

Commission « Aménagement et développement des territoires, environnement »  
Rapporteurs : MM. Jean-Luc PELTIER et Jacques UGUEN

## Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Une nouvelle offre ferroviaire en Bretagne au service de son économie, de ses territoires et de ses habitants »

### 1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

La mise en service de Bretagne à Grande Vitesse vise à rapprocher la pointe bretonne de Paris. Ce rapprochement est vital pour l'économie et l'attractivité de tous les territoires bretons.

Pour autant ce rapprochement de Paris et des axes nationaux et européens ne doit pas faire oublier l'action volontariste de développement et de modernisation des transports régionaux, afin que la grande vitesse irrigue l'ensemble des territoires.

Pour favoriser une meilleure accessibilité de tous les territoires la Région Bretagne s'appuie sur quatre leviers :

- La ligne à grande vitesse Le Mans/Rennes ;
- Les travaux d'infrastructures sur Rennes/Brest et Rennes/Quimper ;
- Les projets de pôles d'échanges multimodaux ;
- La refonte des horaires TGV, TER, et lignes routières.

### 2. Observations du CESER sur les propositions du Président du Conseil régional

Le CESER se félicite de l'arrivée de la grande vitesse en Bretagne dans les délais prévus et de la volonté de la Région de voir ses effets profiter à l'ensemble des territoires. Le choix d'optimiser les temps de parcours à l'ouest de Rennes répond à cette ambition, avec des gains de 45 à 50 minutes, alors que la nouvelle LGV fera gagner 37 minutes entre Rennes et Paris.

Ces gains de temps montrent la volonté de la Région de connecter plus rapidement la Bretagne à Paris par le rail, mais également à certaines autres destinations nationales et européennes. Le CESER rappelle à ce titre l'impérieuse nécessité d'améliorer le contournement sud de Paris.

Le protocole d'intention TGV/TER signé en 2015 permet de développer les fréquences, de sécuriser la desserte TGV au-delà de Rennes en assurant celle de toutes les gares et d'assurer la qualité des correspondances. Le CESER rappelle que cela n'a été possible que grâce à un effort complémentaire de la Région Bretagne de 10 M€ par an à compter de 2018.

Le CESER rappelle l'engagement financier des collectivités territoriales dans le projet BGV et exprime le souhait de voir l'État, garant d'une accessibilité équilibrée des territoires, donner des gages financiers sur le long terme à ces mêmes collectivités.

Le déploiement de la grande vitesse sur l'ensemble du territoire, avec la complémentarité TGV/TER, a entraîné une refonte globale de l'offre de service TER. Comme il l'a écrit dans ses derniers avis, « le CESER se félicite que

*l'offre TER soit conçue en complémentarité avec l'offre TGV » et « estime que la desserte TER doit rester celle du quotidien en s'appuyant sur les besoins exprimés ».* Le CESER constate que les principales difficultés et sources de mécontentement des usagers à ce jour proviennent d'une offre de transport inadaptée pour les trajets du quotidien au départ de quelques gares du territoire régional. Le CESER exprime de nouveau sa forte inquiétude au sujet des transports scolaires pour la rentrée de septembre.

Au regard des nouvelles compétences de la Région en matière de transport, le CESER estime qu'une consultation des usagers doit précéder la mise en service des nouvelles offres de transport en septembre. Le CESER souhaite que celle-ci soit engagée rapidement afin de répondre aux inquiétudes exprimées.

Enfin, le CESER se félicite de la volonté du Conseil régional d'investir dans le réseau de maillage régional, pour un montant de 208 M€ au titre du Contrat de plan État-Région (CPER) 2015-2020, alors que la rénovation et la modernisation du réseau ferré relèvent de la responsabilité de SNCF Réseau et de l'État. Le CESER rappelle la nécessité du maintien de l'exploitation de ces lignes qui garantissent une desserte équilibrée et constituent un levier de redynamisation d'une partie du territoire régional.

Compte-tenu de ces observations, le CESER suivra particulièrement les points suivants au cours des prochains mois, en lien avec le Conseil régional :

- La prise en compte des besoins des usagers du quotidien dans la grille horaire de septembre 2017 ;
- Le traitement de l'offre pour les scolaires dans le cadre de la loi NOTRe ;
- L'état d'avancement des travaux et études sur les lignes de maillage régional.

## Vote sur l'Avis du CESER de Bretagne

### Une nouvelle offre ferroviaire en Bretagne au service de son économie, de ses territoires et de ses habitants

Nombre de votants : 98

Ont voté pour l'avis du CESER : 98

René LE PAPE (CCIR), Jean-François LE TALLEC (CCIR), Dominique LECOMTE (CCIR), Evelyne LUCAS (CCIR), Emmanuel THAUNIER (CCIR), Edwige KERBORIOU (CRAB), Jacques JAOUEN (CRAB), Laurent KERLIR (CRAB), Emmanuelle TOURILLON (CRMA), Patrick CARE (UE-MEDEF), Béatrice COCHARD (UE-MEDEF), Christine LE GAL (UE-MEDEF), Jean-Bernard SOLLIEC (UE-MEDEF), Serge LE FLOHIC (UPA), Lucien TRAON (CPME), Didier LUCAS (Par accord FRSEA-CRJA), Franck PELLERIN (Par accord FRSEA-CRJA), Henri DAUCE (Confédération paysanne de l'Ouest), Thierry MERRET (Par accord CERAFEL-UGPVB-CIL), Patrice LE PENHUIZIC (Par accord FRCIVAM-IBB), Jean-Yves LABBE (Bretagne pôle naval), Gérald HUSSENOT (CRPMEM), Hervé JENOT (Par accord Comités régionaux de la conchyliculture de Bretagne nord et Bretagne sud), Philippe LE ROUX (UNAPL), Sylvère QUILLEROU (CNPL), Joëlle DEGUILLAUME (Par accord entre les Unions régionales des professionnels de santé URPS), Jean-Philippe DUPONT (Par accord SNCF-RTF-EDF-ERDF-RTE-GDF-SUEZ-La Poste), Isabelle AMAUGER (URSCOP), Martial WESLY (Comité régional de la fédération bancaire française), Françoise BOUJARD (CFDT), Michel CARADEC (CFDT), Norbert HELLUY (CFDT), Marie-Madeleine HINAULT (CFDT), Patrick JAGAILLE (CFDT), Chantal JOUNEAUX (CFDT), Véronique LAUTREDOU (CFDT), Véronique LE FAUCHEUR (CFDT), Thierry LEMETAYER (CFDT), Catherine LONEUX (CFDT), Gilles POUPARD (CFDT), David RIOU (CFDT), Marie-Pierre SINOU (CFDT), Joël SIRY (CFDT), Jacques UGUEN (CFDT), Olivier CAPY (CGT), Jean-Edmond COATRIEUX (CGT), Stéphane CREACH (CGT), Françoise LE LOARER (CGT), Thierry LENEVEU (CGT), Jean-Luc PELTIER (CGT), Nadine SAOUTI (CGT), Marie-France THOMAS (CGT), Gaëlle URVOAS (CGT), Joël JOSSELIN (FO), Annie KERHAIGNON (FO), Fabrice LERESTIF (FO), Pierrick SIMON (FO), Annie COTTIER (CFTC), Pierre EUZENES (CFTC), Catherine TANVET (CFE-CGC), Bertrand LE DOEUFF (UNSA), Jean-Marc CLERY (FSU), Lionel LE BORGNE (URAF), Annie GUILLERME (URCIDFF), Nadia LAPORTE (FCPE), Guylaine ROBERT (APEL), Marie-Martine LIPS (CRESS), Joseph-Bernard ALLOUARD (Mouvement Agir Tous pour la Dignité), Pierre BARBIER (Coordination des associations de solidarité internationale), Jacqueline PALIN (CROS), Jean KERHOAS (Nautisme en Bretagne), Gérard CLEMENT (Par accord CLCV-UFC-Que choisir), Michel MORVANT (Union régionale des PACT-ARIM et Habitat et développement en Bretagne), Hervé LATIMIER (Kevre Breizh), Patrice RABINE (Théâtre de Folle Pensée), Alain LE FUR (UNAT), Carole LE BECHEC (Réseau Cohérence), Jean-Emile GOMBERT (Universités de Bretagne), Pascal OLIVARD (Universités de Bretagne), Alain CHARRAUD (Conférence des directeurs des Grandes écoles de Bretagne), Anne-Claude LEFEBVRE (Par accord CRITT-Centres techniques de Bretagne), Jean LE TRAON (IRT B-COM), Antoine DOSDAT (IFREMER), Patrick HERPIN (INRA), Yann-Hervé DE ROECK (France énergies marines), Bertrand LAOT (Union régionale de la Mutualité française), Bernard GAILLARD (CRSA), Zoé HERITAGE (IREPS), Léa MORVAN (CRIJ), Yannick HERVE (CRAJEP), Marie-Pascale DELEUME (Eau et rivières de Bretagne), Jean-Yves PIRIOU (Eau et rivières de Bretagne), Sylvie MAGNANON (Bretagne vivante), Alain THOMAS (Bretagne vivante), Michel CLECH (REEB), Jean-Yves MOELO (Personnalité qualifiée environnement et développement durable), Christian COUILLEAU (Personnalité qualifiée), Anne LE MENN (Personnalité qualifiée)

Ont voté contre l'avis du CESER : 0

Se sont abstenus : 0

**Adopté à l'unanimité**



## Intervention de Mme Marie-Madeleine HINAULT Union régionale interprofessionnelle de la CFDT Bretagne

**Cette nouvelle offre ferroviaire est la concrétisation d'un projet engagé depuis plus de 25 ans. Un projet porté par l'ensemble de la classe politique comme le démontre l'investissement financier des départements et de certaines métropoles et agglomérations. C'est aussi un projet soutenu par les acteurs économiques et sociaux. C'est également le fruit d'une démarche pragmatique du Conseil Régional, démarche que la CFDT a toujours soutenue, afin que ce projet puisse voir le jour dans des délais raisonnables.**

La CFDT a soutenu ce projet, parce qu'il permet non seulement de rapprocher la pointe du Finistère de Paris et des réseaux nationaux et européens mais aussi parce qu'il a pour ambition d'œuvrer pour un développement équilibré de la Bretagne. Tous les territoires doivent profiter de la grande vitesse.

Avec cette nouvelle offre ferroviaire c'est le pari que fait la région en développant la complémentarité TGV/TER et la connexion avec tous les modes de transports (bus, car, métro, vélo... ).

Pour la CFDT cette ambition ne doit pas se faire au détriment des mobilités du quotidien. Les déplacements domicile/travail, ceux de la vie quotidienne (scolarité, actions de loisirs....) sont dominés par l'utilisation de la voiture particulière, 84 % en Bretagne contre 73 % en France. Il y a là un enjeu de qualité de l'air, donc de santé publique. Il y a aussi des enjeux d'urbanisme et de lutte contre le dérèglement climatique.

La loi NOTRe donne de nouvelles compétences à la région en matière de transports inter urbains et scolaires, mais également aux agglomérations et métropoles. Il est indispensable de renforcer la cohérence entre ces différentes autorités organisatrices des mobilités. Pour la CFDT une large concertation s'impose pour optimiser l'intermodalité afin de mettre en adéquation les demandes des usagers et les horaires proposés. Une réflexion doit également être lancée sur les tarifs appliqués notamment pour les scolaires.

Enfin pour la CFDT dans les réflexions engagées sur le projet LNOBPL (lignes nouvelles ouest Bretagne Pays de la Loire) pour l'horizon 2030, l'apport du numérique devra être totalement intégré dans l'approche des nouveaux modes de mobilité.



## Intervention de M. René LE PAPE Chambre de commerce et d'industrie de Région Bretagne

Je m'exprime au nom des acteurs économiques du collège 1.

Les évolutions de l'offre de transport ferroviaire en Bretagne attendues le 2 juillet prochain sont majeures. Toute la région est en effet concernée par les gains de temps issus de la nouvelle ligne TGV reliant Rennes à Paris.

Il faut souligner la volonté du Conseil régional de profiter de cette opportunité pour redéfinir l'organisation de la desserte ferroviaire en Bretagne. Complétée des investissements dans les Pôles d'échange multimodaux, gageons que cette réorganisation fluidifiera les déplacements quotidiens de tous les bretons.

Pour autant, il nous faut considérer ce travail comme une étape et non comme un aboutissement.

Nous devons en effet garder à l'esprit que l'objectif des 3h entre Paris et Brest ou Quimper, rappelé en début du bordereau, n'est pas atteint même si les gains de temps sont importants. Il sera donc encore difficile, notamment pour les acteurs économiques, de profiter pleinement des trajets directs entre le Finistère et Paris.

Rappelons ici que cette année, Bordeaux, pourtant situé à égale distance de Paris que Brest, environ 550 kilomètres par la route, sera à 2h de la capitale et qu'il ne faut déjà que 3h pour relier Marseille depuis Paris, alors que 750 kilomètres séparent les deux villes.

Enfin, un mot concernant l'inauguration de cette infrastructure. Chacun a constaté les efforts déployés pour communiquer sur notre région à l'occasion de la mise en service de la LGV. Nous regrettons que la cérémonie d'inauguration, tenue le même jour mais après celle concernant la ligne vers Bordeaux, ne soit pas à la hauteur des efforts engagés en Bretagne jusqu'alors.

Je vous remercie de votre attention.



## Intervention de M. Jean-Luc PELTIER Comité régional CGT de Bretagne

La mise en exploitation commerciale de la LGV BPL le 2 juillet prochain marque assurément le début d'une nouvelle histoire pour l'ensemble de la Bretagne, ses territoires et in fine de ses habitants. La nouvelle offre ferroviaire qui en découle bouleverse totalement l'offre de transport collectif dans une région où leur utilisation reste en deçà des moyennes observées en France. Ainsi pour la CGT le premier des défis à relever est bien celui d'encourager le report modal en facilitant l'accès de toutes les populations de Bretagne à cette nouvelle offre de transport.

Dans une région disposant d'un réseau routier très performant qui continue d'ailleurs de se développer, en témoigne l'engagement de la Région et de l'État au travers du CPER, le report modal constitue assurément un enjeu loin d'être mince. Il convient de rappeler qu'environ 260 millions d'euros sont contractualisés dans le CPER actuel pour achever la modernisation du réseau routier en Bretagne qui d'ailleurs contribueront à accroître sa performance et donc à encourager son utilisation au détriment d'autres solutions de transport notamment ferroviaires. Les évolutions récentes en matière de politique des transports sous l'effet conjuguées des lois NOTRe et MAPTAM ainsi que la libéralisation des liaisons routières par autocars auront des répercussions loin d'être neutres sur la fréquentation des transports collectifs en Bretagne.

La question non résolue du financement du ferroviaire, malgré la réforme de 2014, l'ouverture à la concurrence des activités de voyageurs ainsi que le désengagement de l'État font peser de réelles menaces sur le service public ferroviaire pour des pans entiers de territoire en Bretagne et sont de nature à compromettre l'ambition affichée par le Conseil Régional. En outre la CGT, comme nombre d'observateurs, fait le constat du niveau de vétusté dans laquelle se trouve certaines infrastructures ferroviaires qui est de plus en plus préoccupant dans certains territoires. Cela se traduit par un replis de l'offre de transports ferroviaires avec notamment des liaisons qui à court terme sont réellement menacées s'agissant notamment des lignes Dol-Lamballe, Morlaix-Roscoff, Auray-Quiberon, ou encore Rennes-Chateaubriant. Ainsi sur ces lignes une offre routière vient progressivement se substituer à l'offre ferroviaire existante. Cela n'est pas le moindre des paradoxes face au volontarisme affichée dans ce bordereau.

La refonte des horaires TER sur la Bretagne, conséquence de la réécriture du plan de transport TGV sur tout l'axe Atlantique, n'est pas sans susciter d'inquiétudes dans divers endroits malgré le dispositif de concertation mis en place très en amont par la Région, initiative que d'ailleurs salue la CGT. Incontestablement l'imbrication entre TER et TGV souhaitée par la SNCF et la Région ne permet plus de maintenir l'offre TER existante. Cela est tout à fait compréhensible. Malheureusement les conséquences sont bien réelles pour beaucoup de salariés et de scolaires qui vont être contraints de recourir à d'autres solutions de transport. La CGT souhaite que tous les usagers puissent être entendus et que de réelles solutions ferroviaires leur soient proposées.

Il est rappelé le protocole d'accord entre la SNCF et la Région qui constitue assurément un levier de sécurisation du niveau de la desserte ferroviaire pour tous les territoires dans les prochaines années. La CGT tient à rappeler que l'État doit être, dans son rôle d'aménageur solidaire et équilibré du territoire, le garant de la réussite de cette ambition ferroviaire sur notre région. En outre les transformations actuelles qui s'opèrent à la SNCF, malheureusement destructrices d'emplois, ne sont assurément pas pour la CGT un gage d'amélioration du service rendu bien au contraire. Imaginer que les seuls gains de productivités réalisés dans cette entreprise conjugués à l'ouverture à la concurrence seront un gage d'amélioration du service rendu aux usagers et d'économies pour les collectivités est une mauvaise farce. Assurément beaucoup de territoires en seront pour leurs frais en témoigne ce qui s'est passé dans Fret ferroviaire avec malheureusement un échec

patent en Bretagne.

Pour la CGT, dans une région qui subit de plus en plus fréquemment des pics de pollutions atmosphériques, la mise en service de la LGV BPL est l'occasion de se réinterroger sur l'organisation des mobilités au sens très large du terme c'est à dire tant voyageurs que marchandises en lien notamment avec la place qu'occupe l'industrie sur notre région. La CGT est porteuse de propositions qui ne sont ni à prendre ni à laisser mais qui se veulent contributives au débat.