

Compte-rendu Comité de lignes Brocéliande Vilaine Golfe du
Morbihan
26 février 2019
Redon

Jean-François MARY, Président de Redon Agglomération

C'est un plaisir de vous accueillir au siège de Redon Agglomération, sur un sujet qui nous tient à cœur puisque nous avons pris la compétence sur les transports dans le cadre de notre transformation en Communauté d'agglomération. La gare de Redon est un équipement stratégique en termes de desserte du territoire. C'est l'une des premières portes d'entrée et de sortie du territoire, une connexion avec les territoires et villes environnantes : Rennes, Vannes, Nantes, Paris, Lille, Roissy et les autres villes européennes.

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

Je souhaiterais tout d'abord souligner la présence aujourd'hui des transporteurs : la SNCF bien sûr, mais aussi Keolis Armor, Keolis Ille-et-Vilaine, Illevia, Linévia, AVB, Maury Transports et les Transports Herviaux. Depuis que nous avons récupéré la compétence sur les transports scolaires et interurbains, nous traitons aussi dans nos Comités de lignes ces sujets-là. Le contexte a beaucoup changé : aujourd'hui le TER ne représente plus le premier poste des transports régionaux. Il représente 110 millions d'euros par an en fonctionnement, mais les autres transports transférés représentent à peu près 140 millions d'euros. Aujourd'hui nous avons 2 500 cars qui circulent en Bretagne, avec 112 000 élèves transportés par jour. La part de responsabilité qui est la nôtre s'est donc renforcée avec ces prérogatives nouvelles.

En juillet 2017, tous les horaires dans toutes les gares de Bretagne ont été modifiées, pour accueillir 20% d'offre ferroviaire supplémentaire. Nous avons conscience que cela a généré des gênes, rompu des habitudes, créée des problèmes. Cela a été exprimé, ici comme ailleurs. Il serait présomptueux de ma part de dire que tous ont été résolus. Ce Comité de lignes a pour but de recueillir l'ensemble des revendications non satisfaites ; il doit également permettre de s'éclairer mutuellement sur les enjeux en cours.

En juillet 2017 à Rennes, le Président de la République a déclaré à propos de la Ligne à Grande Vitesse Le Mans - Rennes qu'une œuvre colossale, importante et chère venait d'être inaugurée, mais qu'en raison de l'état des finances publiques, ce type d'évènement ne se renouvèlerait pas de sitôt. Il ne l'a pas formulé comme cela, mais c'est à peu près cela qu'il a dit. Cela n'a pas été sans nous inquiéter, car les besoins d'infrastructures ferroviaires continuent à exister et nous sommes loin d'avoir répondu à la totalité des attentes à l'échelle de la Bretagne. Vous avez peut-être noté cependant un léger infléchissement du discours. Un an et demi après, le Premier Ministre est venu à Rennes pour dire qu'il fallait résoudre la question de la relation Rennes - Nantes selon un scénario profitable à Redon, qui pourra également profiter à Quimper, avec la réalisation d'une infrastructure neuve entre Redon et Rennes. Je pense qu'il faut prendre la mesure de l'infléchissement que cela constitue par rapport au discours tenu quelques mois plus tôt par M. le Président de la République. Cet élément a été déterminant dans la signature du Pacte d'Accessibilité.

Cependant, dès l'instant que l'on fait quelque chose au Sud, nous sommes interpellés au Nord. Or, les considérations techniques ne sont pas les mêmes au Nord, le relief n'est pas le même, la densité de population n'est pas la même et donc le taux de retour sur investissement n'est pas le même.

Au Sud, après plusieurs phases de travaux, dont les travaux de signalisation qui ont tardé à être réalisés ici mais qui ont permis de mettre en place des services supplémentaires, nous avons en perspective une infrastructure nouvelle alors qu'il nous avait été dit qu'il fallait abandonner l'idée.

Il y a eu des inquiétudes avec la nouvelle desserte. Ce que je peux vous dire ce soir, c'est que les gens en Bretagne, à Redon, ont retrouvé le train, puisque la fréquentation TGV et TER est en constante augmentation. La Bretagne est la première région en matière de croissance de la fréquentation. Cette croissance est vérifiable au-delà de Rennes, vers Brest ou Quimper. Nous n'avons cependant pas tout résolu : aux heures de pointes, nous avons des situations tendues, avec une mixité des flux et des usages qui ne rendent pas les choses forcément confortables. Nous sommes aussi à la confluence du périurbain et du « moins périurbain ». Il y a un sens des flux qui fait que nous sommes obligés de répondre aux usagers qui vont tous les jours à Rennes, sans pour autant se départir de la nécessité de continuer à desservir correctement Redon. Il faut que ces choses-là se combinent pour trouver leur belle harmonie, ça n'est jamais bien simple.

Nous sommes en ce moment en cours de renouvellement de la convention TER avec la SNCF. Contrairement à la majorité des autres Régions de France, nous avons fait le choix de ne pas envisager des lots détachables permettant l'ouverture à la concurrence. Nous avons fait le choix politique de la négociation avec la SNCF, de la pugnacité avec la SNCF. Nous avons fait ce choix car nous ne considérons pas que l'ouverture à la concurrence constitue l'alpha et l'oméga du développement du service public, nous avons même l'absolue conviction du contraire. Il suffit pour s'en convaincre d'imaginer que le TGV soit entièrement ouvert à la concurrence. La concurrence irait s'exacerber entre Paris et Rennes, avec du low-cost à 5 euros en creux de journée. Mais quel transporteur aura l'audace d'amener des trains jusqu'à Brest ou Quimper ? Poser la question c'est y répondre. J'ai été reçu par Mme la Ministre aujourd'hui, juste avant de venir à Redon. Elle souhaitait faire le point sur la réforme ferroviaire et l'ouverture à la concurrence. J'ai commencé en lui parlant de la Bretagne, en lui disant qu'en Bretagne, sans ambition publique, le territoire ne pourrait pas s'aménager. C'est vrai en matière routière comme en matière ferroviaire. Qu'est-ce qu'une petite ligne ferroviaire ? Si l'on caractérise les lignes ferroviaires par leur rentabilité, il n'y a qu'une seule grande ligne ferroviaire en France : Paris - Lyon. Tout cela est ambivalent. Nous avons sur le feu plusieurs sujets d'infrastructures ferroviaires : remise à neuf de la ligne Rennes - Châteaubriant, remise en état de la ligne Dol - Dinan - Lamballe. Ce sont des sujets à plusieurs millions d'euros. Je rappelle que l'année dernière, sur les lignes afférentes, nous avons réalisé 108 millions d'euros d'investissements. Pour les deux lignes évoquées, nous sommes aussi sur une équation à 120 millions d'euros. Sans ambition publique, ces choses-là ne se régleront pas. Or, aujourd'hui, le contrat de performance qui lie l'Etat et la SNCF en matière d'infrastructures ferroviaires indique que sur ces lignes-là, le propriétaire SNCF Réseau ne peut apporter que 8,5% du financement de l'investissement.

Il y a cependant de bonnes raisons d'être optimiste. La SNCF gagne un peu d'argent, et cela ne me gêne pas. Elle est très critiquée parce qu'elle perd de l'argent : cela ne me gêne pas de souligner qu'elle peut aussi en gagner. Au cours des quatre dernières années écoulées, la SNCF a gagné environ 35 millions d'euros sur le compte TER en Bretagne. Dans le même temps, l'Etat prélève environ 15 millions d'euros de produits fiscaux. Nous apporterons donc

ici à Redon la preuve que l'ambition de développement de l'ambition publique a pour effet de générer une baisse tendancielle de son coût. Vous ne verrez jamais dans aucun journal cité cet exemple-là. Nous apportons la démonstration que ce type de développement génère une fréquentation plus grande, et donc quelque chose de vertueux économiquement. Enfin, puisque l'Etat produit 15 millions d'euros de produits fiscaux, nous apportons la preuve que nous ne sommes pas que des dispendieux qui jetons l'argent par les fenêtres : nous apportons la preuve qu'il est possible de faire autrement.

Forts de ces atouts-là, nous nourrissons de grandes ambitions pour le développement des transports à l'échelle de la Bretagne. Nous sommes en discussion avec la SNCF sur la convention, nous espérons aboutir avant la fin du mois d'avril. Les discussions portent sur le service et sur l'argent. Comme la SNCF dégage des ressources, il n'est pas anormal qu'une partie de celles-ci concourent à développer le service. Nous n'accostons pas spontanément sur ce thème. Je n'en tiens pas pour responsable les gens qui sont aujourd'hui autour de la table avec qui nous travaillons bien : s'agissant de la SNCF, toutes les décisions ne se prennent pas toujours en Bretagne.

Je souhaitais évoquer également le transport par autocar. Nous avons deux renouvellements de délégations de service public à réaliser, en Finistère et en Ille-et-Vilaine. Nous aurons plus tard le Morbihan et les Côtes d'Armor. C'est un exercice compliqué, qui sera mené dans le cadre donné par la future Loi d'Orientation des Mobilités, débattue au Sénat ces prochains jours. Personne ne peut dire aujourd'hui ce que sera cette loi. Dans la version que j'ai pu en lire, j'ai de bonnes raisons d'être un peu inquiet. On nous dit qu'il faudra desservir tous les territoires ; c'est une très bonne chose. Le texte ajoute que si les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ne souhaitent pas prendre la compétence, ce sera aux Régions de le faire. Ma grand-mère aurait appelé ça « gérer les restes ». Ça n'est pas l'addition d'initiatives dans les territoires qui va permettre de construire un réseau cohérent, connecté au territoire national et au monde. Notre ambition est donc de contractualiser avec tous les EPCI de Bretagne pour définir ensemble le réseau dont il faut nous doter, pour que l'on évite les superpositions de services, que l'on travaille la complémentarité et que cela permette de mettre en perspective une tarification et des systèmes billettiques cohérents.

Nous aurons à ce niveau un exercice à mener : celui de la rentrée 2020. En matière de transport scolaire, il faut savoir que le coût restant à la charge des familles dans le Finistère est deux fois plus important que dans l'Ille-et-Vilaine. Il faudra donc définir un système qui ne soit pas exagéré au niveau de l'évolution des coûts mais qui ne pourra cependant pas s'apparenter à de la gratuité : il faut bien qu'il y ait quelqu'un qui paie.

A Redon, vous avez décidé en tant que Communauté d'agglomération d'exercer votre compétence en matière de transports à compter du 1^{er} septembre prochain : c'est un véritable défi. Jusqu'à présent, la Région exerçait la compétence comme Autorité Organisatrice de second rang en lieu et place de la Communauté d'agglomération. Nous le faisons également à Dinan, à Guingamp, à Lamballe, nous le faisons partout où les collectivités nous on dit ne pas être en capacité de l'exercer. Lorsqu'elles prennent la main, nous transférons les dotations que nous y consacrons ; il n'est pas dans notre intention de les garder.

Enfin, je souhaitais dire que nous travaillons étroitement avec les fédérations professionnelles de transporteurs qui rassemblent des entreprises et des situations très diverses. Par exemple, dans le département du Morbihan, le service des transports est majoritairement assuré par des Autorités organisatrices de second rang, avec de nombreux

marchés publics. Ces entreprises sont des entreprises de main d'œuvre et nous ne pouvons pas engager quelque chose qui serait trop abrupt et déstabiliserait l'économie de ces entreprises. Il faut que l'on soit en situation de responsabilité. La Région, en prenant la main sur ces sujets, ne fait rien d'autres qu'essayer de faire aussi bien que ce qui se faisait jusqu'à présent, nous ne nous plaindrons pas si l'on parvient à faire un peu mieux.

Collectif des usagers de la gare de Masserac

Nous sommes cinq personnes qui représentons la commune de Masserac. Vous avez indiqué que la SNCF a gagné 35 millions d'euros et souhaité que cet argent puisse servir au développement des services publics. Pour Masserac, ce service public a tendance à disparaître et cela pose d'énormes problèmes pour nos jeunes et nos travailleurs.

Nous avons listé les problèmes rencontrés. Les collégiens et lycéens peuvent venir facilement au collège et au lycée sur Redon le matin. Cependant, le midi et le soir, ils n'ont plus de train, ou seulement un train tardif qui les oblige à patienter une heure à Redon, ce qui pose des problèmes de sécurité. Pour éviter le problème de l'attente, nous sommes obligés de les amener jusqu'à Beslé. Or, ces enfants, entre Masserac et Beslé, n'ont pas d'abonnement SNCF et pourraient se voir infliger des amendes. Quelles responsabilités en termes d'accident sur ce trajet ?

Les arrêts le week-end ont également été supprimés : les enfants ne peuvent plus faire d'activités périscolaires. Ils sont cloîtrés sur notre commune, ou doivent être transportés en voiture, ce qui nécessite des moyens. C'est un souci également par rapport à l'environnement, et un problème financier pour les familles.

Le deuxième problème concerne les étudiants. Depuis Masserac, nous ne pouvons pas aller à l'université ou au CFA à Ker Lann. Aucun horaire n'est possible le matin ; le soir les horaires sont peu pertinents. Les familles doivent donc trouver des logements pour leurs enfants à Ker Lann. Nous vous demandons de réfléchir à modifier ces horaires.

Le troisième problème concerne les travailleurs. Ils sont trois. Ils vont ou à Nantes ou à Rennes. Pour ceux qui vont à Rennes, il n'y a plus d'arrêt entre Masserac et Rennes. Il faut faire une navette Masserac - Redon et Redon - Rennes. Cela engendre un temps de trajet allongé d'environ 25 minutes le matin, ce qui est énorme sur une journée. Le retour est tout aussi difficile. Il n'y a semble-t-il plus de possibilité de rentrer le soir directement : il faut passer ou par Beslé ou par Redon. Pour les personnes qui vont à Nantes, il y a deux changements à Redon puis Savenay. Serait-il possible de revoir cela ? Un travailleur qui commence à 7h ou 8h le matin ne peut pas aller travailler à Nantes.

Les abonnements Uzuël fonctionnent du lundi au lundi suivant. Si nous n'avons plus de train le week-end, cela signifie que nos jeunes ne peuvent plus bénéficier avec leurs billets de la possibilité d'aller à Redon le week-end. Nous payons un service que nous n'avons pas.

Enfin, le quai dans le sens Redon - Rennes n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite. Toutes ces problématiques ont été recensées dans un courrier que nous vous transmettons.

Jean-Luc LE BARON, Président du CODEF

Lors du dernier Comité de lignes à Guichen le 24 avril 2017, vous aviez indiqué que les nouveaux horaires suite à l'arrivée de la LGV ne constituaient pas la fin de l'histoire et que vous et vos services chercheraient à les améliorer dans le futur. Aujourd'hui, vous avez renouvelé cette promesse. Deux ans après le réaménagement des horaires, il convient à notre avis de tirer un premier bilan et de rechercher par voie de concertation des solutions

d'amélioration des grilles horaires. Nous nous félicitons et remercions la Région et la SNCF pour le raccourcissement des temps de trajets sur Redon Rennes et Redon Vannes, suite aux travaux de signalisation évoqués tout à l'heure. En revanche, force est de constater qu'il y a eu en 2017 une baisse de la fréquentation des voyageurs en gare de Redon, et qui a visiblement également affecté la gare d'Auray. La cause en est selon nous l'inadaptation de la desserte aux besoins réels des voyageurs. Or, malgré nos écrits tirant la sonnette d'alarme, ces horaires ont été reconduits en 2018 et au premier semestre 2019, avec des corrections à quelques minutes près qui ont leur importance mais qui ne remédient pas aux dysfonctionnements observés. Les horaires se caractérisent par de gros creux de desserte en matinée et en soirée, cependant que des trains se succèdent par ailleurs à quelques minutes d'intervalles. Pour illustrer, nous avons recensé huit trains qui se succèdent entre 17h08 et 19h25 entre Redon et Vannes, alors qu'il n'y en a aucun entre 19h25 et 20h25. Concernant l'offre mal ciblée, nous avons identifié trois creux de desserte aux heures de pointe. Nous renouvelons, dans le cadre d'une approche constructive et en lien avec les usagers que nous avons interrogé tout récemment, notre demande de mise en place de circulations susceptibles de combler ces trous de desserte :

- Absence de train dans le sens Redon - Rennes entre 6h35 et 7h21. Le train de 7h21 n'arrive à Rennes qu'à 7h56, ce qui est juste pour embaucher à 8h00.
- Dans le sens retour Rennes - Redon entre 18h40 et 19h40, il n'y a pas de train. Or, il existe des travailleurs employés de commerce ou du milieu médical et profession libérale qui finissent leur journée tardivement. Ils pouvaient auparavant prendre un TGV à 19h01 en gare de Rennes qui est à présent supprimé.
- Dans le sens Vannes - Redon, il n'y a pas de train entre 18h04 et 19h07. Le TER de 18h04 est trop tôt pour certains salariés, surtout lorsque leur lieu de travail se situe en périphérie de Vannes. Il serait assez urgent de combler ces creux de desserte car la compétition avec la voiture est importante, elle sera encore plus vive lorsque seront achevés les travaux de mise en 2x2 voies entre Rennes et Redon en 2021.
- Le samedi, les personnes qui travaillent sont confrontées à l'absence de train entre 7h31 et 10h53. Pour les personnes qui travaillent sur Vannes, il n'y a que deux trains : l'un à 8h23, l'autre à 10h23. Le droit à la mobilité ne doit pas se cantonner à la seule voiture le week-end. Ces personnes ont droit à un transport collectif ce jour-là aussi.
- Enfin, à certaines heures de la journée, plus aucun train ne s'arrête en gare de Redon. Il y a un effondrement de la fréquentation sur le créneau horaire 13h00 - 16h30. Cela résulte de la suppression des trains Intercités et de la multiplication des liaisons directes en TER Nantes - Rennes et Rennes - Nantes, qui autrefois transitaient par la gare de Redon. C'est une décision politique des Régions Bretagne et Pays de la Loire, qui ont décidé de multiplier ces liaisons.

Nous continuons à revendiquer le renforcement des liaisons Nantes - Redon - Quimper et Brest et nous soutenons fortement une demande de création d'un train de maillage interrégional qui ferait Rennes - Redon - Savenay - Nantes avec correspondance à Savenay pour la direction de Saint-Nazaire. Pourriez-vous nous confirmer que l'offre vers Redon pourrait être étoffée à l'issue de réflexion avec votre homologue des Pays de la Loire ?

En matière de service en gare, il y a un phénomène de réduction des horaires d'ouverture des guichets ou de fermeture des guichets. Les guichets sont fermés en gare de Redon le dimanche toute la journée. Nous estimons que l'amplitude d'ouverture des guichets en gare pourrait être maximale. Il y aura toujours des personnes qui n'ont pas recours à Internet, soit par « illettrisme », c'est-à-dire laissés sur le bord de la route par la fracture numérique, soit par choix délibéré - certains jeunes refusent l'accès à Internet ou estiment pouvoir s'en passer. Pourrait-on avoir une position de la Région Bretagne sur ce thème ?

Enfin, nous avons fait une demande auprès de Gares et Connexions concernant l'accès au wifi gratuit en gare de Redon. Nous avons eu une réponse qui nous demandait de relayer cette demande par les collectivités. J'imagine que Redon Agglomération et la mairie de Redon n'y sont pas hostiles. Pourrait-on avoir des compléments d'information sur le sujet ?

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

Le principe de fond est le suivant : je ne vois pas pourquoi nous ne ferions pas tout ce qui est d'utilité publique avérée et raisonnablement faisable. Ce n'est pas pour gagner des sous que l'on a mis 540 millions d'euros pour acheter des trains neufs. Nous continuerons à investir au service de l'utilité publique. Mais il faut parfois partager les contraintes des uns avec les contingences des autres, et ça n'est pas si simple. On me dit « tout l'argent a été mis sur le TGV, mais ce qui compte ce sont les transports du quotidien ». Les personnes qui tiennent ce discours là je leur dis d'aller le tenir dans le Finistère. Car lorsqu'on est loin de tout, on a besoin d'aller plus vite. Lorsqu'on est près de tout, le besoin est moins sensible. C'est tout à fait logique.

Concernant les guichets, nous ne sommes pas insensibles à cette affaire-là. Nous ne poussons pas la SNCF à supprimer des emplois dans les guichets. Au contraire, nous créons les conditions pour qu'ils ne perdent pas d'argent, comme je le disais tout à l'heure. Et lorsqu'ils font quelques gains de productivité, je ne serais pas opposé à ce qu'ils viennent les investir dans le développement du service public. Nous voulons que la SNCF vende mieux les titres de transports régionaux et ne se contente pas d'attendre le client derrière un guichet. S'ils ne le font pas, d'autres le feront. Le réseau BreizhGo, ce sont des trains, des cars et des bateaux. Il faudra demain vendre des titres BreizhGo. Il faut que la SNCF sache le faire comme d'autres transporteurs si l'on ne veut pas mettre en place un système de vente et de distribution spécifique. Pour les guichets, je ne me substitue pas à la politique RH de la SNCF. Si demain cette activité de vente de titres n'est pas faite correctement, avec l'ouverture à la concurrence, la SNCF aura du souci à se faire. J'étais avec les autres Régions de France aujourd'hui à Paris : sur les neuf présentes, huit ont déjà des lots détachables. Vous avez le droit de me reprocher de ne pas faire la même chose, mais c'est la réalité.

En termes de coût, de régularité, de qualité de service, le TER est l'un des meilleurs de France mais pour moi, il n'y a pas assez d'emploi de cheminots, pas assez d'emplois qualifiés, pas assez d'informaticiens pour mieux vendre nos titres de transports par Internet. Surtout lorsque l'on paie une facture annuelle de 110 millions d'euros. Je dis à SNCF de mieux vendre par Internet, mais ça n'est pas pour cela que je pousse à fermer les guichets. Cela nous procure quelques arguments pour continuer à développer nos services, au meilleur coût.

Concernant la desserte, nous sommes évidemment prêts à travailler avec la Région voisine, mais ça n'est pas si simple. Jusqu'à il y a une semaine, je ne connaissais pas la position de la Région voisine concernant la ligne Retiers - Châteaubriant. Depuis une semaine, je sais qu'il est envisagé d'assurer des liaisons vers Nantes en passant par Châteaubriant. Ça n'est pas sérieux : nous n'allons pas demander à des gens de Brest ou Quimper de passer par Châteaubriant pour aller à Nantes. Nous sommes pour que la liaison Rennes - Châteaubriant soit remise à neuf dans le calendrier prévu, en ne remettant pas en cause la relation Nantes - Rennes passant par Redon. C'est une position très claire sur laquelle nous ne bougerons pas.

Je propose que nous fassions une réunion technique spécifique sur le sujet de la desserte à Masserac, pour traiter les choses dans le détail. Nous mettrons les choses sur la table pour montrer ce qui semble réaliste, ce qui l'est moins, afin que chacun soit en situation d'appropriation des sujets. La structuration des flux à Masserac n'est pas la même que celle de Redon, mais tout le monde utilise la même voie. Il faut que l'on rende tout cela compatible.

J'en reviens au sujet du transport routier. J'ai accueilli récemment un conducteur de car d'une entreprise qui a été l'objet d'une agression. La personne était lourdement marquée. Nous avons pris les meilleures dispositions pour l'accompagner. A l'issue de la conversation, la personne s'est effondrée en disant « dire que je fais ça pour 470 euros par mois ». Comment voulez-vous valoriser le transport scolaire, valoriser les métiers et l'accompagnement des enfants ? Je ne mets pas en accusation les transporteurs sur ce sujet : ils répondent à des conditions qui leur sont fixées. Cela interpelle quand même l'Autorité organisatrice qui doit mettre en musique ces choses-là. Je n'ai pas la solution miracle mais nous ne sommes pas insensibles à ces questions. Nous parlons donc du sujet avec les fédérations professionnelles, pour voir comment nous pouvons adapter les contrats, pour aller vers une évolution sociale plus exemplaire.

René LEFAIX, Collectif Handicap 35

Nous aimerions avoir des interlocuteurs pour exposer les quelques difficultés qu'il y a à utiliser la nouvelle gare routière de Rennes, notamment pour les personnes malvoyantes ou aveugles. Nous aimerions connaître l'état d'avancement de l'accessibilité des lignes de car, aussi bien les véhicules que les points d'arrêts. Enfin, il y a peu de liaison en car entre Rennes et Redon.

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

Le GART a bien voulu me confier la mission Accessibilité. Nous voyons la déléguée interministérielle le 11 avril sur les suites du schéma ADAP. Le SDAP régional a été adopté à l'unanimité par le Conseil régional. Les dispositions règlementaires, initialement prévue pour 2015, ont été retardées au niveau national mais nous avons choisi de poursuivre la feuille de route régionale votée initialement.

Je propose que nous puissions organiser une visite de la gare routière de Rennes avant son inauguration. En allant sur place c'est toujours plus instructif, cela nous permettra de mieux apprécier l'état d'avancement de l'accessibilité. Traiter ce sujet-là, c'est améliorer le confort de tout le monde.

Jean-Claude RAKOZY, Maire de Malansac

Nous souhaitons vous rencontrer avec le Comité des usagers des gares de Questembert et Malansac sur les questions de desserte. A Malansac nous n'avons pas de guichet, ni de bornes. Certaines personnes ne sont pas familières avec Internet. Or, certaines personnes montent dans le train sans titre et se voient gratifiées d'une pénalité financière dans le train. J'ai plusieurs doléances sur cette question. Nous avons également des élèves qui finissent leur cours à 17h15, le train est à 17h30. Ils loupent souvent ce train et sont contraints d'attendre une heure. Ils ont la possibilité d'un car à 18h00, mais leur carte d'abonnement valable pour le train ne l'est pas pour le car.

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

Nous allons travailler sur la question tarifaire : il nous faut travailler la cohérence entre le train et le car. Je vais laisser la SNCF répondre sur la question de la vente de titre de transports.

Frédérique Marie, Directrice marketing TER BreizhGo

Nous ne pouvons plus commander d'automate de vente au niveau national car les matériels sont en fin de vie. Nous proposons des alternatives avec les commerçants, qui peuvent devenir des dépositaires et vendre des titres de transports. Il y a en a déjà en Bretagne, nous avons également noué des partenariats avec des Offices de tourisme ou des Maisons de service public. Ce sont des choses que nous pouvons parfaitement envisager.

Les nouvelles règles de régularisation à bord sont liées à la lutte contre la fraude. Nous sommes encore dans une phase d'expérimentation, la Bretagne étant une région pilote, et il y a des discussions au niveau national avec l'association des Régions de France. Nous avons accompagné la mise en place de la démarche depuis septembre dernier, avec des actions de communication auprès des usagers pour leur présenter les alternatives, et pas seulement le digital : vente en gare de départ ou gare d'arrivée, alternatives que je viens de vous présenter. Ces règles sont effectives depuis le 15 janvier et depuis lors nous avons eu une douzaine de réclamations, que nous traitons au cas par cas. C'est globalement une démarche bien appréciée et bien accueillie par les clients. Ça n'est pas une source de conflit.

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

Nous notons le fait que nous sommes dépositaire d'un problème et qu'il nous revient de rechercher les moyens pour surmonter cette affaire, avec la SNCF. Cette affaire n'est pas très bonne commercialement. Les contrôleurs ont des recommandations auxquelles ils se conforment. Au-delà, nous sommes bien entendu intéressés aux recettes : un usager TER paie en moyenne 30% du coût réel de son billet.

Alain Le Guennec, usager de la gare de Questembert

Faire fonctionner le réseau ferroviaire tous les jours, c'est une performance, j'en ai conscience mais je trouve que les retards sont relativement fréquents.

Je voudrais parler de la fréquentation du TER entre Questembert et Vannes. Parallèlement à la voie ferrée, il y a la RD 775, qui connaît un trafic journalier de 8 000 véhicules, avec des heures de pointe entre 7h00 et 9h00, et entre 16h30 et 19h00. En même temps, les trains que je prends sont souvent remplis à $\frac{1}{4}$ de leur capacité. Quelle est la politique de la Région pour promouvoir les trains (affichage sur le bord des routes, dans les bulletins municipaux, auprès des entreprises...)?

A Vannes s'est développée la zone d'activité de Laroiseau, où l'on trouve la Caisse d'allocations familiales, la Caisse primaire d'assurance maladie, l'URSSAF, la Maison départementale de l'autonomie, et une myriade de services. Cette zone est bordée par la voie ferrée. Aujourd'hui, le train s'arrête à Sainte-Anne d'Auray, mais pas à Laroiseau, où il y a des milliers d'emplois dans le tertiaire et une zone commerciale qui draine énormément de gens. L'accès à cette zone est également difficile. Y a-t-il des réflexions pour qu'il y ait un arrêt à cet endroit ?

Frédéric JAYOT, Directeur général du Parc de Branféré

Le parc de Branféré accueille 300 000 visiteurs par an. C'est le troisième site le plus visité en Bretagne. Le site se trouve sur la petite commune rurale du Guerno et il n'y a pas de

desserte en transports en commun. La ligne BreizhGo 8 Vannes - Muzillac passe cependant à proximité, et le parc est engagé dans une démarche d'éco-mobilité. J'ai participé dans le cadre du club TGV à promouvoir les déplacements par train, nous avons fondé avec les Autocars Vincent Bobet, qui disposent d'un autocar électrique, l'association Green Morbihan qui développe des actions autour du tourisme durable. Nous aimerions savoir s'il était possible de modifier l'itinéraire de la ligne 8 afin de proposer une desserte du site depuis Vannes.

Thierry BEAUJOUAN, Maire de Guipry - Messac

Il y a eu beaucoup d'amélioration en termes de desserte pour la gare de Guipry-Messac. Il reste le problème des personnes qui prenaient le train pour arriver avant 7h à Rennes. Aujourd'hui, ces personnes prennent le car à Bain de Bretagne pour aller à Rennes. Nous aurions souhaité expérimenter un service de car direct de la gare jusqu'à Rennes.

La SNCF a réalisé un bénéfice de 35 millions d'euros, or aujourd'hui nous avons un bâtiment-voyageur avec des bâches pour éviter que les pierres ne tombent. Il y a encore un guichet, je crois qu'il est bien fréquenté. La communauté de communes va réaménager l'ensemble des parkings et refaire les parvis. Nous avons un collège qui va s'implanter, avec huit cents élèves et un internat. Nous souhaiterions travailler sur la gare et les alentours avec l'ensemble des acteurs.

Il existe une police des transports dans les trains. Il est trop facile, lorsque l'on est arrêté ou contrôlé, de donner une fausse identité. J'ai reçu à plusieurs reprises des amendes à mon nom : il serait bien qu'il y ait au moins un contrôle plus poussé car la personne peut donner l'identité de n'importe qui à partir du moment où elle n'a pas de pièce d'identité à fournir.

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

Concernant la zone de Laroiseau, il faut dire que dans notre pays, on pense d'abord au développement d'une zone avant de penser ses conditions d'accessibilité. Par exemple, à Montreuil-sur-Ille sur l'axe Rennes - Saint-Malo, plusieurs lots de lotissement ont vu le jour. Ces personnes nous demandent à présent plus de train, du RER, des trains plus tard le soir, le week-end... Cela a des incidences en cascades, malgré les 49 trains qui desservent quotidiennement la commune.

Pour la promotion du train en Bretagne, je rappelle qu'en 14 ans nous avons multiplié par deux la fréquentation.

Concernant la demande de création d'une nouvelle gare, j'ai une demande similaire de création d'arrêt à la Vraie Croix. Le problème, c'est que je ne peux pas faire ça sans pénaliser la desserte des autres gares.

Sur la rénovation des gares, je propose que Sylvain Gouillet, des services du Conseil régional, puisse discuter avec vous pour voir comment il est possible de valoriser la gare de Messac-Guipry.

Je propose également que nous regardions pour créer un car direct entre la gare de Guipry-Messac et Rennes.

Alain Le Guennec, usager de la gare de Questembert

Je prends le train depuis trois ans pour aller travailler, mais ça n'a pas été une solution naturelle au début pour moi, notamment à cause des retards. Il faudrait que l'ensemble des

personnes qui se rendent à Vannes en voiture soient sensibilisées sur l'offre de train, les tarifs, avec des périodes d'essai pour qu'elles puissent voir ce que cela donne. Ce sont les idées qu'il faudrait développer pour que les personnes laissent leur voiture pour prendre le train.

Deuxième question : une fois arrivé à la gare de Vannes, comment faire lorsque l'on travaille à 3 ou 4 kilomètres ?

Matthieu BEBIN, Conseil régional de Bretagne

La Région, avec la SNCF, investit 400 000 euros annuels pour des campagnes médias. Il y a également des actions de promotion du service TER auprès des entreprises, dans les salons, les facultés, des entreprises... Nous sommes en lien avec les dispositifs d'accueil des nouveaux arrivants. La liaison Questembert - Vannes est en constante progression depuis l'ouverture de la LGV, avec +40% entre septembre - décembre 2018 par rapport à septembre - décembre 2016. Comme le disait Monsieur Lahellec, la fréquentation globale a été multipliée par deux en quinze ans. Chaque année, nous investissons lourdement sur la question de la promotion, tant pour le train que pour le car et les liaisons maritimes. Peut-être que vous ne le voyez pas, mais de grandes campagnes sont menées chaque année en affichage et sur Internet pour promouvoir le train, et ça marche puisqu'il est de plus en plus rempli.

Membre du CODEF

Vous avez répondu aux usagers de la gare de Masserac que le meilleur moyen de répondre à leurs problèmes était d'en discuter calmement sur place. Nous avons également des problèmes de desserte à Redon : peut-on imaginer que vous puissiez venir ici discuter à Redon, invité par le M. le Maire et M. le Président, sur ces sujets ?

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

Nous sommes toujours bien reçus à Redon, donc ce sera avec plaisir. Pour Masserac, la multitude des situations exposées fait qu'il est difficile de les prendre point par point ce soir. Pour Redon, c'est pareil. Je le redis : nous n'allons pas nous plaindre parce qu'il existe une exemplarité citoyenne.

Usager Redon - Rennes

Avec le transfert de compétence en matière de transport à l'agglomération de Redon, quel est son rôle en la matière, et ses relations avec la SNCF ? L'agglomération de Redon est située sur le 44, sur le 56, sur le 35. La SNCF contractualise au niveau régional. Vous avez indiqué la position de la Bretagne vis-à-vis de la concurrence, nous ne savons pas ce qui va se passer en Pays de la Loire. Sur l'axe Redon - Nantes, que va-t-il se passer ? Ce tronçon va-t-il être ouvert à la concurrence ?

Je suis usager de la ligne Rennes - Redon. Je trouve étrange qu'il n'y ait pas de train avant 16h30. Or, je finis à 13h00. Je constate qu'entre 12h40 et 13h40, il y a trois trains qui vont à Guipry-Messac. Le matin, je suis donc obligé de prendre ma voiture, d'aller à Messac, de prendre le train à Messac et pouvoir rentrer sans attendre trois heures à Rennes. Vous indiquez que la fréquentation sur l'axe Rennes - Messac progresse de 6% : j'y participe et je ne pense pas être le seul.

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

La Région conserve la compétence sur le ferroviaire, elle n'est pas transférée à Redon Agglomération. La loi prévoit l'ouverture à la concurrence : il faut s'attendre à ce que certains l'utilisent, et il n'y a pas loin d'ici à ce que chacun soit obligé de l'utiliser. Nous avons fait un choix différent, mais l'option que l'on choisit est très discutable. Nous gardons la compétence sur le ferroviaire et quoiqu'il advienne des choix qui seront faits par une autre Région, nous garderons nos ambitions politiques.

Ces nouvelles prises de compétence redistribuent cependant les cartes. Sur les périurbains rennais et brestois, les métropoles prennent la compétence sur les transports, mais nous continuons à l'exercer sur le ferroviaire. J'en reviens à mon propos initial : je ne vois pas d'autres solutions que de contractualiser entre Régions et EPCI, par des conventionnements simples et afin de dessiner des réseaux cohérents. Par exemple, le territoire de Guingamp Paimpol Agglomération va de Callac à Paimpol. Il y a une épine dorsale sur ce territoire : la voie ferrée. Au-delà de Paimpol il y a la pointe de l'Arcouest, et au-delà l'île de Bréhat. Il faut bien que quelqu'un s'occupe du transport jusqu'à l'île de Bréhat, il faut veiller à la cohérence de l'ensemble en contractualisant entre nous, partout en Bretagne.

Structurellement, dans le paysage ferroviaire, Guipry-Messac n'est pas Redon. C'est une zone de chalandise forte, et il faut que l'on rende ça compatible avec les besoins de Redon. Cela demande de faire du « cousu-main ». Il faut mettre en perspective également la réalisation d'une nouvelle ligne entre Rennes et Redon, qui ne sera pas simple à réaliser étant donné les contraintes inhérentes à la vallée de la Vilaine. Dans un contexte où l'on annonce la fin de tous les travaux, cela constitue une petite avancée.

Jean-François MARY, Président de Redon Agglomération

Redon Agglomération a choisi d'exercer la compétence mobilité. Nous sommes à cheval sur trois Départements et deux Régions : c'est donc un enjeu de cohérence pour les habitants du territoire. Il est évident que nous serons amenés à conventionner avec la Région Bretagne et la Région Pays de la Loire sur tous les sujets, ferroviaire bien sûr mais également concernant les lignes inter-EPCI. Je me réjouis également de la démarche BreizhGo, à laquelle nous souscrivons.

Il y a divers sujets liés au ferroviaire qui ont été abordés : Redon, Questembert, Messac, Masserac. Merci, M. le Vice-président, de votre réponse favorable à une invitation à Redon et à Masserac. Nous pourrions voir en détail les difficultés rencontrées. Redon Agglomération sera attentif à la question de la desserte ferroviaire de son territoire qui représente un enjeu majeur.