

## Suite aux annonces du Président de la République sur les déplacements en Bretagne : Regard entre les annonces et la réalité

Lors de sa venue à Quimper le 21 juin dernier, le Président Macron s'est livré à un exercice de communication de haut niveau, singulièrement sur le sujet des transports.



A l'instar des plus récents exercices politiques sur le sujet, la CGT relève qu'aucun objectif chiffré n'a été évoqué dans ce long discours, particulièrement en matière de report modal de la route vers les modes plus doux et moins polluants et notamment le mode ferroviaire. Pour la CGT, alors même que depuis 2016 les émissions de gaz à effet de serre (GES) ont dépassé de 3,6% l'objectif de la stratégie nationale bas carbone décidée après la COP21, dans une région où plus de 90% des déplacements, tant voyageurs que marchandises, se réalisent par le mode routier, il aurait été de bon aloi d'afficher une réelle ambition publique en la matière. Cela aurait été d'autant plus judicieux de la part de l'Etat à l'heure d'une « COPBreizh » qui devrait peut-être définir les termes de l'ambition publique régionale en matière de lutte contre les émissions de GES.



La Bretagne, comme les autres régions, subira inéluctablement les conséquences du réchauffement climatique. Contenir les émissions de gaz à effet de serre devrait être une priorité politique soutenue tant par l'Etat que les collectivités en donnant priorité aux transports collectifs et par une véritable relance du Fret ferroviaire !

Or sur ce point, aucune annonce n'a été faite et d'ailleurs, les enjeux environnementaux sont inexistant dans le discours présidentiel !



Le Président de la République a réaffirmé, comme ses prédécesseurs, la priorité de l'Etat en ce qui concerne les déplacements du quotidien à l'opposé des projets de lignes nouvelles à grande vitesse qui ne correspondraient plus aux besoins de transports actuels... Cette posture augure-t-elle d'un abandon du projet LNOBPL (Liaison Nouvelle Ouest Bretagne Pays de la Loire) dont la vocation est de mettre Brest et Quimper à 1h30 de Rennes et qu'a pourtant défendu le Président Macron dans son discours ?

Seul engagement de l'Etat : la modernisation de l'axe ferroviaire Rennes-Redon sous couvert d'améliorer l'accessibilité de l'aéroport de Rennes...

La CGT en prend acte. Elle note cependant que beaucoup d'annonces ne sont que des redites des engagements de l'Etat dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. Il en est ainsi concernant :

- L'achèvement des travaux de la RN164 à l'exception du contournement de Mûr de Bretagne mais pour lequel le Président s'est gardé de présenter un calendrier tant dans la réalisation que dans le volet financement. D'autres questions restent en suspens, notamment l'exploitation et l'entretien de cette route nationale.
- Les pôles d'échanges multimodaux d'Auray, Vannes et Quimper, de la rénovation des lignes à voie unique telles Rennes-Châteaubriant et Dol-Dinan-Lamballe sont eux aussi inscrits dans l'actuel CPER...

Pour autant, d'autres lignes du quotidien restent à parfaire ou à créer comme, Saint Briec-Auray-Quiberon, Fougères-Rennes, Morlaix-Roscoff.

La Cgt remarque que, ces dernières années, les collectivités locales ont dû se substituer à l'Etat pour garantir le financement de la rénovation des lignes du quotidien dans un contexte de réduction de leurs dotations depuis près d'une décennie.

En ce sens, la réforme en cours de la SNCF a pour vocation d'accentuer le désengagement de l'Etat avec à la clé un repli du ferroviaire sur les seules activités rentables, ce qui ne sera pas neutre en Bretagne.

C'est d'ailleurs tout le sens de la lutte menée depuis plusieurs mois par les cheminots qui s'opposent à une réforme qui conduira à morceler et libéraliser les activités ferroviaires !

Aujourd'hui, la SNCF couvre à elle seule un grand nombre de modes de transports tant marchandises que voyageurs qu'il convient de renforcer et rendre complémentaires.



### **L'ouverture à la concurrence du ferroviaire ne réponde pas à ces enjeux.**

Pour s'en convaincre, il suffit de regarder ce qu'il s'est passé pour l'activité de fret ferroviaire en Bretagne, quasi exsangue depuis la libéralisation...

Les seuls engagements formels pris par Macron dans son discours ne concernent que le renforcement des trains dits « bolides » entre Brest et Paris et un soutien financier pour les liaisons aériennes entre Quimper et Paris ! La CGT aurait souhaité connaître, au travers de ces annonces, la nature des déplacements du quotidien concernés.

Il a également été annoncé la mise en œuvre à partir de 2021 de la modernisation de l'axe Massy-Valenton en région parisienne, incontournable pour améliorer la connexion de la Bretagne aux aéroports franciliens.

Le retrait de l'Etat sur cet axe fortement fréquenté constitue un sujet de mécontentement pour tous les usagers. Il est de plus un frein majeur au développement du Fret ferroviaire ! La CGT suivra avec attention l'évolution de ce dossier qui est un des

engagements pris par l'Etat dans le cadre du futur pacte d'accessibilité pour la Bretagne !

En tout état de cause, le Président de la République ne rompt pas avec la politique du tout routier qui sévit dans ce pays et qui assure une rente à tous les acteurs du lobby routier... Dans les faits, Monsieur Macron porte des idées qui ont déjà vécues en plébiscitant les modes routiers polluants, dangereux et financièrement coûteux pour le domaine public.

De par sa situation péninsulaire, la Bretagne doit relever d'une attention particulière qui articule les modes de transports entre eux. Cette stratégie de déplacement doit aussi poser la question du financement public et des responsabilités des acteurs économiques pour aller vers un juste coût du transport en Bretagne.



Pour la CGT, une autre politique des transports est possible mais à condition que l'Etat respecte ses engagements et fixe des objectifs clairs et lisibles, particulièrement en matière d'environnement!

La CGT propose notamment :

- Une véritable démocratisation, dans tous les territoires, des processus de décision concernant les questions de transports.
- Un rééquilibrage entre les différents modes de transports s'appuyant sur leur complémentarité.
- Une baisse de la TVA à 5.5% sur les transports collectifs
- Créer une redevance poids lourds.
- De rendre les transports plus collectifs et plus attractifs, également pour les Personnes à Mobilité Réduite.
- Une prise en charge domicile /travail à hauteur de 50% minimum des titres de transports.
- Un alignement des garanties collectives par le haut.
- De développer un service public des transports collectifs