



**Groupe des élu-e-s au Conseil
régional de Bretagne**

Strollad dilennidi e Kuzul rannvro Breizh

Session du Conseil régional de Bretagne des 2, 3 et 4 février 2012

Budget 2012

Mission V - Transport

Intervention de Gaëlle Rougier pour Europe Écologie Les Verts Bretagne

Bien avant le scandale de la « TVA sociale », une hausse du taux réduit de la TVA a été votée en décembre dernier. On oublie souvent que ce relèvement de TVA de 5,5% à 7% concerne aussi les transports.

Le choix est cornélien pour les collectivités Autorités Organisatrices des Transports : si elles répercutent mécaniquement cette hausse sur le prix des titres de transport, les usagers seront sanctionnés; si elles choisissent de payer cette hausse de TVA sur leurs recettes, c'est autant de moyens en moins pour développer les réseaux.

Certaines collectivités comme Nantes et Le Mans l'ont déjà fait. Les tarifs de Véolia pour Rennes-Pontivy s'en ressentent aussi.

Ainsi, sous prétexte de réduire les déficits publics, le gouvernement ose cette mesure injuste sur le plan social et aberrante sur le plan environnemental, en pleines crises sociales et climatiques.

Il continue son travail de sape du pouvoir décentralisé car cette hausse de la TVA constitue bien un transfert de la dette de l'Etat vers les collectivités.

Derrière cette casse programmée du service public de transport voyageurs en région, se profile sa libéralisation avec l'ouverture à la concurrence du TER.

Dans ces conditions, il est urgent, M. le Président, que la Région Bretagne prenne en main l'avenir des transports en commun.

Non pas bien-sûr que rien ne soit fait dans notre Région, ce n'est pas mon propos.

Bien au contraire, dans un contexte financier contraint, votre majorité fait beaucoup pour le TER.

Nous saluons l'investissement dans les nouvelles rames TER, le travail constant de rénovation des voies existantes, l'avancée à l'ouest des lignes Rennes-Brest, Rennes-Quimper, le lancement de koorigo et de Breizhgo, autant de choses qui vont, de notre point de vue, dans le bon sens.

Mais il s'agit d'inventer un nouveau modèle de gouvernance décentralisé des transports face à l'impuissance de l'Etat qui, demain pas plus qu'aujourd'hui, n'aura les moyens de financer la nécessaire montée en puissance des transports en commun.

Nous voulons des régions qui soient de véritables Autorités Organisatrices des Transports avec des ressources fiscales et financières dédiées, capables d'organiser tous les modes de transports sur le territoire régional, et pas simplement le TER.

Nous voulons des Schémas Régionaux des Transports prescriptifs qui soient réellement pris en compte par l'Etat, un Etat stratège, notamment vis à vis de la SNCF et de RFF et qui mène une vraie politique nationale des transports.

D'une logique de transports, il nous faut passer à celle d'éco-mobilité, qui permette de réduire la facture énergétique des ménages ainsi que nos émissions de Gazs à Effet de Serre. Une logique où tous les modes de transports sont liés et doivent être pensés en interaction les uns avec les autres.

C'est dans cet esprit que nous avons proposé un amendement visant à poser les premières pierres d'un service régional de covoiturage et d'auto-partage, dans le cadre du plan VVB.

Car en plus d'investir dans des véhicules électriques et les infrastructures de recharge de batteries, la Région a la possibilité de sortir de la logique de la voiture individuelle en organisant les usages partagés des véhicules électriques. C'est d'ailleurs à cette condition que nous avons voté le plan VVB

en conditionnant bien notre soutien aux véhicules électriques à l'usage qu'il en serait fait. Ce dispositif pouvait poser les premiers jalons d'un service régional de covoiturage et d'auto-partage. Las, selon vous, cette compétence ne relèverait pas de la Région. Certains de vos collègues dans d'autres régions ne sont pas de cet avis. La région Bourgogne lance actuellement un appel pour la création d'un service public de l'auto-partage et de covoiturage. La Région Poitou-Charentes a créé une SPL d'auto-partage de véhicules électriques. La carte Koorigo, véritable outil d'intermodalité, permet justement de développer ce genre de services. On pourrait imaginer par exemple une monnaie solidaire locale qui donnerait des réductions pour le train lorsqu'on co-voiture ou qu'on utilise son vélo, la voiture se faisant là l'alliée des déplacements décarbonés. Si la Région est compétente pour développer le train, alors elle est compétente concernant les modes de transports qui permettent aux usagers d'accéder au train. Tout ça se fait ailleurs, alors pourquoi pas en Bretagne ? Certaines actions ne coûtent rien ou presque et pourtant quel bénéfice pour les usagers ! Notamment en zone rurale, là où les transports en commun brillent souvent par leur absence. C'est aussi une question d'équité territoriale.

Une mission donc en demi teinte avec de bonnes choses mais qui manque globalement d'ambition avec notamment l'absence d'un schéma de fret ferroviaire et d'un schéma de voies navigables que de timides actions pour développer la logistique fret ne viennent pas contrebalancer.

La posture d'auto-satisfecit qui est la vôtre aujourd'hui n'est donc pas totalement justifiée. Soutenue par la droite au sein de cette assemblée qui au delà de ne pas partager le souhait d'une région forte, ne comprend pas les enjeux liés au développement de ces pratiques, cette posture n'est pas à même de poser les bases d'échanges fructueux entre nous. Nous le déplorons.

Intervention Programme 512 – Moderniser le réseau ferroviaire et développer le fret

Concernant la future liaison Nantes-Rennes, « nous savons de sources sûres » que dans les scénarii qui seront soumis à la Commission Nationale de Débat Public, ne figurerait aucun scénario envisageant une rénovation de l'existant. Les bordereaux qui sont plus explicites chez nos amis des Pays de la Loire mentionnent une nouvelle liaison LGV via NDDL et donc qui « shunterait » Redon. **Nous voudrions mettre en garde les bretons contre un possible déni de démocratie concernant un projet structurant pour la Bretagne.**

Nous tenons à rappeler que le principe d'une ligne nouvelle et encore moins d'une LGV n'a en effet jamais été soumis à notre assemblée.

Nous sommes bien-sûr pour une réduction des temps de parcours entre Rennes et Nantes mais plusieurs scénarii sont possibles:

La rénovation de l'existant via Redon, une liaison nouvelle via Savenay, une liaison nouvelle via NDDL, une LGV via NDDL.

Nous demandons à avoir ce débat au sein de notre assemblée afin de pouvoir juger de la nécessité d'une telle ligne.

Si d'aventure cette liaison devait être encore une LGV, dans un contexte de déficit public où l'Etat se désengage des grands travaux d'infrastructures – il n'y a qu'à voir la dernière mouture du SNIT - nous nous opposerions à cette future LGV qui veut obstinément faire passer tous les voyageurs bretons via un aéroport dont si peu auront l'usage en pénalisant la population redonnaise. Une ligne qui n'est là que pour desservir un aéroport qu'EELV continue à combattre, y compris juridiquement.

vote CONTRE

Explication de vote :

- pas de schéma fret – stratégie régionale d'actions logistiques trop timide. Plutôt que de s'opposer à l'application de l'éco-taxe sur les poids lourds, la Région a tout intérêt à se mettre en ordre de marche pour les investissements dans la navigation et le fret ferroviaire.
- Absence de projet de liaison voyageurs St Briec, Loudéac, Pontivy, Auray, Quiberon

Intervention programme 532 - Aéroports

vote CONTRE

Explication de vote :

Nous restons opposés à Notre Dames Des Landes.

Nous constatons encore une fois l'absence de schéma aéroportuaire. Il devient pourtant évident qu'il nous faudrait avoir un diagnostic sur la santé des aéroports régionaux dont la plupart ne sont encore ouverts que parce qu'ils sont sous perfusion d'argent public en dépit de l'augmentation de trafic récent.

Nous savons déjà que St Brieuc est condamné.

Par ailleurs aucune étude n'est prévue quant à l'impact de la construction de Notre Dames Des Landes sur l'activité des autres aéroports bretons.