

Commission « Aménagement des territoires et mobilités »  
Rapporteur : Jean-Luc PELTIER

## Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Propositions de nouvelles conventions avec SNCF sur la période 2024-2033 pour le TER BreizhGo et le TGV en intra-Bretagne »

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

La convention TER actuelle s'achevant fin 2028 et celle de TGV fin 2027, un travail a été mené à compter de fin décembre 2022, à l'image de ce qu'ont pu faire d'autres Régions, visant à challenger SNCF sur les contours de nouvelles conventions TER et TGV avec les conditions économiques qui pourraient leur être appliquées.

Les échanges qui ont eu lieu depuis fin 2022 pour étudier l'opportunité d'une prolongation, visent bien à obtenir des avancées significatives tout en ne faisant aucun renoncement sur la qualité de service. L'objectif de ces conventions étant :

- de préparer l'ambition du doublement de l'offre ferroviaire en Bretagne à horizon 2040 ;
- d'assurer une desserte TGV des villes intermédiaires et des pointes bretonnes ;
- de conforter la qualité de service ;
- d'améliorer la distribution des titres entre les différents réseaux ;
- de faire de la Bretagne une terre d'innovation ferroviaire.

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

Le CESER prend acte de cette nouvelle convention qui vise à initier un développement tant de l'offre TER que TGV en réponse aux besoins de transport collectifs en Bretagne. Pour le CESER cette initiative est à saluer car elle permet de donner la lisibilité nécessaire, tant à la Région que la SNCF, pour planifier les investissements incontournables au développement de l'offre ferroviaire en Bretagne avec un doublement des trafics envisagé d'ici une quinzaine d'années. Pour le CESER la durée de ces conventions entre en cohérence avec les deux prochaines programmations, à savoir le Contrat de plan Etat-Région (CPER) 2023-2027 et 2028-2032.

Le CESER tient à souligner que le renforcement de l'offre de transport collectif est une solution incontournable pour décarboner les mobilités. Le CESER rappelle d'ailleurs le coût des externalités lié à la congestion du trafic automobile dans la plupart des agglomérations bretonnes (pollution, accidentologie, sécurité...) loin d'être neutre sur les finances publiques.

Si la question de l'offre repose sur un partenariat renforcé entre la Région et la SNCF, le CESER relève aussi que la réussite de cette convention sera conditionnée par le déploiement d'un parc TER totalement adapté au développement de l'offre, condition *sine qua non* pour répondre à la demande croissante des différents territoires de Bretagne.

Le CESER soutient la prudence du Conseil régional concernant la mise en concurrence de l'activité de transport express régional, ceci compte tenu de la qualité du service rendu et du coût actuel de la prestation assurée par la SNCF sur notre région, parmi les plus bas de France. A ce titre, comme il l'a réaffirmé dans nombre de ses avis, le CESER souhaiterait que les usagers soient plus directement associés à la définition de l'offre de transport en Bretagne, qu'il s'agisse du TER comme de la desserte TGV.

Le CESER note que la trajectoire économique de la future convention TER est assise sur une augmentation des recettes qui par définition dépend principalement du niveau de la fréquentation. Pour le CESER, si cette hausse est

souhaitable, la question du financement du développement de l'offre ne peut reposer que sur les seules recettes. Le financement des conventions TER reste un sujet majeur auquel les différentes réformes n'ont malheureusement pas répondu ; pour le CESER il est illusoire de penser que seule la mise en concurrence permette de développer l'offre de transport. Les collectivités, en responsabilités, doivent disposer de nouveaux leviers notamment fiscaux, pour financer les transports collectifs et développer l'offre, ceci compte tenu de la baisse de la part de la Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) prévisible avec le basculement du parc automobile vers l'électrique. Enfin dans un contexte de renchérissement des coûts de l'énergie, qui ne sera pas sans conséquences sur l'équilibre économique de la convention, le CESER sera très attentif à l'évolution de la tarification pour tous les usagers (trajets domicile-travail et loisirs).

Concernant le forfait de charges, le CESER note l'exigence de productivité, à hauteur de 3 M€, exigée par la future convention TER. Dans ce cadre, il sera très attentif à ce que ces gains ne soient pas réalisés au détriment de la présence humaine tant dans les gares qu'à bord des trains.

Concernant la contribution régionale, le CESER note la maîtrise de celle-ci dans un contexte d'augmentation significative de l'offre et sera très attentif à l'incidence sur le service rendu pour les usagers.

Le CESER, dans ses nombreux avis, rappelle la complémentarité des offres TER et TGV en Bretagne et se félicite de la pérennisation de la desserte TGV au-delà de Rennes avec la nouvelle convention. Il rappelle l'effort très sensible des collectivités de Bretagne qui ont pris une part significative au financement de la LGV entre Le Mans et Rennes mais aussi depuis quelques années, dans la rénovation des lignes du maillage régional.

Enfin, le CESER rappelle que l'État, garant d'une accessibilité équilibrée des territoires, doit donner des gages financiers sur le long terme et accompagner ces opérations de rénovation et de modernisation du réseau ferroviaire breton.

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

- l'évolution de l'offre ferroviaire TER et TGV ;
- l'évolution de la tarification ;
- la prise en compte des besoins exprimés tant par les collectivités que par les usager·ères et leurs représentant·es ;
- la rénovation/modernisation des lignes du maillage régional.

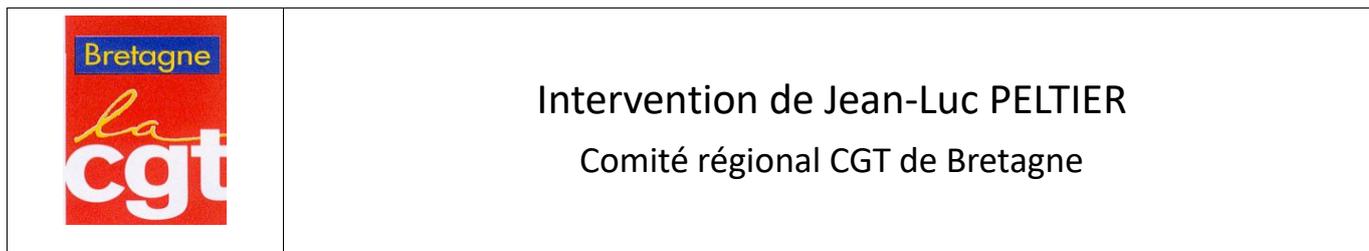
## Vote sur l'avis du CESER de Bretagne

« Propositions de nouvelles conventions avec SNCF sur la période 2024-2033 pour le TER BreizhGo et le TGV en intra-Bretagne »

Ont voté contre : 0

Se sont abstenus : 0

**Adopté à l'unanimité**



La CGT porte depuis toujours la question de la maîtrise publique en matière d'organisation des transports. Il ne s'agit pas d'une démarche dogmatique de notre organisation mais d'un choix politique fort et assumé car sur le fond il s'agit bien de répondre aux besoins de transports, qualifiés désormais de mobilités sans éluder l'incontournable question de l'égalité de traitement des territoires et in fine des populations, cela sans distinction.

A ce jour, force est de constater qu'en dépit des multiples tentatives pour anéantir le système ferroviaire français, et en ce sens la dernière réforme ferroviaire achève le processus de libéralisation dont reviennent nombre de pays en Europe, le morcellement du système paraît inéluctable avec des conséquences négatives pour les usagers. Pourtant en plus de deux décennies, la détermination et l'engagement des cheminots au sein de l'entreprise de service publique SNCF et l'ambition publique portée par les régions auront bouleversé le paysage ferroviaire français voués désormais aux gémonies libérales.

Ainsi, il paraît utile de rappeler que si le TER s'est notoirement transformé et développé dans notre pays pour les raisons évoquées de façon liminaire dans cette intervention, l'Etat joue un rôle on ne peut plus ambigu soufflant le chaud et le froid avec des choix politiques privilégiant le renoncement qui se concrétisent notamment par les baisses de dotations aux collectivités locales, qui aujourd'hui, s'inquiètent à juste titre de leur capacité à répondre aux besoins qui s'expriment dans les territoires de Bretagne en matière de transport ferroviaire. Beaucoup ont bien compris que le ferroviaire a un rôle majeur à jouer dans un cadre de transition de nos modèles de développement assis largement sur la consommation d'énergie carbonée.

La CGT ne peut donc que saluer l'initiative prise par la Région et la SNCF pour permettre de mener à son terme la politique de développement du TER à l'instar de ce qui a été fait depuis 2002 sur la Bretagne et dont le succès ne peut être contesté. Cela montre, comme nous n'avons de cesse de le rappeler, que l'expertise d'une entreprise publique avec des salariés à statut mis au service d'une ambition publique claire et assumée sont les vecteurs indispensables pour mener à son terme et en cohérence, des politiques de développement au service des entreprises, des salariés et plus largement des populations.

Pour la CGT, le terme de la future convention fixé à 10 ans permet d'ores et déjà d'envisager des objectifs concrets de reports modaux et donc de décarbonation des mobilités du quotidien en Bretagne ce qui doit devenir une urgence face aux épisodes de dérèglements climatiques que nous vivons désormais de manière récurrente.

Concernant la convention TER/TGV intra-Bretagne, la CGT ne peut que saluer l'effort financier consenti par la Région afin de maintenir un niveau de desserte conforme aux engagements pris dans le cadre de BGV. Cependant nous considérons qu'il revient à l'Etat, dans son rôle d'aménageur solidaire du territoire, de donner des gages aux collectivités afin de leur permettre de bénéficier des effets de la desserte TGV dans toute la Bretagne.

En ce sens, le niveau des engagements contractualisés dans la prochaine programmation du CPER ne peut que nous interpellier.

Le niveau des investissements nécessaires pour développer l'offre ferroviaire demeurent importants et pourtant les crédits d'ores et déjà arrêtés paraissent bien insuffisants pour y répondre. Dans le même temps, nous constatons que nombre de projets routiers vont être financés : cela a de quoi déconcerter !

Il y a plusieurs mois la quasi-totalité des Régions appelait à un « new-deal ferroviaire », pour la CGT, il est plus que temps de passer du dire au faire !



## Intervention de Jean-Marc CLERY

FSU Bretagne

Que répondre à celles ou ceux qui pourraient s'agacer de cette déplorable habitude de la FSU au CESER d'intervenir sur tous les sujets, et même sur ceux qui, semble-t-il, ne la regardent pas ?

On pourrait répondre que la question du transport ferroviaire est trop importante pour être laissée aux seuls spécialistes du rail... On répondra plus sérieusement que les militants de la FSU étant investis partout sur le territoire, dans toutes les mobilisations citoyennes, ils ont à cœur de rendre plus visibles les actions menées localement. C'est aussi notre rôle de représentants de la société civile organisée.

Parmi ces actions, celles qui sont menées actuellement pour le développement d'une véritable desserte ferroviaire de proximité en Bretagne ne sont pas des moindres. Le vœu qui sera présenté à la fin de la présente session ne dit pas autre chose : le développement des lignes fines pour une desserte de proximité est aujourd'hui une urgence à la fois pour la nécessaire décarbonation des mobilités et pour le désenclavement de certains territoires, mais aussi une urgence sociale du fait du poids croissant de l'utilisation de la voiture dans le budget des ménages. Les jeunes, élèves, étudiants, dont la FSU se fait souvent l'écho dans cet hémicycle, sont eux aussi concernés ; et ce n'est plus seulement vrai pour les jeunes de l'agglomération rennaise.

Mais ce sont là des généralités. Prenons alors un de ces « petits faits vrais » dont la FSU aime à instruire notre CESER, d'ordinaire à propos de la situation des lycées.

Prenons l'exemple de la commune de Hanvec dans le Finistère (2000 habitants). Les hanvecois ont la chance de voir passer la ligne TER. Mais hélas ils ne font que la voir passer puisqu'aucun train ne s'arrête plus en gare depuis environ 20 ans, la gare n'assurant plus aucun service voyageur. En 2017 il y a eu une rénovation très attendue de la ligne entre Landerneau et Quimper. Malheureusement en retrait par rapport au projet initial, cette rénovation a donné des résultats insatisfaisants au regard des investissements : toute la desserte de la ligne n'est pas ferroviaire (une partie est faite par cars), et surtout toutes les gares ne sont pas desservies et certains trains sont seulement des directs Quimper-Brest avec une fréquentation apparemment pas à la hauteur. C'est ainsi que Hanvec a continué à regarder passer les trains...

Quelle conclusion en tirer ? A priori pas que les gens se détourneraient du rail, au contraire. Une enquête menée sur place l'hiver dernier par le collectif « *Un train pour Hanvec* » auprès de la moitié de la population a montré que plus de 90 % d'entre eux souhaitent la mise en place d'une halte en gare, et plus de 300 voyageurs potentiels se sont déclarés. La conclusion qui s'impose est d'une logique foudroyante : pour que les gens montent dans les trains, il faut que ceux-ci s'arrêtent.

La FSU est déjà intervenue en session pour évoquer d'autres mobilisations locales pour le développement ou le retour de lignes de chemin de fer – par exemple celle du collectif FRET pour le retour du rail à Fougères où la FSU est active et qui se poursuit. Il s'agit parfois de projets lourds qui réclament une ambition de long terme au-delà de la seule Région, de la part de la SNCF et de l'État – et tout porte à croire que cette ambition ne sera pas la marque du futur volet « Mobilités » du CPER.

Mais s'agissant de Hanvec, la réponse à apporter est bien plus simple car sans charge notable en termes d'infrastructures : allonger très légèrement le temps de parcours sur la ligne (3mn par arrêt) pour assurer 3 ou 4 arrêts par jours à Hanvec.

Ce « petit fait vrai » pourrait ainsi constituer un test en grandeur réelle de la volonté des pouvoirs publics à aller au plus fin dans nos territoires pour ancrer la lutte contre le changement climatique dans le quotidien de chacun, en même temps que de leur capacité à répondre aux simples attentes des habitants sans tourner autour du pot.