

Compte-rendu Comité de lignes Bretagne Sud 19 septembre 2019 Lorient

Allain Le Boudouil, Conseiller délégué aux mobilités sur Lorient agglomération

Bonsoir à toutes et à tous. J'ai remplacé au pied levé Olivier Le Lamer qui, pour des raisons de santé, a dû quitter ses fonctions d'élu municipal. Je pense que le Président ne devrait pas tarder mais l'agenda est très bousculé en cette fin de semaine. Je vais tout de suite laisser la parole à Gérard Lahellec.

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

Merci à l'Agglomération de Lorient de nous accueillir et merci de votre présence à toutes et à tous ici. Permettez-moi tout d'abord d'associer à ces remerciements, de façon un peu particulière, nos transporteurs qui sont dans la salle aujourd'hui - nos transporteurs ferroviaires et nos transporteurs par autocars - pour une raison fort simple.

Vous allez penser que l'on est peut-être un peu formels. D'habitudes il sont auprès de nous à la tribune mais nous sommes actuellement dans une procédure de renouvellement des contrats et on ne prend jamais trop de précautions lorsque l'on engage des négociations sur ces contrats. Vous avez pu voir dans les journaux il y a quelques semaines, quelques mois tout au plus, combien il a fallu que les élus aillent se défendre devant les tribunaux au motif qu'une procédure n'aurait pas été bien respectée. Alors il ne faudrait pas qu'un transporteur qui se trouverait trop près de moi à la tribune puisse être considéré comme bénéficiant d'une position privilégiée qui lui ferait gagner les marchés. Et puis vous savez, on n'a pas peur des tribunaux mais quelques fois certains en abusent. C'est donc un risque qu'on ne veut pas prendre. Sachez qu'ils sont les bienvenus, qu'ils sont dans la salle.

La Région se doit de traiter à égalité le routier et le ferroviaire. Par conséquent, Monsieur le Directeur régional de la SNCF, qui nous fait l'amabilité d'être présent, nous dit qu'il n'est pas frustré d'être dans la salle. Permettez-moi de lui dire qu'il est aussi le bienvenu.

Ces choses étant dites, ce n'est pas du formalisme, on essaie de faire attention pour que tout ça se passe du mieux qu'on peut, dans un contexte qui je le répète, est très exigeant au plan juridique.

Les comités de lignes, vous connaissez. Beaucoup d'entre vous y participent de façon régulière mais j'ai pour coutume de rappeler que le comité de ligne présente l'avantage d'être là pour que tout le monde entende, reçoive les informations et pour que l'autorité organisatrice des transports de son côté entende ce qui va bien, mais aussi, surtout ce qui ne va pas et ce qu'il y a lieu de corriger, de rectifier, de prendre en considération. Bref, c'est un exercice de démocratie participative mais ce n'est pas le ministère de la parole.

Suite à ces comités de lignes, nous dressons des comptes-rendus, et à chaque fois qu'il est possible de répondre à des demandes d'utilité publique nous nous appliquons à les mettre en œuvre. Quand ce n'est pas fait, mon téléphone est toujours ouvert et mon mail aussi. Il m'arrive d'avoir à répondre, à des heures indues quelques fois, mais je n'oblige personne à

lire les mails aux heures où je les renvoie. Sachez que nous sommes là, en écoute avec une volonté indéfectible de mettre toujours le service public en meilleure situation pour répondre aux besoins de tous les territoires et de toutes les populations.

Ces éléments étant rappelés, je vais pointer quelques éléments d'actualité, vous restituer quelques informations et vous faire part aussi des réflexions que nous avons en cours.

Tout d'abord, premier sujet d'actualité : la rentrée scolaire. Elle s'est passée sans trop de problèmes, même si nous avons ici ou là dû essayer les plâtres d'une nouvelle billettique. Je n'entre pas dans le détail. Sachant aussi que les contours des institutions ne nous facilitent pas toujours la tâche. Lorsque, dans des lois, on dit l'autorité déléguée des transports sera la Région mais c'est les EPCI qui feront, et ce que ne feront pas les EPCI c'est les Régions qui le feront aussi, cela rend les choses sacrément compliquées.

Il reste des situations ici ou là à régler, nous nous appliquons à le faire et pour réussir nous devons aussi nous mettre en situation de synergie avec nos transporteurs routiers qui font excellentement bien leur travail dans des conditions parfois difficiles. J'en veux malheureusement pour preuve ce qui s'est passé avant-hier dans le département des Côtes d'Armor avec l'agression d'un chauffeur. Une agression très violente. Ce qui veut dire qu'il faut que nous nous mettions en situation de veiller à ce que ces choses-là arrivent le moins souvent possible et surtout de veiller à ce que les meilleures suites puissent être données à des affaires comme celles-ci. Ce ne sont pas des métiers faciles. Il y a de la demande, des besoins de ces métiers là et les transporteurs jouent un rôle déterminant pour assurer cette efficacité.

Quelques éléments encore de contexte : nous venons également de renégocier la convention de desserte TER avec la SNCF. Nous avons abouti à un accord ; on est en train de mettre la main aux dernières écritures si je puis dire. La signature officielle interviendra très prochainement. La date n'est pas encore complètement sanctuarisée. Le Président Pépy nous fera l'honneur de signer cette convention, vraisemblablement, fin novembre /début décembre. Peut-être qu'avec un peu d'insistance pourrions-nous convier également le futur président de la SNCF.

C'est une convention qui est signée pour une durée de 10 ans sans lot détachable et comme opérateur unique et exclusif la SNCF, et pour une équation annuelle de fonctionnement de 100 millions par an. Dans cette convention nous avons également mis en obligation, convenu avec la SNCF, l'acceptation d'une croissance chiffrée du service public de +23% de fréquentation à l'échéance du contrat. Autrement dit, nos amis de la SNCF relèvent le défi de développer le service pour atteindre cet objectif de +23% de fréquentation à l'issue du contrat. Les négociations ont été longues, mais en matière de négociation plus c'est long, mieux c'est bon. Donc nous n'avons pas perdu notre temps et nous n'allons pas regretter notre temps. Nous faisons le pari que cette belle entreprise va continuer à assurer en Bretagne de belles prestations et je pense que nous arrivons petit à petit à convaincre tout le monde que l'autorité concédante a beaucoup d'ambition aussi pour la SNCF.

Cela m'amène à vous communiquer quelques tendances lourdes de ce que nous avons comme chiffres, indicateurs de connaissances. Nous avons conscience d'avoir beaucoup bouleversé les choses au mois de juillet 2017 quand on a reconfiguré l'offre ferroviaire en Bretagne, qui a été augmentée de 21%. L'offre TER et l'offre TGV ont chacune augmentée de 10% à peu près, mais avec des bouleversements et des ruptures. Au résultat, aujourd'hui, nous pouvons pointer le fait que la croissance TER depuis juillet 2017 a été de + de 10%, ce qui en

pourcentage place la Région Bretagne en tête du palmarès de toutes les Régions de France en terme de croissance. S'agissant du TGV, la croissance de la fréquentation, y compris au-delà de Rennes, c'est-à-dire jusque Lorient, Brest et Quimper, elle, est de +20 à +25% selon les destinations. Ce qui prouve bien que le TGV n'a pas servi que des destinations rennaises mais sert la totalité du territoire breton avec des croissances assez fulgurantes. Ce qui n'est pas sans poser d'autres questions importantes.

Il n'y a pas de petites et de grandes lignes. On enregistre aussi cette année, par exemple, une croissance de +18%, par rapport à l'année dernière sur la fréquentation du tire-bouchon entre Auray et Quiberon. Un reportage télévision a été diffusé sur nos chaînes nationales. Cela illustre bien qu'il y a ici un sujet, un marché, et qu'il y a lieu de ne pas en rabattre sur l'ambition désormais partagée des collectivités et de la SNCF de mettre en perspective la rénovation totale de ces lignes mais dans une configuration qui lui permette de répondre à la totalité des besoins qui existent de Auray jusqu'à Quiberon et jusqu'aux îles derrière.

Partout où il y a eu ces engagements, y compris en faveur du TGV, nous enregistrons une croissance importante du trafic. C'est mieux mais cela n'a pas été acquis d'avance. Souvenez-vous des quelques articles de presse qui disaient que le TGV c'était « tout pour Rennes et rien pour les territoires intermédiaires ». Cela profite à tout le monde, même à Plouaret chez moi. Je porte une attention particulière à Plouaret qui n'est pas autre chose qu'une grande commune du grand monde rural qui caractérise la Bretagne. Nous n'oublions pas tous ces territoires.

Pour autant, est-ce que tout va bien ? La réponse est non. On a bien conscience qu'il existe des bugs, des situations qui ne vont pas bien, il y a peut-être aussi des choses que nous faisons et qui peuvent être sujet à contestations. Il y en a une dont je veux parler.

La Région qui n'avait pas touché à ses tarifs depuis décembre 2014 a eu la mauvaise idée de revisiter ses tarifs à partir de la fin du mois d'août. Dans la tarification mise en œuvre, nous avons mis en place ce qui s'appelle un tarif plancher. Jusqu'alors nous avions des tarifications kilométriques. Quand la tarification est kilométrique et que la distance est courte, le prix est bas. Et quand on met un tarif plancher en œuvre sur des prix bas, le prix augmente beaucoup en pourcentage. Nous avons mis en œuvre cette option-là afin que nos tarifications soient comparables à la tarification urbaine. Parce que si on veut demain, tendre à aller à des unifications tarifaires et à des accords de commercialisation, il vaut mieux tendre à avoir quelque chose de raisonnable avec des prix qui se rapprochent le plus. D'autant plus qu'en terme de coût, par exemple, le ferroviaire coûte 7 fois plus cher en production que le mode routier.

Alors cela fait des augmentations importantes en pourcentage. C'est vrai aussi qu'à 38 centimes d'euros le voyage c'était pas cher. Il est vrai que, quand on passe à 90 centimes d'euros le voyage, c'est plus cher mais quand la différence est compensée à moitié par l'employeur cela fait 25 centimes d'euros d'augmentation par voyage. Chacun et chacune est libre de considérer que c'est trop, il me semble que cela reste quelque chose d'assez raisonnable, qui ne contrarie pas globalement la situation du pouvoir d'achat des 17000 personnes qu'on transporte par train tous les jours.

Enfin, il nous faut aussi prévoir nos recettes pour répondre au défi de développement que j'évoquais tout à l'heure. Dans cette configuration d'ensemble, nous avons des situations que nous n'avons pas résolues. Sur cet axe Sud, entre Redon et Quimperlé par exemple, nous avons reçu les contributions, les critiques de gens qui travaillent par exemple à l'hôpital de

Lorient et qui aimeraient avoir plus de trains à telles heures etc... Tout cela est respectable, tout cela doit être traité et toute situation pointée doit recevoir une réponse. La réponse que je fais dès à présent est la suivante. Dès que c'est l'intérêt public et dès que c'est techniquement faisable nous n'avons pas de raison de ne pas le faire. Cependant, ce n'est pas aussi simple qu'il y paraît. Moi aussi j'ai parfois mon impression quand je regarde une voie ferrée, je me dis qu'il n'y a pas beaucoup de trains qui roulent là-dessus. En effet, le temps le plus long c'est le temps pendant lequel il ne passe pas de train. Donc l'impression ou l'intuition ne constitue pas toujours la bonne réponse. Autrement dit, toutes ces contributions pour améliorer les dessertes méritent d'autant plus d'être observées que l'on est ici sur un secteur particulier. Une étude est en cours s'agissant des flux entre Quimperlé et Lorient et il faut reconnaître qu'il y a ici des flux particuliers qui caractérisent les échanges, et réactive le débat sur comment on fait en gare de Quimperlé pour pouvoir s'affranchir d'un certain nombre de contraintes pour cadencer mieux entre Lorient et Quimperlé. C'est un sujet à résoudre.

J'ai vu également un certain nombre de remarques dans l'autre sens et j'entends aussi les remarques concernant les dites petites gares. Premièrement, nous ne fermons pas les petites gares. Les quelques-unes que j'ai vues là sont desservies par trois aller-retour par jours mais j'ai compris qu'il y a des creux d'offre en milieu de journée. Ce sont des revendications que l'on recueille et que l'on entend bien travailler.

Cette introduction vise à placer le débat autour des sujets qui nous concernent toutes et tous. Je fais une mention particulière pour les transports routiers et par autocars. Notre ambition est d'aller de la Région aux EPCI à des conventionnements simples entre nous. Parce que, ce que fait l'EPCI, ce n'est pas nécessaire que la Région fasse, et inversement. Et les gens qui prennent le car ou le train ne regardent pas tellement le logo mais le service. L'intérêt des voyageurs est d'aller aisément d'un point à un autre de façon commode. Nous avons commencé à travailler ce sujet à Vannes il y a une semaine. Près de 400 000 euros ont été mis sur la table. Un journal a écrit en titre « A La vraie crois ils réclamaient un train, ils ont obtenu 5 cars », c'est même 6 en semaine et 5 le samedi. Nous avons trouvé cette solution et depuis que nous avons signé cet accord avec Vannes agglomération, j'ai reçu des observations et des demandes de ce type, ce qui est positif. Nous allons continuer à y travailler. C'est ce qui permet un conventionnement simple entre Région et EPCI. Cela permet d'éviter d'inventer autant de syndicats mixtes qu'il y a de situations, d'éviter les doublons, et de permettre les complémentarités, de permettre aux collectivités de travailler ensemble car si elles ne travaillent pas ensemble je crains que l'ambition publique s'en trouve fragilisée.

Je vous remercie et je parie sur notre collaboration à venir, déjà bien entamée, mais aussi à venir.

Jean Verger, Président du conseil développement du Pays de Lorient

Vous avez parlé de l'axe Bretagne Sud de manière générale. Aujourd'hui le pays de Lorient est entre 3 métropoles ; Brest, Rennes et Nantes. Je pratique beaucoup les transports collectifs et quand on habite Lorient et que l'on doit se rendre en réunion pour le travail à 8h00 à Brest, c'est impossible. Il y a une possibilité mais qui fait prendre un risque, par exemple pour une réunion à 9h30, j'avais 9 minutes d'échange à la gare de Rennes, ce qui est un vrai souci. C'est pareil pour Nantes. L'axe Bretagne Sud me semble important et il

n'est pas tout à fait bien desservi au regard de l'axe Bretagne Nord, en ce qui concerne les déplacements professionnels.

Par ailleurs, si on regarde le bassin de mobilité du quotidien (il y a la loi LOM qui va sortir), ce qui me semble intéressant, si on veut répondre aussi à l'urgence climatique, c'est qu'il faut qu'il y ait de plus en plus de personnes à prendre le transport collectif. Et on voit bien que sur l'axe Bretagne Sud, d'Auray jusqu'à Quimperlé par exemple, et dans les 2 sens, c'est un peu compliqué sur le matin notamment. Depuis Nostang, les gens se bousculent car le train est bondé. Peut-être qu'il y aurait une possibilité d'avoir des trains à 2 niveaux ? Cela coûte sûrement cher mais cela contenterait les voyageurs.

Pour moi, il faut que le train et le transport collectif de manière générale donnent envie. D'autant plus que quelques fois, il y a des choses qui arrivent et qui ne sont pas prévues. Par exemple, le Conseil départemental a décidé de faire des travaux sur le pont du Bonhomme à compter de lundi 23 septembre. En sachant que le matin il y a beaucoup de trafic sur la voie express, et aussi sur ce pont, cela va bloquer. A mon sens, il y a un problème d'anticipation. Il faudrait peut-être mettre autour de la table, de façon régulière, un certain nombre d'utilisateurs qui pourraient s'exprimer.

Cet axe Bretagne Sud est à améliorer sur Lorient-Brest et Lorient-Nantes (il n'y a pas de problème pour Lorient-Rennes) pour que les horaires conviennent aux travailleurs.

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

Il faut savoir qu'il y a encore 15 ans le sort de la ligne Quimper-Brest était scellé, c'est-à-dire que la perspective était la fermeture. Il a fallu beaucoup d'insistance et un peu d'argent pour finalement aboutir à sa réalisation. Brest est dans le même état d'esprit que vous et les universitaires brestois ont exactement le même propos. Nous avons résolu le problème de la plateforme, l'infrastructure est neuve et restent à régler les problèmes de signalisation et d'électrification, en mettant en place des trains bi-modes bi-courants qui s'affranchissent du courant quand il n'y en a pas et qui reprennent le courant quand ils arrivent à Quimper pour aller vers Nantes. Ce qui d'ailleurs, pour nous, pose un autre problème : les gens de Hanvec qui voient le train passer pour aller à Nantes aimeraient bien qu'il s'arrête aussi chez eux. Or, il est plutôt fait pour conforter la relation entre Brest et Quimper et entre Brest et Nantes. Cela étant, nous sommes en train d'y travailler, je retourne travailler avec la Communauté de communes sur ce sujet. Donc ce projet était impossible, mais on l'a fait, cela a coûté 78 millions d'euros. J'ai reçu aujourd'hui une contribution d'un monsieur qui nous dit que nous n'avons pas gagné de temps proportionnellement aux millions que ça a coûté. Ce en quoi il a tout à fait raison mais je lui ai répondu que, aujourd'hui n'était pas la fin de l'histoire.

Sur la question des trains bondés, nous n'avons pas suffisamment anticipé. Nous n'avons pas intégré la croissance, puisque la fréquentation a été multipliée par 2 en 15 ans tant et si bien que nous n'avons pas fini d'investir. D'ailleurs je fais une parenthèse, nous avons réussi quand même à mettre en œuvre un principe de développement qui fait que la charge moyenne par voyage subventionné a baissé de 49% en 14 ans, donc on a fait du développement.

A la faveur du pacte d'accessibilité ; rappelez-vous, le Président de la République, venu en 2017 nous a dit à peu près la chose suivante : bravo les amis vous avez financé un investissement important, je ne suis pour rien dans la réalisation mais je suis quand même content de l'inaugurer, mais maintenant je suis venu vous dire qu'on arrête les frais. Je résume ici de manière lapidaire les propos du Président de la République, sous-entendu on ne mettra plus d'argent dans de nouvelles infrastructures. A la faveur des débats au cours de cette année, et la signature du pacte d'accessibilité, nous obtenons quand même l'accord de principe d'une activation d'une infrastructure neuve permettant de gagner du temps entre Nantes et Rennes, entre Rennes et Redon et entre Rennes et Quimper. Un scénario profitable à l'ensemble du territoire. Je suis tenté de dire qu'il faut s'engouffrer dedans. Dans un contexte où on nous dit qu'il n'y aura plus d'investissement, dès l'instant que l'on nous présente une hypothèse possible, ce n'est pas le moment de la refuser. Parce que, aux heures de pointe, on ne fera pas circuler plus de trains sur cet axe Sud si on ne fait pas des travaux d'infrastructures tout neuf.

Dernière chose, j'entends la demande sur Nostang, mais j'entends aussi les demandes de Brandérion par exemple où le train capacitaire est arrivé. Il a coûté 12 millions d'euros. Des commandes sont en cours, des négociations sont également en cours avec la Région Ile-de-France pour l'acquisition de rames puisque nous avons encore besoin d'autres trains. Pour l'instant nous avons mis que 530 millions en achat de trains. Cela ne suffit pas. Le parc de train est mobilisé à plus de 90% aux heures de pointe. Ce qui veut dire que les techniciens et ingénieurs de la SNCF travaillent pour maintenir une productivité à 90%. Cela dit, la revendication est juste et les contributions reçues sont à retravailler.

Stéphanie GREVET, usagère Quimper - Auray

La solution aux trains bondés serait-elle simplement de mettre plus de trains, et pour récupérer des trains, d'arrêter de tronçonner la ligne et de faire des lignes directes ?

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

Nous allons regarder vos propositions avec intérêt. Nous reviendrons vers vous sur cette question : sachez que nous avons une équipe d'horairistes qui travaillent sur le sujet et nous ne traitons pas cela de manière banale.

Yves ROBIN, élu à Concarneau Cornouaille Agglomération et usager du train

J'utilise de moins en moins le train car pas pratique pour aller de Rosporden vers Nantes, et notamment le week-end, les systèmes informatiques de la SNCF font même passer par Paris. Jusqu'à Vannes cela va plutôt bien, que l'on vienne de Nantes ou que l'on vienne de Rennes, mais ce n'est pas le cas de Vannes - Quimper, et la coupure qui existe fait qu'on a des situations aberrantes. Je souhaite un transport collectif désirable. Or, le désirable se fait attendre. Je crois qu'il faut partir du besoin des usagers, et non créer des horaires de liaisons et voir si l'usager s'adapte.

Apparemment le PEM Rosporden n'existe pas dans le document distribué, bien qu'il sera mis en chantier prochainement, et il n'est pas évoqué dans le contrat de territoire signé le 8 février dernier.

Par ailleurs, Rosporden accueillant des TGV, sera la seule gare à ne pas avoir de passerelle, ni de souterrain. Je pense qu'il faut mettre à l'étude une passerelle à la place d'un vigile pour surveiller les traversées des voies.

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

Dans les contrats de plan, les grandes gares TGV sont des PEM. Ce n'est pas toujours une bonne nouvelle d'être PEM sur le papier car cela coûte plus cher, ou il y a moins de subventions que dans les gares TER. On subventionne une partie non négligeable des travaux de mise à neuf de toutes les gares, haltes et points d'arrêt, dans des proportions nettement supérieures à ce que nous mettons sur les PEM.

Il n'y a pas beaucoup de gares du type de Rosporden en France, qui ont le type de dessertes TGV que connaît Rosporden. Quimperlé comme Rosporden tenaient à avoir leurs dessertes TGV. Cela n'a pas été un combat simple.

On a mis en place le TGV en juillet 2017. Tous les territoires nous disaient qu'il fallait mettre de l'argent pour que le train s'arrête dans le plus de communes possibles. Tout le monde voulait gagner du temps, mais tout le monde voulait que le train s'arrête chez soi. Donc comment faire pour aller plus vite en s'arrêtant partout ? C'était ça notre sujet. Pour cela, il fallait mettre en place plus de trains. Donc, aujourd'hui, il y a plus de TGV qui desservent Lorient par exemple qu'avant. Tous les trains n'ayant pas les mêmes politiques d'arrêt, ça permet à tout le monde d'aller plus vite et à tous les territoires d'être desservis, c'est-à-dire qu'on essaye de faire bénéficier à tous les territoires du meilleur du ferroviaire. Quand on vient de loin, et que l'on veut se rapprocher, on a la sensation qu'on en fait pas assez pour gagner du temps entre la pointe bretonne et le reste de la Bretagne et Paris. Rosporden est dans cette configuration là.

Sur la configuration sur ce qu'il a lieu de faire à Rosporden, nos deux institutions se rapprocheront, notamment avec le Maire de Rosporden, qui nous exprimera clairement son souhait, ses hypothèses etc...

Je suis de votre avis, on ne peut pas laisser les choses en l'état, mais pour définir ce qu'il y a lieu de faire, je crois qu'il n'y a pas d'autre solution que de se référer à la représentation démocratique dans la commune. Il n'y a pas d'ostracisme ni par rapport à Rosporden, ni par rapport à quelque gare ou quelque point d'arrêt que ce soit en Bretagne.

Yves ROBIN, élu à Concarneau Cornouaille Agglomération et usager du train

Je souhaitais aussi dire que par rapport aux correspondances entre Rosporden et Lorient, les temps d'attentes sont trop long !

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

L'objectif est d'essayer d'améliorer autant que possible l'offre, à chaque fois que c'est faisable. Je ne suis pas en train de remettre en cause l'expression du souhait. Il faut bien voir que les trains sont comme des horloges. Un TGV, quand il passe, il prend de la place. Comme il va vite et que sa vocation est d'aller vite, le sillon est pris, il faut donc lui faire un peu place. Tous les TGV ne s'arrêtent pas à Rosporden bien entendu et ce n'est pas ce que vous demandez. Mais c'est au prix du service qui est fait, qu'on arrive par exemple vers

Quimper à des croissances de fréquentation du train de +28 %. Preuve s'il en était besoin, que cela répond bien aux besoins de la totalité du territoire breton. On entend bien que tout n'est pas parfait, que certaines correspondances ne sont pas bonnes, et il y aura encore des infrastructures à réaliser. L'histoire n'est pas terminée. On a des chantiers en cours.

Je suis allé inaugurer une ligne ferroviaire de « desserte fine du territoire ». C'est une ligne qui va de Rennes à Châteaubriant. J'y ai reçu plus de récriminations que de félicitations. On me dit qu'avant c'était mieux : nous n'avons pas pu caler un train aux mêmes horaires qu'avant, donc les habitudes des voyageurs sont bousculées.

Cependant, on ne fera pas regretter l'investissement public fait, qui pérennise l'infrastructure pour une durée de 40 ans.

Une usagère du train

Il y a quand même des manques. Par exemple, il n'y a aucun TER direct le matin entre Quimper et Rennes, ce qui n'est pas normal. Idem pour Quimper - Nantes l'après-midi.

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

Un mot sur Quimper-Nantes. L'Etat et la SNCF ont pris la décision de se désengager en Bretagne des trains inter-cité. On avait auparavant 2 trains en plus qui faisaient Quimper-Nantes. Je le dis, y compris pour les syndicalistes qui sont dans la salle, et qui m'interpellent quelques fois sur le sujet. Il faut que l'Etat et la SNCF assument cette responsabilité, parce que si on commence à payer ces désengagements, cela risque de coûter cher.

Il est également fortement question demain de la réouverture de la ligne entre Nantes et Bordeaux (c'est le même axe). 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.

Il faut que vous sachiez que c'est à chacun de porter la responsabilité des choix qu'il fait : je reconnais que nous avons une faiblesse de desserte sur l'axe sud Rennes - Nantes pour les raisons que je vous ai indiqués.

Fabrice Robelet, Vice-président aux transports et aux déplacements à Auray - Quiberon Terre Atlantique

Vous avez parlé tout à l'heure de la ligne Tire-bouchon qui a eu du succès cette année. Est-ce que l'augmentation de 18% est liée à des nouveaux trains (on a vu circuler sur la presqu'île des nouveaux trains avec une capacité supérieure bien qu'ils étaient identifiés Pays de la Loire) ou à l'augmentation du trafic depuis la ligne à grande vitesse ? Une étude sera menée pendant à peu près 18 mois sur les possibilités de réhabilitation de cette ligne en n'écartant, comme vous l'avez souligné, aucun scénario. L'étude conduira à faire un/des choix importants, collectivement avec d'autres partenaires.

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

La sensibilité de l'opinion sur les questions environnementales et le souhait d'utiliser un mode alternatif à la route, quand c'est possible, commence à prendre corps dans la société et c'est tant mieux.

Effectivement, la croissance de la fréquentation (+20 à +28% sur l'axe sud) produit des effets induits conséquents. Par exemple aujourd'hui, les courts séjours de week-end commencent plus tôt. Les gens qui arrivent le vendredi soir sont plus nombreux aujourd'hui qu'avant, et la saison a pourtant commencé plus tard. Nous l'avons vu à travers la fréquentation des îles. Les 15 premiers jours de juillet n'étaient pas aussi bons en fréquentation que les 15 premiers jours de juillet de l'an passé, mais à partir du 15 juillet cela a été une explosion.

Evidemment nous portons une ambition sur cette ligne mais il n'existe pas spontanément sur catalogue un service susceptible de répondre à tout ce à quoi il faut répondre sur cette ligne : offre voyageur, fret, etc. Nous attendons les préconisations du CEREMA qui nous assiste dans cette étude. Je me félicite aussi de voir que SNCF Réseau nous accompagne beaucoup plus sur le projet qu'au départ. J'ai une lecture positive de leur engagement et de l'intérêt qu'ils portent au dossier. C'est un sujet qui sera un sujet innovant. D'ailleurs il faudra qu'on envisage de le mettre en service toute l'année. Mais en même temps on ne peut pas le faire en déstabilisant les autres dessertes.

Usagère du Tire-bouchon

Pour le tire-bouchon, est-ce qu'on ne peut pas imaginer un système de tram - train comme sur la ligne Nantes - Châteaubriant ?

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

L'avantage du tram - train c'est quand le train peut aller sur du tram là où il y a du tram. Autrement dit, on prend les rails du chemin de fer quand on a des rails et le même outil peut rouler sur les rails tram quand il y a des trams. Nous n'avons pas de tram à Quiberon, ni à Auray. La réflexion est d'avoir un système adapté qui permet facilement de mettre tout ce dont on a besoin dessus.

Le problème auquel nous sommes confrontés aujourd'hui, c'est le phénomène bicyclette, qui explose et que nous n'avons pas vu venir avec l'ampleur qu'on connaît aujourd'hui. Les trains ne sont pas adaptés pour accueillir le vélo dans les conditions adéquates.

Pour revenir au cas du tire-bouchon, nous avons la chance d'avoir un site ferroviaire propre qui va d'Auray à Quiberon, avec des flux conséquents et peut-être un des plus beaux sites du monde. Nous avons quelque chose d'unique à inventer et à mettre dans les configurations des usages du moment. En outre, il y a un autre sujet, celui d'avoir un système afin d'éviter l'utilisation de camions. La belle ingénierie SNCF Réseau mise à l'œuvre va contribuer à mettre le doigt sur des choses qui n'existent pas aujourd'hui. Voilà ce sur quoi nous travaillons ensemble.

Michel DAGORNE, Maire de Gestel

On a la chance d'avoir une gare. Seulement, beaucoup de personnes ne peuvent pas prendre de TER car il n'y a pas de borne pour prendre les tickets. D'ailleurs, une demande a été faite et a été refusée par vos services. Il faut savoir que 6000 personnes prennent le TER à Gestel, c'est certes moindre par rapport à d'autres gares mais ça pourrait se développer. Nous n'avons pas les horaires en mairie, il n'y a pas de borne pour prendre les tickets. Avez-vous une solution à apporter ?

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

Je suis très sensibilisé au sujet parce que des élus locaux du secteur m'interpellent. Je ne peux pas répondre à la place de la SNCF mais à mon grand regret, il m'est répondu aujourd'hui qu'il n'y a plus de distributeur automatique en stock.

Laurent BEUCAIRE, Directeur TER SNCF Bretagne

Il y a plusieurs types de solutions adaptées à des fréquentations différentes de gare. Je vous propose que l'on regarde ensemble afin de trouver une solution.

Usager du train

Nous rencontrons le même problème à Rosporden, le guichet ferme à 16h30 et nous n'avons pas de borne automatique.

Usagère du TER

Je reviens sur la question des guichets, qui est très problématique. Je prends le train tôt, à 7h00. A Quimper le guichet n'ouvre qu'à 9h00, idem à Auray (où j'arrive vers 7h40). Il faut impérativement rallonger la durée d'ouverture des guichets.

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

Je propose que la SNCF crée une mission particulière sur ce sujet sur l'axe sud.

François BESOMBES, Vice-président déplacements et transports à Concarneau Cornouaille Agglomération

Le sentiment global est que tout est fait pour les grandes distances, la relation avec les grandes villes et, entre tout ça, on déshabille l'offre. Sur Concarneau on a retiré la gare, il a fallu que la collectivité prenne les choses en main. Sur Rosporden qui est aussi une gare du territoire, on diminue les horaires de guichet, on ne met pas non plus de borne automatique. Je ne comprends pas cette logique de dire qu'il faut développer le transport collectif, qui est devenu une urgence et une nécessité pour notre avenir, et d'un autre côté une offre est déshabillée. D'un côté il faut de l'aménagement du territoire, de la présence dans les campagnes etc., et puis on déshabille l'offre publique d'autre part. Cela semble être une tendance de fond, une politique. Vous dites que vous allez voir ce que vous allez pouvoir faire mais je suis persuadé que c'est une politique et donc qu'il n'y aura rien de fait.

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

Monsieur Beaucaire va vous répondre parce qu'il est le directeur de la SNCF et dépositaire de ça. Cela étant je veux rappeler ici qu'il n'est pas exact de dire que les petites gares d'aménagement du territoire sont délaissées. Et je le répète, la fréquentation globale des petits territoires a augmenté en Bretagne. En 14 ans on a multiplié par 2 la fréquentation.

La Région Bretagne a passé un contrat avec la SNCF sur la base d'objectifs partagés et d'obligations de résultats, mais la Région ne sera pas le gestionnaire RH de la SNCF.

Si la SNCF ne comprenait pas que son excellence est aussi faite de son expertise qui consiste à desservir les territoires et mettre à égalité les territoires, si elle perd de vue cet objectif-là, elle risque demain de perdre de vue un certain nombre de prestations qu'elle assume

aujourd'hui. La SNCF a des comptes à rendre au regard du contrat qui a été conclu, mais ce sont eux qui administrent et il leur revient d'assumer l'adversité qui va avec.

Laurent BEUCAIRE, Directeur TER SNCF Bretagne

Juste quelques éléments en complément. Nous sommes sensibles à toutes les questions relatives au territoire et à la présence territoriale. Le comportement de nos clients évolue : plus de 50% des ventes de la SNCF sont faites sur du digital (smartphone, tablette, ordinateur etc.). On a aussi des voyageurs qui ne sont pas « digital » et qui ne peuvent pas ou ne veulent pas l'être. Le dispositif que nous avons connu il y a 5 ou 10 ans et celui que nous connaissons dans 5 ou 10 ans ne peut pas être le même parce que les comportements évoluent. En conséquence, nous devons nous adapter, tout en respectant les territoires et une présence territoriale normale, et demandée par le Conseil Régional. Il existe toute une palette de solutions : le guichet avec des horaires plus ou moins importants suivant les gares, les distributeurs, le digital, des partenariats avec des mairies et des offices de tourisme, des bureaux de tabac. Cela peut aussi être, à l'avenir, de la vente par correspondance, c'est-à-dire la vente par téléphone avec envoi des billets à votre adresse postale. Il faut que l'on regarde avec les territoires, avec les mairies et avec l'office de tourisme comment on peut répondre aux besoins.

Yves GUYOT, adjoint aux déplacements, commune de Hennebont

Une étude de 2016, commandée par l'agglomération, portant sur une future restructuration du réseau de transports collectifs montrait l'intérêt de la gare d'Hennebont comme dispositif important dans le cadre du Pays de Lorient. La restructuration réalisée ne s'est pas faite sur la gare mais malgré son importance, la fréquentation n'a pas eu d'augmentation depuis 2016, contrairement à une bonne partie des autres gares, ce qui montre quand même qu'il y a des choses qui n'ont pas été prises en compte. Un rassemblement a eu lieu à Hennebont suite à l'augmentation des tarifs, qui dépassent 100 %, ce qui est quand même mauvais signe pour ceux qui comptaient sur la gare d'Hennebont pour des déplacements locaux. Sur ces trajets, l'augmentation est un très mauvais signe. Il existe à Hennebont un automate mais qui ne fonctionne pas toujours. J'ai d'ailleurs reçu une amende en raison de problème.

Il y a une autre demande forte qui concerne le déplacement avec le vélo, pour des gens qui souhaitent gagner du temps sur les délais courts. On verra bien, lundi 23 septembre, avec les mises en place des déviations au niveau du Pont du Bonhomme, si le trafic se développe à Hennebont mais je doute que les trains soient en capacité de répondre à cet afflux.

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

Je ne banalise pas du tout le taux d'augmentation en question (+100%). Ceci est la conséquence de la mise en place du tarif plancher, qui a ici un impact lourd. Dès l'instant où vous avez un tarif plancher, plus la distance est courte, plus l'augmentation en pourcentage est forte. Ici, le temps de trajet pour aller de Hennebont à Lorient est de 7 mn, donc on est sur une courte distance et du temps très court. Est-ce que la non-augmentation, voire la légère baisse de fréquentation en question est à imputer sur l'augmentation des tarifs ? Je n'en suis pas sûr : les statistiques ont été réalisées avant l'augmentation tarifaire.

Sur les courtes distances les exigences sont plus fortes car pour optimiser l'avantage que cela peut procurer, il faudrait des trains plus souvent, à la manière du métro, avec plus de cadencement. Or, c'est aujourd'hui difficile de le faire dans les conditions actuelles d'organisation des trains. Par ailleurs, nos trains sont inadaptés pour accueillir des vélos. Il faut se poser la question des spécifications des futurs matériels.

Serge PHILIPPE, Président de l'association Vél'Orient

Je voudrais parler de l'intermodalité. Il est assez surprenant que ces gares ne soient pas dotées de stationnement vélo sécurisé et de bonne qualité. Récemment on a fait des travaux d'importance sur Hennebont et sur Landévant pour permettre l'accessibilité. Il est assez regrettable qu'il n'existe pas d'aménagement vélo comme il en existe à Lorient par exemple, qui permette aux personnes de stationner leur vélo de manière sécurisée pour ensuite prendre le train et retrouver éventuellement un vélo ou un autre moyen de transport.

Par ailleurs, envisage-t-on sur cette ligne des rames consacrées au transport de vélos pendant la période estivale modulable comme l'a fait la Région Centre Pays de Loire, et qui accompagne ce mouvement de circulation de personnes à vélo en itinérance.

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

Nous n'avons pas développé la question du développement d'outils qui permettraient d'accueillir plus de vélos dans les trains. Je ne suis pas sûr que les exemples que vous citez revêtent de la même typologie géographique et d'usages que celle qu'on a en Bretagne. Je suis pour qu'on travaille ce sujet, et nous reviendrons vers vous.

Le phénomène sociétal dont je parlais tout à l'heure fait que nous devons traiter et prendre en considération ces usages.

Usagère du TER

Est-ce que les trains qui circulent ont toujours un nombre de wagons maximal ? Parce que s'il suffit d'ajouter un wagon pour résoudre le problème des vélos cela semble facile.

Laurent BEAUCAIRE, Directeur TER SNCF Bretagne

Nos trains sont dits « indéformables » c'est-à-dire qu'on ne rajoute pas un wagon. On peut en revanche mettre 2 rames l'une derrière l'autre. Nous avons également des rames à deux étages.

Sur le tire-bouchon, où circulent de petits trains, on peut jouer sur la composition en mettant 2 ou 3 rames.

Concernant le vélo, les aménagements qui ont été faits dans d'autres régions peuvent consister à enlever des sièges et d'instaurer un espace vélos. C'est une chose à étudier. Il faudrait que ce soit réversible pour que l'hiver on puisse remettre les sièges.

Usagère du TER

Le cyclotourisme va se développer de plus en plus, avec la voie verte à Questembert, à Rospenden et entre Châteaulin et Nantes. En période estivale le service TER diminue, or, les trains de l'après-midi en cette période sont vite bondés en vélos.

Vincent HELBOURG, usager de la ligne Hennebont - Vannes

A certaines heures, une personne handicapée ne peut pas rentrer dans le train parce que les vélos prennent tout l'espace et à côté de ça la première classe est vide. Je pense surtout aux personnes à mobilité réduite ou à une maman avec une poussette, qui ne peuvent pas rentrer parce que nous, les cyclistes, sommes obligés de nous mettre sur leurs emplacements réservés. Dans le train de 7h42 au départ d'Hennebont il n'y a que 3 crochets pour les vélos.

Usager de la ligne Hennebont - Vannes et cycliste

Je suis usager du TER depuis 11 ans au départ d'Hennebont. J'ai donc vu l'évolution mais pas dans le bon sens. Il y a 11 ans il y avait une vingtaine de crochets pour vélos dans les trains, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. On est donc forcé de placer nos vélos où l'on peut. Certains contrôleurs sont plutôt tolérants et nous acceptent mais j'ai déjà été refoulé avec mon vélo plusieurs fois parce que les 3 crochets étaient déjà occupés. J'ai besoin de mon vélo pour aller de mon domicile jusqu'à la gare d'Hennebont et de la gare d'Hennebont jusqu'à mon lieu de travail à Vannes. Même s'il y avait un local à vélos à la gare d'Hennebont, je ne pourrais pas l'utiliser puisque j'en ai besoin pour aller à Vannes.

Autre problématique, du lundi au vendredi, je prends mon train depuis Hennebont à 7h42 et je reprends le train le soir à 16h32 à Vannes. Je ne comprends pas pourquoi ce dernier est supprimé l'été, puisque c'est juillet et août qu'il y a le plus d'usagers à monter dans ce train, avec les vacanciers et leur vélo.

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

La fréquentation en 15 ans a été multipliée par 2 et la croissance ne se dément pas, je l'ai dit tout à l'heure : le train répond donc aux besoins de certaines personnes.

Nous avons acheté des trains capacitaires pour un coût unitaire de 12 millions d'euros, qui offrent 500 places assises. Nous avons privilégié ce type de matériel davantage pour les personnes que pour les bicyclettes. Nous avons fait ce choix car ces trains offrent la possibilité d'associer deux rames, soit 1000 places assises. 1000 places assises, cela répond à la fois aux besoins du périurbain (où de plus en plus de monde prend le train) et aux besoins des pointes du week-end. Le vendredi soir, à Rennes, les quais sont remplis, sans parler des vélos. Les sacs et bagages prennent de l'espace. Cela s'appelle la rançon de l'augmentation de la fréquentation. Nous allons travailler ces questions.

Il y a un autre problème que nous rencontrons sur les services d'été. 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 se trouve que les services d'été sont plus légers parce qu'il arrive que les agents SNCF prennent aussi quelques congés d'été. Cependant, la période allégée tend à diminuer depuis plusieurs années.

Dernière chose sur le sujet des vélos : il y a manifestement un phénomène sociétal, et je pense que la solution sera d'avoir des systèmes intégrés incluant le vélo dans la chaîne de déplacement : un vélo dans la gare d'où l'on part, puis une location de vélo dans la gare d'arrivée, pour les usagers du quotidien, par exemple.

Norbert METAIRIE, Président de Lorient Agglomération

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 sécurisée), 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.

L'aide à la location ou à l'utilisation du vélo serait un investissement plus logique que des rames dédiées au vélo. Ce serait moins coûteux pour les finances publiques, mais cela suppose d'avoir des abris sécurisés, des accès adaptés, des aménagements.

Usager du TER

Pour ma part je serais prêt à payer pour pouvoir mettre mon vélo dans le train. Sur Hennebont-Vannes le wagon de première classe étant vide, je ne suis pas sûr que la première classe soit une nécessité sur le TER.

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

En Bretagne nous organisons la complémentarité TGV-TER (il n'y a pas d'autre Région de France qui procède ainsi). Dès l'instant où vous avez une capacité d'offre en première classe en TGV, il n'est pas complètement inutile de l'avoir aussi en TER. Deuxième élément, cela génère un peu de recettes, et ces dernières permettent de développer le service.

Yves ROBIN, élu à Concarneau Cornouaille Agglomération

Sur l'interurbain il y a beaucoup de choses en chantier : les tarifications, les lignes sont en suspens... Est-ce que vous pourriez dire un mot à ce sujet ?

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

Le chantier, c'est la loi LOM qui va le fixer. J'ai cru comprendre que le Gouvernement recherche des ressources nouvelles pour que les petits EPCI puissent prendre la compétence transports. Si j'en juge par cet espèce d'imbroglio compliqué, il ne restera plus que les restes à gérer pour la Région. Le risque est le morcellement ou la juxtaposition des compétences. Je vais vous citer un exemple que nous sommes en train de vivre sur le scolaire dans l'agglomération de Redon. Redon Agglomération a souhaité prendre la compétence pour cette rentrée scolaire. L'année dernière, nous transportions 1200 élèves sur notre réseau. Cette année, il ne nous en reste plus que 132. Ces 132 élèves sont répartis dans 16 communes différentes et vont dans 10 établissements scolaires différents. Par conséquent, nous sommes dans une situation où nous ne pouvons pas, avec 132 élèves répartis sur 10 établissements scolaires et 16 communes, offrir les mêmes cadencements par car que ce pouvions faire pour 1200 jeunes. A cela s'ajoute les situations particulières où un petit nombre d'élèves ne va pas dans son lycée de secteur à Redon : ils ne sont donc pas pris en charge par les transports de l'agglomération. Ils se tournent alors vers la Région. La solution est-elle le taxi ? Qui, dans ce cas, paye le taxi ? Est-ce qu'il est normal de payer le taxi pour des gens qui acheminent leurs enfants dans un établissement qui n'est pas l'établissement de rattachement scolaire ?

Pour éviter ce genre de situation, la Région Bretagne entend contractualiser des conventions simples avec les 59 EPCI de Bretagne.

Pour être plus complet encore, je vous donne un autre exemple. Dans le département des Côtes d'Armor nous sommes passé de 29 intercommunalités à 8 ! Sur ces 8 intercommunalités, il y a 5 Communautés d'agglomération et 3 EPCI qui ne sont pas des Communautés d'agglomération. Les 5 Communautés d'agglomération ont vocation à exercer la compétence transport de par la loi, mais sur les 5, seules 2 peuvent l'exercer. La Région devient l'autorité organisatrice de second rang, solidaire de ces territoires pour y assurer le transport collectif. Dans le Morbihan, ce n'est pas tout à fait pareil et dans le département du Finistère ou en Ille-et-Vilaine, c'est encore autre chose.

C'est la raison pour laquelle nous sommes en train de travailler sur des conventionnements simples entre Région et EPCI, Région et Métropoles de telle sorte que l'on définisse ensemble une belle harmonisation des services, avec des accords tarifaires et budgétaires, ceci afin d'éviter le morcellement qui conduit à des situations inextricables.

Enfin, la question du développement de l'offre routière. La ligne Carhaix - Lorient a connu une progression assez fulgurante de la fréquentation, de 5 200 voyages (+18%) en un an.

A la rentrée scolaire 2020 nous allons mettre en œuvre une uniformisation tarifaire. Or, le coût pour les familles en matière de transport scolaire varie du simple au double selon que l'on est dans le département du Finistère ou dans le Département des Côtes d'Armor. Nous n'allons pas résoudre le problème en s'alignant sur le plus cher ni en s'alignant sur le moins cher. Il va falloir définir un service unifié, voir combien ça coûte et ensuite voir comment cela se finance. Notre approche est de définir le service, de l'évaluer, de voir combien ça coûte et ce n'est qu'à partir de là qu'on définira comment le financer.

François BESOMBES, Vice-président déplacements et transports à Concarneau Cornouaille Agglomération

C'était un choix politique du Département du Finistère de rendre le transport collectif accessible au plus grand nombre. C'est encore plus vrai aujourd'hui alors qu'il faut encourager les gens à opter pour le transport collectif.

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

Ce que je veux dire c'est que nous n'aurons pas un tarif unifié breton en se contentant de s'aligner sur ce que font les Côtes-d'Armor qui est le département où cela coûte le moins cher. Mais je ne veux pas donner l'impression d'être moins social aujourd'hui que le Département ne l'a été avant. L'objectif est de voir comment on peut tendre à unifier les tarifs selon un système qui ne renchérisse pas les choses pour les gens. Le but n'est pas de renchérir le prix pour les familles, il est donc vraisemblable que cela va générer une baisse tendancielle des coûts dans le Finistère.

François BESOMBES, Vice-président déplacements et transports à Concarneau Cornouaille Agglomération

Sur le transport interurbain, le tarif aujourd'hui est par exemple à 2 euros dans le Finistère.

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

Nous ne serons pas sur une option de gratuité des transports en Bretagne. Nous sommes pour des tarifications sociales audacieuses parce qu'on ne saura pas faire du développement sans cela. Se priver de ces ressources c'est 14 millions de moins de recette sur le budget.

En espérant avoir été suffisamment clair pour tout le monde, en espérant que nous partageons ensemble cette grande ambition publique qui est la nôtre, je propose que l'on se donne rendez-vous à la prochaine fois et sans attendre, nous allons travailler le compte-rendu. J'espère qu'il sera donné suite aux quelques engagements qui ont été pris devant vous ce soir. Merci.