

Comité de lignes Bretagne Sud / 19 septembre 2019 à Lorient Synthèse des demandes reçues en salle et en ligne



DEMANDES CONCERNANT LA DESSERTE

RELATIONS AVEC NANTES

- **Augmenter les trains entre Lorient – Nantes**
- **Proposer des TER directs entre Quimper et Nantes, notamment en heure de pointe**

Réponse apportée par Gérard Lahellec en séance

L'Etat et la SNCF se sont désengagés des lignes Quimper – Nantes, ce qui explique la baisse du nombre de liaisons. Il faut que l'Etat et la SNCF assume ce choix. Entre Nantes et Bordeaux, les travaux de rénovation de la voie sont en cours. Cette ligne est appelée à être ouverte à la concurrence. Il y a donc un risque que les entreprises qui se positionnent sur ce tronçon privilégient les dessertes Rennes – Bordeaux, moins déficitaires, plutôt que Quimper – Bordeaux. De plus, une ligne Rennes – Bordeaux irait diminuer les recettes du TER. La Région souhaite, elle, que la desserte Quimper – Bordeaux soit remise en place pour proposer plus de liaisons sur l'axe Quimper – Nantes.

En parallèle de ces dessertes longue-distance dont le temps de parcours doit être attractif, il nous faut aussi répondre aux demandes des gares intermédiaires qui souhaiteraient bénéficier d'arrêt sur ces trains. Ainsi, les usagers de la gare d'Hanvec aimeraient que le train vers Nantes, qu'ils voient passer, s'arrête aussi chez eux. Or, ce train est plutôt fait pour conforter la relation entre Brest, Quimper et Nantes. Cela ne veut pas dire que l'on abandonne Hanvec : nous travaillons avec la Communauté de communes sur le sujet.

Complément de réponse apporté par les services

Face à la baisse de l'offre Intercités gérée par l'Etat, la Région propose 4 allers-retours entre Quimper et Nantes, dont un aller-quotidien prolongé jusqu'à Brest.

- **Favoriser les liaisons Rosporden – Nantes le week-end, sans passer par Rennes et diminuer les temps de correspondances à Lorient**

Entre Rosporden et Nantes, 3 allers-retours directs sont proposés en semaine, 2,5 allers-retours le samedi et 2 allers directs le dimanche.

Le week-end, dans le sens Rosporden-Nantes, le premier départ pour un trajet direct est à 12h36 (samedi) et 13h36 (dimanche), le dernier départ à 17h55 (samedi) et 18h35 (dimanche).

En semaine et le week-end, l'offre TER directe est complétée par des trajets en correspondance, notamment à Redon, avec des TER et des TGV circulant sur l'axe sud.

L'offre du week-end entre Rosporden et Nantes propose donc des déplacements à la journée ou sur deux jours, via des trajets directs ou des correspondances à Redon. Au regard de cette offre et des flux constatés, il n'est pas prévu à court terme de proposer plus de liaisons directes.

RELATIONS AVEC BREST

- **Augmenter les trains pour réaliser les dessertes Lorient – Brest**

Réponse apportée par Gérard Lahellec en séance

Il y a 15 ans, la ligne Quimper – Brest était menacée de fermeture. Nous avons pu, avec l'aide des collectivités, la rénover pour un montant de 78 M€, même si nous n'avons pas pu moderniser la signalisation ou électrifier la ligne. Nous avons acheté des trains bi-modes, qui fonctionnent sur voie électrifiée ou non, pour permettre de réaliser des trajets entre Brest, Quimper et la Bretagne Sud.

Complément de réponse apporté par les services

Un aller-retour direct quotidien est proposé entre Brest et Lorient. Cette mission nécessite du matériel spécifique permettant de rouler sur voies thermiques, entre Landerneau et Quimper, et sur voies électrifiées pour le reste du trajet. Au-delà de la disponibilité matérielle limitée, les contraintes liées à la voie unique sur la section entre Landerneau et Quimper limitent la possibilité de multiplier ce type de mission sans dégrader le niveau de desserte.

Les autres trajets sont proposés en correspondance via Quimper et combinent une mission Brest-Quimper et une mission Quimper-Lorient. Ce découpage en missions permet de maximiser l'utilisation de l'infrastructure et des matériels afin de proposer simultanément au plus grand nombre d'usager une desserte performante et adaptée, particulièrement aux heures de pointes. Nous travaillons à proposer des correspondances le plus optimisées possibles et à faciliter le changement de trains via notamment de futurs travaux d'aménagement de la gare Quimper.

Bien que les contraintes techniques soient importantes, la demande est bien enregistrée par les services et sera examinée lors de l'élaboration des prochains services horaires.

RELATIONS AVEC LORIENT

- **Proposer plus de trains en heures de pointe pour les trajets entre Landaul et Lorient**
- **Proposer plus de trains en heures de pointe pour les trajets entre Landévant et Lorient**

Réponse apportée par Gérard Lahellec en séance

Aux heures de pointe, il n'est pas possible de faire passer plus de train sur l'axe Sud sans investissement. En juillet 2017, le Président de la République, venu inaugurer la LGV, avait annoncé la fin des investissements de l'Etat dans les nouvelles infrastructures. Cependant, à l'issue des débats de l'année 2018, nous avons obtenu un accord de principe de l'Etat pour mettre en projet une nouvelle infrastructure, qui permettra de gagner du temps sur les sections Nantes – Rennes et Nantes – Redon – Quimper.

Complément de réponse apporté par les services

Les flux de plus en plus importants dans le périurbains lorientais amènent des besoins toujours croissants en déplacement, auxquels le ferroviaire tente de répondre dans un contexte technique d'infrastructure ferroviaire saturée. Il ne nous est pas possible aujourd'hui d'augmenter la desserte de ces gares en heure de pointe sans compromettre la desserte des autres gares de l'axe Sud.

- **Proposer plus de trains en heures de pointe du soir pour les trajets entre Lorient et Hennebont**

Aux heures de pointe en semaine, la totalité des circulations TER dédiées entre Quimper et Vannes s'arrêtent à Hennebont. Hennebont propose un train toutes les heures en heure de pointe, comme cela était le cas avant les nouveaux horaires. Les flux de plus en plus importants dans le périurbain lorientais amènent des besoins toujours croissants en déplacement, auxquels le ferroviaire tente de répondre dans un contexte technique d'infrastructure ferroviaire saturée.

- **Augmenter le nombre de trains entre Auray et Lorient entre 8h50 et 11h45**

L'offre TER est pensée pour proposer une desserte sur l'ensemble de la journée, avec une concentration aux heures de pointe pour répondre aux besoins du plus grand nombre. Sur la liaison Auray – Lorient, 16 trains sont proposés par jour, avec un cadencement à la demi-heure en heure de pointe.

- **Mieux répartir les trains sur les heures de pointe : 3 trains chaque demi-heure entre Lorient et Auray le soir, puis 1h sans train, puis deux trains arrivant en même temps**

L'offre en heure de pointe entre Auray et Lorient propose des départs toutes les demi-heure entre 17h30 et 19h10, en complémentarité TER + TGV.

- **Augmenter la capacité des trains sur le bassin de vie de Lorient et vers Vannes**

Réponse apportée par Gérard Lahellec en séance

La Région Bretagne a investi fortement sur l'achat de matériel roulant plus capacitaire, avec 26 rames à 12M€ l'unité, en prévision de l'augmentation de la fréquentation. Celle-ci a doublé en 15 ans, nous ne l'avons pas forcément anticipé aussi fortement. Aujourd'hui, le parc de train est mobilisé à plus de 90% aux heures de pointe. Ce qui prouve que les techniciens et les ingénieurs SNCF travaillent bien, pour maintenir une telle disponibilité en heure de pointe. Des négociations sont en cours avec d'autres Régions pour acquérir des rames supplémentaires.

- **Adapter les horaires de la desserte des gares de Landaul, Landévant et Sainte-Anne pour les personnes travaillant en horaires décalés comme les personnels hospitaliers**

La majorité des flux se concentre en heure de pointe du matin et du soir. L'offre ferroviaire proposée a pour objectif de répondre à ces besoins très majoritaires. Le train est un transport de masse, il est plus difficile de proposer des trains à certains horaires tardifs pour répondre à des besoins spécifiques, à contre-flux.

- **Améliorer la régularité du train de 8h51 depuis Lorient vers Quimperlé, très souvent en retard**

La circulation 856617 a effectivement enregistré plusieurs retards, particulièrement début septembre. Ils étaient principalement liés à des difficultés d'exploitation au niveau du passage à niveau de Messac. Ces difficultés, qui ont entraîné plusieurs ralentissements de trains, sont aujourd'hui résolues.

- **Proposer un train supplémentaire entre Lorient et Questembert entre 16h37 et 18h39**
- **Prolonger le train au départ de Lorient à 17h36 au-delà de Vannes**

L'ajout d'un départ entre 16h30 et 18h30 depuis Lorient a déjà été étudié par les services en relation avec les équipes SNCF. Il n'est pas possible de répondre à cette demande sans entraîner de multiples

conflits de circulations entre Lorient et Redon. Cette demande demeure bien identifiée par les services qui l'étudieront de nouveau si de nouvelles marges de manœuvre sont dégagées.

- **Proposer un train supplémentaire Lorient - Bannalec après 18h11**

Les trains circulant après cet horaire sont des circulations longue-distance (Rennes – Quimper, Nantes – Quimper). Il n'est pas possible d'arrêter ces trains dans toutes les gares intermédiaires de l'axe sans dégrader les temps de parcours pour les usagers longue-distance.

RELATIONS AVEC RENNES

- **Proposer des trajets directs Quimper – Rennes le matin**

Pour maximiser l'utilisation de l'infrastructure et garantir une desserte de l'ensemble des gares en heures de pointe, l'axe Sud est découpé en plusieurs missions, ce qui explique l'existence de correspondances sur les longues distances. 3 directs TER ou TGV sont proposés en heure de pointe du matin. L'abonnement TER+TGV permet d'utiliser indistinctement TER et TGV et de bénéficier d'une offre de transport couvrant l'ensemble de l'heure de pointe.

RELATIONS AVEC VANNES

- **Proposer des trains plus tardifs entre Hennebont et Vannes pour permettre aux personnes travaillant en horaires décalés de prendre le train (arrivée à Vannes avant 21h)**

La majorité des flux se concentre en heure de pointe du matin et du soir. L'offre ferroviaire proposée a pour objectif de répondre à ces besoins très majoritaires. Le train est un transport de masse, il est plus difficile de proposer des trains à certains horaires tardifs pour répondre à des besoins spécifiques.

RELATIONS AVEC QUIMPER

- **Améliorer la capacité d'accueil du train de 6h50 au départ de Quimper le lundi matin**

La circulation 858284 proposant un départ à 6h50 de Quimper est originaire de Brest et à destination de Nantes.

Sur les 6 premiers mois de l'année 2019, le lundi, les données de comptage à notre disposition montrent un nombre moyen d'usager de 98 pour 225 places disponibles, soit 44% de taux d'occupation. Plus précisément au départ de Quimper, le nombre moyen d'usager est de 90 avec un maximum d'occupation enregistrée à 116 soit 52 % d'occupation.

Nous observons cependant une occupation plus importante entre les gares d'Auray et Quimper avec une moyenne de 179 usagers et un maximum d'occupation à 209 usagers soit 93 %. Bien que la capacité d'accueil soit suffisante, l'usager peut dans ce cas ressentir une situation de suroccupation et rencontrer des difficultés à trouver une place assise en raison des bagages, vélos et personnes occupant deux places. Nous suivrons avec attention l'occupation de cette circulation dans les mois à venir.

RELATIONS AVEC AURAY

- **Préserver la desserte de la gare de Sainte-Anne d'Auray**

Il n'est pas prévu de remettre en cause la desserte de la gare de Sainte-Anne d'Auray.

- **Proposer une arrivée vers 9h à Quimper depuis Auray (9h30 actuellement)**

Il est possible d'arriver à 8h30 à Quimper depuis Auray. Le cadencement à l'heure en matinée correspond principes de desserte établis lors de la refonte des horaires TER.

DESSERTE ESTIVALE

- **Améliorer la desserte estivale où le nombre de trains en heure de pointe baisse**
- **Maintenir en été les départs de 7h43 et 8h11 de Lorient vers Quimperlé**
- **Maintenir en été le train de 16h32 à Vannes vers Hennebont**

Réponse apportée par Gérard Lahellec en séance

La Bretagne est une Région touristique et pour bien faire, il faudrait presque plus de trains en été que le reste de l'année. Il y a quelques années, la période de desserte estivale était beaucoup plus importante, au-delà des deux mois d'été. Aujourd'hui, en travaillant avec SNCF, nous avons pu la faire diminuer en la limitant à juillet et août.

Complément de réponse apporté par les services

Pendant la période estivale, le nombre de circulation est moins importante en raison de la baisse des flux et du droit à congés des personnels de la SNCF.

Le service nominal sur l'axe Sud n'est mis en place que depuis un an. Les services SNCF et ceux du Conseil régional étudient avec la plus grande attention les évolutions en termes de fréquentation ainsi que les demandes exprimées sur cette nouvelle desserte, notamment en matière de cadencement et de correspondances. La capacité de l'offre à répondre aux besoins actuels et à venir du plus grand nombre sera mesurée pour déterminer s'il y a lieu d'y apporter des corrections.

DEMANDES CONCERNANT LE SERVICE

AMENAGEMENT DES GARES

- **Proposer des places de stationnement dédiées aux abonnés KorriGo en gare de Quimper**

70 places dédiées aux abonnés TER sont prévues dans le contrat de pôle pour le futur Pôle d'Echange Multimodal, livré à l'horizon 2024. Elles seront créées au Nord du site, au pied de la future passerelle, là où se situe actuellement le parking gratuit de la halle sportive.

- **Augmenter les places de stationnement à Auray**

Près de 400 places de stationnement sont prévues pour le futur Pôle d'Echanges Multimodal d'Auray, qui sera livré à l'horizon 2022. 90 places seront dédiées aux abonnés TER. Elles seront créées au Nord du site, au pied de la future passerelle.

- **Planter un parking vélo en gare de Landévant**

Lorsqu'un projet de modernisation de gare est engagé, les partenaires financeurs (communes, intercommunalités, Région) s'accordent sur les aménagements à réaliser. La gare de Landévant a fait l'objet, en 2010 / 2011, d'une vaste opération de modernisation avec la création d'un passage souterrain et la mise en accessibilité des quais. Les abords de la gare relèvent du périmètre de la

commune et à ce titre, l'implantation de stationnements et équipements vélos ne pourra être réalisée qu'à l'initiative de celle-ci. La Région reste à disposition pour échanger avec la commune sur ce sujet.

- **Proposer un projet de passerelle pour le PEM de Rosporden**

Un projet d'aménagement des abords est porté par Concarneau Cornouaille Agglomération. La Région a participé à sa définition et contribue à son financement. SNCF Réseau étudie par ailleurs différentes hypothèses pour sécuriser la traversée. Parmi elles, la réalisation d'une passerelle est envisagée.

SERVICES EN GARES

- **Proposer une borne de recharge de titres Korrigo en gare de Gestel et en gare de Landévant.**
- **Conserver les horaires de guichets de Rosporden et Concarneau**
- **Pouvoir acheter en espèce ses billets TER en gare avec des bornes d'achat**

Réponse apportée par Gérard Lahellec en séance

Au niveau national, la SNCF ne dispose plus de distributeurs de titres de transport en stock. La politique RH de la SNCF est du ressort de la SNCF. Sur la question des guichets et de leurs horaires d'ouverture, il y a des demandes également à Bannalec, à Concarneau, à Quimper. Il faut que la SNCF puisse monter une mission spécifiquement dédiée à l'axe Sud sur ce sujet.

De son côté, la Région ne ferme pas de petites gares, elle investit fortement dans le service et la fréquentation globale sur les territoires a doublé en 15 ans. De plus, dans le cadre de la future convention, la Région va passer un contrat avec la SNCF sur la base d'obligation de résultat en matière de fréquentation.

Réponse apportée par Laurent Beaucaire, Directeur régional SNCF, en séance

Sur ces demandes et comme nous l'avons fait pour d'autres communes en Bretagne, nous pouvons regarder s'il est possible de mettre en place des solutions alternatives, en travaillant par exemple avec des dépositaires. Les comportements des clients évoluent. Plus de 50% des ventes de la SNCF sont faites sur du digital. Il y a des voyageurs qui n'ont pas ou ne veulent pas avoir accès au digital, nous devons nous adapter, tout en respectant les territoires et en assurant une présence territoriale. Plusieurs solutions existent : guichets, distributeurs, digital, partenariat avec des mairies, des offices de tourisme, des bureaux de tabac, vente par correspondance. Il faut trouver la solution adaptée aux besoins.

COMPLEMENTARITE DU RESEAU TER ET DU VELO

- **Proposer plus de places vélos dans les trains**
- **Augmenter les stationnements vélos en gare**
- **Proposer des rames dédiées au stationnement des vélos, sur le modèle de la Loire à Vélo**

Réponse apportée par Gérard Lahellec en séance

Nous ne disposons pas en Bretagne d'une typologie de géographies et d'usages semblables [à la région Pays de la Loire], mais je suis pour qu'on travaille sur le sujet.

Nous avons acheté des trains capacitaires, de 500 places assises. Nous avons privilégié ce type de matériel pour accueillir plus de personnes, faire face à l'augmentation prévue de la fréquentation.

Nous l'avons pensé pour les gens, et pas forcément pour les vélos. Ces trains servent à faire du périurbain et les pointes du week-end, notamment en configuration double, 1 000 places.

En Ile-de-France, peu de personnes prennent le RER avec leur vélo ; il y a pourtant beaucoup de cyclistes à Paris. Il nous faut aujourd'hui développer des systèmes intégrés transports en commun + vélo, dans les gares de départ et d'arrivée.

Réponse apportée par Laurent Beaucaire, Directeur régional SNCF, en séance

Nos trains sont dits « indéformables », il n'est pas possible d'ajouter des wagons, mais l'on peut jouer sur la composition avec des trains d'une, deux ou trois rames en fonction des horaires et des lignes. Pour proposer plus de places pour les vélos, il est possible d'enlever quelques sièges de manière réversible pour instaurer un espace vélo.

Réponse apportée par Norbert Métairie, Président de Lorient Agglomération, en séance

Il ne pourra pas y avoir des rames avec un vélo par passager. Il doit y avoir une vraie réflexion de fond pour que la gare puisse stocker le nombre de vélo adéquat. A Lorient cela existe (200 places de vélo sécurisées), dans les pays du Nord aussi, pour les relations domicile-travail. Il faut généralement que l'intermodalité fasse l'objet d'une vision d'ensemble, du point A jusqu'au point B.

Mettre en place l'aide à la location ou à l'achat du vélo serait un investissement plus logique que des rames dédiées au vélo.

AUGMENTATION TARIFAIRE DES ABONNEMENTS

- **Pourquoi augmenter les tarifs, comme sur le trajet Hennebont – Lorient, à l'heure de l'écologie et alors que les axes routiers sont de plus en plus saturés ?**

Réponse apportée par Gérard Lahellec en séance

La Région n'avait pas modifié ses tarifs TER depuis 2014. Elle a choisi de revoir ces tarifs cet été, en mettant en place des tarifs planchers sur les courtes distances, à la place de la tarification kilométrique. Avec ces tarifications planchers, le prix augmente beaucoup en pourcentage. Les augmentations de plus de 10€ pour les abonnements mensuels concernent à peu près 120 personnes sur l'ensemble de la Bretagne. Nous avons fait ce choix afin que nos tarifications soient comparables à la tarification des transports urbains, notamment dans une perspective de rapprochement, de coopération avec les réseaux de transports urbains. En termes de coût, le ferroviaire coûte 7 fois plus cher en production que les transports routiers. Le coût au voyage passe de 0,38 cts à 0,90 cts d'euros par voyage. Avec la participation de l'employeur, l'augmentation revient à 0,26 cts par voyage. Nous estimons que cette augmentation reste raisonnable et ne compromet pas le pouvoir d'achat des quelques 17 000 personnes que l'on transporte par train tous les jours.

DIVERS

- **Supprimer la 1ère classe à bord des TER pour augmenter le nombre de places disponibles pour tout le monde, notamment en heure de pointe**

Réponse apportée par Gérard Lahellec en séance

Sur la première classe, il s'agit d'une continuité de parcours avec le TGV, cela permet aussi de générer des recettes pour le TER.

Complément de réponse apporté par les services

Lorsque les rames sont très fréquentées, le chef de bord doit indiquer aux voyageurs qu'ils peuvent utiliser la première classe même en disposant d'un billet ou d'un abonnement seconde classe.

- **Améliorer l'information-voyageur en cas de retard en prévenant les voyageurs au moins 30 minutes avant un retard, par SMS ou sur l'application**

La question de l'information-voyageur est un enjeu primordial pour l'attractivité du réseau. La SNCF travaille à des améliorations en la matière, notamment pour identifier au plus tôt les dysfonctionnements dans la chaîne de mise en place des circulations TER.

- **Autoriser les abonnés TER à utiliser le TGV sans coût supplémentaire**
- **Ne pas supprimer la possibilité de prendre le TGV avec son abonnement TER**

En Bretagne, la complémentarité TER / TGV est un principe majeur de l'offre ferroviaire. Dans ce cadre, le Conseil régional a conventionné avec SNCF afin que les abonnés TER puissent utiliser les TGV, moyennant un supplément tarifaire de 12€ par mois. Ce surcoût pour l'utilisateur est très inférieur au coût réel du service, le dispositif étant largement subventionné par le Conseil régional.

Il n'est pas prévu de remettre en cause ce dispositif.

- **Croissance de la fréquentation du train estival « Tire-Bouchon » et projets pour la ligne**

Réponse apportée par Gérard Lahellec en séance

Depuis l'ouverture de la LGV, on observe en Bretagne une croissance des courts-séjours : cela peut-être un élément d'explication. Sur le Tire-Bouchon, il faut noter qu'il n'existe pas sur catalogue un type d'infrastructure qui puisse répondre à l'ensemble des besoins : passagers, fret, voiture, etc. SNCF Réseau s'intéresse de près au dossier, un service fonctionnant toute l'année est à envisagé. L'enjeu est d'avoir un système adapté à la spécificité de la ligne, en tirant profit de l'existence d'un site propre qui est unique. Enfin, il faut aussi répondre au phénomène d'utilisation des vélos, auquel nos trains ne savent pas aujourd'hui répondre.

CARS BREIZHGO EN FINISTÈRE

- **Afin de mieux correspondre aux horaires de fin de cours (14h15 ou 15h15), proposer un départ de Douarnenez vers Quimper à 14h35 au lieu de 14h13, ajouter un départ de Douarnenez vers Quimper à 15h35**

Les liaisons entre Douarnenez et Quimper sont assurées par la ligne régulière 51.

Les services de cette ligne sont organisés pour répondre principalement aux besoins des usagers réguliers de type domicile/travail et domicile/établissements scolaires. Il est à noter que ces usagers scolaires qui effectuent le trajet ne sont pas scolarisés dans leur établissement de référence selon la carte de sectorisation établie par les différents instances publiques et privées.

Les deux à trois services existants pour une arrivée sur Douarnenez ou sur Quimper avant 9h00 et les trois à six services existants pour un départ après 16h00 de Douarnenez et de Quimper offrent de nombreuses possibilités d'allers et retours à ces usagers et répondent à la majorité de leurs besoins.

En milieu de matinée ou en après-midi, les services supplémentaires existants répondent à d'autres besoins (horaires de travail atypique, loisirs, rendez-vous médicaux, ...) tout en essayant d'offrir des possibilités de correspondances efficaces avec les services de la SNCF. C'est le cas du service au départ de Douarnenez à 14h05 (Tréboul) et 14h13 (Office de Tourisme) : son arrivée à 14h50 en gare de Quimper permet une correspondance avec le service de TGV qui part à 15h10 (arrivée à Paris à 19h04). Le retarder reviendrait à supprimer cette correspondance : ce n'est pas envisagé à l'heure actuelle.

CARS BREIZHGO EN MORBIHAN

- **Ajouter un car de Lorient vers Carhaix le matin avant 9h, notamment pour les personnes en formation sur Carhaix et venant du Faouët, de Guéméné et de Berné.**

Les demandes d'évolution concernant la ligne 15 Carhaix – Gourin – Lorient sont en cours d'étude et seront approfondies dans le cadre de la future contractualisation entre le Conseil régional et les intercommunalités. Certaines évolutions pourraient être mises en place à partir de la rentrée 2020.

- **Absence d'horaire adapté entre Gourin et Carhaix pour les élèves du lycée Diwan**

Un service hebdomadaire est mis en place pour assurer la desserte du lycée Diwan. Un service quotidien est par ailleurs assuré pour les établissements de Carhaix, pour proposer une arrivée avant 8h et un retour à 17h30.

DIVERS

- **Quelles évolutions (desserte, tarifs, etc.) sont à prévoir en matière de transports interurbains et scolaires ? Quels choix politiques seront faits ?**

Réponse apportée par Gérard Lahellec en séance

La Loi d'Orientation des Mobilités risque de léguer à la Région ce qui ne sera pas confié aux intercommunalités. Nous avons eu un exemple de cette situation près de Redon. Redon Agglomération a pris la compétence sur le transport scolaire. La Région sur ce périmètre a donc moins d'élèves à

transporter et n'est plus en capacité de proposer le même service spécifique, notamment pour les élèves hors carte scolaire : il y a moins d'autocars et moins d'horaires de passage. Pour éviter ces effets, la Région souhaite mettre en place des contractualisations simples avec les 59 EPCI de Bretagne pour harmoniser les réseaux de transports.

Il faudra réussir à la rentrée 2020 l'harmonisation tarifaire. Cela devra se faire en définissant le service que l'on souhaite mettre en place, en considérant le coût associé mais aussi son développement futur. Pour le transport scolaire, le but n'est pas de renchérir le prix pour les familles. Nous n'irons pas à une tarification unique à 2€ en Bretagne, nous ne sommes pas sur une gratuité, nous serons sur des tarifications sociales audacieuses.