

Compte-rendu Comité de lignes Trégor – Goëlo - Poher

30 janvier 2019

Plouaret

Annie BRAS-DENIS, Maire de Plouaret

Nous sommes très heureux de vous accueillir à Plouaret. J'associe également à ce plaisir l'ensemble du Conseil municipal. Nous avons eu un temps d'échanges au préalable avec le Comité de défense des gares de Plouaret et Lannion, nous laissant augurer des temps de travail ultérieurs, constructifs, avec la Région, SNCF et Lannion Trégor Communauté. Pour démarrer positivement cette réunion, j'aimerais vous adresser des remerciements. Des remerciements pour le chemin parcouru et ceux qui ont été de plusieurs combats pour défendre la gare savent mesurer les avancées qui ont été faites. Merci pour les travaux récents qui sont intervenus sur la gare de Plouaret, sur les quais. Nous avons des ascenseurs panoramiques vitrés, ce qui n'est pas rien. Merci également à Lannion Trégor Communauté pour avoir assumé l'ensemble des aménagements périphériques à la gare et des stationnements qui permettent de prendre le train en toute sérénité.

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

L'exercice auquel nous proposons de nous livrer est le suivant. Je vais tout d'abord essayer de vous présenter rapidement le contexte dans lequel se tient ce comité de lignes. La parole ensuite sera libre. Nous essaierons d'en faire une synthèse et surtout, chaque personne qui s'est exprimé pendant ce comité et nous aura laissé ses coordonnées, sera informée des suites qui sont données à sa demande.

Je tiens à préciser que le comité de lignes n'est exclusif de rien et si certains considèrent que leur demande n'a pas été totalement entendue ce soir, nous nous tiendrons bien sûr à leur disposition.

Le contexte de ce comité de lignes, c'est tout d'abord le mois de juillet 2017, date à laquelle a été déployé le nouveau service de trains sur l'ensemble du territoire breton. Les résultats de fréquentation que nous observons depuis la mise en place de cette nouvelle offre sont assez spectaculaires. Nous avons augmenté à l'époque d'un peu plus de 20% l'offre ferroviaire en Bretagne. Nous avons également mis en place 4 allers-retours TGV par jour jusqu'à la pointe bretonne. Pour payer ces services, nous avons consenti à une augmentation de 10 millions par an de la facture afin que les TGV fassent gagner du temps à tous les territoires. Car le problème que nous avons à résoudre étant le suivant : comment aller plus vite partout en s'arrêtant partout ? Il n'y avait pas d'autres solutions que d'ajouter un plus grand nombre de trains et c'est que nous avons fait.

Les résultats sont donc spectaculaires puisque la fréquentation TGV a tout d'abord augmenté de 29% depuis juillet 2017. Dans le même temps, la fréquentation TER a augmenté de près de 12% et il y a ici, sur le périmètre du comité de lignes, deux localités dont l'augmentation du nombre d'abonnés est considérable : Lannion et Guingamp.

Pour autant, cela ne veut pas dire que tout va bien et nous avons conscience que cela ne règle pas tous nos problèmes. Rappelons-nous néanmoins que sur le périmètre du comité de lignes, ce sont 14 millions d'euros qui ont été investis sur la ligne Plouaret-Lannion et 34 millions sur le périmètre Guingamp - Carhaix - Paimpol. Nous avons une politique d'ensemble qui consiste à remettre à niveau toutes les lignes d'aménagement du territoire quel qu'elles soient. Il n'a pas d'un côté le TGV et de l'autre le reste ; il y a des besoins de déplacement et de mobilité pour tout le monde. J'ajouterai par exemple que pour Lannion, toutes les circulations TER sont en correspondance TGV.

Dans le même temps, les trains sont des horloges et nous avons parfois du mal à faire comprendre qu'un top départ à Paris fixe les conditions de passage jusqu'à Brest. Ce n'est donc jamais simple de bien organiser les choses. Tout à l'heure nous avons été interpellés très justement par le Comité de défense sur les conditions de la relation entre Plouaret et Brest. Nous proposons d'organiser une demi-journée de travail afin d'étudier ce qu'il est possible de faire.

Nous sommes la seule Région de France à avoir régulé la circulation des TGV jusqu'à Brest. Cette mesure est essentielle, car dans un contexte d'ouverture à la concurrence, il y a fort à parier que la concurrence s'exacerbe entre Paris et Rennes, mais qui fera rouler les trains jusqu'à Plouaret ? L'ambition publique peut donc être quelque chose d'à la fois extrêmement positif et opérationnel quand il s'agit de rendre service aux populations et aux territoires. Tous les territoires doivent bénéficier du progrès sans exception et rien ne nous fera renoncer à cet objectif-là.

L'autre conséquence que je veux mettre ici en exergue ce-soir, ce sont les conséquences de la loi Notre, de la loi Maptam et de la future Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). Nous sommes dans le département des Côtes-d'Armor où nous sommes passés de 28 intercommunalités à 8. Certaines exercent déjà la compétence mobilité, d'autres pas encore. Nous sommes là dans un enchevêtrement de compétences dans lequel nous devons prendre toutes nos responsabilités pour l'organisation des transports scolaires et interurbains. Si chacun décide de son côté de sa desserte, de sa tarification, le réseau ne pourra être en fin de course cohérent. Nous commençons à travailler à cet important travail d'harmonisation avec nos transporteurs.

Pour le moment, pour le transport scolaire par exemple, la participation des familles peut aller du simple au double selon les départements. Il n'est pas possible de se contenter d'harmoniser ou doublant ou divisant par deux cette participation sur l'ensemble du territoire. Il y a lieu de définir une nouvelle politique publique. Nous considérons qu'à l'échéance de la rentrée 2020, nous serons en situation d'avoir harmonisé la tarification des transports publics, notamment pour les scolaires.

Personnellement, nous sommes plutôt pour développer des tarifications sociales où celui qui a peu paye peu et celui qui a plus paye un peu plus. C'est un principe de partage qui comporte des garanties de pouvoir dégager quelques recettes pour participer à financer le service. Nous devons pouvoir définir un service public ambitieux et de qualité.

Il y a de nombreuses questions concernant le transport scolaire. Nous avons par exemple reçu à la rentrée dernière quelques 2000 demandes d'arrêts. Il faut apprécier ces demandes à l'aune du temps que passe chaque élève dans le car, qui passé un certain seuil devient critique.

Christine ROYER, Sous-Préfète de Lannion

J'aimerais discuter de la future loi d'orientation des mobilités, que vous avez évoquée, et qui est issue des Assises nationales de la mobilité. Elle a été présentée le 26 novembre en Conseil des Ministres et sera débattue au Parlement à partir de mars 2019. La loi est conçue comme une boîte à outils et se veut très pragmatique et partenariale avec les acteurs locaux, particulièrement les Régions et les EPCI. L'idée est de monter en puissance sur des solutions de mobilités dites du quotidien. L'enjeu est également de réduire l'empreinte environnementale de nos transports, notamment la voiture consommatrice d'énergie. Les solutions passent par des voitures non-consommatrices d'énergie fossile mais également le développement des transports en communs. C'est peut-être un renversement de philosophie. Il est peut-être temps, au-delà des voies à grande vitesse, d'investir davantage dans les infrastructures de déplacements du quotidien.

Dans ce contexte, l'Etat se propose de mettre en place un accompagnement local. C'est bien l'esprit du grand débat national par lequel des propositions peuvent être faites pour améliorer la loi et encourager toutes les intercommunalités à prendre la compétence des transports. La loi encourage la coordination entre les différents échelons de collectivités et l'organisation des transports autour des bassins de mobilité. Il y a une démarche nationale qui s'appelle « French Mobility » qui a vocation à recenser toutes les expérimentations très concrètes et comprend des appels à projets pour la mise en place de situations innovantes.

Annie BRAS-DENIS, Maire de Plouaret

Au sein du Comité de défense, au-delà de la question de la desserte vers Brest, nous avons également identifié une autre question importante qui est celle de la présence en gare. Il est vrai que les modes d'achats évoluent mais la présence en gare évolue en restreignant de plus en plus les heures d'ouverture des guichets. Hors cela réduit aussi les capacités de service aux voyageurs et notamment la capacité à prendre en charge des personnes à mobilité réduite ou souffrant de handicaps. Si la modernité était finalement la présence en gare à côté du développement numérique, cela serait une bonne nouvelle.

Usager des TER BreizhGo

Si la volonté est de donner plus de place aux transports en communs au regard de la voiture, il faut y mettre les moyens. Hors, débarquant à la gare de Chatelaudrun l'autre jour, j'ai constaté qu'il n'y avait pas de guichet, pas de borne, rien. Donc pour acheter son titre de transport, rendez-vous à la gare de Guingamp. Donc quand quelqu'un arrive spontanément dans une gare sans son titre de transport, on lui dit « allez à la gare suivante ». Le fonctionnement actuel des guichets et des gares réduit la spontanéité que l'on pourrait avoir à se dire « tiens je dois aller quelque part, je peux prendre le train ». On ne peut pas donc on prend la voiture. Est-ce qu'il y a dans ce pays une loi qui rends obligatoire l'utilisation d'internet pour tous les actes de la vie ? Concrètement aujourd'hui, si vous n'avez pas internet, vous ne pouvez pas déclarer vos impôts ou acheter un billet de train.

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

Faut-il mettre des moyens ? Je vous donne le montant des moyens qui sont mis : l'acquisition de trains neufs 540 millions d'euros ; de 2009 à 2017 la contribution pour le fonctionnement du TER a été deux fois plus importante que les financements pour la ligne à grande vitesse ; la facture annuelle est de 110 millions d'euros par an ; les gares et haltes qui sont remises en état ; la gratuité du stationnement pour les abonnés.

Nous sommes en ce moment en train d'essayer de négocier la prochaine convention TER avec SNCF. Sur les quatre dernières années cumulées, SNCF a fait 33 millions d'euros de bénéfices en Bretagne. Dans le même temps, l'Etat a prélevé 15 millions de produits fiscaux divers. Ce qui veut dire que le solde positif du compte TER Bretagne, c'est 48 millions d'euros. Il me semble qu'avec ce constat, il n'est pas obligé d'aller trop vite à la fermeture des guichets.

La Région souhaite que la prochaine convention avec SNCF soit signée rapidement et pour une durée la plus longue possible à condition que les ambitions de service public soient au rendez-vous. Si ce n'est pas le cas, ce sera moins long.

Puisque nous parlons d'argent, je souhaite vous parler des lignes d'aménagement du territoire et de la prétendue priorité donnée aux petites lignes. Le contrat de performance qui lie l'Etat à SNCF Réseau prévoit un investissement maximum de SNCF pour ces lignes de 8,5% du coût du chantier. Il reste donc 91% des financements à trouver pour les collectivités locales.

Donc je comprends votre interpellation. Je vous demande de comprendre la pugnacité dont nous essayons de faire preuve. Le jour où nous avons inauguré la gare de Guingamp, un projet à 13 millions d'euros, je trouve par exemple dommage que, 8 jours avant, les heures d'ouverture des guichets aient été réduites.

Dans le même temps, il faut que la SNCF mette à notre disposition bornes. Demain, ce ne seront pas seulement des titres de trains qui devront être vendus sur ces bornes mais également des titres de cars ou de bateaux. Il faut qu'ils se mettent en situation de relever ce défi.

Parent d'élèves utilisant les Cars BreizhGo

Je souhaite intervenir sur les lignes de cars n° 1 et n° 4 entre Paimpol et St-Brieuc. Il y a deux ans j'ai fait une demande concernant un arrêt de car à Pléhédel. On m'a répondu que ce n'était pas possible car cela prendrait trop de temps au car. Hors le car s'arrête trois fois à Lanvollon en amont du trajet. Beaucoup de famille sont donc obligées d'emmener leurs enfants en voiture à Lanvollon, soit près de 50 kms par jour.

Le deuxième point est qu'en fonction des horaires de nos enfants et de nos propres horaires, et parce que nous sommes obligés d'aller les chercher en voiture, ils peuvent avoir à emprunter des cars à différents horaires. Je vous fais donc la demande que les scolaires puissent emprunter la ligne 1 et la ligne 4 en fonction des besoins, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Ma dernière remarque concerne la ponctualité des cars. Parfois, nous déposons nos enfants et les cars sont très en retards, voir ne passent pas, ce qui pose de gros problèmes de sécurité. Concernant la sécurité, sur l'arrêt de Lanvollon du Ponlo, où 20 à 25 élèves

prennent le car, il n'y a pas d'abri et le sol n'est pas terrassé. Ils sont donc dans la boue et il n'y a même pas d'éclairage, ce qui est vraiment source d'accidents.

Parent d'élèves utilisant les Cars BreizhGo

J'aimerais revenir sur le rôle des EPCI pour le transport scolaire. J'habite Loguivy-Plougras et mes enfants sont au collège de Plouaret donc c'est l'EPCI qui les transporte. Auparavant, j'habitais Belle-Isle-en-terre et là, c'est la Région qui les transportait jusqu'à leur collège. Où est la cohérence ? Ne serait-il pas possible de conventionner avec les EPCI ?

Marc NEDELEC, Adjoint au Maire de Lannion

Récemment sur l'axe Morlaix-Roscoff, je suis tombé sur une file de 6 semi-remorques remplis de choux-fleurs et tous immatriculés en Allemagne. Alors, à l'heure où nous parlons d'empreinte carbone, qu'en est-il du développement du ferroutage ?

Michel JOINDOT, Président de l'Association des Chemins de fer du Centre-Bretagne

Je voudrais parler de la desserte de Lannion. Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle grille horaire en juillet 2017, il n'y avait pas eu de changement. Hors depuis décembre 2018, plusieurs changements notables ont été effectués. Il y a eu des améliorations, notamment en semaine sur le TGV 86 26 de 14h40, on a gagné 40 minutes vers Paris donc c'est très bon. Le vendredi des améliorations aussi pour les retours de mi-journée.

En revanche, deux problèmes. En semaine, on avait un TER à 12h37 qui donnait correspondance à St-Brieuc avec un TGV. Aujourd'hui ce TGV a disparu car le sillon a été repris en gare de Rennes par un Ouigo et il est remplacé entre Brest et Rennes par un TER. Ce TGV a en fait été repositionné une heure après à partir de Guingamp. Peut-être serait-il possible de construire une correspondance avec ce TGV en gare de Guingamp quitte à limiter le TER actuel qui va à St-Brieuc à Plouaret et en arrêtant le Brest-Rennes. Sachant que cet arrêt donnerait également une correspondance excellente vers Lannion.

L'autre problème, c'est le samedi. On avait un départ à 14h40 hors le TGV en correspondance ne s'arrêtent plus à Plouaret. De fait on perd donc un aller. En revanche le samedi matin, il y a une mesure qui est très positive, c'est le départ à 11h44 pour arriver à Paris je crois à 15h04 donc dans un temps tout à fait correct.

Marie-Thérèse SCOLAN, Maire de Pont-Melvez

Je tenais à parler du TER Guingamp-Carhaix. A un moment donné, les arrêts à la demande ont été supprimés. Cela a gêné beaucoup de personnes donc j'aimerais que soient maintenus ces arrêts à la demande même hors période scolaire. C'est important notamment pour les personnes en situation de handicap qui prennent le TER. J'aimerais aussi qu'il y ait plus de correspondances avec le TGV. J'ai entendu des personnes qui seraient prêtes à prendre le train si cela correspondait mieux à leurs horaires de travail.

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

Les arrêts à la demande ont été rétablis à Pont-Melvez ou Coat-Guégan. Cependant, le fait de rétablir cette possibilité a eu pour effet de faire rater une correspondance TGV en gare Guingamp. Les autres relations TGV sont toutes conservées et il n'est pas question de revenir sur ces arrêts à la demande.

En ce qui concerne les remarques de Monsieur Joindot, nous allons étudier toutes ces propositions en les mettant en relation avec la crédibilité de l'offre proposée depuis Lannion vers Brest.

Concernant la coordination avec les EPCI, c'est l'une des grandes difficultés de la future loi d'orientation. Les EPCI feront mais si elles ne sont pas en capacité d'assurer la compétence, c'est la Région qui fera. J'appelle donc à tisser des relations partenariales conventionnées entre Région et EPCI afin d'éviter que chacun fasse ce qu'il veut dans son coin.

Je trouve que le transport scolaire n'est actuellement pas suffisamment valorisé. J'ai parfois l'impression que la collecte des déchets est à certains endroits mieux organisée que le transport scolaire. Notre intention, plus particulièrement pour le transport des primaires, est de nous tourner vers tous les Maires. En ce qui concerne par exemple l'aménagement d'un arrêt, il est toujours plus facile de pouvoir directement s'adresser à quelqu'un localement qui connaît le territoire. Cela ne veut pas dire que nous nous désengageons mais si nous voulons que cela soit qualitatif, il faut impérativement que nous travaillions avec les Maires.

S'agissant des arrêts à Lanvollon. Nous allons étudier la situation avec le transporteur et revenir vers vous. De façon générale, le transport collectif s'est souvent organisé par itération du transport scolaire dans les établissements ruraux. Mais cela ne garantit en rien sa qualité et sa cohérence pour les besoins interurbains. Un autre problème que nous rencontrons concerne la situation des chauffeurs de cars. Si nous voulons valoriser le transport scolaire et il faut également valoriser la situation de ces salariés en leur proposant au maximum des temps pleins. Il faut mettre en perspective les conditions à créer afin que ceux-ci puissent gagner plus de 470 euros par mois et remplir sereinement leur mission quotidienne.

Parent d'élèves utilisant les Cars BreizhGo

Je suis la mère d'un étudiant, d'un lycéen et d'un collégien qui utilisent tous les trois les services de transport scolaire entre Paimpol et St-Brieuc. Depuis 3 ans j'essaye de faire entendre ma voix afin que de petites choses, qui paraissent aberrantes, puissent être améliorées mais nous n'avons personne avec qui communiquer. Par exemple sur le parking où je dépose mes enfants chaque matin, il n'a pas de passage piéton pour rejoindre le car et il faut donc faire un grand tour. Les chauffeurs se plaignent que les enfants attendent dans la voiture et mettent ensuite du temps à rejoindre le car mais nous n'allons quand même pas faire attendre nos enfants sous la pluie d'autant plus que les cars sont le plus souvent en retard. Nous avons donc demandé deux marches sur le talus pour créer un passage mais aujourd'hui personne n'est en capacité de nous répondre.

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

Je prends l'engagement ce soir devant vous, de venir sur site, de vous rencontrer ainsi que la municipalité en question.

Etudiant, usager du car BreizhGo

Bonjour, je suis étudiant et usager de la ligne 1 entre Paimpol et St-Brieuc. Je voudrais que l'on m'éclaire ce soir sur la tarification des transports scolaires. La subvention s'arrête au niveau bac+2, pourquoi ? Peut-être que certains gagnent alors au loto mais ce n'est pas mon cas. Je rebondis sur vos propos concernant l'harmonisation des tarifs, il serait peut-être bon pour les étudiants qui restent à St-Brieuc et ne vont pas à Rennes de donner un petit coup de pouce et pousser cette subvention jusqu'à la fin de la 3^{ème} année.

J'avais le choix entre la voiture et le car et j'ai choisi d'utiliser le car. Mais nous nous retrouvons parfois dans des situations compliquées et nous n'avons aucun interlocuteur. Pourquoi ne pas mettre en place à l'échelle locale un interlocuteur ayant des prérogatives et donc pouvant agir concrètement pour pouvoir améliorer le besoin des usagers.

Christine ROYER, Sous-Préfète de Lannion

Juste un petit rappel de ce qui figure dans cette future loi dont l'examen a été reporté afin de justement tenir compte de ces suggestions très concrètes. A l'échelle des bassins de vie, il est ainsi prévu la possibilité de créer des réseaux de facilitateurs locaux qui seraient en capacité de relayer les problèmes et difficultés aux différents échelons d'administration. Je rappelle également que l'appel à manifestation d'intérêt « French Mobility » promeut les territoires d'innovation : travailler sur les derniers kilomètres, travailler sur la sécurisation de l'attente entre deux modes... vous avez déjà des exemples sur le site national de travaux menés. Des expérimentations qui ne sont pas les mêmes que l'on soit en territoire périurbain ou rural. Les lauréats de ces appels à projet sont accompagnés financièrement.

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

En principe le tarif scolaire s'arrête au baccalauréat. Les Côtes d'Armor sont le seul département à proposer une prestation particulière jusqu'à bac+2. Je rappelle qu'en moyenne un usager ne paye que 30 % du prix réel de son voyage ; cette part descend à 10% pour un abonné et 8% pour un scolaire. C'est le Conseil régional, et c'est normal pour un service public, qui assume la part restante.

S'agissant des « témoins de lignes », il faut que l'on le fasse mais ce n'est pas simple à mettre en place. D'abord parce que dans le contexte actuel, nous ne savons pas ce que seront les réseaux de demain et qui les opérera. Cela sera fonction des accords que nous passerons avec les intercommunalités. De plus, l'organisation n'est pas la même selon les départements. Enfin ce n'est pas parce qu'on ne peut dire non à tout que l'on doit dire oui à n'importe quoi. Il y a des situations qui se regardent et s'étudient. Et si nous ne sommes

pas en situation d'y répondre, il faut expliquer aux gens pourquoi. Sinon, c'est de la démagogie.

Roland GEFROY, Secrétaire du Comité de défense de la ligne Lannion-Plouaret

Nous avons eu au préalable une réunion avec Monsieur Lahellec et Monsieur Le Jeune mais j'aimerais revenir sur certains points particuliers qui font le sens de notre démarche.

Notre premier concerne la desserte de Brest à partir de Lannion, particulièrement. Notre incompréhension concerne la situation suivante : nous partons de Lannion, nous arrivons à Plouaret et, surprise, le train s'en va vers Guingamp, obligeant ensuite à faire un demi-tour vers Brest. C'est le cas pour un certain nombre de trains. Notre souhait serait que cette situation soit étudiée. Monsieur le Vice-Président s'y est engagé.

Le deuxième point c'est la desserte globale de la gare de Plouaret. Nous souhaitons davantage d'arrêts TER. Il existe des trains qui vont vite et des trains de desserte locale. Nous ciblons particulièrement ceux-là. Nous considérons que les trains qui vont de Rennes, St-Brieuc vers Brest et font de la desserte locale peuvent s'arrêter en gare de Plouaret. Nous savons que cela pose des questions techniques.

D'autant plus que nous souhaiterions qu'à ces nouveaux arrêts correspondent des circulations à destination de Lannion. La ligne Lannion-Plouaret est une ligne à voie unique, ce qui pose des limitations sur le nombre de trains qui peuvent circuler. Nous avons une proposition à faire, c'est Kerauzern. Il semble que la SNCF a en effet gardé la propriété de terrain de ce qui fut la gare de Kerauzern. Et si la fréquentation TER continue à se développer car le TER c'est l'avenir, il est possible de faire passer plus de trains.

Enfin concernant les guichets, peut-être auront nous la chance d'avoir un mot de la SNCF là-dessus. J'ai entendu, il y a peu de temps, une interview de Monsieur Guillaume Pepy dans laquelle il a déclaré qu'il fallait vivre avec son temps et acheter ses billets par internet ; sinon vous pouvez commander votre billet par la Poste. Je pense que nous avons du souci à nous faire. Je crois que la présence humaine est très importante et qu'il va falloir la défendre.

Frédérique MARIE, Directrice Marketing, Commercial et Services, TER Bretagne.

Concernant les guichets et la distribution, il y a différents sujets. Le premier c'est celui de la productivité. Nous maintenons des agents en guichet en gare qui manquent de transactions par heure et sont sous-utilisés. Il faut donc aller vers de la polycompétence : mixer les métiers entre la vente, la gestion de site, la prise en charge ... Nous avons également le sujet de l'évolution des comportements d'achats avec le digital et je vous rejoins le 100% digital, en tout cas sur TER, ce n'est pas un objectif. Aujourd'hui, dans le cadre des négociations avec la Région, nous réfléchissons à ces questions-là dans un cadre de concertation. A Landivisiau par exemple, il n'y a plus de guichet mais c'est la Mairie qui vend les billets du lundi au vendredi. Il faut donc un processus de concertation avec la Région, les communes et intercommunalités afin de trouver des alternatives au guichet dans des bureaux auxiliaires par exemple des Office de tourisme, assurer l'accompagnement de ces unités et mettre en place des unités mobiles. Mais le message de Gérard Lahellec a été assez clair : nous ne fermerons pas de guichet tant que nous n'aurons pas trouvé de solution en local.

La convention actuelle permettait à SNCF de pouvoir faire évoluer les heures de présences dans une limite de 10% sans forcément en aviser la Région ou concerter en local. Ce qui explique le vécu d'un certain nombre de choses sur le terrain que nous comprenons aussi.

Lorsque nous regardons l'évolution de la distribution dans une gare, nous regardons les choses dans leur ensemble : la vente en guichet mais également les automates. Il y a peut-être aujourd'hui trop d'automates à Rennes et il faut réfléchir à leur redéploiement ou leur acquisition pour pouvoir se substituer dans certains cas où nous n'aurons pas trouvé de solution locale.

La SNCF à l'échelle nationale réfléchit à faire évoluer ses outils de distribution pour avoir des choses plus légères, plus habiles, moins coûteuses. Il y a des attentes fortes de la part des autorités organisatrices. Il y a des réflexions qui sont menées notamment sur le déploiement des équipes mobiles. Sur un territoire, vous aurez un point d'ancrage territorial avec une possibilité d'achat en gare et dans les gares où il y aurait moins de présents en vente, il y aurait des équipes mobiles équipées d'un nouvel outil nommé Mobiléo qui permettra de pouvoir vendre en mobilité et délivrer des titres de transport.

Nous sommes encore de phase de test avec un petit camion et nous espérons que cet outil sera prêt pour le printemps prochain.

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

La SNCF est beaucoup critiquée, à raison parfois mais parfois à l'excès. C'est une belle entreprise nationale qui joue un rôle important du point de vue de la sécurité et de l'organisation des transports. J'aime les Cheminots. La Région Bretagne a fait un choix nonobstant les pédagogies en cours poussant l'ouverture à la concurrence. Nous avons fait le choix de refuser toute ouverture à la concurrence et tout lot détachable concernant les services ferroviaires. C'est un choix politique, nous contractualiserons avec la SNCF. Nous considérons que l'ouverture à la concurrence peut en effet s'avérer être catastrophique pour un territoire comme le nôtre car celle-ci se positionne sur les segments les plus captifs délaissant les moins captifs : les territoires les plus éloignés, les plus diffus.

Nous avons pris comme référence pour la négociation de la future convention, le service proposé depuis juillet 2017. Un service augmenté de près de 21% qui nous est chaque année facturé plus de 110 millions d'euros. Et c'est sur la base de cette somme qu'échangeons depuis maintenant 11 mois. L'accord n'est donc pas spontané, le bras de fer portant sur le niveau de service et son prix.

Cependant depuis 11 mois, nous n'avons pas communiqué dans la presse sur ces désaccords car nous ne voulons pas nous associer aux loups qui hurlent systématiquement sur la SNCF pour mieux la déstabiliser.

Car c'est une spécificité bretonne. Cela fait longtemps que nous avons compris que notre territoire n'allait pas spontanément se développer par les effets du marché.

Dans cet exercice de négociation, notre volonté est de faire la convention la plus longue possible. Pour deux raisons. La première, c'est qu'en faisant long, la SNCF peut construire sa stratégie de développement, avoir de la lisibilité sur dix ans. Deuxièmement, plus nous prendrons un engagement long, plus compliqué seront les opérations d'émiettement des réseaux pour demain. Et cela dans l'intérêt dans des territoires.

Georges LE NORMAND, Président du Conseil de développement du Pays de Guingamp

Vous avez évoqué la gare de Guingamp et son PEM. J'aimerais faire deux observations qui sont remontées dans le cadre de l'élaboration du SCOT. Premièrement, nos jeunes ont fait savoir que la mobilité était quelque chose d'essentiel pour eux. Ils ont également souligné que pour eux, le TGV ne les concernait car il était trop cher, ce qui pose beaucoup de questions. Nous pensons que cette gare, avec tous les aménagements dont elle a bénéficié pour devenir un pôle d'échange multimodal, doit devenir plus que le rôle qu'elle a joué jusqu'à présent. La grande question que nous nous posons avec les collectivités, c'est demain comment avoir une prospective sur le développement des transports et tout ce qui tourne autour de la gare de Guingamp.

Membre du Comité de défense de Guingamp-Plouaret

J'ai trois questions. Premièrement, pour la SNCF, je suis prêt à prendre le train plus souvent et notamment le TGV. Mais lors des périodes sous pression où quand nous avons une urgence, c'est à ce moment-là que nous payons le plus cher. Si on ne s'y prend pas 4 à 6 mois à l'avance et bien on paye plein pot, ce qui est particulièrement désagréable. Deuxième point, je suis également membre du comité de défense de l'hôpital de Lannion. A ce titre, je suis interrogatif par rapport aux aides aux personnes handicapées. Il y a des choses qui sont faites : trains accessibles, toilettes accessibles ... tout cela c'est très bien. Mais il faut que cela aille plus loin que les trains. Il faut que les cars puissent aller jusqu'à l'hôpital, les centres de rééducation. Il y a plein de personnes en fauteuil roulant, vous les voyez à Rennes il n'y a pas de problème, mais ils ont du mal à s'installer plus loin car c'est trop difficile. Quand nous avons appris que le guichet de la gare de Plouaret allait fermer, on nous a dit que la SNCF mettrait à disposition des taxis. Mais comment va faire le taxi ? C'est lui qui portera la personne handicapée pour la mettre dans sa voiture ? C'est incohérent.

David LE BORGNE, Porteur d'un projet de service de location de vélo.

Je suis porteur d'un projet de service de location de vélos à Guingamp pour développer des solutions « sans ma voiture ». Le vélo peut être une solution complémentaire à beaucoup de problèmes de mobilité que rencontrent les jeunes. Nous avons la chance d'avoir un nœud ferroviaire à Guingamp et je me suis posé la question de savoir comment font les personnes qui débarquent à Guingamp pour rejoindre la côte s'ils n'ont pas de la famille ou un taxi. L'idée est donc de proposer des itinéraires à vélo avec des vélos électriques et il existe même des tandems pour personnes handicapées. A la gare de Guingamp, nous avons aujourd'hui un parking à vélos qui n'est absolument pas utilisé aujourd'hui. Je propose donc de développer une première station à cet endroit avec un système d'abonnement train + vélo qui soit également une déclinaison locale du programme touristique régional « Bretagne sans ma voiture ».

Christine ROYER, Sous-Préfète de Lannion

Sur le dispositif de la loi que j'ai évoquée, il y a l'objectif de tripler l'utilisation du vélo d'ici 2024. J'aimerais également aborder le concept Maas « Mobility as a service », c'est une logique multimodale qui repose sur l'interopérabilité et le partage de données. Soit avec



des bornes, des applications ou une présence physique, vous aurez la possibilité d'avoir une logique de parcours. Vous aurez la possibilité de retrouver les offres de la SNCF mais également de compléter avec du vélo ou des voitures autonomes. C'est justement ce type d'enjeu qui doit être discuté dans les bassins de mobilités que la Région définira le moment venu.

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

Ce qu'il faut inventer c'est la complétude des modes de mobilité.

Concernant les jeunes, il y a en Bretagne 30 000 titres jeunes TER moins de 26 ans qui sont vendus tous les mois et c'est un sujet prégnant.

J'aimerais vous remercier pour l'exemplarité de cet exercice de démocratie participative. Je tiens à vous assurer que cette réunion n'est pas exclusive. Vous avez le droit de me contacter et, si je ne réponds pas assez vite, de me relancer à juste raison.