etc. Il faut que l'on s'adapte à la situation que nous connaissons et qui évolue. Les clients, les voyageurs ont de plus en plus recours à des services numériques. Je ne dis pas à 100% mais on a aussi un distributeur en gare de Betton qui est toujours accessible.

Tout à l'heure vous vous félicitez des travaux qui avaient été faits, de la hausse des trafics. Nous nous en félicitons également. Pour moi, ce n'est pas incompatible. Nous pouvons très bien avoir un développement du trafic, surtout sur les gares péri-urbaines comme Betton, avec des façons d'acheter qui ont évolué. C'est là aujourd'hui la position de la SNCF. Nous sommes en situation de concertation depuis plusieurs mois maintenant. Nous cherchons des solutions et nous avons, à mon sens, le temps de trouver des solutions. Nous pouvons très bien avoir une personne aux alentours pour permettre de rendre ce service. Il s'agit d'une pratique qui se fait dans différents endroits. Des solutions existent. A nous de les trouver et de les mettre en œuvre rapidement maintenant. Effectivement vous avez donné la date du projet qui est à la fin du mois de juillet.

**Théo MARTEIL, Président de l'Association ferroviaire Bretagne Nord**

Je n'ai pas voulu en rajouter tout à l'heure pour ne pas monopoliser la parole trop longtemps. Je dois dire que je suis totalement en accord avec Monsieur ARNAUD et sur la gare de Dinan, puisqu'on en parle, il n'y aura plus de vente de billets le week-end (le samedi et le dimanche). C'est le cas actuellement. Notre association est totalement en désaccord avec cela. Monsieur le Maire de Dinan le dira peut-être aussi tout à l'heure.

Dans une ville comme Dinan, ville touristique, il y a énormément de personnes âgées qui ne sont pas très familiarisées avec internet comme vous le savez. Nous pensons que c'est une erreur monumentale, excusez-moi Monsieur BEAUCAIRE de vous le dire. Il s'agit d'une erreur monumentale que de supprimer la vente de billets le week-end sur une ville comme Dinan. Nous vous demandons très aimablement et gentiment dans le souci de faire fonctionner le service public de revenir sur une décision qui est une décision malheureuse et qui manifestement sera assez catastrophique pour la gare de Dinan et pour l'environnement.

**Laurent BEAUCAIRE, Directeur TER SNCF Bretagne**

Je ne peux pas dire que la gare de Dinan soit fermée le week-end puisque le samedi, nous avons mis en place un agent. Cet agent n'est pas l'agent du guichet traditionnel que nous connaissions jusqu'à présent puisque nous inventons des nouveaux métiers qui vont au contact. J'ai encore vu l'agent qui est en poste cet après-midi, juste avant le début de cette réunion. Le samedi matin nous avons un agent qui est présent, qui est en tenue et qui rend le même service. Il accompagne les clients si nécessaire, il peut vendre des titres de transport... Il n'y a pour moi aucun problème. Le service est rendu le samedi.

**Simon BRUNET, Secrétaire général du syndicat CGT cheminots de Saint Brieuc**

Je voudrais dire en préambule que l'environnement, l'urgence environnementale et l'urgence de trouver des transports alternatifs à la voiture individuelle notamment dans les grandes agglomérations, mais pas uniquement, est très prégnante dans le débat en ce moment. Le train participe à cette alternative. Investir massivement comme le fait le Conseil Régional depuis des années, c'est déjà commencer à y répondre.

Ensuite se pose la question de comment met-on en place ce transport-là ? Dans quelles conditions les usagers vont-ils pouvoir voyager ?

Je fais bien la différence, et la CGT fait également bien la différence, entre le Conseil Régional et la Direction de la SNCF. Nous avons le Conseil Régional qui assume sa position d'aménageur du territoire. Il s'agit toutefois d'abord de la responsabilité de l'État pour ce qui est de l'infrastructure ferroviaire. Les collectivités locales investissent énormément dans le ferroviaire depuis des années et nous nous en félicitons. Reste ensuite la place de SNCF Réseaux. Nous attendons d'ailleurs toujours le calendrier de rénovation de Dinan-Lamballe.

Si le Conseil Régional n'avait pas été là, l'ensemble des lignes dont vous avez parlé tout à l'heure seraient sans doute déjà fermées. La réforme ferroviaire qui a été votée l'année dernière menace encore plus certaines lignes ailleurs.

Maintenant j'en viens à nous cheminots ; j'en viens à ce que nous avons à dire ce soir. Tout d'abord concernant les guichets, mes camarades peut-être en parleront après, l'aménagement du territoire, le service public que l'on rend à l'utilisateur (ce dont on parle à la SNCF) passe aussi par une présence humaine qui permet d'attirer les voyageurs. Je rappelle qu'il y a 15 millions de français qui n'ont pas accès à internet de manière satisfaisante. La SNCF anticipe la numérisation des achats en supprimant massivement les guichets (je ne parle plus de voyages pour l'instant) et le TER est obligé de reprendre à son compte certains guichets. Nous combattons la création, à Dinan notamment, des équipes mobiles. Ces équipes sont censées permettre d'améliorer le service. De notre point de vue, elles ne vont pas l'améliorer. Il va s'agir de mettre les agents par ci par là à certains moments. Il ne s'agira pas forcément du moment où les gens en auront besoin alors qu'un guichet présent tout le temps répond aux besoins des usagers.

En tant que conducteur de trains, j'alerte ce soir le Conseil Régional et évidemment la Direction de la SNCF sur la situation. Nous alertons la Direction de la SNCF depuis des années à ce sujet. Pour nous la baisse du service public en Bretagne est notamment constituée par la suppression des contrôleurs dans les trains comme à Dinan. Cela fait 3 ans que ce fonctionnement est mis en place. Pour les béotiens, le conducteur roule seul à bord. Il est seul, il n'y a plus de contrôleurs. On observe une augmentation importante des incivilités. Certains conducteurs sont vilipendés. Ils sont interpellés parfois violemment par des usagers qui sont naturellement excédés. On a une augmentation de la fraude massive, sur Dinan notamment. En l'absence de contrôleurs, il n'y a plus de dissuasion à l'égard de la société qui rentre dans les trains. Le contrôleur permettait de protéger les usagers, de dissuader les contrevenants voire même les délinquants. Si on observe la situation dans les trains, il y a des matchs de foot, des fumeurs, des buveurs... ce que l'on n'avait pas avant notamment dans les trains sur Dinan. Ce dispositif va se mettre en place en juillet. Nous y sommes opposés et nous attirons votre attention sur le fait qu'il y a une dégradation très claire des conditions de voyage des usagers. Certes vous n'êtes pas organisateur Monsieur LAHELLEC, vous n'êtes pas responsable de l'organisation du travail mais je pense que vous avez votre mot à dire sur la qualité du voyage, sur la qualité que l'on propose aux usagers. Nous parlions de coût tout à l'heure pour l'utilisateur mais il y a aussi ses conditions de voyage.

J'attire votre attention sur le malaise des cheminots. Nous sommes heureux que vous fassiez confiance à notre savoir-faire pour les années qui viennent. Dans quel état allons-nous finir, nous cheminots, si nous nous retrouvons de plus en plus seuls face à ces responsabilités ? Je parle par exemple des conducteurs de train qui ont à gérer des procédures de sécurité qui sont importantes, qui ne sont pas à négliger et qui doivent gérer maintenant les voyageurs. Vous nous faites confiance et nous vous alertons sur le malaise qui grandit chez les cheminots de Bretagne comme d'ailleurs partout en France. Cela fait la une des médias en ce moment. Effectivement on ne peut qu'avouer que vous avez fait beaucoup de choses pour le ferroviaire depuis toutes ces années.

Attention également à ne pas obérer nos chances de vraiment développer le ferroviaire notamment sur les petites lignes. Les petites lignes c'est un outil d'aménagement du territoire. La SNCF a tendance à l'oublier un peu. Heureusement que les collectivités locales sont là pour ne pas l'oublier. Nous pourrions reparler d'ailleurs avec vous Monsieur LAHELLEC de la question du Centre Bretagne et de son irrigation. Le Centre Bretagne est une zone complètement délaissée, abandonnée, sauf par les autocars régionaux, depuis des années.

Nous portons également la question de la réouverture de lignes notamment celle de Loudéac dans le centre Bretagne.

Je vous alerte vraiment ce soir sur l'état d'esprit des cheminots. Nous demandons très clairement que les équipes mobiles qui sont créées viennent améliorer effectivement le service en plus des postes fixes de guichets et d'escaliers qui existent actuellement. Nous demandons que les contrôleurs soient remis dans les trains notamment sur les petites lignes qui sont déjà, sanctionnées je dirais, par leur vétusté et par leur manque de performance et qui sont en plus sanctionnées maintenant par une baisse du service à bord, par un manque d'informations, qui se reporte sur le conducteur du train.

**Laurent BEAUCAIRE, Directeur TER SNCF Bretagne**

Sans polémique, quelques éléments de réponse sur les sujets que vous venez d'aborder. Vous parlez des questions d'insécurité et de fraude et vous évoquez le fait que les conducteurs sont de plus en plus seuls sur les lignes. Le lien entre l'insécurité et le fait qu'il n'y ait pas de contrôleurs dans les trains n'est pas évident. Quand on regarde les chiffres, quand on regarde les évolutions ces dernières années, quand je regarde ce qui se passe ces derniers mois, ce lien n'est pas évident. Vous le disiez tout à l'heure, il y a des gens qui fument, il y a des gens qui boivent dans les trains. Vous savez comme moi que la présence d'un seul contrôleur dans un train, qui est éventuellement d'ailleurs sur certaines lignes sur deux niveaux, ne résout pas tout. Ce n'est pas parce qu'il y a un contrôleur qu'il n'y a pas d'incivilités.

J'aurais dû le dire en préambule : comme vous, nous sommes extrêmement attentifs à ces sujets-là. Ce sont des sujets que nous suivons avec les pouvoirs publics, avec la gendarmerie, avec la police municipale, avec la police, avec nos collègues de la surveillance générale. Ce sont des sujets sur lesquels nous sommes extrêmement attentifs. Comme on l'a dit tout à l'heure, nous allons avoir un objectif de développement ambitieux de la fréquentation et donc des recettes associées. Le taux de fraude fait partie des sujets sur lesquels nous travaillons.

Je ne veux pas comparer nos lignes à celles de la Région parisienne ce n'est pas la peine. Quand même un mot, cela fait combien d'années, de décennies que le conducteur en région parisienne travaille dans des trains autrement plus chargés. Je ne dis pas que c'est l'idéal mais en région parisienne le conducteur est seul, il gère son train. Il y a des équipes, qui ne sont pas appelées équipes mobiles mais cela revient à cela, des équipes qui viennent dans le train et qui contrôlent l'ensemble du train. Évidemment ce n'est pas une personne seule, c'est une brigade, vous le savez mieux que moi. Il est possible de lutter contre la fraude de façon différente avec un contrôleur dans le train de temps en temps effectivement suivant les trains. Certains trains nécessitent un contrôleur, vous le savez mieux que moi. On peut lutter aussi avec des brigades, avec des équipes d'assistance, avec d'autres façons de faire de la lutte contre la fraude.

Ces sujets de fraude et d'insécurité sont au cœur de nos sujets, dans nos fondamentaux et on ne les sous-estimera pas.

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

Tout d'abord je veux dire ici que votre contribution ne peut laisser personne indifférent. Il y a des incivilités, des risques de pertes de la fréquentation, de dégradation et cela me

bouleverse sincèrement. Face à ce combat je ne sais pas comment va évoluer cette grande et belle maison SNCF.

Même s'il est vrai que vous êtes un prestataire de transport, il n'en demeure pas moins qu'il y a une culture de service public. Nous nous en réjouissons. Quand je parle des bons résultats des TER de Bretagne, j'y associe bien entendu ceux qui le font et ceux qui le font ce sont les cheminotes et les cheminots. Nous avons refusé une approche comptable du futur protocole et de la future convention que nous aurons avec la SNCF. Nous avons refusé une approche comptable qui consisterait à ajuster le compte de charges. Cela veut dire que pour équilibrer les comptes en règle générale dans toute société donnée, on ajuste le compte de charges en ajustant la charge de la masse salariale. Nous n'avons pas voulu de cet exercice qui prévalait jusque-là. C'est ce qui a rendu la négociation difficile. Nous avons fait un travail d'ajustement des comptes par une obligation de croissance du service public. Autrement dit la SNCF sera demain en situation de devoir assumer une croissance de la fréquentation dans les trains faute de quoi elle sera pénalisée sur le plan financier. Voici l'exacte vérité. Le refus de l'ajustement par ajustement du compte de charges n'est pas, au contraire, un ajustement du compte de recettes. Est-ce que l'on a eu tort ou raison, je l'ignore.

Comme disait le grand Monsieur à qui je faisais référence tout à l'heure « l'important c'est de rechercher la vérité et de la dire ». Comme je l'ai cherchée un peu, je vais la dire. La multitude de témoignages de ce qui ne va pas à la SNCF nous conduit à nous interroger sur la nécessité d'avoir notre propre expertise pour pouvoir apprécier ce que fait ou ne fait pas la SNCF. On ne peut pas être beaucoup plus clair. Il y va de tous les investissements que l'on a faits. Nous avons fait des investissements pour améliorer nos infrastructures. Nous ne les regrettons pas. Nous en ferons d'autres, c'est notre intention. Nous voulons être sûrs que l'investissement réalisé aille bien à l'objet pour lequel nous le mettons. Au regard de ce que j'entends si je puis dire, je suis amené à me poser des questions et à me demander si nous ne devrions pas avoir une expertise absolue de ce qui se fait, de ce qui se fait bien, comme de ce qui ne se ferait peut-être pas. Je suis prudent dans ma formulation. Je crois qu'il faut se dire ces choses-là.

Enfin, je voudrais quand même dire que s'agissant de la déshérence du Centre Bretagne, ce n'est pas tout à fait les termes. Si nous n'avions pas œuvré, la ligne Carhaix-Guingamp-Paimpol n'existerait sûrement plus depuis longtemps. S'agissant de la Nord-Sud, enfin ce que j'appelle la Nord-Sud (Saint-Brieuc-Auray), je vais vous raconter une anecdote. C'est une histoire qui a commencé en 2017. J'ai dû me bagarrer avec détermination pour faire inscrire 9 millions d'euros au contrat de plan pour l'affectation à cette ligne. Une éminente personnalité de l'État me disant « ah Monsieur Lahellec, vous vous occupez de ces petites choses pendant que d'autres s'occupent de la LGV ». Toujours est-il que ces sommes qui avaient été prévues n'ont jamais été affectées. Les travaux n'ont pas été faits tels que nous les avions envisagés et à l'heure où je vous parle, nous sommes en train de prendre des décisions budgétaires pour cofinancer les travaux qui n'ont pas été faits à l'époque. Si je ne le fais pas, si je ne l'écris pas dans les journaux je vais vous dire pourquoi : c'est parce que moi je ne veux pas hurler avec les loups et parce que mon ennemi n'est pas la SNCF. C'est regrettable et c'est ainsi. Cela me conduit à en tirer les enseignements de ce qui reste à faire. Toujours s'agissant du Centre Bretagne, citez-moi une région de France qui finance à 50% la mise à 2x2 voies d'une route nationale, en l'occurrence la RN164. Cela n'existe nulle part. Nous n'avons pas de compétences pour cela mais si nous ne le faisons pas, rien ne se passerait. J'étais l'autre jour dans le Centre Bretagne et des élus me disaient comme vous d'ailleurs que rien n'allait en Centre Bretagne, que tout allait mal, que les gens n'arrivaient plus à prendre les transports etc... Au bout de quelques minutes, je demande aux 14 élus

présents dans la salle s'ils pouvaient me dire par combien de cars régionaux Pontivy était-elle desservie tous les jours ? L'un me répond 8, le deuxième me dit je crois que c'est 10, le 3<sup>ème</sup> dit 12. La réponse exacte est de 66 cars régionaux desservant Pontivy. Comme cela ne suffisait pas quand le TGV est arrivé, nous avons mis 7 cars en direct entre Pontivy, Loudéac et la gare de Rennes. Il s'agit donc au total de 73 autocars.

Il n'est pas tout à fait exact de dire qu'il n'y a pas d'ambitions publiques pour le Centre Bretagne. Ça ne règle pas tous les problèmes, ça ne règle pas toutes les situations, cela ne fait pas revenir le train aussi vite que prévu à Pontivy. Je pense que vous avez le droit de ne pas être d'accord avec moi mais que pour créer des dynamiques, il ne faut pas seulement annoncer les mauvaises nouvelles, il faut en donner quelques bonnes aussi. Je considère que la vérité se suffit à elle-même. Il ne faut pas craindre le pire. On m'a dit « ils sont complètement fous à la Région, 70 cars pour desservir Pontivy ». Fougères c'est 69 cars par jour pour venir sur Rennes. Ils n'ont pas le train pour l'instant non plus.

Ce qu'il faut retenir me semble-t-il de tout ça c'est qu'au fond l'ambition publique ce n'est pas un vilain mot et que lorsque nous en avons, les choses ne fonctionnent pas si mal que cela. C'est rare que nous ayons à regretter les investissements faits. La croissance du train, la destination de la Bretagne et au-delà de Rennes, c'est entre +20% et + 30% jusqu'à Brest et Quimper. Ceux qui exprimaient des réserves sur comment se fait-il qu'ils investissent autant devraient être un peu rassurés.

Je ne sais pas ce que sera la loi LOM. Je sais que nous assumons des prérogatives en matière des transports régionaux y compris sur le périmètre des métropoles. C'est le cas de Betton. Nous sommes dans le périmètre métropolitain. La compétence transport de Betton appartient à la Métropole rennaise et c'est le cas sur tout le périmètre de l'étoile rennaise. Nous considérons, nous sommes en débat sur ce sujet toute la semaine à Saint Briec, que demain il faudra conventionner directement entre la Région et les instances intercommunales sur les services que nous entendons déployer. C'est ainsi que nous entendons travailler ici avec la communauté d'agglomération. Elle nous dira ce qu'elle fait, les conditions dans lesquelles elle le fait et nous nous mettrons d'accord entre nous pour construire la complémentarité. Nous voulons faire la même chose avec la Métropole sans nous désengager un instant de nos prérogatives en matière de TER. Nous entendons bien garder l'unicité comme on tient à garder l'unicité par exemple sur la ligne Rennes-Châteaubriant. Je ne suis pas sûr que l'on réussisse tout mais ne lâchons pas la proie pour l'ombre. Il y a des choses qui bougent, il y a des possibles. Il n'est pas dans mes intentions de rendre publique une expertise externe pour aller vérifier que les choses soient bien faites mais il va sans dire qu'incivilités, insécurité, déshérence sur nos trains, nous ne pourrions pas laisser faire. Il nous faudra vérifier, nous assurer, prendre les meilleures dispositions pour s'assurer que ces choses-là n'arrivent pas.

Il faut de l'humain mais il faut de tout. Je me bats pour que la SNCF ait des outils modernes de vente de ses titres de transport. Je trouve malheureux que OUIBUS soit plus efficace que la SNCF pour vendre des billets. Je trouve cela dommage. Je ne dresse pas la présence humaine revendiquée, que je peux comprendre, avec l'impérieuse nécessité pour la SNCF de se mettre aussi dans une séquence de modernité pour nous permettre de disposer des meilleurs outils.

Je vais vous raconter une anecdote qui m'est arrivée mercredi. J'étais sur Brest sur le sujet de la desserte aérienne de Quessant. Je reçois un message sur mon écran d'une personne qui était depuis 7h30 à la gare de St Briec et qui faute de présence de personnel au guichet en gare a laissé passer je ne sais combien de trains. Elle est restée à la gare de Saint Briec

entre 7h30 et 9h sans pouvoir prendre de billet et a fortiori de train. Pendant le même temps, un opérateur aérien avec qui j'étais en discussion, en trois clics et en moins d'une minute et demie m'a montré comment réserver un avion pour aller de Vannes à Clermont-Ferrand. Deux mondes, deux temps, deux cultures qui prouvent bien que la solution ce n'est pas l'un ou l'autre mais l'un et l'autre.

Nous aussi nous sommes un peu exigeants pour qu'on se dote des moyens modernes pour vendre des tickets etc. Nous parlons du train mais nous avons le même sujet avec les cars. Demain il va falloir que tout s'articule ensemble. Tout cela va être dans le même réseau BreizhGo : les cars, les trains, les bateaux... Il va falloir que l'on ait des applications qui rendent tout cela commode, tout cela faisable et ce n'est pas chaque territoire dans son coin qui pourra le faire.

### **Quentin CHESNOT, usager fréquent du réseau BreizhGo (ex-Tibus) et occasionnellement du TER**

Je tenais en premier lieu à vous féliciter pour l'organisation du comité de lignes.

Je vais commencer par effectuer un point et certaines remarques sur l'ex-réseau Tibus. Il est à noter que c'est un réseau qui est bel et bien un réseau à vocation scolaire. Il attire très peu les actifs. En effet les horaires sont très bien ajustés pour ceux-ci. Les lignes 11, 12, 13 attirent très peu d'actifs quand on étudie les données. Le point commun vers lequel convergent toutes les lignes est l'absence d'offre commerciale autour de 9h du matin. C'est un sacré frein au report modal pour les actifs. J'ai pu discuter avec bon nombre de personnes plus âgées que moi et elles me l'ont dit.

Les lignes 10, 13 et 14 ont un parcours touristique à développer. Il conviendrait à mon sens de développer leur offre en faisant quelques ajustements horaires et en offrant la possibilité de faire du transport à la demande qui est moins coûteux pour l'autorité organisatrice. Il est à noter que la majorité des points d'arrêts principaux ne dispose pas d'abribus. Ainsi la position de l'offre commerciale est problématique et assez réduite. La signalisation de ceux-ci est assez inexistante : il n'y a pas d'éclairage, pas de signalisation verticale ni horizontale.

Malheureusement beaucoup de services commerciaux sont exploités avec des véhicules non pelliculés à l'image du réseau mais avec des véhicules pelliculés à l'image de l'exploitant Transdev. Cela nuit fortement à la qualité de service de tous les usagers y compris les habitués. Le pelliculage des véhicules est un vecteur de communication et permet aux populations la visualisation de l'offre commerciale sans penser qu'il s'agirait d'un transport scolaire ; cela m'a souvent été redit.

D'autre part les véhicules mixtes tourisme, par exemple les Arway pour les connaisseurs, utilisés sur les lignes structurantes sont appréciés et ce particulièrement des actifs. Les équipements de confort (liseuses...) sont utilisés par les voyageurs, particulièrement par les actifs. A l'avenir il faudrait investir dans ce type de véhicules et non pas dans des véhicules de type scolaire dénués de cette option pour attirer les actifs. Les actifs sont particulièrement attachés au confort de leurs véhicules particuliers. Il serait aussi intéressant de mettre en place des portes vélos sur les lignes 10, 12, 13, 14 des lignes ex-Tibus ainsi que sur la 16 ligne ex-Illeenoo en période estivale et pourquoi pas toute l'année pour attirer les actifs et les inciter au report modal.

A présent je vais saluer les offres de trajets à 1 euro proposées par la Région et aussi par Transdev, les campagnes de communication de la Région aussi la CAT depuis le renouvellement de la délégation de services publics, la création d'un compte Twitter, des pelliculages publicitaires à l'arrière des véhicules sur les véhicules des lignes structurantes

mais aussi l'installation toujours en cours d'un nouveau système d'information voyageur et d'aide à l'exploitation assez innovant.

Je suis rarement usager du réseau ferré mais je constate le délabrement de la ligne ferroviaire sur l'axe Dol-Dinan qui a pu garder son emplacement archaïque hors du temps, inapproprié aujourd'hui en pleine campagne et non en zone urbaine. Or cela pourrait changer et à investissement modéré en les déplaçant par exemple à Pleudihen où on pourrait déplacer la zone artisanale de la gare en bas du port de Pleudihen à l'arrêt du Val d'orient ou par exemple déplacer la halte ferroviaire de La Hisse à la Vicomté sur Rance, toujours à investissements modérés.

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

Merci pour votre contribution qui est très dense et en même temps il faut essayer de comprendre tout ce qu'il reste à faire.

Il faut comprendre que le transport départemental ici comme ailleurs s'est développé par itération du transport scolaire. Il est arrivé que quand le car était à moitié plein, le raisonnement consistait à dire que si nous le remplissons complètement à 2 euros pourquoi s'en priver. Cela a abouti à créer des choses positives du point de vue tarifaire, à créer des besoins mais en même temps ne pas répondre à d'autres besoins.

Nous avons un deuxième sujet qui vient de conséquences des réformes institutionnelles (la loi NOTRe, etc...). Il faut que nous nous mettions d'accord sur ce qui est du périmètre de l'agglomération, ce qui ne l'est pas, sur ce qui peut rester dans le périmètre actuel si la Région est d'accord. Vous l'avez compris, on n'est jamais en recherche de désaccords. Il va falloir définir les conditions tarifaires et financières par lesquelles tout cela peut se mettre en musique. Vous voyez bien que le transport scolaire c'est une chose, le transport à vocation touristique et découverte c'est tout de même autre chose. C'est la raison pour laquelle je ne vois pas d'autre solution que de conventionner de manière très simple entre la Région et les EPCI. L'avantage de conventionner comme cela c'est que chacun fait ce qu'il a à faire une fois l'accord trouvé. Si on ne s'est pas mis d'accord sur tout, on se voit l'année d'après pour rapprocher à nouveau nos points de vue. Si bouleversement il y a eu entre temps, nous devons pouvoir trouver, je dirais le bon calibrage de nos ambitions publiques partagées. C'est comme cela que nous allons essayer de travailler.

Je voulais vous informer que nous avons quelques ambitions parce que nous souhaitons qu'à la rentrée scolaire 2020 nous soyons parvenus à l'harmonisation tarifaire pour les scolaires. C'est un chantier compliqué. Le coût pour les familles pouvait varier du simple au double d'un département à un autre. Il va sans dire que nous ne pourrions pas créer une harmonisation tarifaire en nous alignant sur le moins cher ni créer une harmonisation tarifaire en nous alignant sur le plus cher. Il va falloir que l'on définisse vos services, faire mûrir tout cela sans bouleverser les contrats existants. Ce ne sont pas des choses si simples sachant qu'il n'y a pas de tutelle d'une collectivité sur une autre et sachant que l'on entend bien prendre en considération la décision souveraine qui sera celle des collectivités et des EPCI en question.

**Yves ARNAUD, membre du Comité gares vivantes de Betton**

Vous avez bien parlé Monsieur le Président, de l'interférence entre la compétence de la Métropole et le financement de la Région, en faisant référence à la loi LOM. Je crois que la loi LOM si tout est bouclé sera en vigueur au milieu de l'année prochaine. Je reprends et j'insiste : ce n'est pas en deux mois, Monsieur Beaucaire, que les conditions seront réunies



pour trouver l'entente avec différents partenaires pour maintenir un service humain sur la gare de Betton. D'où l'emploi du mot de « surseoir ». Je n'ai pas employé le terme de modifier votre décision mais celui de surseoir pour donner le temps aux différents partenaires avec vous de trouver les bonnes solutions.

**Christophe OLLIVIER, Maire d'Aucaleuc**

C'est juste une demande par rapport à un ajout d'horaires. Je souhaiterais savoir comment cela fonctionne puisque l'on a un transport scolaire et il y a maintenant deux ou trois ans nous avons deux navettes et l'un des horaires a été supprimé. Nous sommes obligés d'avoir deux cars à la même heure le matin plutôt que d'avoir un car et un autre car.

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

Pourriez-vous nous envoyer un mail ? Nous regarderons. Si nous nous sommes dit l'essentiel, nous allons prendre la contribution de Monsieur comme un point de désaccord sur lequel nous allons travailler. C'est fait pour cela les comités de lignes. Je constate quand même qu'il y a beaucoup de convergence par rapport aux ambitions publiques qui nous animent. Je veux à nouveau remercier la communauté dinannaise qui nous accueille.