

Commission « Aménagement des territoires et mobilités »

Rapporteurs : Jean-Marie BERTHO, Brigitte DELAHAIE et Jean-Luc PELTIER

Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Pacte d'accessibilité de la Bretagne » (report de la session de février 2018)

1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

L'accessibilité de la Bretagne a toujours été un élément déterminant de son développement. La réalisation de l'aéroport du Grand Ouest, à Notre-Dame-des-Landes, était un levier identifié pour conforter cette accessibilité.

C'est pourquoi, après la décision gouvernementale d'abandonner ce projet, le Conseil régional et les collectivités territoriales les plus directement concernées ont proposé à l'Etat **un pacte d'accessibilité pour la Bretagne**. Ce dernier présente les dispositions pour lesquelles elles sollicitent un engagement inconditionnel de l'Etat.

Ainsi, fin janvier, le Conseil régional a adressé, au nom des collectivités bretonnes, un courrier à la Ministre des Transports invitant l'Etat à conclure ce pacte d'accessibilité.

Par ailleurs, lors de la Conférence territoriale de l'action publique (CTAP) du 16 mars, un débat sur le Pacte d'accessibilité a eu lieu en présence de Francis Rol-Tanguy, chargé par l'Etat d'une mission « d'appui aux collectivités locales » du Grand Ouest, qui sont en première ligne des enjeux. Le pacte d'accessibilité est le socle de la discussion avec les collectivités de Bretagne et les discussions engagées doivent permettre de conclure un Pacte d'accessibilité avant l'été.

2. Observations du CESER sur les propositions du Conseil régional

L'accessibilité de la Bretagne demeure un sujet prioritaire pour le développement de toutes les activités sur notre région ; l'accessibilité est également une condition incontournable pour l'attractivité du territoire régional.

Pour le CESER, l'accessibilité de la Bretagne doit articuler deux enjeux complémentaires :

- **L'accessibilité longue distance, qui doit permettre d'ouvrir la Bretagne au monde**, d'assurer son rayonnement et son attractivité ;
- **L'accessibilité du quotidien, qui doit permettre de faciliter les déplacements de la vie** quotidienne des personnes (qui conditionne l'accès à l'emploi, aux services, aux loisirs,...), mais aussi des marchandises.

L'accessibilité est donc nécessairement multiforme ; elle est aérienne, terrestre (ferroviaire et routière), mais aussi numérique et maritime.

Concernant **l'accessibilité aérienne de la Bretagne**, le CESER considère que l'abandon de la réalisation de l'aéroport du grand ouest réinterroge le positionnement des aéroports bretons, et singulièrement ceux de Rennes et Brest. Quel rôle jouent-ils aujourd'hui dans l'accessibilité de la Bretagne ? Quel rôle

pourraient-ils jouer demain ? Pour le CESER, il serait utile d'engager une étude d'impact pour mieux appréhender ces questions et permettre d'évaluer les besoins de réaménagement, à l'aune de l'accroissement possible de leurs trafics.

Le CESER prend acte de la demande du Conseil régional d'un soutien financier direct par l'Etat, afin de conforter la place des aéroports bretons (Dinard, Rennes, Brest, Quimper, Lorient).

En outre, si la connexion de la Bretagne aux hub nationaux et européens peut être aérienne, elle peut également être **intermodale**. Le CESER rappelle ainsi l'urgence de renforcer les relations ferroviaires entre la Bretagne et les deux aéroports franciliens, puisque la Ligne à grande vitesse offre cette opportunité. Ces connexions permettraient notamment d'élargir la zone d'influence des entreprises bretonnes, constituant un atout sur le plan économique. Aussi, le CESER suggère qu'un protocole entre l'Etat, la SNCF et le Conseil régional définisse les modalités de mise en œuvre de ces nouvelles relations.

Le CESER regrette que le pacte d'accessibilité ne prenne pas en compte **l'accessibilité maritime de la Bretagne**. Comme il l'a souligné dans son rapport « *Produire ET résider sur le littoral en Bretagne !* »¹, la région ne possède pas de grand port ; aussi, certains flux lui échappent, à l'instar de ceux entre le port de Saint-Nazaire et l'Afrique du Nord par exemple. Toutefois, elle possède un réseau de ports de taille moyenne ou modeste, qui associent des usages et des activités diverses. Ces ports sont dépendants de leur hinterland et des spécificités de l'économie régionale ; ils sont également une porte d'entrée de la Bretagne et la question de leur positionnement dans une chaîne logistique de transport de marchandises (par exemple à destination du Royaume-Uni) pourrait être creusée.

L'ouverture de la Bretagne vers l'Europe et l'international ne doit pas masquer les enjeux infrarégionaux de l'accessibilité. Le CESER soutient donc l'approche du Conseil régional concernant la réalisation du projet Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL), dont l'objectif est bien de faciliter les mobilités intra-territoriales. A ce titre, le CESER rappelle que **l'accessibilité doit être au service d'un développement équilibré du territoire régional** ; aussi, en termes de transport ferroviaire, la priorité doit être l'amélioration des axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper.

La réalisation du projet BGV constitue un atout indéniable pour accroître l'accessibilité de la Bretagne ; la complémentarité entre les offres TGV et TER, mais aussi l'appropriation, par les différentes collectivités des effets de ce projet sont, de ce point de vue, particulièrement structurantes². Toutefois, compte-tenu des baisses de dotations de l'Etat aux collectivités territoriales, le CESER souligne que leur cadre budgétaire contraint pourrait compromettre nombre d'actions complémentaires à ce projet et nuire à l'amélioration de l'accessibilité de la Bretagne.

Le CESER rappelle son **attachement au maillage régional** ; ces lignes constituent un atout pour le maintien et le développement des activités, notamment touristiques, en Bretagne. Pour tous les habitants des territoires desservis, elles facilitent également les mobilités du quotidien. Enfin, alors même que la Bretagne est confrontée à des pics de pollution de plus en plus fréquents, ces lignes permettent le report modal et contribuent aux objectifs de préservation de l'environnement. Le CESER confirme qu'il restera particulièrement vigilant quant au respect des engagements de l'Etat à ce sujet. En ce sens, et d'un point de vue général, le CESER s'interroge sur les effets à venir de la réforme de la SNCF, de la future loi d'orientation sur les mobilités et des conséquences potentielles du rapport Spinetta, notamment sur la desserte de l'ensemble des territoires bretons.

¹ CESER de Bretagne, *Produire ET résider sur le littoral en Bretagne !*, 2017. Rapporteurs : Hervé MOULINIER et Gilles POUPARD.

² Voir CESER de Bretagne, *Optimiser le projet Bretagne à Grande Vitesse*, 2012. Rapporteurs : Jean-Philippe DUPONT et Pascal OLIVARD.

De la même façon, **le CESER rappelle l'engagement de l'Etat dans le cadre du volet mobilité du Contrat de plan Etat-Région (CPER)**, y compris l'achèvement de la mise à 2X2 voies de la RN164. Pour le CESER, tout report de l'échéance fixée impacterait les territoires concernés et les populations mais nuirait également à la crédibilité de l'action de l'Etat en région.

Le CESER se réjouit enfin que le Pacte d'accessibilité intègre une dimension numérique et souhaiterait en savoir plus sur les évolutions législatives souhaitées par le Conseil régional. En effet, dans une société où l'inclusion sociale et économique de toutes et tous ne peut se faire que si la population a accès au monde numérique et à ses mutations, il est essentiel que tous les territoires aient un accès de qualité et à très haut débit à internet. Le déploiement de la fibre optique doit donc se poursuivre et s'accompagner d'une stratégie sur les usages, afin de réduire les inégalités numériques et lutter contre toutes les formes de non recours aux droits et services publics : services sociaux et de santé, services culturels, services de l'emploi³... Mais les usages numériques peuvent également transformer le rapport de la population aux mobilités et aux façons de se déplacer ; comme il l'avait souligné dans sa contribution à la concertation complémentaire au débat public sur le projet LNOBPL (2016), le CESER rappelle l'intérêt qu'il pourrait y avoir à mieux connaître et appréhender ces pratiques émergentes.

Finalement, le CESER considère que le Pacte d'accessibilité doit être l'occasion de renforcer les actions engagées en faveur du décroisement des politiques sectorielles.

Les déplacements et les mobilités sont en effet centrales pour les politiques d'aménagement du territoire ; elles peuvent accompagner les politiques de maîtrise du foncier en Bretagne (enjeu de la régulation). La question de l'accessibilité de la Bretagne pose également la problématique de la fracture territoriale et des inégalités territoriales au sein même de la région.

Mais les choix de mobilités et de déplacements ne sont pas neutres non plus en termes d'impacts sur l'environnement ; ils peuvent donc être intégrés à la lutte contre les pollutions, en cohérence avec les objectifs fixés tant par la COP21 et le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), en cours d'élaboration.

C'est pourquoi, à l'heure de la Breizh Cop, le CESER rappelle que le développement des infrastructures doit nécessairement être adossé à une réflexion sur le projet de développement durable du territoire régional, qui doit tenir compte des enjeux de développement socio-économiques et d'attractivité, des besoins des populations dans leurs déplacements du quotidien et des impératifs environnementaux qui s'envisagent dans un cadre intermodal.

Compte-tenu de ces observations, le CESER suivra particulièrement, en lien avec le Conseil régional, la réalisation de ce pacte d'accessibilité, dans toutes ses composantes.

Annexe : vœu du bureau du CESER sur le Pacte d'accessibilité, adopté par le bureau le 5 mars 2018.

³ Voir à ce sujet l'avis du CESER sur le point d'étape Bretagne Très Haut Débit, février 2018.

Vœu pour l'accessibilité de la Bretagne

Adopté par le bureau du CESER de Bretagne le 5 mars 2018

Suite à l'annonce de l'abandon du projet d'aéroport à Notre Dame des Landes, le Conseil régional et les collectivités de Bretagne les plus directement concernées ont proposé à l'Etat un pacte d'accessibilité de la Bretagne. **Le CESER soutient cette démarche** et salue la mobilisation unanime des collectivités.

La société civile organisée réunie au sein du CESER souhaite également rappeler la position qui est la sienne, en faveur de l'accessibilité de la Bretagne et notamment pour les longues distances.

L'enjeu est de connecter la Bretagne aux hubs européens et nationaux. A ce titre, le CESER souhaite qu'une réflexion sur le rôle des aéroports bretons et leur lien avec les aéroports nationaux et internationaux soit menée. Il rappelle également son engagement pour la réalisation rapide du barreau ferroviaire sud francilien qui demeure une priorité pour l'accessibilité de la Bretagne.

Comme indiqué dans son cahier d'acteur consacré au projet Lignes nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL, 2014) et sa contribution complémentaire au débat public (2017), le CESER rappelle que la connexion ferroviaire de la Bretagne à Paris (pointe Finistère – Paris en 3h) ainsi qu'aux métropoles françaises et européennes est un enjeu majeur du développement et de l'attractivité de la région. Dans une perspective d'équilibre régional, le CESER souhaite prioriser l'amélioration des axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper, pour permettre une liaison ferroviaire en 1h30.

Concernant les dessertes infrarégionales, le CESER rappelle son attachement au respect du Contrat de plan Etat-Région (CPER), en faveur :

- des lignes du maillage régional dont la modernisation et le développement souffrent du désengagement de l'Etat,
- de l'achèvement des travaux du Triskell et de la RN 164.

Le CESER restera très vigilant quant au respect des engagements pris et rappelle à cette occasion son vœu concernant les infrastructures (vœu du 2 février 2015).

Dans ses avis et travaux, le CESER a toujours souligné la nécessité de tenir compte de toutes les formes de l'accessibilité de la Bretagne : maritime, ferroviaire, routière, aéroportuaire, numérique. Il souligne ainsi la pertinence d'inscrire au pacte d'accessibilité un volet numérique et très haut débit, qui constitue en effet l'une des conditions de l'accessibilité de la Bretagne.

Enfin, pour le CESER, la réalisation du CPER conformément au Pacte d'avenir pour la Bretagne doit être au service d'un développement durable, partagé et solidaire de la région.

A ce titre, les projets de modernisation des infrastructures doivent être adossés aux besoins des territoires de Bretagne, et devront répondre tant aux enjeux socio-économiques et d'attractivité qu'aux besoins des populations au quotidien, dans leurs déplacements.

L'élaboration en cours du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et la concertation engagée autour du projet Breizh COP constituent en ce sens des opportunités, auxquelles le CESER continuera de contribuer.

Adopté par le bureau du CESER à l'unanimité

Vote sur l'Avis du CESER de Bretagne

Pacte d'accessibilité de la Bretagne

Nombre de votants : 108

Ont voté pour l'avis du CESER : 108

Sophie JEZEQUEL (CRAB), Edwige KERBORIOU (CRAB), Laurent KERLIR (CRAB), Didier LUCAS (FRSEA), Cécile PLANCHAIS (FRSEA), Henri DAUCE (Confédération paysanne de l'Ouest), Philippe DAGORNE (Par accord CERAFEL-UGPVB-CIL), Patrice LE PENHUIZIC (Par accord FRCIVAM-IBB), Jéhane PRUDHOMME (CRPMEM), Goulven BREST (Par accord Comités régionaux de la conchyliculture de Bretagne nord et Bretagne sud), Claire CHARPENTIER (CRMA), Philippe PLANTIN (CRMA), Marielle TARTIVEL (U2P), Philippe LE ROUX (U2P), Sylvère QUILLEROU (CNPL), David CABEDOCE (CCIR), Evelyne LUCAS (CCIR), Emmanuel THAUNIER (CCIR), Brigitte DELAHAIE (MEDEF), Marie-Christine LE GAL (MEDEF), Daniel TUNIER (MEDEF), Brigitte LE CORNET (CPME), Régis BOIRON (Centre des Jeunes dirigeants d'entreprises de Bretagne), Martial WESLY (Comité régional de la fédération bancaire française), Bernard LAURANS (Par accord SNCF-SNCF Réseau-EDF-ENEDIS-RTE-ENGIE-La Poste), Jean-Yves LABBE (Bretagne pôle naval), Olivier CHAPALAIN (Par accord UDES-UNIFED), Isabelle AMAUGER (URSCOP), Sergio CAPITAO DA SILVA (ID4CAR), Anne COUËTIL (Par accord SER-FEE), Françoise BOUJARD (CFDT), Michel CARADEC (CFDT), Danielle CHARLES LE BIHAN (CFDT), Isabelle CONAN ROUSSEAU (CFDT), Joël DEVOULON (CFDT), Marie-Annick GARAUD LE GARS (CFDT), Norbert HELLUY (CFDT), Marie-Madeleine HINAULT (CFDT), Brigitte LE CLECH (CFDT), Véronique LE FAUCHEUR (CFDT), Thierry LEMETAYER (CFDT), Catherine LONEUX (CFDT), Gilles POUPARD (CFDT), David RIOU (CFDT), Hervé THIBOULT (CFDT), Jacques UGUEN (CFDT), Olivier CAPY (CGT), Nicolas COSSON (CGT), Stéphane CREACH (CGT), Ronan LE NEZET (CGT), Lindsay MADEC (CGT), Jean-Luc PELTIER (CGT), Florence PRIGENT (CGT), Nadine SAOUTI (CGT), Gaëlle URVOAS (CGT), Nadine HOURMANT (FO), Annie KERHAIGNON (FO), Eric LE COURTOIS (FO), Fabrice LERESTIF (FO), Pierrick SIMON (FO), Annie COTTIER (CFTC), Daniel CLOAREC (CFTC), Viviane SERRANO (SOLIDAIRES), David COCAULT (SOLIDAIRES), Marie-Andrée JEROME-CLOVIS (UNSA), Bertrand LE DOEUFF (UNSA), Jean-Marie BERTHO (CFE-CGC), Jean-Marc CLERY (FSU), Françoise FROMAGEAU (URAF), Annie GUILLERME (FR-CIDFF), Lydie POREE (Planning Familial), Virginie TEXIER (APEL), Laetitia BOUVIER (JA), Filipe NOVAIS (CRAJEP), Antoine PIERCHON (Par accord UNEF-fédé B-FERIA), Jacqueline PALIN (CROS), Jean KERHOAS (Nautisme en Bretagne), Marie-Martine LIPS (CRESS), Marie-Anne CHAPDELAINE (FAS), Marylène SIMON (Par accord URAPEI-CREAI), Marie-Christine CARPENTIER (URIOPSS), Carole LE BECHEC (Réseau Cohérence), Joseph-Bernard ALLOUARD (Mouvement Agir Tous pour la Dignité), Pierre BARBIER (Coordination des associations de solidarité internationale), Mireille MASSOT (CISS en Bretagne), Michel LE DIREACH (Par accord CPAM-CAF-MSA), Claudine PERRON (Kevre Breizh), Patrice RABINE (SYNDEAC), Marine LE GALL-ELY (Universités de Bretagne), M'Hamed DRISSI (Conférence des directeurs des Grandes écoles de Bretagne), Antoine DOSDAT (IFREMER), Patrick HERPIN (INRA), Michel MORVANT (par accord SOLIHA Bretagne et Habitat et développement en Bretagne), Gérard CLEMENT (Par accord entre l'UFC - Que choisir et Consommation, logement et cadre de vie (CLCV)), Anne-Sophie JEGAT (FRGEDA), Suzanne NOËL (EPL Bretagne-Pays de la Loire), Karim KHAN (Par accord UNAT-UBHPA-UMIH-SNAV-FNTV-FVRB-UBGF), Marie-Pascale DELEUME (Eau et rivières de Bretagne), Jean-Yves PIRIOU (Eau et rivières de Bretagne), Sylvie MAGNANON (Bretagne vivante), Jean-Luc TOULLEC (Bretagne vivante), Jean-Philippe DUPONT (Personnalité qualifiée environnement et développement durable), Cécile MARTIN (Personnalité qualifiée), Franck PELLERIN (Personnalité qualifiée), Anne LE MENN (Personnalité qualifiée), Bernard GAILLARD (Personnalité qualifiée), Marie ELOY (Personnalité qualifiée), Gilles MATHEL (Personnalité qualifiée)

Ont voté contre l'avis du CESER : 0

Se sont abstenus : 0

Adopté à l'unanimité



Intervention d'Éric LE COURTOIS Coordination régionale CGT-FO de Bretagne

Concernant le vœu relatif au pacte d'accessibilité de la Bretagne sur lequel le CESER ne s'est pas prononcé lors de sa session du 15 février et qui compte tenu du caractère politique et des déclarations précipitées de président Macron qui avait annoncé la fin des grands investissements, cette question a fait l'objet d'une proposition de vœu par la commission ATM, celui a été soumis au bureau le 5 mars dernier pour être au programme de cette plénière.

C'est donc sur la forme que nous nous sommes abstenu en commission ATM. Nous tenions nous en expliqué en séance.

En effet ce vœu, a été rédigé en toute urgence en séance sans que nous puissions avoir le temps de consulter notre organisation sur la question posée qui est une des questions fondamentales qui conditionne l'avenir du SRADDET et du vivre en Bretagne demain et les années à venir. D'autant que la question l'accessibilité aérienne de la Bretagne par l'abandon du projet d'aéroport de Notre Dame des Landes interroge tous les acteurs de l'économie sociale et politique pour continuer à relever le défi péninsulaire qui est le nôtre.

Nous apprécions, que face à de tels enjeux, le CESER puisse en ce début de mandature prendre décision de construire un vœu immédiat sur cette problématique. C'est donc uniquement sur la forme et du contexte interne au CESER face à l'actualité que ce vœu a été étudié au pied levé et cela sur une seule séance d'étude en commission, avant d'être normalement soumis au bureau pour validation et dernière étude d'ajustement pour cette présentation en plénière.

Notre organisation par défaut de représentant au bureau ne pouvant apporter d'éventuels éléments de réflexions complémentaires que nous nous sommes abstenu sur la forme en commission.

Sur le fonds nous soutenons pleinement l'avis, concernant le pacte d'accessibilité de la Bretagne. À l'heure ou des tensions fortes sur l'emploi et sur l'économie en Bretagne est à nouveau sous les feux de l'actualité à l'instar du Groupe Doux et des nécessaires soutien de tous à apporter aux salariés de l'entreprise, mais aussi à tous les salariés des emplois induits et à toutes les activités économiques mis en risque ou en difficultés comme celle du port de Brest dont cela représente 40 % de l'activité.

Les différentes formes d'accessibilité sont essentielles pour l'avenir économique de la Bretagne tant pour maintenir ses activités que pour participer à son rayonnement économique.

Ce dossier est l'un des axes majeurs et tout doit être mis en œuvre pour que les moyens soient construits pour la pointe de la péninsule de la Bretagne et que celle-ci ne retombe pas dans la désuétude économique et sociale. Compétente en matière de ports et d'aéroports la Région Bretagne se doit de continuer à agir pour la modernisation des infrastructures, c'est un enjeu essentiel pour le développement économique et celles doivent être appuyés pour faciliter une égalité territoriale solidaire et dynamique.

C'est donc dans ce cadre, sur le fonds que pour la CGTFO, nous voterons l'avis du CESER sur le pacte d'accessibilité et cela sur tous ces aspects (maritime, aérienne, terrestre, ferroviaire et routière et numérique et énergétique, mais également pour tous ce qui conditionne les déplacements de la vie quotidienne pour l'accès au travail, aux études ou aux loisirs et à son économie spécifique).



Intervention de Daniel TUNIER Union des entreprises (UE) – MEDEF Bretagne

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

L'exécutif a décidé de ne pas construire l'aéroport du Grand Ouest. Nous le regrettons pour le développement économique et social de la Bretagne. Aucun aménagement ne pourra compenser cet abandon. Ce projet avait fait l'objet de décisions en tous points conformes au droit, aux procédures engagées par l'Etat et les élus locaux, et répondait à l'essor considérable du transport aérien, de surcroît dans l'ouest, région en plein essor économique et démographique.

Nous constatons que plusieurs occupants de la ZAD menaient et mènent un combat qui dépasse largement la question de l'aéroport et promeuvent une société qui nie nos valeurs démocratiques, pour une société anarchiste où la violence physique du groupe dominant est légitimée, comme l'actualité récente l'a montré.

L'exécutif n'a pas cédé aux opposants qui s'inscrivaient dans le cadre d'un débat démocratique mais à des extrémistes ultraminoritaires qui promettaient de combattre dans la plus extrême violence, ce projet démocratiquement acté.

Il nous semblait essentiel de le rappeler ici.

Bien entendu, il est important de prendre acte de cette décision et de tirer profit de cette situation pour acter des engagements et des investissements essentiels au développement économique et social de la Bretagne.

Nous apportons bien entendu notre soutien à la Région et aux collectivités locales concernées pour qu'elles obtiennent des décisions de compensation, en l'occurrence l'achèvement de la RN 164, la réduction du temps de parcours ferroviaire entre Paris et Quimper/Brest, l'amélioration de la compétitivité des aéroports et les modifications à apporter au cadre juridique afin de favoriser l'achèvement de Bretagne Très Haut Débit.

Je vous remercie de votre attention.



Intervention de Jacques UGUEN Union régionale interprofessionnelle de la CFDT Bretagne

L'abandon du projet de l'aéroport « Grand Ouest » aura comme l'écrit le président du Conseil régional, un impact important sur l'accessibilité de la Bretagne.

Le Pacte présenté constitue une réponse aux conséquences de cet abandon.

La CFDT soutient la démarche du Conseil régional, et souligne la mobilisation des élus. Nous pensons que cet abandon doit être l'occasion de réfléchir à une coordination plus poussée entre les différents modes de transports ainsi qu'aux rôles des différentes infrastructures, afin de répondre à la fois à l'accessibilité longue distance et à l'accessibilité du quotidien.

Compétente en matière de ports et aéroports, la région se doit, comme indiqué dans l'avis du CESER, et eu égard à sa façade maritime, de réfléchir à son accessibilité maritime et à en faire un atout de développement économique et d'emplois.

Pour l'accessibilité longue distance, tant aérienne, routière que ferroviaire, la Bretagne se doit par ses plates formes aéroportuaires d'être reliée aux hub nationaux et internationaux afin d'optimiser son attractivité. Il en est de même pour le ferroviaire, et la nécessité de relier la pointe du Finistère à Rennes en 1h30 et Paris en moins de 3h. Ce projet prend aujourd'hui une importance accrue du fait de l'abandon du projet de l'aéroport « Grand Ouest » afin de relier la Bretagne au reste de la France et à l'Europe, et comme la CFDT l'a toujours réclamé la réalisation de l'interconnexion sud de Paris devient une impérieuse nécessité.

Le rapport Spinetta et la réforme de la SNCF présentée aujourd'hui, au-delà de la mobilisation légitime des cheminots sur la défense de leur statut et de leurs conditions de travail, posent la question du rôle du ferroviaire comme outil d'aménagement des territoires.

La région Bretagne avec sa complémentarité TGV / TER / Transports inter-urbains a démontré qu'un aménagement du territoire équilibré était possible grâce à une desserte fine de tous les territoires répondant aux besoins des usagers.

Pour autant, tant pour le fret que pour les voyageurs, un débat sur le modèle économique des transports en France doit être posé, afin de répondre aux ambitions de la COP21, et ce, particulièrement en Bretagne dans le cadre de la Breizh Cop.

La CFDT votera l'avis du CESER car il reprend l'ensemble des éléments nécessaires à l'accessibilité de la Bretagne, à savoir : l'aérien, le terrestre avec le routier et le ferroviaire, le maritime, sans oublier le numérique.



Intervention d'Emmanuel THAUNIER Chambre de commerce et d'industrie de Région Bretagne

Je m'exprime au nom de la CCI Bretagne.

Lors du débat public organisé pour le projet de Ligne Nouvelle Ouest Bretagne Pays de la Loire, dit LNOBPL, nous citons le Vice-président de la Commission européenne chargé des transports, M. KALLAS. Il déclarait ainsi en 2014 : « *Les transports sont fondamentaux pour l'efficacité de l'économie européenne, il est donc plus important que jamais d'investir dans les liaisons de transport pour soutenir la reprise économique. Les régions d'Europe mal desservies ne pourront pas se développer ou prospérer.* »

Au vu de la décision d'annuler le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et des récentes préconisations du rapport portant sur l'avenir du transport ferroviaire de M. Spinetta, peut-on malheureusement faire plus actuel et plus adapté à la situation bretonne ?

Nous ne pouvons dès lors nous contenter de cette « nouvelle donne » nationale en matière d'infrastructures de transport. Elle n'est que trop clairement défavorable aux intérêts de la Bretagne. L'abandon du projet d'Aéroport du Grand Ouest oblige d'une part à s'appuyer sur les infrastructures aéroportuaires existantes et, par conséquent, en Bretagne, à les moderniser et à les agrandir, et d'autre part à relancer concrètement l'amélioration des liaisons ferroviaires entre Brest, Quimper, Rennes et Nantes.

Nous soutenons donc le « Pacte d'accessibilité » qui nous est proposé aujourd'hui pour trois raisons :

- Pour son « ambition réaliste » tout d'abord. Le Pacte repose avant tout sur une volonté de consolidation et de développement d'infrastructures et de liaisons existantes, telles la liaison Quimper-Brest ou la RN 164. Songeons ici que nous ne demandons finalement qu'à ce que l'Etat respecte en intégralité le Contrat de Plan 2014 - 2020 ! Cela ne semble tout de même pas démesuré.
- Ensuite, pour les objectifs concrets qu'il définit. Qu'il s'agisse de cession de foncier à vocation aéroportuaire ou de participation aux charges de sécurité, le Pacte porte une dimension opérationnelle forte et en prise avec les problématiques de terrain. Ce pragmatisme doit être entendu et soutenu.
- Par sa transversalité enfin. La Bretagne, comme les autres régions de France, ne peut se contenter des infrastructures routières, toutes indispensables qu'elles soient. Le réseau de fibre optique concourt également à relier la Bretagne au monde et doit être également être facilitée juridiquement par l'Etat pour favoriser son déploiement rapide.

Mais attention aux effets d'annonces et aux bonnes intentions. Nous n'anticipons que trop les risques d'un tel Pacte : une absence d'engagements formalisés, une concrétisation partielle, des échéances sans cesse repoussées.

Donnons-nous les moyens de suivre, de piloter et de contrôler ce Pacte ! Passons en « mode action » avec un calendrier des projets, des indicateurs d'avancées des travaux, un suivi des dépenses et des engagements financiers. C'est une demande forte de concret que nous portons ici ; elle profitera à toute la Bretagne.

Sur cette base, le pacte d'accessibilité fournira des outils à la Bretagne pour son attractivité et son ouverture. Et il sera du ressort du Conseil régional de définir une vision globale et intra-régionale de la mobilité, de cette intermodalité qui doit et devra davantage faciliter l'accès à tous aux plus grands équipements.

Je vous remercie de votre attention.



Intervention de Laëtitia BOUVIER Jeunes agriculteurs (JA) de Bretagne

Je m'exprime au nom des Jeunes Agriculteurs de Bretagne.

La profession agricole est bien consciente des enjeux de l'accessibilité et de la mobilité en Bretagne, l'industrie agro-alimentaire étant l'un des plus gros employeurs et le domaine économique le plus exportateur de la région.

Nous mesurons tous les jours l'importance des différents réseaux de mobilité, mais également l'importance de la conservation du foncier agricole, mité par l'attractivité de la région, en particulier sur le bassin rennais.

S'il est primordial de conserver ce dynamisme régional, il est aussi nécessaire de préserver le cadre de vie qui justifie l'attractivité même de la Bretagne : une région construite sur un réseau de villes petites et moyennes. Les efforts fournis pour relier les villes entre elles, par la route, le train, la fibre, la 4G, ou tout autre moyen, ne doit pas avoir pour conséquence d'intensifier la perte de foncier agricole.

Le contrat de plan État région 2015 2020 définit des objectifs ferroviaires et routiers, sans aborder la question des liaisons aériennes. Le monde agricole est le premier impacté par les réfections de voies ferroviaires et routières : nous demandons que, pour tous ces investissements dans la mobilité, soit mis la même énergie à minimiser les impacts sur l'agriculture. Il n'est que justice que le secteur économique agricole ne soit pas lésé par le développement d'un autre secteur : il ne doit pas être le seul à « éviter-réduire-compenser » !

Le SRADDET doit être l'occasion de définir les priorités : si l'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité entraîne la consommation de foncier agricole, il est opportun de contraindre réellement les documents d'urbanisme à favoriser la réhabilitation et la reconstruction sur des zones déjà artificialisées. Il est insupportable et irresponsable, face aux générations futures, de constater des diminutions de surfaces agricoles quand tant reste à faire pour contenir un étalement urbain continu, pour densifier l'habitat et optimiser les choix de développement des zones d'activités en prenant en compte les besoins des entreprises.

La Bretagne doit se donner les moyens de répondre à son ambition et limiter, autant que faire se peut, les conflits d'usage sur son territoire.

Je vous remercie de votre attention.



Intervention de Stéphane CREACH Comité régional CGT de Bretagne

Pour la CGT, la question de l'accessibilité des territoires relève véritablement de choix de politiques publiques, et de choix politiques tout court, à tous les niveaux de responsabilités.

L'échelon régional étant bien évidemment un échelon tout particulièrement symbolique de ce sujet puisqu'il a désormais en responsabilité cette question d'aménagement et surtout d'égalité des territoires. Cela passe dès lors par sa capacité à répondre, avec l'Etat, à la grande question des mobilités et des transports.

Cette question devient incontournable pour redynamiser la vie économique de pans entiers de territoires qui, ces dernières années, ont largement souffert de la financiarisation de l'économie accentuée par une politique de désengagement de l'État, singulièrement dans les services publics.

Les financements s'en sont d'ailleurs ressentis puisque de l'aveu même du collège 1, à cette instance, lors de la session du 2 octobre 2017, concernant le bordereau sur « la Région actionnaire », je cite « *les entreprises françaises ne souffrent en fait pas de déficit d'investissements publics mais de déficit d'investissements privés...* », les « acteurs économiques » ne faisaient juste preuve que de bon sens.

S'il fallait qu'un seul exemple pour justifier ce propos, celui de la situation du groupe « Doux » serait un symbole !

La situation du groupe « Doux » est peut-être la plus dramatique démonstration de ce qu'il ne faut plus faire et que, certainement, les acteurs politiques garants des politiques publiques ne peuvent plus agir « comme avant » en ne se préoccupant pas du fléchage de l'argent public ventilé dans la sphère privée.

Les conséquences sur l'emploi en Bretagne sont largement connues avec de nombreuses suppressions d'emplois tant dans le secteur agro-alimentaire, que dans des secteurs de pointes tels que les télécommunications, l'automobile... La qualité des emplois ne cesse de se dégrader avec un recours de plus en plus fréquent à la sous-traitance mais aussi l'utilisation abusive des contrats de travail précaires du type CDD et intérim.

En conséquence, la CGT a revendiqué le droit au monde du travail à s'immiscer dans le débat public qui ne s'est ouvert que partiellement sur la question de l'accessibilité de notre région. Mais, comme rien n'arrive jamais par hasard, le gouvernement, « dans le même temps », a déclenché une offensive sans précédent sur le service public ferroviaire. D'un « mal », nous allons en faire « un bien », parce que dans ce débat, la CGT compte bien « mettre les pieds dans le plat et bien les agiter par ailleurs » !

Pour quelles raisons ? C'est simple : incontestablement l'aménagement des territoires est fortement lié à l'évolution des mobilités.

Il est dès lors important que les salariés -dont c'est le métier pour certains comme les cheminots- et ceux qui se déplacent, soient des acteurs essentiels dans un débat qui ne peut être confisqué sous un angle de la seule rentabilité financière. Cela vaut aussi pour le secteur des télécommunications dont le salariat a largement subi le contrecoup des choix de gestion opérés par les grands opérateurs du secteur avec un bilan désastreux pour certains d'entre eux...

Si l'abandon du projet d'aéroport Notre Dame Des Landes rebat les cartes dont cette fameuse question de l'accessibilité à la Bretagne et l'ouverture de la Bretagne vers les autres régions en France et en Europe, dans un monde en transition, une des questions majeures est certainement le fait de repenser les modes de développements économiques, sociaux et environnementaux.

L'actualité est focalisée sur différents rapports et communications autour du transport ferroviaire et de la situation sociale des agents de la SNCF.

Or qu'observons-nous ?

Ces rapports n'apportent aucune solution au problème du financement du système ferroviaire et se contentent à nouveau d'opposer les cheminots aux autres salariés en stigmatisant leurs soi-disant avantages. Or, les cheminots ne parlent pas « statut », ils parlent « chemins », de fer en l'occurrence, ils sont, eux, de réels « aménageurs de territoires » !

Une fois de plus, les pistes gouvernementales et patronales sont ce que le rail a de proche à la terre : le ras des pâquerettes !

Pour la CGT, les vrais enjeux sont d'une tout autre nature : il s'agit des enjeux du développement durable dont il convient d'affirmer que « développement » n'est pas « le » synonyme « de développement économique ». Ces enjeux sont complexes et conjuguent tout à la fois :

- Développement durable, emplois, services publics, déploiement du numérique et du très haut débit, environnement, sécurité, aménagement équilibré et solidaire des territoires, temporalité, financements, solidarité, désenclavement, efficacité, gouvernance... C'est bien de cela dont nos territoires ont besoin et la liste est loin d'être exhaustive !

Dans la conduite d'une politique publique digne de ce nom, les choix de société sont particulièrement importants et ne peuvent céder à l'immédiateté de gestion d'une crise souvent instrumentalisée.

La question de l'accessibilité pose d'abord celle des investissements nécessaires pour les infrastructures terrestres, maritimes et aériennes mais aussi pour le déploiement d'une offre numérique de haut niveau indispensable en Bretagne. Le débat récurrent d'aujourd'hui doit véritablement se concentrer sur le respect des engagements de l'Etat, notamment au travers de la réalisation pleine et entière du Contrat de Plan Etat Région (CPER) et du Pacte d'Avenir pour la Bretagne qui avait acté l'existence d'une Conférence Sociale mais qui malheureusement n'est pas sollicitée à sa juste valeur.

L'ensemble des questions de mobilités et d'accessibilité en Bretagne, et de la Bretagne vers les autres régions, en France et dans le monde, mériterait pour le moins la tenue d'un vrai débat public dans lequel les salariés et leurs organisations syndicales ont toute la légitimité à prendre place.

La CGT mettra tout en œuvre pour que la voix des salariés soit réellement prise en compte par les pouvoirs publics!

Le centre de gravité des mobilités se résume à quoi au juste ?

Nous avons le courage de le dire, il se situe principalement dans la connexion entre les lieux de vie, de travail, de consommation, de loisirs, bref de l'existence en collectivité dans les bassins de vie.

C'est pourquoi la CGT considère que dans les enjeux des politiques publiques, les offres de transports collectifs font partie des biens communs.



Intervention de Philippe LE ROUX Union des entreprises de proximité (U2P) de Bretagne

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

Le premier ministre affirmait le 17 Janvier 2018 que « le Grand Ouest a besoin de solutions pour croître. Pour se développer, il a besoin de se connecter avec le reste de la France et l'Europe » Dans le même propos, le premier ministre renonçait à la l'implantation d'un aéroport international dans le Grand Ouest.

L'ambition de connecter le Grand Ouest au reste du monde restait-elle d'actualité ? était t-elle toujours un chemin utile pour notre région, était-elle une contribution utile au développement de la France ?

Il n'est pas possible de revenir sur de très longues années de travail au service d'une ambition collective afin de mieux servir notre région BRETAGNE dont l'engagement volontaire dans la modernisation de notre l'économie, dans la bataille de l'emploi et dont la volonté de défendre ses valeurs ne peuvent que faire l'objet d'une reconnaissance de l'ETAT.

C'est pourquoi nous considérons que le projet de Pacte d'Accessibilité de la Bretagne ne doit pas être une solution de rattrapage, un pansement sur une plaie douloureuse, mais bien la mise en chantier d'une nouvelle collaboration entre l'Etat et la Région afin de respecter et poursuivre l'œuvre entreprise.

La Bretagne doit être nécessairement connectée au monde, son dynamisme économique en dépend, ses emplois aussi. Son accessibilité est nécessairement multiforme et doit conjuguer parfaitement la distance et la proximité, l'exceptionnel et le quotidien, le travail et le loisir, l'entreprise et le citoyen.

Cela concerne effectivement tout le monde.

Les 116 000 entreprises de proximité en Bretagne, c'est 70 % du secteur marchand, plus d'un apprenti sur 2 et sur les 1252 communes de la région, toutes, sauf une dizaine, accueillent au moins une TPE artisanale ou libérale.

Ce qui veut dire qu'il convient de parler d'accessibilité sous la forme d'un réseau au maillage dense, qui permet d'irriguer l'ensemble de notre région. La vision métropolitaine si nécessaire soit - elle, n'est certainement pas suffisante. D'ailleurs, pour illustrer le propos, le département d'Ile-et-Vilaine qui compte 179 entreprises de proximité pour 10 000 habitants présente la densité la plus faible de Bretagne !

L'avis du CESER souligne parfaitement l'importance de ces différents points. L'accessibilité aérienne et maritime, l'intermodalité, notre réseau de villes et de bourgs, le numérique, tous ces éléments auxquels il conviendrait d'ajouter un volet formation devront faire l'objet d'un accompagnement volontaire de l'ETAT La traduction de ce nouveau partenariat doit se traduire par un contrat de Plan adapté à cette nouvelle situation imposée par l'abandon du projet d'aéroport international du Grand Ouest à Notre Dame des Landes.

Je vous remercie de votre attention.



Intervention d'Annie COTTIER Union régionale CFTC de Bretagne

La CFTC souligne l'importance de l'accessibilité de la Bretagne tant pour le commerce, l'industrie, ou le tourisme dans toutes ses dimensions et dans le respect du développement durable. Ceci doit permettre un développement équilibré de notre territoire.

Dans un contexte de mondialisation la Bretagne doit permettre à chacun de voyager dans des délais et des conditions optimales.

Le Conseil régional doit saisir comme une opportunité la décision d'abandon de l'aéroport de Notre Dame des Landes et engager des réflexions pour un plan d'action afin développer l'offre aérienne.

Par ailleurs, il importe de continuer la modernisation du réseau routier notamment la sécurisation de la route du centre Bretagne afin de faciliter les échanges entre Brest, Rennes et le reste du monde.

Du point ferroviaire, la CFTC demande au Conseil régional la plus grande vigilance dans l'organisation de l'offre afin qu'aucun territoire Breton ne se sente exclu du dispositif.

Pour la CFTC, il est important que le Conseil régional poursuive et continue à développer le tissu économique autour des ports bretons.

La CFTC encourage le Conseil régional à poursuivre le développement du numérique par le déploiement de la fibre optique.

Je vous remercie de votre attention.



Intervention d'Edwige KERBORIOU Chambre régionale d'agriculture de Bretagne

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

La question de l'accessibilité fait partie intégrante des enjeux du SRADDET, en tant qu'élément déterminant du développement de la Bretagne.

Sur ce point, nous devons être cohérents entre le développement des infrastructures nécessaires au développement économique de la région, et la préservation de la ressource essentielle qu'est le foncier.

L'actualité nationale et régionale récente (abandon du projet NDDL, préconisation du rapport Spinetta) redonne une forte acuité aux questions d'aménagement foncier face aux besoins d'infrastructure.

Nous souhaitons mettre en avant deux points majeurs :

- le respect de l'intégralité du Contrat de Plan 2014-2020, et notamment le respect des engagements de l'Etat sur les projets,
- la volonté de faire vivre concrètement le principe ERC, en faveur d'une utilisation sobre et efficiente du foncier, et éviter de faire perdre à l'activité agricole, des espaces de production, à l'heure où l'on demande à l'agriculture d'évoluer vers des systèmes qui par nature, ont besoin d'une assise foncière.

Comme nous l'avons évoqué dans notre avis sur « Breizh Cop », nous avons conscience que la cohabitation de ces deux ambitions se révèle souvent complexe. Mais si notre région est aujourd'hui une région agricole à haute intensité humaine, c'est aussi parce qu'elle a une tradition d'implication et d'arbitrage sur ces questions.

Une fois de plus, c'est la responsabilité collective des acteurs qui sera déterminante.

C'est ce qui doit guider ce pacte d'accessibilité.

Je vous remercie de votre attention.