

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

Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Communication relative à la nouvelle offre TGV et TER pour la mise en service de Bretagne à Grande Vitesse en 2017 »

1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

L'ambition de l'offre nouvelle TGV et TER pour la mise en service de Bretagne à Grande Vitesse (BGV) en 2017 vise à répondre à une situation d'enclavement de la Bretagne, enjeu important pour l'économie et l'attractivité de tous les territoires et à assurer la diffusion de la grande vitesse au cœur de ceux-ci pour permettre un développement régional équilibré et répondre aux besoins de mobilité de la population.

La Région réaffirme ses deux priorités :

- rapprocher toute la Bretagne de Paris et de l'Europe ;
- améliorer les transports du quotidien.

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

Le CESER prend acte de la volonté du Conseil régional de faire en sorte que les effets de la grande vitesse soient bonifiés à l'ouest de Rennes grâce à des circulations sans arrêt entre Rennes et Paris, ce qui est cohérent avec l'objectif de mettre la pointe du Finistère à 3h de Paris.

Dans cet objectif, l'ensemble des gares continueront à être desservies, et pour cela une offre supplémentaire en TGV a été créée. Le CESER note que cela n'a été possible que grâce à une contribution annuelle supplémentaire du Conseil régional de 10 millions d'euros. Comme cela a déjà été souligné, le CESER s'interroge sur l'engagement de l'État qui au regard de son rôle d'aménageur du territoire reste le garant d'une accessibilité équilibrée et solidaire du territoire. Le CESER exprime le souhait de voir celui-ci donner des gages financiers sur le long terme aux collectivités locales fortement engagées dans ce projet.

Le CESER tient à réaffirmer que la volonté du Conseil régional de connecter la Bretagne aux autres régions européennes se trouve toujours entravée du fait des attermolements concernant le financement du contournement sud de Paris, à court terme sur l'amélioration du tronçon Massy/Valenton comme à plus long terme sur la création du barreau d'interconnexion sud TGV.

Concernant l'amélioration des transports du quotidien, le CESER se félicite que l'offre TER soit conçue en complémentarité avec l'offre TGV intégrant les autocars régionaux qui prennent toute leur place dans les projets de desserte, notamment pour ce qui est des relations avec le centre Bretagne.

Comme il l'a à plusieurs reprises exprimé, le CESER estime que la desserte TER doit rester celle du quotidien, en s'appuyant sur les besoins exprimés dans les comités de ligne. A ce titre, il réaffirme ses inquiétudes

concernant l'avenir des lignes du maillage régional conformément à son vœu intitulé : « *Inquiétude du CESER sur les futurs financements alloués aux infrastructures de transport terrestres en Bretagne* ».

Enfin, le CESER souligne que la loi NOTRe d'août 2015 donne de nouvelles compétences à la Région en matière de transports inter-urbains. Cette nouvelle compétence doit être l'occasion de réfléchir à une meilleure coordination des modes de transports tant au niveau des horaires que des correspondances, des tarifs etc. Cette démarche est indispensable pour atteindre les objectifs de limitation du réchauffement climatique fixés par l'Accord de Paris du 12 décembre 2015 intervenu à la suite de la COP21.

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

- Les conséquences de la loi NOTRe sur l'offre de transports régionale ;
- Le déploiement de la nouvelle offre TGV et TER dans le cadre de la mise en service de BGV en 2017.

Vote sur l'Avis du CESER de Bretagne
Communication sur l'offre TGV et TER pour 2017
(info à l'assemblée des nouvelles perspectives de desserte des territoire)

Nombre de votants : 61

Ont voté pour l'avis du CESER : 61

René LE PAPE (CCIR), Jean-François LE TALLEC (CCIR), Dominique LECOMTE (CCIR), Emmanuelle TOURILLON (CRMA), Patrick CARE (UE-MEDEF), Christine LE GAL (UE-MEDEF), Serge LE FLOHIC (UPA), Henri DAUCE (Confédération paysanne de l'ouest), Thierry MERRET (Par accord CERAFEL-UGPVB-CIL), Elisabeth HERVE (Par accord FRCIVAM-IBB), Sylvère QUILLEROU (CNPL), Joëlle DEGUILLAUME (Par accord entre les Unions régionales des professionnels de santé URSP), Jean-Philippe DUPONT (Par accord SNCF-RTF-EDF-ERDF-RTE-GDF-SUEZ-La Poste), Martial WESLY (Comité régional de la fédération bancaire française), Michel CARADEC (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), Patrice BOUDET (CGT), Jean Edmond COATRIEUX (CGT), Claudine CORNIL (CGT), Stéphane CREACH (CGT), Danièle KERJAN (CGT), Françoise LE LOARER (CGT), Thierry LENEVEU (CGT), Jean-Luc PELTIER (CGT), Nadine SAOUTI (CGT), Marie-France THOMAS (CGT), Gaëlle URVOAS (CGT), Annie COTTIER (CFTC), Catherine TANVET (CFE-CGC), Bertrand LE DOEUFF (UNSA), Jean-Marc CLERY (FSU), Lionel LE BORGNE (URAF), Annie GUILLERME (URCIDFF), François HERVIEUX (Par accord CLCV-UFC - Que choisir), Hervé LATIMIER (Kevre Breizh), Patrice RABINE (Théâtre de Folle Pensée), Carole LE BECHEC (Réseau Cohérence), Jean-Emile GOMBERT (Par accord entre les 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), Yann-Hervé DE ROECK (FEM), Bernard GAILLARD (CRSA), Yannick HERVE (CRAJEP), Marie-Pascale DELEUME (Association Eau et rivières de Bretagne), Jean-Yves PIRIOU (Association Eau et rivières de Bretagne), Daniel PIQUET-PELLORCE (Bretagne vivante), Michel CLECH (REEB), Jean-Yves MOELO (Personnalité qualifiée environnement et développement durable), Anne LE MENN (Personnalité qualifiée)

Ont voté contre l'avis du CESER : 0

Se sont abstenus : 0

Adopté à l'unanimité



Intervention de M. Patrice BOUDET Comité régional CGT de Bretagne

La CGT a exprimé à plusieurs reprises son soutien au projet BGV car celui-ci constitue un levier important tant pour le développement économique et social que pour favoriser le nécessaire report modal et donc répondre notamment aux enjeux climatiques réaffirmés lors de la COP21.

La CGT est bien évidemment en accord avec la Région lorsqu'elle réaffirme la nécessaire liberté de se déplacer de toute la population de Bretagne. Dans sa communication, le Président du Conseil régional souligne que ce projet doit profiter à tous les territoires, que toutes les gares actuellement desservies le seront encore à la mise en service de la LGV et enfin, que la complémentarité entre TER et TGV constitue une forme de leitmotiv de la future desserte.

La CGT ne peut que s'en féliciter même si, comme le souligne justement l'avis du CESER, cela n'a été rendu possible que par une contribution financière supplémentaire de la Région. Cette situation est bien la conséquence du désengagement de l'État en dépit d'ailleurs d'une réforme ferroviaire qui devait, entre autres, résoudre la problématique de son financement.

La CGT conteste d'ailleurs les choix récents de l'État qui opère sur la question des transports un véritable retour au tout routier malgré les engagements pris lors de la COP21. En effet d'année en année, l'État baisse les dotations aux collectivités pour financer les multiples cadeaux fiscaux et opte pour une politique des transports qui fragilisent toujours plus l'activité ferroviaire. La Bretagne n'est d'ailleurs pas épargnée avec son réseau de lignes du maillage régional et ce sont de nombreux territoires de notre région qui, à terme, ne seront plus desservis par le ferroviaire en l'état actuel.

La communication du Président réaffirme la nécessité de connecter la Bretagne avec Paris et les autres régions de européennes ce que soutien la CGT, mais force est de constater que la disparition des derniers TET (Trains d'équilibre des territoires) en Bretagne, sonne le glas de sa connexion avec les autres régions françaises, ce qui est pour le moins contradictoire.

En outre, il convient d'ajouter que la libéralisation des relations de plus de 100 km par autocar fait peser de réelles menaces sur l'équilibre économique des dessertes ferroviaires actuellement assumées par le Conseil régional. La CGT alerte sur cette situation et se fait aussi porteuse des inquiétudes de l'ensemble des salariés du secteur déjà fortement mis à contribution avec une baisse sensible de leurs conditions de vie et de travail; pour la CGT, la concurrence qui est en train de s'opérer entre mode routier et mode ferroviaire est totalement contre-productive tant d'un point de vue économique que social et environnemental.

Face à ces constats, d'aucun ne contestera que la question prégnante demeure la question du financement des activités ferroviaires avec notamment la mise en place d'une fiscalité permettant de financer durablement les modes de transports les plus vertueux.

Enfin cette expression du Président rappelle que le projet BGV vise aussi à améliorer les transports du quotidien ce qui pour la CGT doit être une priorité, les transports étant le quotidien de milliers de femmes et d'hommes en Bretagne. Dans ce cadre, la question de la tarification ne peut être éludée et c'est pourquoi la CGT demande le retour à une TVA réduite dans les transports en commun.

La CGT votera l'avis.



Intervention de Mme Béatrice COCHARD Union des entreprises (UE) – MEDEF Bretagne

Je m'exprime au nom des acteurs économiques.

L'accessibilité de la Bretagne est un facteur déterminant de son attractivité économique, non seulement pour le tourisme mais également pour tous les autres secteurs pour lesquels l'éloignement peut constituer un handicap pour leur développement.

La mise en service de la nouvelle ligne à grande vitesse constitue de ce point de vue l'aboutissement d'un investissement majeur porté par les pouvoirs publics et les acteurs économiques.

Elle doit donc contribuer de façon significative au développement économique et pour cela répondre au mieux aux besoins des entreprises bretonnes.

Les objectifs sont multiples : attirer de nouvelles entreprises, des activités aujourd'hui situées en Ile de France, faciliter le recrutement et l'implantation de jeunes cadres, développer les écoles et universités bretonnes, intensifier les relations commerciales ou encore répondre à des nouveaux marchés hors Bretagne...

Si les relations directes avec Paris sont importantes il faut aussi s'intéresser aux relations avec les autres villes accessibles par le réseau à grande vitesse ainsi qu'avec l'aéroport de Roissy.

Pour optimiser ce projet de plus de 3 milliards d'euros, la prise en compte des attentes, des besoins des entreprises bretonnes doit se poursuivre de façon très concrète, tant sur les dessertes que sur les services à bord et en gare, y compris les parkings dont la disponibilité et l'accessibilité seront déterminants dans le gain de temps réalisé par l'utilisateur.

Les chefs d'entreprise ont déjà exprimé leurs attentes ou participé à des travaux (clubs TGV, rapports CCI, etc..) et continueront à contribuer à faire de ce projet un véritable facteur de réussite du développement économique de la Bretagne.