

Compte-rendu Comité de lignes Léon Iroise

27 mars 2019

Brest

Michel GOURTAY, Vice-président de Brest Métropole

C'est un plaisir de vous accueillir ici à l'Hôtel de Métropole. Merci au Conseil régional d'avoir pensé à organiser à Brest ce Comité de lignes. Cela démontre la qualité de relation que je retrouve souvent chez Gérard Lahellec, et le souci de se concerter, de se parler entre collectivités. Vous aurez je pense une réunion fructueuse, en présence des transporteurs et de SNCF.

Je souhaitais redire que Brest Métropole reste très attentive, dans les intérêts de la pointe bretonne, à la nécessité d'améliorer la desserte ferroviaire à grande vitesse. Nous en parlons depuis longtemps : placer Brest à 1h30 de Rennes et à 3h00 de Paris. Cela reste une vraie demande pour garantir à long terme l'attractivité de la pointe bretonne.

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

Merci à la métropole Brestoïse de son accueil. Je souhaiterais tout d'abord souligner la présence aujourd'hui des transporteurs : SNCF Mobilité, représentée ici par M. Beaucaire, les représentants de SNCF Réseau, les Directeurs des compagnies de transport. Vous le savez, les compétences transports de la Région se sont élargies suite aux lois NOTRe et MAPTAM et nul ne peut dire comment cela évoluera à la faveur de la future loi d'orientation des mobilités.

Notre périmètre s'est élargi au point où le ferroviaire n'est plus le poste budgétaire le plus important : nous consacrons annuellement 111 millions d'euros au ferroviaire, 140 millions d'euros pour les dessertes routières et maritimes. Cela nous confère un certain nombre de responsabilités.

En matière de transports routiers, la Région est devenue dépositaire des contrats tels qu'ils avaient été passés par les Départements, avec des caractéristiques très différentes : marché public, délégation de service public, autorités organisatrices de second rang, régie. Nous sommes devenus dépositaires de plus de 1000 contrats et nous avons à administrer 307 autorités organisatrices de second rang. Dans ce paysage morcelé, les gens restent satisfaits et nous n'arrivons pas comme des abolitionnistes provocateurs. Cependant, si l'on prend l'exemple du transport scolaire, la part contributive des familles peut varier du simple au double selon les départements : il y a donc des choses à améliorer.

Nous considérons que les entreprises de transport routier de voyageurs sont aussi des entreprises de main d'œuvre, souvent des PME familiales auxquelles il convient de porter une attention particulière. Il arrive quelques fois que les grands groupes aient tendance à prendre la main : nous considérons de notre côté que ces PME sont des trésors de créativité et d'emploi. Il faut savoir en tenir compte : le rôle de l'autorité publique est d'accompagner leurs mutations nécessaires pour que cela ne soit pas déstabilisant.

Cela ne nous conduit pas à en rabattre sur le ferroviaire. J'ai évoqué des chiffres à l'instant, mais ils ne prennent pas en compte les investissements réalisés pour développer le service. Depuis 2017 et la mise en place du nouveau service ferroviaire, l'offre a été augmentée de 20%. La croissance est au rendez-vous. La fréquentation TGV peut atteindre +20 ou + 25% pour la pointe finistérienne, preuve que le TGV n'a pas servi qu'à Rennes : c'est un atout pour le développement de tout le territoire. Nous avons veillé à ce que le TGV continue à desservir toutes les gares intermédiaires, grâce à une convention avec la SNCF. Pour que les TGV continuent à s'arrêter partout tout en allant plus vite, nous avons mis en service 4 allers-retours quotidiens supplémentaires entre Paris et la pointe bretonne. Nous comptons poursuivre ainsi ces efforts de développement.

La SNCF ne va pas si mal que cela en Bretagne et je veux dire ici que les cheminots sont des acteurs décisifs du développement de notre territoire. Il faut dire également que la SNCF ne perd pas d'argent en Bretagne, elle en gagne même pas mal. Notre souhait, c'est qu'une part de ces gains aille au service public. De ce point de vue, nous aurons cette semaine une négociation solennelle avec les Directions régionales et nationales de la SNCF concernant la future convention Région/SNCF. J'espère que cette réunion sera positive, car ce conventionnement aurait déjà dû intervenir à la fin de l'année passée. Nous nous entendons bien, mais ces négociations sont difficiles. Notre ambition, au niveau régional, est de pouvoir convaincre la SNCF qu'un ajustement de la facture ne doit pas se traduire par un ajustement du compte de charge. Les équations financières doivent être construites sur des objectifs de développement.

Ces objectifs doivent être poursuivis en n'oubliant aucun territoire. Des choses ont déjà été faites : sur l'axe Quimper - Landerneau, la rénovation de la voie représente une équation financière à 78 millions d'euros. Il y a eu d'autres réalisations en Bretagne, et nous avons encore d'autres sujets sur le feu. Par exemple, l'axe Dol - Dinan - Lamballe, où il manque encore trois millions pour boucler l'équation de financement des travaux, ou encore Rennes - Châteaubriant.

Il y a également la question de l'axe Morlaix - Roscoff. Les collectivités se sont mobilisées pour clarifier les conditions qu'il fallait réunir pour s'attaquer au sujet. Une étude a été réalisée, la synthèse est en cours de diffusion et sera à la disposition de tout le monde. L'axe Morlaix - Roscoff est un axe ferroviaire dont la SNCF est propriétaire. L'Etat est le premier actionnaire de la SNCF. Nous avons donc interrogé la SNCF et l'Etat quant à leurs intentions sur cette ligne.

Il y a aussi tous les projets menés par la Région sur les gares et points d'arrêts : il n'y en a pas beaucoup que l'on laisse sur le bord du chemin. Je suis allé à Hanvec il y a quelques semaines pour rencontrer les usagers et Mme la Maire. J'ai pris des engagements pour produire une étude conjointe Région / SNCF sur l'hypothèse de faire arrêter des trains à Hanvec. Nous avons les conclusions de cette étude depuis peu : elle confirme que l'ajout d'un arrêt à Hanvec nécessite d'en supprimer un ailleurs. C'est la réalité complexe de cette ligne. Nous n'avons mis que 78 millions d'euros dans la rénovation de cette ligne, ce qui est beaucoup mais pas suffisant pour résoudre tous les problèmes de la ligne. Là encore, cela ne veut pas dire que nous ne pouvons rien faire de plus. Nous allons rencontrer prochainement la Communauté de Communes de Landerneau pour travailler collectivement à une offre de transports à l'échelle du territoire.

Cela m'amène au contexte national et à la future loi d'orientation des mobilités. Elle prévoit que tous les territoires soient couverts par une autorité organisatrice de transport. Dans le

même temps, elle prévoit que les EPCI aient la compétence transport, sauf s'ils ne souhaitent pas s'en occuper, auquel cas la Région en aura la charge. Ma grand-mère aurait dit « gérer les restes ». Cette illustration a pour but de vous faire toucher du doigt le caractère complexe de cette loi.

Dans les Côtes d'Armor, il y avait vingt-huit EPCI, aujourd'hui il n'y en a plus que huit. Sur les huit, il y a cinq communautés d'agglomérations. Sur les cinq, deux veulent exercer la compétence transport. Nous avons donc consenti, pour les trois restantes, à devenir leur autorité organisatrice de second rang. Certaines Autorités Organisatrices décident, par exemple, de mettre en place la gratuité des transports pour la ville-centre. Nous sommes alors contraints de nous greffer sur ce système. L'addition de ces décisions locales ne suffit pas à construire un réseau cohérent. Il nous faut donc aller vers des systèmes de conventionnements entre la Région et les EPCI. Les dynamiques métropolitaines, dans ce cadre, sont essentielles. Ici, il y a une relation évidente entre Landerneau et Brest.

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

Je voulais vous faire part des remarques des usagers suite à la mise en service des cars sur la ligne Morlaix - Roscoff. Les usagers qui ont pris contact avec nous sont surtout des occasionnels. Ils ont d'abord subi la dégradation de la voie ferrée ; ils subissent maintenant le transport par car, qui n'est pas satisfaisant ni valorisant pour notre territoire : manque de ponctualité, correspondances TGV pas toujours assurées, pas d'abris pour attendre, manque de confort certain. Il y a aussi une incompréhension des usagers, citoyens, force vives, qui trouvent dommageables d'enterrer cette ligne ferroviaire. Sa rénovation devrait être prioritaire en cette période de transition écologique. Il est vrai que la Région fait beaucoup pour l'évolution de ce dossier, mais les autres partenaires, comme SNCF et l'Etat, n'ont pas le même suivi.

Suite aux entretiens du Préfet Philizot avec les élus bretons, le sujet de la ligne Morlaix - Roscoff a-t-il été évoqué ? Pourriez-vous nous dire si les propos de Mme la Ministre Elisabeth Borne, qui a parlé d'élaborer un plan de bataille région par région pour qu'il n'y ait pas de fermeture de petites lignes ferroviaires, inclus Morlaix - Roscoff ? Il semblerait - et c'est tant mieux - que la rénovation d'Auray - Quiberon soit en position favorable, mais la rénovation de la ligne Morlaix - Roscoff semble dans l'impasse. Or, elle participe au désenclavement de la Bretagne vis-à-vis des îles britanniques. Enfin, avez-vous des renseignements sur le courrier que vous avez envoyé avec les autres partenaires auprès de l'Etat ? Je ne vous cache pas notre impatience : l'économie de notre territoire en dépend, tout comme notre ambition en matière de développement pour notre territoire.

Jean-Yvon OLLIVIER, CGT Morlaix

Un an après la réforme ferroviaire, ses effets se font jour aujourd'hui. L'Etat n'a pas résolu la question de l'équilibre financier et laisse la SNCF assumer les investissements à sa place. La perspective d'ouverture à la concurrence sert à une politique d'austérité : fermeture des guichets, augmentation des tarifs, etc. Des dizaines de lignes nécessaires à la desserte des territoires sont menacées. Le Premier Ministre affirmait que l'Etat ne déciderait pas de la fermeture des petites lignes, mais il a renvoyé la patate chaude aux Régions en ne leur donnant pas les réels moyens de rattraper le sous-investissement des trente dernières années.

J'en viens à la ligne Morlaix - Roscoff. Nous en avons parlé lors du dernier Comité de lignes Iroise qui s'est tenu le 11 décembre 2017. Deux remarques, peut-être pas anecdotiques : le

Comité de lignes a maintenant pour nom « Léon Iroise » ; le texte de l'invitation de ce jour est différent de celui du site du Conseil régional. Dans l'un, il est fait mention de la liaison TER BreizhGo Morlaix - Roscoff, et pas dans l'autre.

Nous vous avons transmis un courrier lors de la réalisation de cette étude pour en connaître les éléments. Nous n'avons pas eu de réponse à ce sujet. Est-il envisagé de faire une restitution publique de cette étude ? Si oui, à quelle échéance ?

Un glissement de terrain s'est produit sur la ligne en juin 2018. Pour mémoire, bien avant cet événement, la SNCF avait déjà prévu de réduire la vitesse à 0 km/h sur la ligne, avant la fin 2018. Courant novembre, elle annonce qu'elle cesse d'exploiter cet axe ferroviaire. Les importants dégâts causés par les fortes pluies ont bon dos. Entre temps, le pont routier a été conforté ; il aurait pu en être de même pour retrouver la continuité de la voie. Dans votre communiqué du 7 décembre 2018, vous annoncez que la Région Bretagne, Morlaix Communauté et Haut-Léon Communauté allaient interpeller officiellement SNCF Réseau, maître d'ouvrage, et l'Etat, sur leurs intentions de financement pour la remise en état de la ligne. Qu'en est-il ?

Usagère de la ligne Quimper - Brest

J'ai utilisé la ligne Quimper - Brest pendant de nombreuses années. Il y a eu une interruption puis je l'ai repris courant 2018. J'ai été extrêmement surprise de voir qu'il y avait très peu de passagers sur les trains du retour dans le sens Brest - Quimper. Il y a certainement une érosion au niveau des abonnés, on le constate dans votre dépliant. Il y a donc un problème au regard des investissements réalisés. Je suis contrainte d'avoir deux abonnements, train et car, car les horaires ne correspondent pas. A Quimper à 6h50, nous sommes une dizaine. A Châteaulin, le train se remplit. Cette ligne Quimper - Brest est donc plutôt une ligne Châteaulin - Brest. Il y a un probable d'adaptation du service de transport. Il faudrait proposer un trajet direct et revoir les horaires pour mieux répondre aux besoins. Pour ce qui me concerne, c'est lever 6h00, car à 6h50, train à 17h35, arrivée à 19h00 et 19h30 chez moi. C'est lourd. Le soir, il y a un car à 16h30 et ensuite un train à 17h35 ; entre les deux il n'y a rien. Il y a certainement des choses à revoir sur l'offre pour s'adapter aux besoins de ceux qui travaillent.

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

Pour le courrier émis par la CGT de Morlaix, j'étais convaincu d'avoir répondu. Il n'y a pas d'intention de cacher quoique ce soit.

Nous avons rencontré le Préfet Philizot. Je l'ai connu lorsqu'il était Préfet du Morbihan, mais aussi lorsqu'il s'est occupé des Trains d'Equilibre du Territoire. Pour la Bretagne, la liaison Quimper - Bordeaux était concernée, elle a été supprimée.

Un contrat de performance lie l'Etat et la SNCF. Ce contrat stipule que SNCF Réseau ne doit pas financer plus de 8% de la rénovation des lignes. Ce contrat de performance laisse donc aux collectivités 92% de la facture. J'ai interpellé, il y a plusieurs jours, Mme la Ministre directement, en lui disant que l'ouverture à la concurrence n'allait pas régler le problème des petites lignes. La concurrence ne viendra pas se ruer sur des segments de marché qui ne sont pas attractifs. Demain, l'ouverture à la concurrence ne fonctionnera que sur les segments de marché captifs, par exemple Paris - Rennes. Si la concurrence s'exacerbe entre Paris et Rennes, qui sera assez idiot pour proposer de TGV jusqu'à Brest et Quimper ? Poser la question, c'est y répondre. Pourquoi avons-nous financé quatre allers-retours supplémentaires jusqu'à la pointe bretonne ? Pour garantir que tous les territoires entre

Brest et Quimper continuent à être desservis par le TGV, à la grande satisfaction de la SNCF puisque les taux de fréquentation sont bons.

Le drame, selon moi, c'est qu'il n'y a pas eu de réforme du ferroviaire. Il y a eu pression sur le statut des cheminots ; le pari a été fait qu'en l'absence de statut, les entreprises viendraient plus facilement investir dans le ferroviaire et qu'ainsi nous allions résoudre le problème. C'est une illusion.

Sur Morlaix - Roscoff, nous allons regarder comment améliorer la situation. Si demain, nous améliorons la desserte, les abris, etc., il ne faudrait cependant pas que l'on nous accuse de mettre des moyens pour le transport routier au détriment du ferroviaire. Sur les investissements nécessaires à la rénovation de la ligne, il faut tenir le langage de la vérité. Vous aurez assez vite les résultats de l'étude et nous en ferons une restitution publique. Elle révèle que le coût de rénovation par kilomètre, compte tenu du viaduc de la Panzé, est deux fois plus élevé que la moyenne des autres lignes remises en état ailleurs en Bretagne. Nous avons donc un problème à résoudre : nous traitons le cas de la ligne Morlaix - Roscoff comme nous traitons toutes les lignes en Bretagne. L'étude montre un fort potentiel touristique et un potentiel lié aux activités de santé et de remise en forme de Roscoff. Il y a là un segment qui fait la particularité de la ligne.

Le seul qui a dit la vérité sur la réforme ferroviaire, c'est Jean-Cyril Spinetta : les petites lignes ferroviaires représentent 48% du réseau mais ne génèrent que 4% de la fréquentation : le plus simple est donc de les fermer. Le raisonnement mathématique est assez juste mais tout le monde s'accorde pour dire qu'il ne faut pas prendre cette orientation. Posons-nous donc la question de la manière de les remettre en état.

Concernant la ligne Quimper - Brest, nous avons réussi à rassembler en 2007, avec le Département du Finistère et Brest Métropole, 35 millions d'euros pour rénover une ligne promise à la fermeture. Le maître d'ouvrage a estimé que cette enveloppe n'était pas suffisante. Après financement des études pour un coût de 5 millions d'euros, il a été démontré que pour doubler la circulation des trains, pour rénover la plateforme, moderniser la signalisation et électrifier la ligne il fallait trouver 120 millions d'euros, que nous n'avions pas. Pour faire avancer le sujet, nous avons acheté des trains bi-modes afin que l'absence d'électrification ne devienne pas un argument pour ne pas réaliser la rénovation de la ligne. Nous avons ensuite défini avec les autres collectivités un service calibré sur une enveloppe financière de 78 millions d'euros, qui privilégie les relations entre Brest, Quimper la Bretagne Sud. Aujourd'hui, 9 allers-retours sont proposés, à des horaires contraints, je vous le concède. La récente étude réalisée pour Hanvec montre qu'il est difficile de modifier ces horaires. Il reste à faire des travaux de signalisation, ce qui explique que nous soyons dans une situation précaire. Nous allons regarder vos demandes. Mais nous ne pourrions nous affranchir de l'objectif premier de cette ligne : améliorer les gains de temps entre Brest et Quimper, tout en tenant compte des souhaits d'autres publics, comme les universitaires brestois qui aimeraient avoir des relations plus rapides et dynamiques avec Nantes. La fréquentation augmente : sur toutes les périodes consécutives à des travaux ferroviaires, il y a phénomène de baisse de la fréquentation.

Alain PARC, Adjoint au Maire de Châteaulin

Nous avons aussi recueilli un certain nombre de doléances. Il semblerait qu'il y ait une forme d'inadéquation entre les horaires et les besoins, notamment scolaires. Cela se confirme avec les statistiques de fréquentation, où l'on voit que les scolaires ne représentent qu'1% de la fréquentation de la ligne. Il faudra intégrer cette dimension dans la réflexion.

Paul FRIEDEL, Directeur IMT Atlantique et Président du Club TGV Finistère

Vous avez parlé des universitaires : je me sens un peu concerné. Ce qui s'est passé ces derniers mois, à la fois sur le TGV et sur la ligne Quimper - Landerneau, est très important. La fréquentation du TGV jusqu'à la pointe bretonne augmente et je pense qu'il faut faire connaître cette offre : il est quasiment possible de faire un aller-retour à Paris dans la journée.

Au-delà de la liaison Brest - Nantes, c'est le lien de Brest à Lorient et à toute la Bretagne océane qui est important, dans les deux sens. Je suis très heureux de pouvoir prendre le train entre Nantes et Brest sans correspondances et je ne voudrais pas donner l'impression de me plaindre. Je voulais simplement dire qu'il y a beaucoup de voitures de l'Ifremer qui font le trajet Brest - Nantes tous les jours, même lorsqu'il existe un train, car il y a très peu de publicité sur cette offre. D'autre part, les Brestois peuvent venir travailler à Nantes en train, mais les Nantais ne peuvent pas venir travailler à Brest. Cela mériterait d'étudier la mise en place d'un train Nantes - Brest le matin, Brest - Nantes le soir.

Claudine LAMANDE, usagère de la ligne 12 Saint-Renan - Brest

Je voudrais intervenir car je ne me sens pas concernée par ces échanges. Je trouve que le périmètre de votre Comité de lignes est un peu trop étendu. J'habite à Saint Renan, il n'y a pas de train. Les problématiques sont totalement différentes pour les usagers domicile - travail du quotidien. Pour ces types de trajets, le temps maximum est de 45 minutes, ou une heure maximum. J'entends les problématiques importantes qui viennent d'être évoquées, mais j'ai des demandes plus terre-à-terre liées à des questions d'horaires.

Concernant le train, vous avez beaucoup parlé des lignes à grande vitesse, mais en termes de transition énergétique, qu'en est-il des petites lignes ? Avec la grande vitesse, on peut oublier la desserte locale qui reste extrêmement importante.

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

Nous n'avons pas fermé de ligne et nous avons consacré 540 millions d'euros à la modernisation des trains TER. Nous avons donc augmenté considérablement l'offre des transports du quotidien. Entre 2009 et 2017, nous avons consacré deux fois plus en investissement pour les TER que pour le TGV. Nous avons multiplié par deux la fréquentation du TER. La contribution moyenne par voyage en quinze ans a baissé de 49%. Une ambition soutenue de développement durable peut donc générer une baisse tendancielle du coût du service public, nous en apportons la démonstration.

Je viens de Plufur : ma gare de référence est Plouaret. Les habitants de Plufur sont intéressés par la desserte locale, mais aussi par les possibilités plus lointaines, pour aller à l'université, par exemple. Il y a des besoins du quotidien immédiat, qui sont des besoins massifs, mais les gens aspirent aussi à la liberté de pouvoir aller-au-delà de leurs territoires. Notre responsabilité c'est de pouvoir aussi offrir cela. Plus on est loin de tout, plus on a envie de se rapprocher des autres. Vous proposez que le périmètre des Comités de lignes soit plus réduit : il faut aussi pouvoir regarder le système des transports dans son ensemble pour pouvoir comprendre ses contraintes et la diversité des besoins auxquels nous devons répondre.

Notre ambition est de faire plus, et mieux, avec les contraintes financières qui sont les nôtres.

Concernant les horaires des transports routiers, tout n'est pas parfait, y compris dans le périmètre d'une métropole ou à proximité. C'est pourquoi je mets en débat une proposition auprès des autres collectivités : contractualiser ensemble pour éviter les doublons et faire en sorte que les offres routières régionales et urbaines se complètent.

Nous avons les transports scolaires en responsabilité partagée avec les transporteurs. C'est un travail extrêmement difficile. Pas seulement en termes d'organisation horaire, mais aussi en termes d'encadrement, en termes de temps de trajet pour les jeunes.

Sophie Levesque, usagère Landivisiau - Brest

Je prends le train tous les jours depuis bientôt 10 ans. Je reviendrais difficilement aujourd'hui à la voiture. Je constate cependant que depuis la fermeture de la gare de Landivisiau, ne s'est pas passé grand-chose pendant plusieurs mois. Aujourd'hui la rénovation est entamée et nous attendons avec impatience le nouvel arrêt avec des informations de retards éventuelles. J'espère que cela va avancer vite. Je suis aussi maman d'une lycéenne qui est à Landerneau. Elle prend le train le vendredi à 7h07 pour commencer ses cours à 8h00. Elle arrive à Landerneau à 7h17 et entre 7h17 et 8h00 elle est dans la rue. Je vous ai interpellé sur ce sujet en décembre 2017 à la mairie de Landivisiau, vous aviez dit que vous n'acceptiez pas que les jeunes restent ainsi dans la rue. Plusieurs parents ont interpellé les proviseurs pour qu'ils estiment le nombre d'élèves concernés : nous n'avons pas eu de retour. La situation est toujours la même. Y-a-t-il une chance pour que l'année prochaine le train de 7h07 soit reculé ? Je constate en lisant les demandes que Landivisiau n'est pas la seule gare concernée : Morlaix demande également une arrivée vers 8h00 ou 8h10 à Brest ; il y a également des demandes depuis La Roche-Maurice. Entre 7h07 et 8h00 à Landivisiau il n'y a rien, et cela manque.

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

Nous avons regardé cette situation. Calquer les horaires des trains sur les horaires de lycée est assez complexe. La solution étudiée, qui consistait à mettre en place un transport en car, propose des temps de trajets très importants. Nous allons cependant continuer de regarder ce sujet.

Anne BODENNEC, CLCV Lesneven

Lesneven est à la croisée de nombreuses lignes routières. Nous nous inquiétons du quotidien des habitants : à Lesneven, le transport du quotidien c'est le car, et non le train. Nous souhaitons que les horaires de car soient modifiés. L'association accompagne les personnes sur des trajets Lesneven - Brest, pour briser leurs appréhensions. Ça n'est pas facile de prendre le car : changements, arrêts, échanges avec le chauffeur, etc. On leur explique également comment utiliser le bus ou le tram, sur Brest. Nous avons aussi tenté de déterminer les freins à l'utilisation du car.

A Lesneven nous nous battons pour qu'il y ait plus d'abris. A l'époque, la commune nous disait qu'il fallait s'adresser au Conseil départemental, le Conseil départemental nous disait que cela relevait de la commune. Résultat : les enfants attendent sous la pluie. J'ai pris le car pendant près de 10 ans : j'ai arrêté, faute d'horaires adaptés. Il y a de gros problèmes d'horaires pour arriver sur Landerneau et nous demandons depuis longtemps de les modifier pour que les gens qui travaillent puissent prendre le car. La seule réponse apportée à l'époque par le Conseil départemental a été un changement d'horaires d'entrée en cours pour les lycéens. Mais il n'y a pas que des lycées à Landerneau : 12 000 personnes empruntent la route entre Lesneven et Landerneau. Ils pourraient remplir les cars !

Nous avons remarqué que les arrêts de descente ne sont pas formidables : dans certaines petites communes, les enfants descendent dans le fossé. Souvent, lorsque l'on refait des routes, les arrêts de car ne sont pas refaits et le car doit s'arrêter au milieu de la route. Parfois, lorsque les cours sont annulés, les lycéens finissent plus tôt et le véhicule prévu ne convient pas : les lycéens restent dehors et sont parfois contraints d'attendre.

Concernant les gares routières, la gare de Landerneau est une catastrophe. Un handicapé ne peut pas prendre le car à Landerneau. Il n'y a pas de toilette, ou alors à l'autre bout de la gare. Il n'y a pas de stationnement vélo.

Avec le Département, nous avons des Comités d'usagers dédiés au car, qui avaient permis de faire bouger certaines petites choses. Des propositions ont été émises dans ces Comités, par exemple créer des liaisons expresses Lesneven - Brest : les cars qui arrivent à Lesneven sont déjà pleins et la ligne dessert ensuite de nombreux arrêts. En passant par la voie expresse nous gagnerions un bon quart d'heure. Ça ne s'est pas fait, alors que cela ne coûte pas plus cher. Nous avons aussi des demandes sur des lignes transverses : par exemple pour aller de Guisseny à Brest il faut passer par Lesneven. Pour aller de Plabennec à Landerneau il faut passer par Lesneven, il n'y a pas de ligne directe. Cela a été demandé, et redemandé, et re-redemandé. Ça n'a pas bougé d'un poil.

Il faudrait aussi travailler pour améliorer les liens entre les autres transports, travailler sur le covoiturage, des systèmes de parkings-relais qui correspondent à notre habitat très éparpillé : on ne peut pas mettre un bus devant chaque maison. Ça n'a pas été entendu, ou pas fait. En tant qu'association, nous voulons que les gens puissent prendre au quotidien les transports en commun, qu'ils soient retraités, travailleurs, lycéens, etc.

Bernard TANGUY, Président de la Communauté de Communes de Lesneven Côte des Légendes et Vice-président du Pays de Brest en charge des mobilités

Daniel Moysan, Président de la Communauté de communes Crozon Aulnes Maritime, n'a pas pu être présent ce soir. Je relais donc l'une de ses demandes, portée également par la Marine nationale : organiser une réunion sur la desserte de la Presqu'île de Crozon en bus, notamment pour les bases aéronavales de Lanveoc-Poulmic et la base de l'île Longue. 1700 véhicules viennent de Quimper ou du Faou vers la Presqu'île, il y a quelque chose à améliorer, notamment dans le cadre du renouvellement de la DSP.

Concernant le périmètre de ma Communauté de communes, nous souhaitons lancer des expérimentations en matière de transport à la demande, notamment du côté de Guisseny. On pourrait aussi imaginer un rabattement sur la ligne Plouguerneau - Brest, qui est bien plus rapide que le passage par Lesneven. Cela vaut peut-être le coût de tenter l'expérimentation, regarder ce que cela donne pendant quelques mois. L'un de nos objectifs, sur le territoire communautaire, est d'apporter si possible les mêmes services à l'ensemble de la population dans tous les domaines, y compris dans les transports. Je sais que ces sujets sont difficiles mais nous sommes tout à fait ouverts au débat et il nous paraît important que l'on puisse faire preuve de souplesse pour réaliser des adaptations.

Patrick AUFFRET, Mouvement des Sourds de France

Il y a un problème d'information dans les cars : les conducteurs coupent parfois les informations visuelles et sonores, sûrement parce que cela les gêne. Lorsqu'on en parle au conducteur, il s'énerve. Il faut laisser allumer ces annonces visuelles et sonores.

Audrey CASQUER, Adjointe au Maire de Plouguerneau et conseillère communautaire

Nous avons un territoire communautaire très bien desservi en lignes de car, il faut aussi le dire. Il y a cependant des améliorations à apporter. Il y a un manque d'accroissement des actifs dans les cars. Or, c'est un vrai enjeu pour baisser les gaz à effet de serre, se battre contre l'autosolisme et réduire la congestion sur nos routes. Dans ce cadre, le périmètre de ce Comité de lignes a le mérite de partager ces problématiques.

A mon avis, il y a un manque de communication envers les actifs : prendre le car représente un coût de 20 euros par mois pour les travailleurs, un montant très différent des utilisateurs quotidiens de la voiture. Pourtant, les actifs restent dans les voitures. Il y a donc une communication à accentuer. Il faudrait également optimiser le temps de transport entre nos communes et la ville de Brest. Il faudrait notamment des voies de bus dédiées lorsque l'on rentre dans Brest, pour que les cars puissent rapidement rejoindre la gare. On perd du temps en centre-ville : il faut donner de la place au car pour que cela fonctionne. Il y a le tram, bien sûr, mais avec une fréquence de 13 minutes en heure de pointe, ça n'est pas suffisant pour les gens qui viennent travailler. Il faudrait aussi faciliter les arrêts de descente à Brest Métropole pour lever certains freins.

Il faudrait enfin renforcer l'intermodalité vélo + car, qui ne doit pas être cantonnée au tourisme. Cela doit devenir une possibilité pour les déplacements du quotidien, hors saison touristique.

Gilbert CHAPALAIN, Adjoint au Maire de Roscoff

Je tenais à remercier Gérard Lahellec d'avoir commandé cette étude socio-économique et d'avoir associé les deux intercommunalités. Cela a permis de fédérer les élus et de voir, au travers de cette étude, qu'il y a un potentiel extraordinaire - 150 000 / 200 000 passagers annuels -, malgré une population vieillissante. Cela a renforcé nos convictions et nous amène en tant qu'élus à défendre encore plus ce dossier. Nous sommes une porte d'Europe, il faut l'exploiter et ne pas la lâcher.

Lors d'une réunion à Saint-Pol le 10 décembre, nous avons demandé à ce que la gare de Roscoff soit desservie par les cars. C'est tout un symbole et nous observons aujourd'hui une déperdition extraordinaire de clientèle, qui profite aux taxis. Notre demande est qu'en période été, au moins, la desserte de la gare par autocar soit maintenue. Certes, cela représente un détour de deux ou trois minutes, mais sur un trajet de 35 ou 45 minutes en moyenne, ça n'est pas grand-chose.

La deuxième intervention concerne M. le Directeur de SNCF Mobilités. Vos services sont venus il y a quelques semaines à la Mairie de Roscoff annoncer officiellement la fermeture quasi-définitive de notre gare. Cela a suscité beaucoup de réactions de notre part. Un compromis a été trouvé sous l'impulsion de Gérard Lahellec. Je tenais aussi à remercier officiellement Dominique Breton puisque nous avons la certitude que la gare va fonctionner pendant toute la saison touristique. Nous sommes dans un secteur touristique très important, M. le Directeur, il ne faut pas l'oublier. La gare SNCF est un symbole pour nous. Si vous abandonnez la gare, vous abandonnez définitivement la ligne ferroviaire Morlaix - Roscoff. Les élus locaux vont se battre pour maintenir cette ligne ferroviaire, avec nos partenaires. Grâce à l'impulsion de la Région Bretagne, une convention a été signée pour que les billets de car BreizhGo soient commercialisés au sein du réseau SNCF. Or, plusieurs personnes sont venues se plaindre : à la gare de Roscoff et à celle de Morlaix, les billets BreizhGo ne sont pas commercialisés. Pourriez-vous communiquer auprès de vos agents pour que cette convention soit bien respectée ?

Nous avons une solution temporaire pour la gare de Roscoff pour cet été. Nous devons aussi travailler ensemble, M. le Directeur, avec la Région Bretagne, pour le devenir de cette gare, au-delà de 2020.

Une troisième chose : au niveau du PEM de Morlaix, en fonction des arrivées de trains, les bus viennent d'un côté ou de l'autre de la gare SNCF. Pour des occasionnels ou des touristes qui arrivent à Morlaix, ça n'est pas évident et il n'y a pas du tout d'annonce.

Ma dernière intervention concerne le représentant de SNCF Réseau. Nous avons fait réaliser une étude socio-économique, financée par les deux intercommunalités et la Région Bretagne. En tant qu'élus, nous attendons plus. L'étude socio-économique est terminée et nous aimerions connaître maintenant le coût exact de l'opération de rénovation. Vous avez reçu différentes sollicitations de plusieurs partenaires : M. Gérard Lahellec, M. le Président de la Chambre de Commerce, M. le Président de Haut-Léon Communauté, M. le Président de Morlaix Communauté. A ce jour, nous ne voyons rien. Nous avons une estimation à la louche de 44 millions d'euros. En tant qu'élus, nous voulons bien nous engager mais nous voudrions aussi connaître le coût exact : entre 30 et 45 millions d'euros, vous comprendrez aisément qu'il y a une marge de manœuvre. Nous aimerions aussi connaître le partage du gâteau : quelles sont vos intentions de financement ? On entend parler de 8%, mais sans confirmation. Pourriez-vous vous avancer sur ce sujet et répondre aux différents institutionnels qui vous ont sollicité ? Cela nous permettra, en tant qu'élus, de nous retrouver pour discuter des solutions financières et de la manière de sauver cette ligne.

Anne Le Bras, usagère Landivisiau - Brest

J'essaye d'utiliser les transports en commun dès que possible et de laisser ma voiture au garage, tout cela au moindre coût. Aujourd'hui, les tarifs nationaux et régionaux SNCF sont très variables et très flous. Jusqu'à l'année dernière, j'allais régulièrement au guichet de Landivisiau pour avoir les meilleurs tarifs. Aujourd'hui, la Ville de Landivisiau a mis en place un guichet, avec des horaires peu adaptés aux travailleurs : 13h45 - 16h30 du lundi au vendredi. Aujourd'hui, je suis donc contrainte d'aller à Landerneau ou à Morlaix, notamment pour réserver des trajets inhabituels, pour lesquels les guichetiers peuvent trouver des tarifs plus intéressants que sur Internet. L'achat par Internet fonctionne pour des trajets classiques, moins pour des trajets inhabituels réalisés en famille. Je voulais donc savoir quel était le bilan de l'expérimentation du guichet à Landivisiau. Ces horaires seront-ils étendus, notamment le samedi ? La personne qui est formée à la Mairie de Landivisiau le sera-t-elle aussi sur les longs trajets ?

Je précise également que les bornes BreizhGo sont aujourd'hui très obsolètes au niveau ergonomie mais aussi au niveau tarifaire. La Région Bretagne propose des trajets très intéressants, mais la borne ne donne pas tous les tarifs. Par exemple, le billet gratuit pour les moins de douze ans est inaccessible par borne : ma voisine qui ne connaissait pas ce tarif payait le TER pour ses enfants, alors qu'elle pouvait obtenir un billet gratuit.

Autre point : il y a eu un accident mortel à Landivisiau il y a un an lors de la traversée de la voie. Il n'y a pas eu d'action pour sécuriser cet accès en journée. Tous les matins et tous les soirs il y a une personne qui nous protège lors de cette traversée de voie. Les usagers de la journée sont-ils moins importants que les usagers du matin et du soir ?

Gabriel André, CGT Quimper

On peut effectivement regretter qu'il n'y ait pas eu de véritable modernisation de la ligne Quimper - Landerneau. Le doublement de la voie entre Landerneau et Dirinon aurait permis d'augmenter la capacité de la ligne et de réduire véritablement le temps de trajet. Cela

sera peut-être fait dans les années ou les décennies à venir. Le Finistère a manqué le coche à ce niveau : c'est une ligne qui est importante pour le développement économique, touristique et les besoins en mobilité à venir des citoyens.

Dans le cadre de la future convention régionale, la CGT a organisé un débat public à Châteaulin le 27 février. Nous avons évidemment invité tous les élus politiques du Finistère. Nous n'avons vu personne du côté des élus, hormis la Maire de Châteaulin qui nous a fait la gentillesse de venir. Nous avons en revanche vu des usagers mécontents, qui s'attendaient à une amélioration du temps de trajet avec la rénovation. Une heure de temps de trajet était annoncée : ça n'est pas tout à fait la réalité puisqu'il n'y a qu'un train le matin et un train le soir qui réalise le trajet en une heure entre Quimper et Brest. Il y aussi des problèmes avec l'arrivée à Quimper le matin, soit à 7h55, soit à 9h00 : cela ne correspond pas aux besoins. 7h30 et 8h30 auraient été l'idéal. Le train de 6h45 à Quimper ne s'arrête pas à Châteaulin : les habitants de Châteaulin auraient aimé pouvoir le prendre.

Nous avons également rencontré l'association « Un train pour Hanvec ». Depuis une bonne vingtaine d'années, il n'y a plus d'arrêt à Hanvec, même s'il reste un bâtiment-voyageurs. Nous voulions vous proposer une étude socio-économique mais apparemment, elle a déjà été faite puisque vous avez livré ses résultats : un arrêt à Hanvec nécessite de supprimer un arrêt ailleurs.

Je souhaitais également revenir sur l'accompagnement des trains. Depuis décembre dernier les TER de proximité roulent normalement sans contrôleurs, ce que la Direction SNCF appelle l'Accompagnement Non Systématique (ANS). Cela génère des problèmes de sécurité mais aussi de sûreté. Cette suppression des contrôleurs est récente mais nous voyons déjà certaines conséquences : problème de consommation d'alcool, mendicité, des jeunes jouent au foot dans les trains. Le 6 mars dernier, une personne avec 2,40 grammes d'alcool dans le sang a été arrêtée en gare de Quimper. Elle venait de Brest et avait une feuille de boucher sur elle. Attention, donc, le fait de déshumaniser les trains et les gares commence à poser des soucis. Ça n'est pas encore le quotidien, mais il faut être vigilant face à des comportements anormaux : les agressions de cheminots explosent.

Les agents chargés du contrôle sont équipés d'un nouvel outil, nommé Cosmo. Il génère des situations plutôt conflictuelles avec les usagers. Cet outil ne permet pas de vendre des titres au tarif guichet : il ne permet de vendre que des tarifs forfaitaires majorés. L'utilisateur ne comprend pas, surtout lorsque dans sa gare le guichet est fermé, ou qu'il n'y a pas de guichet du tout. Lorsqu'il monte dans le train, il prend une amende et doit contacter le service après-vente pour, éventuellement, se faire rembourser. Cela génère des grosses tensions entre les usagers et le personnel SNCF. Il est temps, peut-être, de revenir à des pratiques un peu plus conforme au service public, notamment en ré-humanisant les trains et les gares : c'est ce qui est demandé par les usagers. On pourrait, en effet, réorienter les bénéfices que fait la SNCF vers l'amélioration du service public ferroviaire.

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

Nous mettons des centaines de millions d'euros pour le développement du service public. Evidemment que tout ne va pas bien. Le contribuable paie 111 millions d'euros pour le fonctionnement de la SNCF en Bretagne. Nous avons mis 540 millions pour acheter des trains neufs. Toutes les gares ont été rénovées. Nous ne créerons jamais de dynamique en étant des annonceurs de mauvaises nouvelles. Pour créer des dynamiques et aller de l'avant, il faut explorer tous les possibles. Nous avons multiplié par deux la fréquentation du train en quinze ans. Quel autre service public a fait cela ? La SNCF fait des bénéfices en Bretagne :

je trouve que c'est bien. Nous sommes actuellement sur une négociation difficile pour la convention. J'aurais voulu un conventionnement long, stable où contractualiser sur le développement de l'offre et du service. Cela semble, à l'heure où je vous parle, impossible. Il se peut donc que le résultat de cette négociation soit une convention courte et que l'on nous reproche de n'avoir pas ouvert la discussion à d'autres acteurs, de n'avoir ouvert aucun lot à la concurrence.

Le drame actuel en matière d'infrastructure, c'est aussi la question de la dette, qui fait que SNCF Réseau n'est pas dans une position très confortable pour pouvoir porter les projets. Nous essayons donc de les accompagner pour qu'ils puissent le faire. De manière générale, la SNCF est dans une situation délicate car les différentes politiques publiques qui se sont succédées ont mis la SNCF dans une situation délicate et l'ont mené dans l'impasse d'aujourd'hui.

Concernant les montants dédiés au fonctionnement du service ferroviaire, il faut savoir qu'un usager moyen du TER paie 30% du coût réel de son transport. Ce montant tombe à 10% pour un abonné. Le but, demain, est de rendre compatible les tarifications que l'on prend le train, le car ou le bateau.

Concernant les demandes sur le périmètre de Crozon, nous avons pris un peu de retard, en raison des discussions autour de l'intégration de Crozon à la Métropole de Brest. Si ces discussions avaient abouti, la compétence transport à Crozon aurait été transférée, avec les financements correspondants, à la Métropole. Ça n'est plus d'actualité et il faut donc que nous relançons notre réflexion pour améliorer les choses.

Patrick AUFFRET, Mouvement des Sourds de France

L'année dernière, j'ai envoyé une vidéo de la signalisation de traversée de voie en gare de Landivisiau à l'arrivée du train. La signalisation ne s'allume pas forcément à l'arrivée du train, ça n'est pas systématique. J'avais rencontré un technicien de la SNCF sur ce sujet, qui m'avait expliqué qu'il fallait installer une pédale. Qu'en est-il ?

Maryse Larpent, Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest

Je souhaitais vous apporter quelques éléments suite aux différents travaux menés par le Conseil de développement. Nous avons participé à l'enquête publique sur les Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de Loire (LNOBPL), où il était question de faire une nouvelle ligne pour desservir Notre-Dame des Landes à l'Est de la Bretagne. Nous avons utilisé un simulateur financier qui liait le développement de Brest - Paris, l'amélioration de la ligne Sud en direction de Nantes et le développement d'une ligne desservant Notre-Dame des Landes. Il y avait là des estimations chiffrées qui montraient qu'en gagnant du temps sur la ligne Sud Bretagne, nous entrions dans les clous budgétaires qui nous étaient présentés. Maintenant que le choix a été fait de ne pas réaliser Notre-Dame des Landes, pourquoi n'est-il budgétairement pas possible d'améliorer la liaison Brest - Nantes ?

Le Conseil de développement, composé de membres bénévoles représentant la société civile et les citoyens, a réalisé une étude il y a quelques années sur la rade de Brest. Elle montrait que la mise en place d'un service maritime entre Brest et la Presqu'île de Crozon était pertinent. Pourquoi ce service est-il si difficile à mettre en place, contrairement à d'autres territoires semblables ? Cette ligne maritime devrait être reliée à un réseau de transport performant pour éviter l'usage de la voiture à Brest et sur la Presqu'île : il faut étudier un système global de déplacement.

Le Pays de Brest dispose d'un groupe de travail sur les mobilités durables ; la Métropole y travaille également, tout comme la Région. Le Conseil de développement s'interroge sur les complémentarités et la fluidité des transports à l'échelle du Pays de Brest. Comment mieux articuler les compétences des uns et des autres, au bénéfice de l'utilisateur ?

Bernard TANGUY, Président de la Communauté de Communes de Lesneven Côte des Légendes et Vice-président du Pays de Brest en charge des mobilités

Le Pays de Brest est engagé dans cette démarche et le Conseil régional nous accompagne dans les groupes de travail. Le Département, le Conseil de développement et les Comités d'utilisateurs y sont aussi associés. Dans les années qui viennent, notre objectif est de construire ensemble un plan d'action réaliste avec un chiffrage. Nous allons y travailler en délocalisant auprès de chaque EPCI. Nous avons recruté une personne sur un contrat de 3 ans pour aboutir dans ce domaine.

Pascal POULIQUEN, CGT Quimper

L'intervention de mon collègue cheminot n'était pas une attaque envers la Région : les cheminots sont très reconnaissants envers le Conseil régional pour son action pour le service public ferroviaire, que cela soit dans l'achat de matériel, la rénovation des lignes, etc. En revanche, nous observons que les horaires ne correspondent pas aux besoins des salariés : il y aurait des modifications à faire sur les horaires, sur les arrêts dans les gares. Il y a des représentants de la SNCF dans la salle, ils ont été interpellés plusieurs fois mais nous ne les avons pas entendus s'exprimer.

Pour que la pointe bretonne soit attractive, il est nécessaire d'avoir un transport de qualité, cela, la Région Bretagne l'a bien compris. Il faut que la complémentarité entre les services de trains et de cars soit développée. Or, les PEM qui ont été réalisés en Finistère ne sont pas à la hauteur. Les bureaux des agents SNCF sont réduits à des placards à balais puisque l'espace a été réservé pour les librairies, les pharmacies, les coiffeurs, et surtout pas pour les guichets. Aujourd'hui, il devient compliqué de trouver des agents en gare ou dans les trains. Les personnes se retrouvent perdues en gare puisqu'il n'y a plus d'humains pour les renseigner.

Autre sujet : l'engorgement catastrophique des routes pour aller sur la métropole brestoise. Pourquoi n'y a-t-il pas une étude plus sérieuse sur une ligne pouvant désengorger le Pont de l'Iroise ? Certes, c'est un investissement, mais le coût environnemental pour la société est élevé. Brest est un port et tout est transporté par camions, sur les routes : il n'y a pas de fret ferroviaire.

Laurent BEAUCAIRE, Directeur SNCF Bretagne

Il y a un point sur lequel nous sommes d'accord : il faut saluer le dynamisme des investissements pour le ferroviaire réalisés par le Conseil régional. Sur les autres sujets, je ne veux pas rentrer dans la polémique car je pense que ça n'est pas vraiment le lieu. Vous me parlez des PEM : je ne partage pas votre point de vue. Les investissements sur les PEM ont été considérables ces dernières années. Ils ne sont pas encore totalement terminés : d'autres PEM doivent encore être réalisés et je pense qu'il ne faut pas les réduire à ce que vous venez d'en dire. Nous ne serons pas d'accord sur ce point mais je ne veux pas m'étendre plus sur ce sujet, ça n'est pas forcément le lieu.

Sur la question des guichets, il faut dire que les clients évoluent dans leurs façons d'acheter des billets. Les comportements d'achat sur le TGV et sur le TER évoluent. Cette évolution s'accélère et le service public doit s'y adapter. Vous allez me dire que tout le monde n'a

pas Internet, n'y est pas familiarisé, etc. C'est pourquoi une présence physique est encore assurée en gare, et c'est pourquoi nous développons sur d'autres territoires des équipes mobiles qui vont venir au contact des voyageurs pour expliquer, accompagner, être présents.

Certaines personnes constatent qu'il y a peu de voyageurs sur certaines lignes. Je partage ce point-là : il faut que nous fassions connaître nos offres et que nos vendeurs aillent au-devant des clients. Nous sommes en train d'imaginer le service public de demain à ce niveau.