

Commission « Aménagement des territoires et mobilités »
Rapporteurs : Michel BELLIER et Jean-Luc PELTIER

Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « S'engager pour des mobilités solidaires et décarbonées »

1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

Dans le cadre de la Breizh COP, le Conseil régional a pris six engagements prioritaires, qui sont déclinés dans des feuilles de route. Le présent document décline les orientations de la feuille de route du 6^{ème} engagement portant sur « *les mobilités solidaires et décarbonées* » et en trace les leviers opérationnels.

Répondre aux besoins de mobilité, en renforçant la cohésion sociale et en réduisant les impacts des mobilités sur le climat, la santé et la biodiversité constitue le cœur de cet engagement.

Le scénario de transition énergétique et climatique retenue en Bretagne prévoit une baisse des émissions de CO₂ du secteur des transports de -66% en 2040 et -83% en 2050 par rapport aux émissions de 2015, en s'appuyant sur les orientations suivantes :

- Une réduction de la mobilité par personne de 18% à 2040, par la baisse du nombre de déplacements quotidiens, grâce au télétravail par exemple, et par une baisse des distances parcourues ce qui suppose notamment un rapprochement du domicile et de l'emploi ;
- Une augmentation de 50% du taux de remplissage des voitures à 2050 ;
- Un doublement de la part des déplacements effectués en transports en commun ;
- Une multiplication par 4 des déplacements effectués à vélo ;
- Un développement des motorisations alternatives.

Ainsi, la présente feuille de route s'organise autour de 8 axes :

- Contribuer à l'objectif régional de doublement de la part modale des transports collectifs en réponse aux besoins de mobilité et aux enjeux de décarbonation par un développement volontariste et ambitieux du réseau BreizhGo ;
- Accompagner le développement de l'offre BreizhGo par une recherche constante de l'amélioration de la qualité de services, d'accueil, de confort, gage de l'attractivité du réseau ;
- Développer des tarifs incitatifs, lisibles et solidaires pour voyager avec BreizhGo ;
- Simplifier l'accès à l'information sur les trajets et l'achat des titres de transport, pour faciliter l'usage quotidien ou occasionnel des transports publics ;
- Poursuivre la mise en accessibilité du réseau BreizhGo pour les personnes à mobilité réduite ;
- Inscire le réseau BreizhGo dans les territoires ;
- Utiliser la route de façon plus partagée ;
- Etre une région exemplaire et responsable.

2. Observations du CESER sur les propositions du Conseil régional

2.1. Observations générales

Le CESER note avec intérêt la volonté régionale de mise en cohérence de sa politique des transports de voyageurs avec les objectifs fixés par la Breizh COP. Il s'agit de s'inscrire dans une démarche visant à la fois à préserver l'environnement et honorer les objectifs de diminution des gaz à effet de serre (GES) tout en répondant aux besoins de mobilités, très diversifiés, en Bretagne.

Le CESER partage le constat d'un impact très fort de la crise sanitaire actuelle sur les mobilités ; il note avec intérêt et partage les interrogations que suscite, pour l'exécutif régional, la crise sanitaire actuelle tant sur les flux de mobilités que sur ses conséquences pour les différents opérateurs avec une probable reconfiguration totale de la physionomie des déplacements à venir. C'est pour le CESER un sujet de très haute importance compte tenu des enjeux pour nos territoires. C'est pourquoi il s'étonne que les effets possibles de la crise, en termes d'usages mais aussi de financements des services de transport ne soient pas évoqués dans cette feuille de route. Dans ce contexte de crise majeure du transport, le CESER s'inquiète des risques de contraction des offres de transports collectifs et publics.

Au-delà des risques sur l'offre, il existe aussi une extrême précarité dans l'accès aux mobilités, avec environ 20% de la population ponctuellement ou durablement empêchée d'accéder à ses activités ; or, sans cet accès, c'est l'existence et la reconnaissance économique et sociale de la population qui sont menacées. Comme le pointe très justement le document, la liberté de se déplacer est d'abord corrélée à l'autonomie économique des individus. Cela est d'autant plus choquant que le niveau de richesses ne cesse de croître d'année en année dans le pays. Dans un contexte de crise avec une hausse attendue de la précarisation, ces risques sont renforcés et nécessitent une vigilance encore plus grande.

Il est également rappelé en introduction les effets de l'augmentation des mobilités, tant sur l'environnement - celles-ci représentant le deuxième facteur d'émission des GES - que sur la santé, avec plusieurs milliers de décès chaque année, conséquence de la pollution atmosphérique. Le CESER considère à ce titre qu'il est urgent et nécessaire d'accélérer la mise en œuvre de politiques publiques en rupture avec le dogme de la concurrence entre modes, aux effets dispendieux tant d'un point de vue économique, que social et environnemental.

Le bordereau met en avant le succès des outils numériques à travers « *le succès des offres de transports dites « librement organisées* » ». Le CESER s'interroge fortement sur cette affirmation car pour ce qui est de l'expérience des liaisons par cars, malheureusement quasiment plus aucun opérateur n'est à ce jour en capacité d'offrir un service régulier compte tenu de la fragilité du modèle économique de cette activité. De plus, comme l'a souligné le CESER dans ses précédents avis, cette offre de transport entre en concurrence avec d'autres modes et notamment l'offre TER ce qui est complètement contre-productif sur le plan économique et environnemental. Pour le CESER, cette expérience met en avant la précarité économique d'une partie de la population bretonne ayant recours à ce mode de déplacements.

Le CESER s'interroge sur les effets qu'aura la mise en œuvre de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) avec une nouvelle répartition des compétences qui risque de rendre difficile la mise en œuvre de cette feuille de route, dont l'ambition est à saluer.

Le CESER apprécie l'organisation de la feuille de route en 8 axes rendant ainsi l'action régionale plus lisible. Cependant, cette feuille de route, si elle présente des orientations (très) ambitieuses reste peu développée sur les objectifs plus opérationnels à atteindre ainsi que les moyens à déployer pour y parvenir. Si certains axes sont construits autour d'objectifs chiffrés, cela n'est malheureusement pas le cas pour tous ; or cela reste un moyen pour apprécier la réalisation des objectifs fixés pour chacun des axes envisagés. Par ailleurs, pour des questions de lisibilité, il aurait été intéressant de présenter ce qui relève d'actions habituelles, ou déjà engagées et prévues, et ce qui relève d'actions nouvelles (prévues ou à prévoir), pour tendre vers les orientations de la feuille de route. Enfin, le CESER souhaiterait que cette feuille de route fasse l'objet d'un suivi dans sa mise en œuvre et d'une évaluation des actions envisagées ; or, il n'en n'est pas fait référence.

2.2. Observations sur chacun des axes

Sur l'axe 1 : Le CESER soutient l'objectif d'optimisation de l'effet des dessertes BreizhGo afin d'accroître le recours aux transports collectifs ; il souhaiterait connaître les actions envisagées pour y parvenir. En effet, celles décrites correspondent à des actions d'ores et déjà engagées, soit dans le cadre du budget régional ou dans le cadre de

renouvellement de Délégation de service public (DSP). Il est fait référence au recours à des technologies novatrices comme l'hydrogène ; à quel horizon sont-elles prévues ? pour quels types de desserte ? Il est également fait référence au report de la route vers le rail, mais sans objectif tant en nombre de voyageurs que de temporalité. Le CESER aurait souhaité des éléments plus précis sur ce point. Le CESER note également avec intérêt que la Région ambitionne d'adapter son offre aux rythmes de vie, impliquant des déplacements bien au-delà des seuls horaires de pointe, tant les déplacements sont variés, dans leur motif comme dans leurs spécificités¹. Le CESER suivra avec intérêt la mise en œuvre de cette ambition.

Enfin, cet axe s'appuie sur l'étude prospective réalisée par la Région quant aux évolutions des besoins TER et le CESER apprécierait en connaître les conclusions.

Sur l'axe 2 : La Bretagne bénéficie d'un réseau de gares et de haltes qui maille effectivement le territoire et mérite d'être valorisé. Le CESER note positivement l'action de la Région quant à la mise en œuvre des pôles d'échanges multimodaux (PEM), qui ont un rôle central à jouer dans le report modal. L'accessibilité de ces points nodaux, comme celle des gares est une des conditions pour faciliter le recours aux solutions de transports collectifs. La qualité des services aux abords des PEM et des gares, tout comme à bord des mobiles, est assurément un gage de réussite. Un des critères de qualité, en gare comme lors du voyage, est de permettre la superposition des activités, présentes et à distance, en assurant un certain niveau de confort et une connexion de qualité aux réseaux numériques. En effet, les outils numériques permettent une superposition d'activités, qui peut contribuer à rendre le déplacement en transport collectif plus agréable ; le temps de déplacement n'est plus nécessairement du temps « perdu ». Le CESER invite le Conseil régional à tenir compte de cette aspiration des individus.

Sur l'axe 3 : Le CESER a salué précédemment la mise en œuvre d'une politique tarifaire juste et solidaire. Cela est d'autant important face à l'augmentation de la pauvreté ces dernières années, amplifiée par la crise sanitaire actuelle. La dématérialisation des titres de transport ne doit pas s'accompagner d'une réduction de la présence humaine en gares et dans les PEM. Le CESER salue l'effort tarifaire notamment à l'attention des groupes jusqu'à 5 personnes, car cela peut avoir un effet positif sur les déplacements loisirs.

Sur l'axe 4 : Pour le CESER, l'information est un élément incontournable pour faciliter le recours aux transports collectifs ; elle est un préalable à l'utilisation du transport en commun. De plus, délivrée en temps réel pendant le trajet, l'information rassure les usagers en cas d'aléas, en réduisant la part d'incertitudes liée aux déplacements.

La carte Korrigo est un des outils pour faciliter les déplacements intra-régionaux ; sans doute, celle-ci doit-elle s'ouvrir à d'autres services ; il s'agit là d'un des outils pour développer la mobilité servicielle. Du point de vue des usagers, les services proposés dans ce cadre peuvent faciliter, sécuriser, fluidifier le trajet, sans toutefois être déterminants dans leurs usages. Le principal enjeu autour de la mobilité servicielle est d'abord politique, puisqu'il questionne la gouvernance des données et la coordination entre les acteurs et les différents opérateurs de transports².

Sur l'axe 5 : Le CESER salue l'action du Conseil régional et soutient la mise en œuvre du plan d'accessibilité, indispensable pour permettre aux personnes à mobilité réduite de profiter pleinement du réseau BreizhGo. Comme il l'avait déjà dit dans son avis sur le schéma d'accessibilité du réseau BreizhGo (décembre 2019), la coordination de l'ensemble des acteurs (SNCF, Etat, Métropoles, EPCI...) est une condition indispensable à la mise en œuvre de ce schéma d'accessibilité.

Sur l'axe 6 : Pour inscrire le réseau BreizhGo dans les territoires, deux leviers sont envisagés ; d'une part, il s'agit d'organiser et de structurer les liens avec les collectivités territoriales, et notamment les autorités organisatrices de mobilité. Le CESER suivra ainsi avec attention la contractualisation annoncée avec les EPCI sur les mobilités, qui doit

¹ Voir CESER de Bretagne, *Habitants et territoires en mouvement, les mobilités à l'heure des usages numériques en Bretagne*, 2020.

² *Habitants et territoires en mouvement, les mobilités à l'heure des usages numériques en Bretagne*, 2020.

permettre d'assurer la complémentarité et la cohérence entre les différentes offres, à l'échelle régionale. Il s'agit d'un outil pour tenter de limiter les risques liés à la mise en œuvre de la loi LOM concernant le possible éparpillement de la compétence « transport », au détriment d'un réseau régional cohérent. Le CESER appelle donc l'ensemble des collectivités à travailler sur ce sujet, de façon concertée. Il s'interroge également sur le calendrier prévu pour cette contractualisation et son contenu plus précis ; y aura-t-il des financements à la clé ? A quelle hauteur ? Ces financements seront-ils concernés par la conditionnalité des aides et leur péréquation (cf. l'engagement pour la cohésion des territoires présenté lors de cette même session) ?

Il s'agit aussi de permettre la mise en œuvre de solutions de rabattement vers les PEM et les gares et points routiers, ces solutions étant déterminantes pour le développement de l'utilisation de l'offre BreizhGo, dans toutes ses composantes. Le CESER prend acte de l'appel à projet « 1^{er} et derniers km » et restera attentif aux résultats de celui-ci. Dans ce cadre, l'offre de vélos en libre-service constitue une première réponse qui doit intégrer des critères qualitatifs. Sur la question plus précise des mobilités douces et du vélo, le CESER note l'apparition d'un schéma régional vélo ; il s'interroge sur le calendrier prévu pour son élaboration, et sur les liens prévus avec la stratégie des voies navigables, dont les chemins de halage accueillent de nombreux cyclistes. Par ailleurs, le CESER regrette que la question du transport des vélos dans les transports collectifs régionaux ne soit pas évoquée ici ; en effet, la hausse souhaitée de la pratique du vélo pourrait avoir des conséquences sur les besoins de transport des vélos dans les cars, les trains, les bateaux, dans une logique intermodale. Le CESER rappelle également la nécessité de développer encore la place des vélos, dans les PEM, les gares et les points d'arrêt.

Sur l'axe 7 : Cet axe nécessite une concertation et une entente large entre collectivités territoriales, afin de maximiser le bénéfice attendu des politiques publiques en faveur du co-voiturage, pratique insuffisamment développée. Le nombre de collectivités actuellement adhérentes au dispositif Ouest-Go paraît notablement insuffisant pour amorcer un regain de bonnes pratiques dans ce domaine. Le CESER se réjouit de l'expérimentation d'une aide financière aux co-voitureurs dans le cadre des déplacements domicile-travail. Il souhaiterait être informé des retombées de cette expérimentation. Le CESER s'interroge sur les modalités de mise en œuvre d'axes dédiés au transport collectif et au covoiturage, et à leurs conséquences sur le trafic routier.

Sur l'axe 8 : Le CESER prend acte de la démarche des élus régionaux en faveur d'actions permettant de diminuer le recours aux déplacements carbonés, notamment en interne des pratiques de l'administration. Le CESER note avec intérêt le lancement d'une étude en 2021, sur les trajectoires possibles de décarbonation des mobilités. Enfin, le CESER souhaite que le remplacement envisagé de navires de la flotte régionale par des technologies novatrices bénéficie à l'emploi industriel breton ; il renvoie sur ce point à son avis sur la feuille de route en faveur de l'hydrogène renouvelable.

Compte-tenu de ces observations, le CESER suivra, en lien avec le Conseil régional, la mise en œuvre de l'ensemble des axes de cette nouvelle feuille de route pour des mobilités décarbonées.

Vote sur l'Avis du CESER de Bretagne S'engager pour des mobilités solidaires et décarbonées

Nombre de votants : 105

Ont voté pour l'avis du CESER : 104

Ont voté contre l'avis du CESER : 1

Philippe PLANTIN (Chambre régionale de métiers et de l'artisanat)

Se sont abstenus : 0

Adopté



Intervention de Stéphane CRÉACH Comité régional CGT de Bretagne

Dans un monde où l'activité, aussi diverse soit-elle, repose bien évidemment sur la mobilité des individus et des marchandises, les maîtriser, les organiser comme évaluer leurs incidences économiques, environnementales et sociales est incontournable.

Depuis des décennies, la CGT, comme nombre d'autres organisations de la société civile, porte un regard critique sur les effets des politiques de transport et leur véritable coût économique, social et environnemental. Ainsi, au gré des constats et analyses, tous plus alarmants les uns que les autres, nous n'avons jamais observé de véritable évaluation sur les effets délétères de ces politiques qui ont pour dénominateur commun un ultralibéralisme largement responsable du désordre actuel dans le secteur.

Si les mobilités ne cessent de croître d'année en année avec tous les désagréments que cela génère, l'intervention publique, quel qu'en soit le niveau, s'est bornée à adapter les infrastructures à l'augmentation des flux tout en arguant pourtant de la nécessité de privilégier les modes les plus vertueux.

Ainsi les autoroutes ont été privatisées et cette manne publique qui aurait pu participer au financement du report modal de la route vers les modes les plus vertueux a disparu.

Les projets, fort coûteux en espace foncier agricole restent de mise et à ce rythme les générations futures ne peuvent se résoudre à choisir entre se déplacer ou s'alimenter...

La crise actuelle est certes l'élément perturbateur que personne n'a vu venir et qui vient déjouer tous les scénarios de croissance de rigueur jusqu'alors.

Alors que le secteur est en proie à un dumping social et environnemental devant lequel une large majorité d'acteurs politiques ou économiques ferment les yeux ou agissent si peu, un virus aura suffi à mettre à terre les hypothèses de croissance les plus solides mettant un terme, au moins momentanément, à cette inflation galopante de mobilités !

Passé le moment de la gestion de la pandémie virale, mais des virus plus ou moins virulents risquent de revenir au gré de bouleversements d'une gestion « des gribouilles » des rapports sociaux, se posera, puisque cela se pose déjà : une stratégie de mobilité solidaire et décarbonnée.

En France, l'Etat, c'est le moins que l'on puisse dire, a pris quasiment aucune initiative pour essayer d'endiguer le phénomène de l'inflation des mobilités routières. Des projets routiers, imaginés il y a plusieurs décennies, restent d'actualité, et sont menés à leur terme ; le maillage ferroviaire, qui est un élément structurant d'un aménagement solidaire et harmonieux du territoire, a été délaissé au profit du TGV bien plus rentable d'un point de vue capitalistique et les voies navigables ont été quasi délaissées au profit du mode routier tout comme le FRET ferroviaire... Le cabotage également mais là encore la CGT porte des propositions avec d'autres organisations sur un mode vélique.

L'Etat, par idéologie, a joué la carte du laissé faire avec le résultat que l'on connaît aujourd'hui à savoir des dégâts environnementaux dont les générations futures vont payer le prix fort eu égard aux effets sur le climat. La Bretagne est d'ailleurs une grande contributrice compte tenu de la surreprésentation du mode routier.

Pour la CGT, cette nouvelle feuille de route d'une série de 6, qui s'inscrit dans la démarche Breizh COP, est sans doute une initiative à saluer car elle montre qu'une ambition publique est possible pour faire évoluer la situation en imaginant des solutions de mobilités soutenables socialement et environnementalement. Reste que celle-ci porte un manque en n'intégrant pas le sujet de la logistique dont l'impact environnemental en Bretagne est loin d'être neutre compte tenu du niveau des flux routiers marchandises et de l'extraordinaire faiblesse du mode ferroviaire...

Le FRET ferroviaire en Bretagne est-il un sujet tabou ?

Comme le relève très justement le bordereau, la crise actuelle est une opportunité pour avancer des solutions de déplacements plus vertueuses d'un point de vue environnemental. Pour la CGT cela nécessite une approche différente qui considère l'ensemble des coûts pour chaque mode tant d'un point de vue économique, social, qu'environnemental. La CGT ne saurait appréhender une telle démarche sans y inclure les attentes fortes dans tous les territoires bretons et nous appelons de nos vœux la tenue de véritables débats incluant représentants de la société civile, usagers des transports et l'ensemble de la population. Nous portons les mêmes exigences à l'égard des salariés du secteur et notamment ceux des transports publics, quel que soit le mode, dont la situation ne cesse de se dégrader cette dernière décennie.

Comment aussi de pas se rendre compte que concernant le maillage ferroviaire et les lignes du quotidien « une envie de train » s'exprime avec une envie d'arrêts dans les territoires. Les exemples ne manquent pas.

La CGT ne peut qu'acter le souhait du Conseil régional de doublement de la part des transports collectifs en réponse aux besoins de mobilités même si malheureusement aucun horizon temporel n'est fixé. L'atteinte d'un tel objectif va largement dépendre de la capacité des collectivités territoriales bretonnes à abonder dans le même sens alors que la compétence transport s'exercera à divers niveaux territoriaux et que les agendas politiques des uns et des autres ne sont pas forcément les mêmes. La CGT met en garde sur l'illusion que porte les solutions numériques. Si celles-ci n'ont que pour seul objectif de faire disparaître toute présence humaine, autant clore de suite le débat. L'émergence de nouvelles technologies ne peut se traduire par de nouvelles suppressions d'emplois ce qui serait un véritable contre-sens !

La réussite de la mise en œuvre de cet engagement reposera très largement sur la capacité du Conseil régional à conserver une véritable maîtrise publique de cette ambition pour des mobilités solidaires et décarbonées. L'enjeu est pour la CGT de créer de la valeur bien au-delà du seul prisme économique !

C'est une condition sine qua none pour que le monde des mobilités de demain ne ressemble plus à celui d'aujourd'hui !

La CGT souligne que l'organisation de la feuille de route en 8 axes permet une lisibilité sur la question. Nous ne revenons pas sur le développement du CESER dans son avis sur ces 8 axes, c'est suffisamment argumenté.

Mobilités douces, transport publics, transports en commun, terre, fer, mer, ..., plus que jamais en pariant sur l'intelligence collective au service du bien commun, il y a matière à faire de la mobilité solidaire et décarbonée une marque déposée dans notre région péninsulaire.