

## Compte-rendu Comité de lignes Centre Bretagne

23 avril 2019

Loudéac

---

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

Le Comité de lignes a pour but de faire un panorama des transports et des mobilités à l'échelle des territoires bretons. Nous reviendrons sur les caractéristiques particulières de ce territoire du Centre Bretagne. C'est aussi l'occasion de faire le point sur ce qui fonctionne et ce qui fonctionne moins bien, les infléchissements à apporter. C'est l'occasion de vous apporter des informations sur ce qu'il est possible de faire et ce qui est plus compliqué à réaliser.

Je voudrais adresser quelques mots pour rappeler le contexte. Nous sommes actuellement dans la phase de déploiement des lois NOTRe et MAPTAM auxquelles il faut associer divers bouleversements pour le monde des transports comme la réforme des intercommunalités. Dans les Côtes d'Armor, nous sommes par exemple passé de 29 intercommunalités à 8 dont 5 communautés d'agglomérations qui vont par conséquent exercer la compétence transport. Dans cet environnement, il y a certaines collectivités qui exerçaient déjà la compétence transport ; il y a celles qui ont envie de l'exercer mais certaines qui n'ont pas encore l'expertise pour pouvoir le faire. Pour ces dernières, nous avons conclu que le Conseil régional exerce la compétence transport à leur place afin de préserver le service public sur ces territoires.

Dans ce paysage général, je vais vous donner quelques chiffres. L'essentiel de notre mission régionale était auparavant le ferroviaire depuis le transfert de compétence de 2002. La facture TER représente environ 110 millions d'euros par an. L'ensemble des compétences interurbaines, scolaires et des liaisons vers les îles qui nous ont été transférées en 2017 représentent quant-à elles un budget de fonctionnement annuel de 140 millions d'euros. Ce qui veut dire que, budgétairement, le ferroviaire n'est plus la dominante des compétences transports exercées par la Région.

S'agissant du ferroviaire, nous sommes toujours en renégociation de la Convention TER avec SNCF. Cela aurait dû aboutir à la fin de l'année dernière mais il n'a pas été possible de s'entendre dans ce délai. Nous pensons pouvoir présenter le projet de future Convention TER à la session du Conseil régional du mois de juin. Je tiens également à vous rappeler que concernant l'axe Auray-Pontivy-Loudéac-St-Brieuc, nous avons affecté au Contrat Plan Etat-Région des sommes conséquentes pour la réalisation de travaux. Tout n'a pas été utilisé puisque jusqu'ici seuls 4 millions d'euros ont été débloqués sur 9 millions budgétés. Nous avons appris il y a quelques semaines que, faute de travaux sur la section Auray-Pontivy-St-Gérand, la ligne pourrait être interdite à la circulation des trains. Nous sommes actuellement en discussion avec l'Etat et SNCF Réseau afin d'affecter les sommes nécessaires pour assurer la pérennité de cette ligne. Nous n'avons pas manqué de faire remarquer à SNCF que nous nous demandons ce qu'il était advenu des sommes que nous avons débloquées il y a quelques années. Il y a également d'autres travaux qui sont prévus en Bretagne. Je pense pouvoir vous affirmer que, une fois la ligne Dol-Dinan-Lamballe rénovée, nous serons la Région qui disposera du réseau de lignes dites « secondaires » le mieux entretenu de France.

S'agissant maintenant des transports par cars, nous avons hérité d'une situation complexe avec à peu-près 1000 contrats différents passés par les Départements et 307 autorités organisatrices de second rang, c'est-à-dire des communes ou intercommunalités qui assurent des services de transports. Là où il y en a le plus, c'est dans le Morbihan, c'est une particularité. Tout le monde n'organise pas ses transports de la même manière et il y a des situations très différentes. Les contrats dans le Finistère et l'Ille-et-Vilaine sont en cours de renouvellement. Pour le Morbihan et les Côtes d'Armor, ce sera un peu plus tard.

Dans cet exercice, nous essayons de mettre en perspective l'unification d'un service de transport égalitaire pour toute la Bretagne. Actuellement, le coût résiduel du transport scolaire pour les familles du Finistère est par exemple deux fois plus important que dans les Côtes d'Armor. Pour harmoniser, il ne s'agit pas de tout aligner sur celui qui paye le plus ou celui qui paye le moins. Il s'agit de trouver un équilibre pour assurer un service de qualité sans demander une somme trop importante aux familles.

Concernant les relations avec les communes et intercommunalités, il ne faut pas que chacun développe dans son coin sa propre offre de transport. Cela me conduit à dire un mot sur la future Loi d'Orientation des Mobilités. Elle dit beaucoup de choses, des principes généraux, généreux lorsqu'elle dit par exemple qu'il ne pourra pas subsister demain une seule zone non-desservie par les transports publics. Elle dit également que ce sont les établissements publics de coopération intercommunale qui devront assurer ces services. S'ils ne le font pas, il reviendra à la Région de le faire. Quelles seront ces zones non-desservies ? Qui s'en occupera ? A quel prix ? Sur quelle distance ? Beaucoup de questions se posent d'autant plus qu'il y a fort à parier que ces zones seront les plus éloignées et les moins denses.

C'est pourquoi il me paraît opportun d'amorcer dès maintenant la contractualisation entre Région et EPCI afin de discuter des politiques de transport qu'il y aura lieu de mettre en place demain. Si nous ne le faisons pas, il risque de se reproduire la situation que rencontre Dinan Agglomération aujourd'hui. Elle a réalisé que collecter le versement transport lui coûterait plus cher que les recettes espérées. Ils ont donc décidé de mettre en place la gratuité pour tout le monde mais seulement dans le périmètre de la ville. Du coup, les communes qui ont intégré l'agglomération demandent « Mais pourquoi pas le même service aussi pour nous ? ». Nous risquons donc de nous retrouver avec une succession d'offre morcelées qui ne risque pas de constituer une offre de transport cohérente sur l'ensemble du territoire.

Je me rends partout où le débat est possible. Et je me rends compte que nous sommes dépositaires d'une multitude de demandes. Souvent cela paraît simple mais ça ne l'est pas. Nous pouvons faire des choses mais il nous faut de bonnes indications de la structuration des besoins, de l'offre, du marché. Nous avons donc besoin de l'analyse des EPCI pour développer une offre cohérente. Nous ne pouvons répondre aux besoins qu'en travaillant avec les personnes au plus près du terrain.

Enfin un dernier point sur ce qui se passe sur les ronds-points de France en ce moment. Je m'y arrête souvent et on est bien reçu. Il faudra répondre à la demande sociale qui s'exprime, particulièrement pour les personnes qui n'ont pas d'autres choix que d'utiliser la voiture tous les jours pour se rendre au travail. Le nombre de véhicule diesel de plus de onze ans en Bretagne est de 563 000 et l'âge de ce parc tend à augmenter. L'âge moyen des gens qui ont changé leur voiture l'année dernière est de 57 ans donc ce ne sont pas les plus jeunes qui peuvent changer de voiture. Il y aura besoin de configurer des solutions qui encouragent les changements de comportements. Si nous voulons que le système de

covoiturage ou de voitures partagées marchent, il faut être en mesure de proposer un avantage aux personnes qui utilisent ces services.

Pour terminer, je voudrais quand même vous faire partager l'ampleur du sujet que représentent les mobilités et les transports. Je ne peux pas être ici à Loudéac sans aborder les travaux de la RN164. Il reste encore beaucoup à faire mais les travaux sont en cours et inscrits dans les Contrats Plan Etat Région. Certaines sections ne le sont pas comme la troisième section de Rostrenen et Mur-de-Bretagne. Mais ces travaux seront réalisés. L'engagement de la Région est volontariste sur ces travaux mais également sur tous les travaux annexes qu'elle finance à hauteur de 50% alors qu'elle n'a aucune compétence pour le faire.

### **Usagère du car BreizhGo entre St-Brieuc et Loudéac**

J'arrive de Paris par TGV et prends ensuite le car de St-Brieuc à Loudéac. Je voudrais signaler que 10 minutes pour effectuer la correspondance entre le TGV et le car, c'est un peu juste. Autre point, nous n'avons pas d'information sur les changements de place des arrêts de cars. L'autre fois, l'emplacement avait changé et j'ai raté mon car. Enfin pourquoi le ticket de car est-il plus cher au niveau du point SNCF de Loudéac que dans le car ?

### **Jean MORIN, Usager de la ligne de car BreizhGo entre La Motte et Kerio**

Une petite remarque sur l'arrêt de La Motte. Cela fait une dizaine d'années que je prends le car et autant de temps que nous demandons un éclairage sur ce site et malheureusement rien n'a été fait. En hiver, c'est particulièrement dangereux. Deuxième point, ce sont les dégradations constatées au niveau de l'abribus, le banc par exemple est cassé. Troisième point, je suis également usager sur la nouvelle ligne Express Loudéac-Rennes et j'ai constaté qu'il n'est pas possible d'avoir un billet combiné de Loudéac jusqu'à Paris, c'est vraiment dommage.

### **France LOSHOUARN, Présidente de l'association des usagers de Loudéac Communauté Bretagne Centre**

Je prends très rarement le car mais cela fait des années que j'ai du mal à comprendre les différences de tarifs, les inégalités, qu'il y a dans les Côtes d'Armor entre les cars Tibus et les cars TER. C'est un sujet que j'avais soulevé quand mes enfants prenaient le car et voulait se rendre à St-Brieuc. En car TER, cela leur coûtait très cher alors que des enfants de Merdrignac par exemple payaient 2 euros sur un car Tibus. J'avais appelé à l'époque le Conseil général et on m'avait répondu qu'on ne pouvait pas faire concurrence à la SNCF et était obligé de maintenir le tarif. A quand l'égalité pour tous sur tout le territoire ?

### **Erell BELLEC, Association des Paralysés de France / Handicap 22**

Ce soir je me fais porteuse de paroles des adhérents. Tout d'abord, des actions de sensibilisation sont-elles menées auprès des chauffeurs de cars ? Beaucoup d'adhérents ont connu des mésaventures pendant leur trajet. J'aimerais également savoir où nous en sommes dans la réalisation du Schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée.

Enfin existe-il une carte consultable facilement sur internet qui recense les arrêts et véhicules accessibles ?

**Jean-Pierre LE BIHAN, Maire de Le Haut-Corlay**

Vous avez dit quelque chose qui est très important, c'est qu'il faut que ce soit égalitaire. Parce que nous, le monde rural, nous sommes souvent mal desservis que ce soit par internet ou par le transport public. Entre autre, sur la ligne St-Brieuc - Rostrenen, il y a beaucoup plus de cars jusqu'à Quintin qu'après. Vous me direz « oui, mais il y a moins de monde » mais s'il y a moins de cars, il y aussi moins de monde et les gens essayent de trouver d'autres solutions, c'est le chien qui se mord la queue. Donc si nous pouvions avoir davantage de cars jusqu'à Rostrenen vers St-Brieuc, ce serait une bonne chose.

**René LE MOULLEC, Maire de Guémené-sur-Scorff**

Je vais aller dans le même sens. Quand on parle de rural, Roi Morvan Communauté, je crois qu'on ne fait pas mieux. Quand je regarde la carte du réseau régional, elle est très parlante, il y a un vide, « une zone blanche », autour de Guémené. C'est aussi le cas d'autres communes comme Gourin. Dans le Centre Bretagne nous n'avons aucun réseau construit. Nous n'avons pas forcément besoin d'un réseau qui traverse tout le territoire de Roi Morvan Communauté, il faut connaître les besoins et les flux. Je pense qu'il faut travailler à partir des bassins de vie, qui dépassent souvent les limites des EPCI. Par exemple, les demandes principales à Guémené sont vers Pontivy et Lorient. Nous avons lancé un travail sur le PETR, compliqué à faire sur trois départements avec plusieurs bassins de vie. Nous nous sommes fixés l'objectif que plus personne ne puisse dire « Je ne peux pas travailler parce que je n'ai pas de transport », « Je ne peux pas me soigner parce que je n'ai pas de transport », « Je ne peux pas suivre mes études parce que je n'ai pas de transport ». Ce sont trois objectifs auquel il nous faut répondre si on veut que nos territoires vivent et se développent. Le problème de la mobilité revient en premier dans tous les domaines que nous abordons. Concernant la loi qui est en préparation, les EPCI c'est bien, mais j'ai peur que tout seuls nous ne puissions pas faire grand-chose. La contractualisation avec la Région, je pense que c'est bien, j'y suis favorable.

**Jean-Paul LE BOEDEC, Maire de Rostrenen et Président du Pays Centre Bretagne**

Concernant le pays de Centre Bretagne, ne peut-on pas avoir des lignes régulières plus souvent et pas des tronçons. Je comprends qu'il y avait la question des différences entre les Départements mais aujourd'hui je pense qu'il faut essayer d'organiser tout ça. Il faut une offre qui corresponde aux besoins des usagers. Car oui, les cars sont souvent vides mais s'ils étaient plus réguliers et mieux adaptés, ils seraient peut-être plus occupés. Pourrais-t-on également avoir une harmonisation des tarifs, des tarifs uniques ? De petites choses simples comme celles-là pourrait rapidement faire augmenter les flux. Et effectivement si les horaires ne correspondent pas, il n'y aura pas de monde.

**Romain BOUTRON, Maire de Plémet et Vice-Président du Conseil départemental des Côtes d'Armor.**

Je voulais simplement apporter quelques éléments concernant le sujet des différences de tarif. Lors du transfert de compétence des Départements à la Région, les Départements ont versé une somme pour compenser la prise de cette compétence. Cette allocation de compensation vient assurer l'offre de lignes et les tarifs proposés. Je pense donc important de préciser que ce n'est pas le Région Bretagne qui fait un effort supplémentaire pour les Côtes d'Armor par rapport aux autres départements, c'est bien le Département qui verse une allocation importante pour financer ces tarifs bas dans les Côtes d'Armor.

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

Il faut d'abord se dire les choses : ce n'est pas si simple de bouleverser des habitudes. Il y a par exemple un nouveau service de cars qui existe entre Carhaix, Gourin et Lorient. Les résultats de fréquentation sont très encourageants et les cars ne sont pas vides. Pourtant cela n'a pas été simple de redéployer ce service qui allait autrefois à Rosporden, car dans les mémoires existe encore le souvenir de la ligne ferroviaire qui reliait Carhaix à Rosporden.

Concernant les différences de tarifs. Quand la SNCF était en charge de certaines lignes de cars, elle y pratiquait le même tarif kilométrique que sur les trains. Hors faire rouler un train et faire rouler un car, cela n'a pas le même prix : cela coûte sept fois plus cher. On comprend bien qu'il est très difficile de faire du train à 2 euros mais pour les cars, nous avons donc décidé de reprendre la main. Nous avançons, mais il faut comprendre que pour faire de l'égalitaire, chacun doit y mettre du sien. Par exemple pour Corlay, Haut-Corlay et Quintin, il y a des gens aujourd'hui qui ont intégré l'agglomération de St-Brieuc en espérant obtenir un cadencement de l'offre de transport comparable à ce qui est proposé dans le centre-ville. Cela entraîne des comparaisons avec les territoires hors-agglomérations avec l'impression que certains sont bien mieux desservis que d'autres. Il faut faire attention avec cela, ce n'est pas tout noir, ce n'est pas tout blanc. Par exemple Becherel était beaucoup mieux desservie par les lignes interurbaines que par les lignes urbaines depuis qu'elle a intégré la métropole rennaise.

Il faut également faire attention avant de se lancer à faire des plans. Quand par exemple nous avons eu des demandes de mobilités dans les territoires, nous avons mis en place le transport à la demande. Et il n'y a rien de plus compliqué à organiser. Avant de définir un service, il faut bien réfléchir et se mettre d'accord. Donc si un EPCI parvient à définir un service de qualité, cela nous convient très bien. Pas pour nous désengager, mais pour assurer que l'offre proposée correspond au mieux aux besoins.

Concernant l'arrêt Kerio, pendant des années, tous les cars de la ligne ont desservi cet arrêt pour un seul abonné en moyenne. Est-ce que c'était juste de dévier tous les cars pour un abonné ? Ce sont des choses qui se discutent et qui montrent également que ne suffit pas de créer le service pour qu'il soit utilisé.

S'agissant des aménagements d'arrêts, si nous n'arrivons pas à pousser les collectivités à s'engager nous ne réglerons jamais le problème.

Donc encore une fois travailler ensemble, pas pour se désengager ou faire payer l'autre, est la condition pour réussir à proposer un service de qualité.

Pour ce qui est du Schéma d'accessibilité, je suis à votre disposition, Madame, si vous avez besoin d'éléments complémentaires. Il se trouve qu'au niveau du GART, je représente le groupe de travail dédié à l'accessibilité. Au niveau national, nous devons par ailleurs passer une convention la semaine dernière avec Madame la Ministre. Pour des raisons protocolaires, la signature a été repoussée au mois de Mai. En ce qui concerne le niveau régional, nous avons été dans les premiers à adopter notre Schéma d'accessibilité et nous vous fournirons tous les détails de celui-ci si vous le souhaitez.

**Jean-Pierre LE BIHAN, Maire de Le Haut-Corlay**

Je reprends la parole toujours sur le mot égalitaire. J'espère que cela ne va pas être comme les réseaux internet où il va être demandé aux EPCI de prendre en charge en partie la mise en place de la fibre optique sur leur territoire alors que dans une métropole comme à Rennes, cela est fait gracieusement par les opérateurs. J'espère que pour le transport, nous ne serons pas dans le même cas car dans les grandes collectivités, il y a le versement transport qui est payé par les industriels mais tous les EPCI n'ont pas les mêmes revenus.

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

Le versement transport finance 43% des transports publics en France. La Région, elle, ne bénéficie pas du versement transport. Hors pour développer l'offre, cela ne va pas nous coûter moins cher. Cela étant, il est possible de développer ensemble pour faire mieux partout. Par exemple, au bout de la ligne ferroviaire Guingamp-Paimpol, il y a la pointe de l'Arcouest qui n'appartient pas à l'agglomération. Nous devons bien continuer à la desservir et cela en bonne cohérence avec l'offre de l'agglomération.

Il n'est pas dans l'attention de la Région de transférer la facture aux collectivités, y compris celles qui feraient le choix d'assurer la compétence des transports scolaires. Je ne suis en effet pas du tout sûr que la Région soit la mieux placée au niveau institutionnel pour organiser le transport scolaire des primaires. Je pense qu'il y a plus compétent pour définir ce qu'il y a de plus adapté. Ce n'est pas se désengager, c'est vous fournir un car, des moyens financiers pour faire au mieux. C'est une idée mais de toute façon si cela ne se fait pas, il faudra bien que quelqu'un le fasse et nous le ferons.

**Georges LE FRANC, Président Loudéac Agglomération Bretagne Centre**

Il faut travailler à mettre en place la meilleure des réalités de façon pragmatique. Par des lignes régulières, des minibus adaptés entre autre aux horaires de travail des usagers. Par exemple, mon épouse se rend tous les jours à Plérin au travail ; prendre le car c'est très compliqué avec des amplitudes horaires qui sont beaucoup trop longues entre les cars, particulièrement le soir. Au-delà de mettre en place une offre adaptée aux usages, la différence de tarif entre les Tibus, les cars SNCF et le TER est ensuite un vrai problème. Afin d'être égalitaire, il faut réfléchir aux moyens qui s'offrent à nous pour proposer des tarifs qui peuvent correspondre à tous les usagers quels que soit leurs besoins. Je crois que ces deux points sont très importants.

### **Monsieur MORIN, Usager de la ligne de car BreizhGo entre La Motte et Kerio**

Juste un dernier point concernant l'information aux voyageurs. Ne serait-il pas possible d'avoir de l'information en temps réel concernant la localisation des cars, leurs éventuels retards ? Cela se fait pour le train, pourquoi cela ne pourrait-il pas se faire pour les cars ? Cela permettra d'avoir une information précise sur l'arrivée parce que parfois on attend 10-15 minutes sans savoir si le car est déjà passé ou en retard et dans quelle mesure.

Une autre remarque concerne la ligne Pontivy-Loudéac-Rennes. Il faudrait mettre un abri à Loudéac parce qu'il n'y a absolument rien et il faut quand même penser aux gens qui attendent. La signalisation est également très peu visible. C'est un peu désespérant d'attendre à cet endroit.

### **Isabelle GORE-CHAPEL, Conseillère départementale des Côtes d'Armor**

J'ai une question concernant les lycées et les transports scolaires. Les lycéens finissent parfois plus tôt que l'heure de départ de leur car scolaire. Soit ils prennent alors la ligne 12 et payent ou font du stop. Ils sont donc obligés de repayer le car alors qu'ils ont une carte scolaire. Serait-il possible de pouvoir prendre les cars d'un même trajet sans repayer à chaque fois afin d'être plus adaptés aux horaires variables des lycées ?

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

Concernant la ligne 12, c'est une situation assez compliquée avec des renouvellements de contrat passés par le Département. Nous avons l'intention de simplifier les choses et de ne pas continuer comme ça.

Personne n'en parle assez, mais je tiens à remercier les entreprises de transport qui sont ici présentes et qui réalisent un travail qui n'est pas facile et parfois dans des conditions salariales loin d'être idéales mais je ne mets pas ces entreprises en accusation. N'y-t-il pas lieu de réfléchir à des typologies de contrats qui rendent plus attractif le métier de conducteur de car ? J'ai rencontré l'autre jour 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 ». C'est la typologie des contrats qui fait ça, mais nous ne pouvons pas rester indifférents face à ces situations. Si demain nous voulons valoriser ce métier, il faut réfléchir aux contrats et à la stabilité de l'offre. Nous ne réglerons pas le problème du jour au lendemain avec un coup de baguette de magie mais je pense qu'il n'y aura pas de valorisation éducative s'il n'a pas de valorisation du trajet qu'effectuent ces enfants tous les jours.

Ce sera ne pas simple. Prenons par exemple les tarifs à deux euros. Je comprends très bien la logique départementale : les cars étaient à moitié pleins de scolaires, ils ont mis en place un tarif attractif à deux euros pour les remplir. C'était logique et cohérent. Sauf qu'au regard des besoins d'aujourd'hui cela ne correspond pas à la typologie de l'offre que les gens nous demandent. Alors quel est le tarif acceptable ? La complémentarité tarifaire entre les cars bien sûr s'impose, cela dit il va falloir la calibrer raisonnablement. Vous savez, il y a des gens qui ont trouvé la solution : la gratuité. Sauf que la gratuité cela n'existe pas, il y a toujours quelqu'un qui paye. Par exemple, si je voulais rendre le TER gratuit, je serai obligé de supprimer 35% de l'offre actuelle. Les gens nous demandent un service de qualité

et accessible, physiquement et financièrement, ils ne nous demandent pas forcément la gratuité. Il y a par ailleurs plusieurs dispositifs qui existent aujourd'hui pour aider à l'utilisation des transports publics.

### **Marc LE FUR, Député des Côtes d'Armor**

Je comprends très bien la complexité de ces multiples contrats. J'aimerais revenir sur le transport scolaire qui a été transféré aux Régions par la loi NOTRe. Je ne suis pas sûr que ce soit une si bonne chose que ça, auparavant les Départements géraient cette question. Ce qui va être observé par les familles, c'est le prix, le reste à charge. Et il y aura inévitablement des variations avec plusieurs services en charge sur le territoire et des historiques différents. Nous parlons d'égalité, le transport scolaire c'est l'inégalité. Vous habitez dans le centre de Loudéac, vous ne payez pas de transport scolaire ; vous y allez à pieds et c'est très bien. Vous habitez en périphérie, vous payez. Donc en fait c'est un impôt rural. Alors j'entends que vous travaillez à une formule qui permette de prendre en compte le revenu des familles. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire que celui qui a un peu plus du SMIC va payer plein pot et pas les autres. Il y aura ce sujet-là. J'ai le sentiment que s'il y a un domaine où la gratuité doit être envisagée, c'est celui du transport scolaire pour ne pas pénaliser les ruraux. On pénalise aussi les fratries qui peuvent avoir deux, trois enfants qui tous se rendent dans un collège à 10 kms.

Un autre sujet, c'est la durée de transport. Il faut fixer tous ensemble une durée maximale de transport. Alors il faudra peut-être ne pas s'arrêter tous les 100 mètres de façon à ce que les premiers qui montent dans le car n'y restent pas trop longtemps. Parce que le car c'est fatigant et nous avons des enfants qui ont des journées au milieu de l'hiver qui sont dures. Je ne prétends pas avoir la solution mais à un moment donné nous devons nous poser les questions nécessaires.

### **Patrick VAUTIER, Sous-préfet de Pontivy**

Je voudrais saluer tout le travail que vous faites car la machine des transports régionaux est considérable, complexe, lourde. Nous, les services de l'Etat, sommes attentifs à ces services et notamment au niveau de l'offre. Nous avons l'idée, tout en ayant conscience des contraintes, que des solutions complémentaires que ce soit en terme de rabattage, de travail avec les entreprises, de covoiturage sont à construire peu-à-peu car le contexte a changé depuis 30 ans. Ce travail est nécessaire afin de fournir le meilleur service aux travailleurs, aux lycéens, aux touristes. La tâche est considérable et je serai bien le dernier qui vous jetterais la pierre Monsieur le Président.