



Contribution de la CGT-Bretagne à l'avenant mobilités au CPER 2023-2027

Au diapason de l'activité économique de notre région, interface des particuliers et des professionnels, le transport est un secteur incontournable qui emploie plus de 60000 salariés en Bretagne tout en plaçant la quasi-totalité de la population en qualité d'usager des différents modes de transports, principalement pour des trajets domicile-travail.

Avec des échanges autour des 40 millions de tonnes annuels, le fret routier est de loin le premier mode de transport de marchandises dans notre région reléguant par exemple le fret ferroviaire, pourtant bien moins polluant, à peine à 1% du volume transporté sans oublier les potentialités maritimes insuffisamment explorées.

En toute logique dans notre région, les produits issus des activités agro-alimentaires viennent en tête des produits transportés (autour de 40% en moyenne sur les dernières années).

Au-delà de ces constats, la contribution de la CGT-Bretagne à une consultation concernant la contractualisation d'une partie des politiques publiques concernant les transports entend porter une volonté de s'inscrire dans une trajectoire ambitieuse alliant le temps long et des mesures visibles par la population à une horizon proche.

La préoccupation environnementale ne peut être détachable de ces enjeux, tant le secteur des transports et tout particulièrement son organisation actuelle en Bretagne reste encore le premier émetteur de CO2 devant l'agriculture et l'industrie.

Enfin, alors que des choix doivent s'opérer sur l'ensemble de ces sujets : écologique, social, fiscal... en lien avec les autres secteurs économiques, la dimension démocratique prise dans sa globalité doit constituer la pierre angulaire de la construction des politiques publiques à tous les niveaux : citoyenne, sociale, participative...

Accessibilité de la Bretagne :

- Améliorer le lien avec le reste du territoire national et au-delà :
C'est en tout lieux l'intermodalité et non la multimodalité qui contribue à l'efficacité en matière de transports. Chaque pôle d'échange doit concevoir la continuité du service comme point cardinal. Cela vaut pour les points d'entrée et de sortie terrestres comme aérien et aussi maritimes. Cela signifie que les interconnexions doivent privilégier la complémentarité à la concurrence.

- Les ambitions concernant les activités portuaires
La ligne Morlaix-Roscoff et sa remise en service doivent s'envisager sous l'angle d'un service le plus complet possible. De l'intermodalité passager des ferrys au fret de produits primeurs du Léon, les potentialités de soustraire un volume de trafic conséquent au réseau routier sont réelles.
- Lien particulier avec les régions périphériques
Les échanges multimodaux doivent pouvoir s'appuyer par des liaisons directes en plusieurs points : Fougères, Redon-Savenay au niveau ferroviaire par exemple et anticipant une capacité de montée en charge du trafic fret sur la dernière liaison.
- Liaison Rennes-Nantes
Il s'agit d'un axe liant 2 métropoles sur lequel les modes de transports doivent permettre un haut niveau de service et de performance environnementale : la priorité de la liaison ferroviaire doit se traduire par un niveau d'investissement ambitieux.
- Débouché vers la Normandie
Cela vaut pour l'achèvement de la RN 176 à 2 voies, mais aussi et surtout pour l'amélioration de la desserte ferroviaire : un haut niveau de service pour les lignes voyageurs au départ de Lamballe et Rennes vers Avranches-St Lo est atteignable tout en permettant des correspondances au-delà. Des études doivent être entamées en vue d'une liaison fret à réaliser dans une seconde étape.

Améliorations des mobilités du quotidien

- Ne pas se cantonner à une « fourche » au départ de Rennes vers Brest et Quimper.
Les axes ferroviaires et dans une moindre mesure, routiers s'organisent autour de ces 2 lignes et alimentent une saturation sur la métropole de Rennes. Cela se traduit par un chapitre projet d'avenant concernant le nœud Rennais, lequel nous semble très insuffisant pour appréhender l'avenir, voire porterait en germe un risque de « gaspillage » d'argent public.
- Mieux définir de véritables axes transversaux Nord-Sud.
La prolongation de la ligne Auray-Pontivy jusqu'à St Brieuc apparaît cohérente avec l'investissement envisagé sur le premier tronçon.
Dans la même logique, une étude de faisabilité à partir de Carhaix vers le sud s'inscrirait dans une démarche volontariste de désenclavement comme axe de décision.
L'exemple du pont Albert Louppe et de son avenir mérite qu'une étude puisse inclure la faisabilité d'allier mobilité douce et ligne ferroviaire (prévue à sa construction initiale) si une restructuration était envisagée. Cela permettrait de considérer les potentialités voyageurs et fret de la ligne Brest-Quimper sous un autre angle.
- Désengorgements urbains : une urgence !
Le gâchis humain et environnemental observé aux abords des agglomérations à plusieurs heures du quotidien n'a d'égal que son coût social. Les décisions politiques ne peuvent se chiffrer qu'à cette aune.
- Une politique tarifaire optimisée

2 attentes s'expriment : celle d'une cohérence sur des trajets multimodaux encourageant précisément le rail, mais aussi des offres compatibles entre les réseaux tout particulièrement celles qui concernent les tarifications sociales.

Fret ferroviaire

- Des infrastructures permettant l'intermodalité
Le choix stratégique des implantations ne relève pas d'une « opportunité » contractuelle, mais d'un maillage efficace conçu de manière multipartite.
En toute logique, la concentration urbaine est à proscrire et le recensement des potentialités apparaît comme une urgence aux yeux de tous les acteurs.
- Le ferroutage :
En tant que mesure immédiate, le ferroutage peut constituer une réponse aux limites du réseau ferroviaire dans son état actuel comme dans l'attente de son développement futur. Dans la même idée, cela vaut aussi pour le cabotage.
- Lien avec les zones portuaires
Au-delà de Brest et Lorient, les autres solutions engageant les ports de dimension régionale ne sont pas abordées alors qu'elles concernent des bassins économiques en développement : Concarneau, St-Brieuc, St Malo sans oublier l'exemple de Roscoff évoqué plus haut.

Modernisation du réseau routier

- Achèvement des projets en cours de réalisation
Les tronçons cités dans le projet doivent s'achever à l'échéance de l'avenant. Des axes entiers sont en travaux depuis trop longtemps.
- Contraintes environnementales à respecter :
Cet objectif n'est pas détachable de l'exigence de solutions pour chaque contrainte exprimée dans le cadre du débat public.

Equation environnementale

- Une répartition des enveloppes financières qui interroge sur la finalité :
Si la proportion de l'investissement de l'Etat en faveur du réseau routier interroge sur sa volonté de s'inscrire dans une trajectoire environnementale vertueuse, elle pose surtout en grand l'insuffisance de son effort en faveur du rail : l'imposture du chiffrage annoncé de 100 milliards d'euros fait ici long feu...
- Prise en compte des observations et contributions
La prise en compte des avis exprimés en amont notamment par l'autorité environnementale n'est pas une option, mais un investissement à la fois immédiat dans la capacité de mise en œuvre *a minima* des infrastructures envisagées, mais aussi dans la capacité à rechercher une trajectoire compatible avec les objectifs environnementaux de type COP.
- Gagner l'acceptabilité sociale et citoyenne

Au-delà du débat public et de la prise en compte, même partielle des contributions, la phase de mise en œuvre ne sera pas détachable de l'écoute permanente et de la prise en compte des contributions des associations environnementales comme des usagers, des populations riveraines des infrastructures et réseaux comme des salariés des transports eux-mêmes.

Ainsi, regagner la présence humaine de proximité dans le service public de transport de voyageurs peut être conçue comme un facteur de cohésion et de sécurité.

Suivi démocratique

- Démocratie sociale, pierre angulaire des instances de gouvernance
S'agissant de la mise en œuvre de politiques publiques engageant l'Etat et la région, de nouvelles instances sont évoquées. Si les populations au travers de leurs élus locaux sont associées, il nous paraît essentiel qu'une double représentation sociale soit garantie permettant d'associer des représentants des salariés des transports ainsi que de leurs organisations interprofessionnelles
- Associer les instances existantes : CESER, conférence sociale...

En conclusion, la CGT-Bretagne reste sur sa faim concernant les ambitions de ce projet d'avenant qui reste prisonnier d'un Etat lui-même sous pression dans sa gestion des finances publiques.

Son désengagement, écrivions-nous déjà en 2021, fait peser sur les finances des collectivités locales toujours plus d'efforts de compensations, mais qui ne pourront à eux seuls répondre à des demandes d'investissements croissants au regard des besoins des populations, des impératifs environnementaux comme des ambitions de relocalisation industrielles.

L'augmentation de la part des contributions des entreprises peut constituer un moyen de dégager des budgets complémentaires de même que l'exigence de contreparties sociales et environnementales aux aides déjà considérables qu'elles reçoivent de plusieurs niveaux.

Rennes, le 23 mars 2024