UNE AUTRE VOIE POUR LA BRETAGNE
Écologique, Citoyenne, Solidaire

UN HENT ALL EVIT BREIZH
Ekologel, Keodedel, Kengredel

Une Autre Voie pour la Bretagne
1, Carrefour Jouaust
35000 RENNES

TDIE – Transport Développement
Intermodalité Environnement
9, rue de Berri
75008 PARIS

Objet : **Réponse au questionnaire de TDIE aux candidats à l'élection régionale des 6 et 13 décembre**

Madame, Monsieur,

Nous avons bien reçu votre courrier électronique en date du 30 octobre, adressé à l'ensemble des listes candidates aux élections régionales de décembre 2015. Dans ce courrier, vous nous avez fait part de votre souhait de connaître la position et les propositions de la liste « Une Autre Voie pour la Bretagne » en matière de politiques de mobilité.

Je vous prie de bien vouloir trouver en pièce jointe à ce courrier les réponses aux 21 questions de votre questionnaire. Conscients de l'importance fondamentale des transports dans le quotidien des citoyens, et de l'importance de cette compétence pour le Conseil Régional, nous avons consacré un chapitre entier à notre projet pour les transports dans notre programme.

Des propositions ont été faites sur ce thème, par les citoyens, sur notre plate-forme collaborative (https ://www.ecologie-2015.bzh) Nous avons intégré ces propositions dans notre programme, **que nous avons le plaisir de vous faire parvenir joint à ce courrier.**

Dans ce programme, vous trouverez au chapitre « *Transports : la mobilité pour tous, dans le respect de l'environnement* » l'ensemble des engagements et des mesures concrètes que nous souhaitons prendre en tant qu'élus **pour faire des transports régionaux non plus un outil ponctuel mais quotidien, accessible à tous et partout, et de l'intermodalité une habitude nouvelle.**

Nos préoccupations et réflexions étant sur de nombreux points les mêmes, nous avons utilisé pour répondre aux questions des extraits de notre programme, faisant figurer nos engagements et nos mesures concrètes.

Vous souhaitant bonne réception, et osant espérer que nos propositions trouveront un intérêt pour vous, je tiens enfin à vous témoigner mon soutien et de celui de la liste à votre association, dont l'objectif de développement de l'intermodalité rejoint le nôtre. Tout ce qui peut contribuer à rendre possible une utilisation des transports innovante et compatible avec les impératifs d'une véritable transition énergétique doit être défendu.

Je reste à votre entière disposition pour toute question ou complément d'information.

Pour la liste « Une Autre Voie pour la Bretagne »
René LOUAIL

Question 1 – État des lieux. Quel jugement portez-vous sur le fonctionnement des services de transports collectifs dans votre région ? Comment comptez-vous améliorer ces services ?

Dans notre société du XXIème siècle, la mobilité est un enjeu majeur. Nous avons pris l'habitude d'aller toujours plus loin, toujours plus vite, et la circulation des personnes et des marchandises au sein de notre système mondialisé a atteint des proportions inédites. Il n'a jamais été aussi facile de se rendre en quelques heures à l'autre bout de la France en train, ou à l'autre bout du monde en avion. Au quotidien, les distances parcourues pour aller au travail, à l'école, en vacances, ont considérablement augmenté.

Ce besoin de mobilité pose cependant plusieurs questions : elle est un enjeu environnemental, par la pollution que nos transports provoquent ; mais aussi un enjeu social. Il faut lutter contre l'inégalité entre celles et ceux qui ont les moyens financiers d'aller toujours plus vite et plus loin et celles et ceux qui ne peuvent pas ; entre celles et ceux qui habitent à proximité des grands axes de communication et ceux vivent dans des zones enclavées.
En Bretagne encore plus qu'ailleurs, entre étalement urbain et abandon progressif du réseau ferroviaire de proximité, c'est le transport routier qui domine, tant pour les déplacements des personnes que pour le transport des marchandises.
Le rôle des transports dans le dérèglement climatique est connu : 24 % des émissions de GES en Bretagne aujourd'hui sont dues au transport. Les pollutions issues du transport routier sont également nuisibles pour la santé (particules fines). La Région doit se saisir de ses prérogatives pour développer les alternatives durables à la voiture individuelle.
La course à la vitesse est encore aujourd'hui, trop souvent, considérée comme la clé du progrès et du développement. Pour nous, au contraire, le véritable progrès aujourd'hui est de garantir aux Bretons l'accès, au quotidien, à des transports en commun fiables et denses, afin qu'ils puissent trouver avantage à faire évoluer leurs pratiques.
Parce que tout le monde doit avoir la possibilité de se déplacer pour accéder à un travail, pour ses activités quotidiennes, pour rendre visite à ses proches ou voyager, nous voulons promouvoir une politique des transports centrée sur les besoins réelles des habitant-es et des entreprises bretonnes, pour des transports collectifs, peu polluants et accessibles à toutes et tous.
La loi NOTRe attribue aux régions de nouvelles prérogatives en matières de transports : profitons-en pour développer une stratégie ambitieuse !
Une politique publique de transports doit permettre de faciliter les déplacements quotidiens par une offre de services performante en termes de coût et de fréquence au plus près des utilisateurs.

Engagement : favoriser l'activité et l'accès aux services publics sur tout le territoire breton

Les transports les moins chers, et les moins polluants, *ce sont ceux que l'on n'a pas à effectuer !*

La Région doit tout d'abord engager une politique pour limiter les déplacements trop longs et inutiles, en axant la politique d'aménagement du territoire sur la proximité dans les services publics, les commerces, l'éducation, les loisirs. (voir le chapitre *Égalité des territoires et accès aux services pour plus de détails sur la proximité et le développement équilibré des territoires.*).

Mesures concrètes :

- Soutien aux espaces de co-working, des espaces équipés et performants en termes de réseaux et d'outils, qui permettent de travailler plus près de chez soi.

Soutenir dans l'aménagement du territoire une densité maîtrisée et raisonnée afin d'éviter la dépendance aux véhicules polluants et/ou individuels.

Plus de démocratie : faire le lien avec les usagers des transports

Engagement : Associer *réellement* les citoyen-es aux décisions d'investissement sur les projets de transports.

Mesures concrètes :

- Les grands projets régionaux d'infrastructures et d'équipements de transport seront soumis à un débat citoyen (voir le chapitre *Démocratie*)

Engagement : Faire évoluer le fonctionnement des transports en prenant en compte l'expertise des usagers.

Au quotidien, les usagers sont les premiers évaluateurs des transports qu'ils utilisent, les premiers à pouvoir en reconnaître les défauts et les qualités. Si l'on ne peut prétendre satisfaire idéalement chacun, la prise en compte de cette expertise doit permettre de mettre les usagers au cœur du service public des transports régionaux.

Mesures concrètes :

Donner des moyens conséquents aux comités d'usagers et notamment aux « comités de lignes »

Renforcer le dialogue avec les associations d'usagers.

Question 2 – La politique des transports devient la principale compétence de la région. Quels objectifs donnez-vous à la politique régionale des transports pour contribuer à la mise en œuvre de votre projet de développement régional, et quels leviers (économique, contractuel – Contrat de Plan Etat-Région, tarification, fiscalité écologique, etc.) comptez-vous mobiliser pour atteindre ces objectifs ?

Les objectifs de notre politique régionale des transports sont les suivants :

- **le droit au transport pour tous,**
- **le renforcement des transports publics**, avec une priorité à la fiabilisation du TER et au maillage du territoire, y compris pour les communes plus isolées
- **la poursuite des investissements** sur les pôles d'échanges et le réseau ferré, dont l'amélioration des liaisons inter-régionales.
- **l'encouragement à l'utilisation de vélo, du covoiturage, de l'autopartage, et à la mutation des flottes de véhicules vers le biogaz et l'électrique.**

Question 3 – Les dépenses en faveur de la mobilité ont considérablement augmenté depuis le transfert des TER aux régions. Celles-ci ont fait un effort d'investissement important (réseau et matériel roulant) que la hausse des recettes directes des TER n'a pas compensé, tandis que la qualité de service et les coûts d'exploitation augmentaient. Les transports sont devenus le premier poste de dépense des régions tandis qu'elles perdaient leur autonomie fiscale. Le gouvernement a annoncé en juin 2015 au congrès de l'Association des Régions de France le transfert de 25 % de la Cotisation sur la Valeur ajoutée des Entreprises aux régions, afin de financer les nouveaux transferts de compétence transport. Comment envisagez-vous les perspectives d'évolution de la part du transport dans le budget de votre région ? Estimez-vous possible d'obtenir un gain de productivité de l'opérateur de transport ferroviaire ? Souhaitez-vous introduire des clauses de productivité dans la convention TER ?

L'on peut trouver des moyens supplémentaires pour l'investissement en réorientant les enveloppes prévues pour LNOBPL vers la modernisation et le développement du maillage régional. Voir le cahier d'acteur des élu-es EELV Bretagne à ce propos.

Question 4 – L'expérimentation régionale de l'écotaxe a été proposée comme une hypothèse intéressante pour le financement des transports. Il existe trois moyens pour mettre en œuvre une taxation de l'usage de la route pour assurer sa contribution au financement des transports : taxation au kilomètre parcouru, taxation forfaitaire (vignette), ou taxation du carburant (TICPE) Selon vous, avec quelles recettes faut-il financer les transports régionaux ? L'idée d'une tarification de l'usage de la route vous parait-elle intéressante, et pourquoi ? Si oui, comment envisagez-vous de la mettre en œuvre (sous quelle forme, sur quelle assiette, à quelle échéance, avec quels outils) ?

Comme mentionné précédemment, l'expérimentation de la taxe kilométrique poids lourds fait partie des pistes de financement de la politique régionale des transports, pour autant que l'État daigne la ré-autoriser, et permettre ainsi la réutilisation partielle des investissements consentis à l'époque du projet national Ecomouv'. Ce dispositif présente l'intérêt, comme la taxation du gazole, d'une proportionnalité au kilométrage parcouru, donc aux pollutions générées. Nous sommes prêts à défendre une pollutaxe régionale, notamment pour financer le développement du fret par rail.

Question 5 – Depuis plusieurs CPER, les régions sont sollicitées pour cofinancer des infrastructures nouvelles ou l'entretien et la régénération des infrastructures existantes. Les nouvelles orientations générales de l'Etat en matière d'infrastructures de transport donnent la priorité au financement de la restauration de la qualité des infrastructures existantes sur le développement d'infrastructures nouvelles. Etes-vous favorable au renforcement de cette politique en faveur du financement des infrastructures sur votre territoire ? Pour maintenir la qualité des infrastructures de votre territoire, êtes-vous prêt à accompagner l'Etat et les opérateurs publics dans le financement de l'entretien et de la modernisation des infrastructures existantes ?

La Région n'a eu d'autre choix que d'accepter, au-delà de ses compétences, de cofinancer la régénération et la modernisation des infrastructures, principalement ferroviaires, au titre des CPER successifs, et ce afin d'assurer la pérennisation du transport public, tant en milieu urbain dense qu'au titre de l'équilibre des territoires. Les déplacements du quotidien resteront notre priorité, comme il convient que la régénération et la modernisation des infrastructures existantes reste celle de l'Etat. Pour autant, leur développement et leur fiabilisation, en même temps que la désenclavement du Centre-Bretagne, nécessite le maillage d'un réseau par une ligne nouvelle. La Région accompagnera l'Etat, à proportion de ses ressources, dans l'étude et la réalisation de cette infrastructure.

Mesures concrètes :

• Privilégier les Trains à Haut Niveau de Service, avec comme objectif des dessertes inter-villes (régionales et inter-régionales) cadencées et moins chères pour les usagers, basées sur la rénovation et la modernisation du réseau existant.

• Avoir une vision globale d'un schéma ferroviaire à moyen terme pour prioriser et de programmer les évolutions.

• Améliorer les liaisons inter-villes, notamment via la création d'une boucle ferroviaire Rennes-Brest-Quimper-Nantes :

Améliorer la liaison Rennes-Nantes et Quimper-Nantes, sans nécessairement recourir à une nouvelle infrastructure : la priorité doit aller à l'amélioration des liaisons existantes Rennes – Saint-Nazaire – Nantes et Vannes – Saint- Nazaire – Nantes via Redon. L'opportunité d'une liaison via Châteaubriant ne doit pas être écartée du débat public. Elle revêt un intérêt certain en matière de

désenclavement des territoires au sud-est de l'Ille-et-Vilaine.

• Améliorer la ligne Brest-Quimper en reprenant le projet initialement étudié par la région et le département (croisement dynamique des trains avec un temps de trajet en moins d'une heure)

• Pour désenclaver le centre Bretagne, développer des traversées nord-sud : réouverture de la ligne Saint-Brieuc – Lorient/Vannes, via Pontivy et Loudéac,

• Étudier la mise en place d'une liaison TER Rennes/Fougères ;

• Maintenir des petites lignes : Morlaix-Roscoff, Dinan-Dol, Carhaix-Paimpol ;

Question 6 – La France accueille la COP 21 de novembre à décembre 2015. Les transports représentent le deuxième poste d'émissions de gaz à effet de serre après le secteur résidentiel. Par quels leviers la politique régionale des transports peut-elle contribuer de manière significative à la lutte contre le réchauffement climatique et la pollution ?

Engagement : promouvoir les véhicules verts, tout en continuant de donner la priorité aux transports partagés

La Région Bretagne a engagé lors de la dernière mandature un plan « Véhicule Vert de Bretagne », qui était selon nous un échec prévisible. Le plan Véhicule Vert de Bretagne consistait à développer l'usage de la voiture électrique. Nous avions soutenu l'expérimentation, à condition qu'elle soit intégrée dans une réflexion plus large sur les nouveaux usages de la voiture et que des mesures pour favoriser l'autopartage, le covoiturage, la mise en place de plans de déplacement des entreprises soient également mises en place.
Remplacer l'essence par l'électricité ne règle qu'une petite partie du problème : la vraie solution, c'est la réduction de l'usage de la voiture, qu'elle soit électrique ou à essence. Rouler au nucléaire, ça n'est pas forcément plus propre qu'au pétrole, et ça ne règle pas les problèmes d'embouteillage... Ce manque d'ambition fait que Véhicule Vert de Bretagne semble avoir calé au démarrage : il n'a pas pris l'ampleur escomptée par ses promoteurs.

Mesures concrètes :

- Améliorer le plan Véhicule Vert de Bretagne, et l'accompagner d'une réflexion globale.

Engagement : soutenir et faciliter les initiatives de mutualisation des voitures.

Même si les pouvoirs publics agissent de tout leur poids pour l'utilisation des transports en commun, la voiture reste parfois le seul moyen de transport possible pour certains trajets. L'objectif est alors de limiter au maximum le nombre de voitures sur la route ! Devant la hausse à prévoir du prix du pétrole, le coût de la pollution atmosphérique en termes de santé, l'impact environnemental du CO2 que nous rejetons, nous avons toutes les raisons (économiques, sociales, environnementales) de vouloir privilégier un usage collectif des véhicules.

Mesures concrètes :

- Soutien aux initiatives type covoiturage pour les particuliers mais aussi les entreprises.
- soutenir le développement des lieux de covoiturage (en intermodalité) (gares, stations de métro, bretelles d'autoroute, sorties d'agglomération...)
- Étudier la possibilité de mettre en place un accès aux réseaux de transports en commun à tarif préférentiel aux personnes pratiquant le covoiturage.
- Soutenir l'auto-partage et contribuer à lui donner une véritable visibilité.
- Favoriser et soutenir les plans de déplacement d'entreprises (PDE).

- la Région mettra en place un plan de déplacements des administrations.

Engagement : soutenir le vélo comme mode de transport actif.

Bon pour la santé, économe en énergie, peu polluant, plus sûr que la voiture, ce mode de déplacements fait aussi la part belle à la gratuité : peu coûteux pour les usagers, il demande également très peu d'investissements publics. Autant de raisons de le privilégier !

Mesures concrètes :

- Établir un Plan Vélo Régional. Le plan est un bon outil pour une politique cyclable régionale conséquente. Ce plan peut couvrir tous les domaines d'intervention d'une région tant la politique cyclable doit couvrir l'entièreté de la pratique cyclable de nos concitoyens.
- il doit permettre de faciliter le transport des vélos dans les TER et cars, d'installer des abris vélo sécurisé dans les gares, soutenir et favoriser les Vélostations (abris avec du matériel pour la réparation et l'entretien des vélos, soutenir les équipements favorisant le vélo, facilitant leur transport dans les gares.
- Mettre en place des plans de déplacements des établissements scolaires, dans chaque lycée avec des incitations fortes au changement modal.
- Incitation au vélo-école, au bus cycliste, au brico-vélo au sein des lycées
- Envisager l'élaboration d'un schéma régional des Vélo routes et voies vertes en complément du schéma national et aide minimale aux départements pour la réalisation.
- Améliorer le réseau de voies vertes en respectant le cahier des charges national
- Le conseil régional mettra en place une indemnité kilométrique pour le vélo
- Soutien à toutes les initiatives qui visent à promouvoir l'usage du vélo.

Question 7 – Les régions ont développé avec succès les transports express régionaux depuis la généralisation du transfert de compétences en 2002. Leur fréquentation a significativement augmenté. Au 1er janvier 2017, les régions auront la responsabilité de la gestion des services interurbains départementaux d'autocars. Dans le même temps, la libéralisation du transport de voyageurs par autocars, entrée en vigueur au mois d'août 2015, s'ajoute au développement du covoiturage pour répondre à une demande sociale incontestable. Sur certaines lignes, ces nouvelles offres entrent en concurrence avec les services TER organisés par la région. Le développement des services librement organisés vous parait-il, dans votre région, en mesure de fragiliser le modèle économique d'une ou plusieurs lignes de TER, ou d'une ligne routière conventionnée ? Comment adapter la politique régionale des transports pour répondre à ces nouvelles aspirations ?

Le développement de lignes de car est un risque pour les lignes TER, et nous estimons qu'il est inexact qu'il répond à une « demande » sociale : il s'agit plutôt d'une réponse « par le bas » à une « contrainte », les transports représentant un poste économique très important pour un certain nombre de personnes, ce qui va jusqu'à les priver de mobilité. Pour ces personnes, le bus représente effectivement l'opportunité de se déplacer... mais moins rapide, moins confortable, moins sûre.

En proposant une politique tarifaire attractive, le train est bien plus compétitif en termes de confort et de temps de trajet. C'est une réponse « par le haut » à cette contrainte économique des citoyens. Le succès des TER tient à ce qu'ils sont un transport de proximité, confortable, rapide, fiable : les rendre économiquement attractifs, c'est avoir une hausse des fréquentations, qui permet

d'envisager une hausse des investissements (nouveaux arrêts, nouvelles lignes).

En Bretagne, un autre problème est celui des nombreux sillons pris par le TGV sur le réseau régional, alors que les conditions tarifaires du TGV sont moins intéressantes et plus contraignantes que celle du TER.

L'objectif de bon sens serait de faire du bus et du train des moyens complémentaires et non concurrents. Cela passe par une attractivité économique accrue pour les TER.

Question 8 – La loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014 a instauré la liberté tarifaire pour les Régions. Cette disposition qui entrera prochainement en vigueur constitue un nouvel outil pour le financement des services TER. Comment comptez-vous l'intégrer à votre stratégie pour le développement des services ferroviaires ? Est-ce l'occasion de reconsidérer l'ensemble de la politique tarifaire des transports de votre région ?

Engagement : Mettre en place des taris incitatifs et des transports accessibles à tous

Mesures concrètes :

- Poursuivre la progressivité en fonction des revenus pour les abonnements, coordonner la mise en place d'une tarification solidaire en relation avec les autres gestionnaires de transports de la région ;
- Faire tous les efforts possibles pour proposer des tarifs attractifs, notamment pour renforcer le TER Simplifier les tarifs, pour plus de clarté pour le consommateur.
- Étudier la possibilité d'étendre la carte KorriGo aux liaisons vers Nantes,
- Étudier la possibilité de mettre en place des moments de gratuité pour inciter à l'utilisation du TER, par exemple à la rentrée (comme cela se pratique en Région Nord-Pas-De-Calais) ;

Question 9 – Le quatrième paquet ferroviaire en cours de négociation à Bruxelles prévoit l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs. Comment envisagez-vous la perspective de l'ouverture à la concurrence ? Seriez-vous prêt à envisager l'ouverture de la totalité du marché régional à la concurrence ? Préfèreriez-vous mettre en œuvre une expérimentation de la concurrence sur une ligne ou un faisceau de lignes, et si oui laquelle/lequel ? Etes-vous opposé à l'ouverture à la concurrence comme à son expérimentation ?

L'ouverture des marchés à la concurrence, dans tous les domaines, a pour but de faire profiter aux usagers des prix les plus bas possibles, d'améliorer le service et d'éviter un monopole de fait. De nombreux exemples prouvent pourtant que des défauts inhérents aux entreprises privées (non seulement recherche, mais *maximisation et optimisation* des profits, caractère purement économique de l'entreprise et non social ou moral)

Vu la taille des investissements que suppose une entrée sur le marché français, nous restons réservés sur les bénéfices effectifs en termes de baisse de prix. Vu la recherche immédiate et maximale de profit qui caractérise notre modèle économique et ses entrepreneurs aujourd'hui, nous restons aussi réservés sur la potentielle amélioration du service (services en heures creuses, de nuit, maintien des petites lignes... sans parler de la réouverture et de la ré-expansion du réseau ferré!)

D'un autre côté, cela fait longtemps que la SNCF n'est plus un service public, mais une entreprise qui profite de sa situation de monopole de fait (voir les nombreux conflits entre les régions et la SNCF sur les montants payés à cette dernière). Si une modernisation du service de chemins de fer était certainement nécessaire, sa privatisation n'a conduit ni à une amélioration de service, ni à une

baisse du prix pour le consommateur. La concurrence privée exacerbée en Grande-Bretagne mène d'ailleurs aux mêmes résultats.

De ce point de vue, une révision du statut, des missions et des objectifs de la SNCF nous paraît plus pertinente qu'une ouverture au privé, qui pourra peut-être améliorer quelques tarifs ou services à la marge, mais ne contribuera certainement pas au nécessaire renouveau ferroviaire français.

Question 10 – Le développement de l'accessibilité des transports est un objectif national qui nécessite une politique volontariste. Comment intégrez-vous les impératifs d'aménagement de l'accessibilité Personnes à Mobilité Réduite dans votre projet ?

Mesures concrètes :

- Favoriser l'accès au transport pour les personnes ayant un handicap :
- Accélérer la mise en œuvre des normes d'accessibilité des gares, haltes et bus.
- Construire une concertation avec les associations handicapées pour mettre en œuvre la mise aux normes.

Question 11 – La loi MAPAM donne aux régions la responsabilité de rédiger un schéma régional de l'intermodalité, et la loi pour la Transition énergétique crée les plans de mobilité rurale. Comment comptez-vous organiser la complémentarité entre les différents services mis en œuvre dans les agglomérations d'une part, et dans les territoires ruraux d'autre part ?

Nous nous inspirerons du travail collaboratif réalisé dans le cadre de l'élaboration du SRADDT (dont son volet transport), mais aussi du CPER et des très récents « contrats d'équilibre territoriaux » et autres contrats d'axe, pour élaborer, en concertation avec les autorités organisatrices et les territoires concernés, le schéma régional d'intermodalité et les plans de mobilité rurale.
Le fil directeur est de profiter du transfert de la compétence transport des départements à la Région pour mieux articuler, mettre en correspondance (et en harmonie tarifaire) les différents réseaux, éviter les doublons et veiller à ce qu'aucun point habité du territoire ne soit situé à plus de 10 minutes de voiture d'un arrêt de transport public.

Question 12 - La loi NOTRe a transféré des départements aux régions le statut d'Autorité Organisatrice de Transport en matière de transports scolaires et de transports interurbains, mais la responsabilité de la gestion du réseau routier demeure départementale. La région pourra définir des itinéraires routiers d'intérêt régional. Comment voyez-vous le rôle de la région dans l'organisation de la cohérence des investissements des départements sur leurs réseaux routiers ? Quelle place comptez-vous accorder à la route dans votre politique des transports compte tenu des nouvelles compétences de la région en matière de coordination de l'intermodalité ?

Engagement : Ne plus financer les routes à la place des autres.

Si, face au désengagement de l'État, les élu-es Ecologistes ont accepté le financement du doublement de la RN 164, demandé de longue date par les acteurs locaux, une fois celui-ci réalisé, plus un euro ne devra aller à l'amélioration du réseau routier, l'urgence est la rénovation du réseau ferroviaire.

Question 13 - Avec la libéralisation des services de transport par autocar, la loi Macron donne à la

région la responsabilité d'établir un schéma régional des gares routières. Comment envisagez-vous le rôle de la région dans le développement des pôles d'échange multimodaux et des gares routières ? Comment envisagez-vous la concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité et les opérateurs de transport de voyageurs par autocar pour leur localisation et leur développement ?

Engagement : assurer la complémentarité entre train et bus, éviter la concurrence sur les secteurs rentables.

Depuis le 6 août dernier, l'État par l'intermédiaire de la « loi Macron » a libéralisé le service des transports par bus et permet désormais à des entreprises privées de concurrencer la SNCF sur ses transports inter-régionaux en bus.
Cette décision de l'État intervient au moment où la Région se voit pourtant attribuer de nouvelles compétences fortes en matière de transports : en effet, depuis le 8 août 2015, la Région gère les gares routières, le transport interurbain par cars, le transport scolaire, et le transport à la demande. Cela peut permettre de compléter les compétences existantes des régions en matière ferroviaire (TER) par une offre routière réfléchie, accessible et efficace.
Nous estimons que les lignes de cars ne sont justifiées que lorsqu'il n'y a pas de solution performante par le train, et que les réseaux TER qui sont actuellement rentables ne doivent pas être affaiblis (comme c'est le cas pour la ligne Brest-Quimper). De plus, les « prix d'appel » pratiqués actuellement par les compagnies de bus ne sont que temporaires et ne pourront être maintenus à long terme. Il est donc plus pertinent de dynamiser et rendre plus accessible le train à tout le monde, en particulier aux jeunes, et de trouver un prix d'équilibre entre les cars et le train.

Mesures concrètes :

- Revendiquer auprès de l'État, une Autorité de Régulation régionale, décentralisée, qui établira les besoins et permette d'éviter certaines concurrences néfastes des cars Macron sur les TER ainsi que sur les lignes interurbaines qui pourraient être mises en place par la Région.
- Penser la diversification des énergies pour le réseau de car, par exemple la circulation de cars fonctionnant au gaz qui n'émettent pas de particules ni d'oxydes d'azote, à relier à des projets de territoires pour la production de biogaz.

Question 14 – La région aura la responsabilité de l'organisation du transport scolaire à partir du 1er septembre 2017. Cela concerne 2 millions d'écoliers, collégiens et lycéens chaque jour, et une dépense de 2 Mds €. Comment concevez-vous le rôle de la région et quels objectifs donnez-vous à ce service de proximité ?

Engagement : Pour les transports scolaires, une desserte locale et de proximité

Depuis le mois d'août 2015 et la loi de réforme territoriale, le transport scolaire devient une compétence régionale. Cela permettra notamment de résoudre les problèmes de desserte inter-départements pour les familles (élèves ne pouvant se rendre dans un établissement d'un département voisin, pourtant plus proche, mais non desservi par leur Département). C'est un enjeu majeur car les transports scolaires représentent plus de 12 millions de km en Bretagne chaque année.

Mesures concrètes

- Réorganiser les lignes de transports pour résoudre les problèmes liés aux trajets inter-départements
- Homogénéiser les tarifs de transports scolaires au niveau régional.
- Maintenir et/ou renforcer la proximité et la souplesse des dessertes.

Question 15 – De nombreuses régions et opérateurs ont entamé la mise en œuvre de l'accès aux réseaux dans les véhicules et matériels roulant (Wifi ou développement des capacités 3 et 4 G). Comptez-vous développer la connectivité dans tous les transports en commun dont vous avez la responsabilité ?

Le wifi dans les trains peut-être un service intéressant pour attirer de la clientèle, notamment parmi les travailleurs/euses. La question du coût se pose : cela ne doit pas devenir, au même titre que la vitesse des trains, un argument commercial au coût prohibitif qui n'aurait de valeur que par l'idée de modernité qu'il véhicule.

D'autre part, l'usage du wi-fi doit être strictement encadré vis-à-vis de la santé humaine (force des ondes notamment). Un réseau filaire intégré aux trains serait nettement plus intéressant de ce point de vue. Une partie du train dans ce cas doit pouvoir être étanche aux ondes pour permettre aux personnes électro-sensibles ou ne souhaitant pas être exposées de voyager : cette question doit primer sur les autres.

Question 16 – Avec le développement de la billettique, l'intégration tarifaire peut contribuer plus facilement au développement de l'intermodalité au service des usagers des transports publics. La billettique contribue à faciliter l'usage des transports publics, et à les rendre plus attractifs. Souhaitez-vous développer, pour les TER et les services routiers transférés des départements, l'intégration tarifaire avec les différentes autorités organisatrices des réseaux urbains de votre région ? Quel rôle souhaitez-vous donner à la billettique dans le développement de l'intégration tarifaire, dont de nombreux exemples montrent les effets positifs sur l'attractivité des transports publics ?

Engagement : Faciliter l'intermodalité et les mobilités douces par un schéma d'intermodalité ambitieux, qui prenne en compte tous les moyens de transport.

La voiture individuelle et non partagée est une source très importante de gaz à effet de serre. À titre d'exemple, en Bretagne, les émissions de gaz à effet de serre pour les trajets domicile-scolaire sont de 4 kg éq. CO2/km, car la majorité des transports se fait en famille ou via les transports en communs. En revanche, pour les trajets quotidiens où la voiture individuelle est utilisée seul (travail domicile, achats, santé...) les émissions sont de 120 à 250 kg éq. CO2/km pour les trajets quotidiens. Limiter la voiture individuelle est donc un réel levier !
Nous voulons donner la priorité à la création de pôles d'échanges multimodaux qui facilitent le passage d'un mode de transport à un autre, permettre d'embarquer son vélo dans le train ou d'utiliser un vélo en libre-service, améliorer les dessertes périurbaines (à l'instar du « RER rennais » que proposent les élu-es écologistes de Rennes). Le lien doit aussi être fait avec le covoiturage.

Mesures concrètes

- Accentuer les efforts de multi-modalité (en réorientant par exemple une partie du budget alloué à la LNOBPL), l'étendre aux petites gares, aux haltes.
- Développer la concertation avec les usagers et avec les autres collectivités, et les professionnels du secteur pour améliorer l'efficacité de l'intermodalité.
- Poursuivre et étendre la démarche initiée avec la carte KorriGo, (ticket unique entre les différents moyens de transport) en l'étendant à tous les moyens de transport possibles, et sur toute la Région, en ayant une anonymisation des données, et du stockage des données.
- La carte Korrigo, tend à devenir une carte multiservices qui permettra d'accéder aux transports en commun, mais également à certaines offres culturelles, sportives, touristiques et même à des avantages chez les commerçants et dans les entreprises. Nous sommes favorables à

une extension des services offerts par Korrigo, mais nous veillerons à éviter toute dérive commerciale.

Question 17 – Le développement de l'open data dans les transports suscite de nombreux espoirs dont notamment la perspective de faciliter l'organisation des déplacements, et la comparaison ou l'intégration des différents modes de transports. La valorisation et l'exploitation des données des opérateurs des différents services de transports (conventionnés ou librement organisés) nécessitent des infrastructures et des logiciels coûteux. Pensez-vous que la collectivité doit investir dans de tels outils ? Quelle stratégie numérique régionale pensez-vous opportun de mettre en œuvre au service de l'usager ? : – simple mise à disposition des données, en laissant le soin aux acteurs privés de mettre en ligne des calculateurs d'itinéraires ? – développement et pérennisation d'une plate-forme intermodale de calcul d'itinéraires porte-à-porte ? – développement d'une plate-forme comprenant également un service de réservation et délivrant des billets ?

Cet outil existe déjà : http://www.breizhgo.com/fr/ Plutôt que de créer toujours plus de nouveaux outils, nous estimons que celui-ci pourrait être renforcé et amélioré.

Par ailleurs, il pourrait être intéressant que la Région communique les statistiques de ponctualité et de fréquentation de chaque ligne au grand public.

Question 18 – La loi NOTRe donne la possibilité aux collectivités qui le souhaitent de prendre la gestion d'un aérodrome appartenant à l'Etat. Quels sont les enjeux de développement aéroportuaire dans votre région ? Y a-t-il un ou des aérodromes dont le transfert de la gestion à la région vous parait opportun ? La région doit-elle avoir un rôle de réflexion, d'orientation et de gouvernance dans le maillage aéroportuaire régional ?

Engagements : abandonner le soutien régional aux chantiers économiquement et socialement inutiles, et destructeurs pour l'environnement

La Région Bretagne a participé au financement de ce projet d'aéroport inutile, coûteux, nuisible et imposé. Mais pourquoi financer un aéroport de plus, alors que la Bretagne en compte de nombreux, dont certains sont lourdement déficitaires et ne sont maintenus à flot que par les subventions régionales ?
De même, le projet LNOBPL se trompe de priorité pour nos régions. Les écologistes soutiennent le développement du transport ferroviaire car il peut combiner une qualité de service irréprochable et des tarifs abordables pour le plus grand nombre tout en limitant les émissions de gaz à effet de serre. Alors que la desserte vers Paris va être significativement améliorée dès 2017 et que la majorité des déplacements se fait à l'échelle locale et régionale, le projet se focalise sur la desserte d'un hypothétique aéroport et sur un slogan simpliste : « Brest à 3h de Paris en 2030 ». Mais pour quel coût et quel service au final ?

Mesures concrètes :

- Non à Notre-Dame-des-Landes, oui à un schéma aéroportuaire régional ! Les écologistes proposent depuis 2010 la création d'un schéma aéroportuaire régional qui permettrait de mutualiser et rationaliser les activités aéroportuaires et leur financement.
- Non au projet de "Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire" (LNOBPL) : remplaçons-le par un service ferroviaire accessible, dense et fiable pour les deux régions.

Question 19 - Lors de la Conférence nationale de la logistique, le ministre des Transports a proposé que les régions intègrent dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité du Territoire un volet dédié à la logistique. Cette proposition pourrait être mise en œuvre prochainement dans le cadre de la préparation de la stratégie nationale pour la logistique, « France logistique 2025 ». Elle s'appuiera sur les compétences de la région en matière de développement économique. Comment voyez-vous les enjeux de la logistique pour votre région ? Quels sont les principaux défis à relever pour contribuer à la bonne articulation entre l'économie de votre région, les flux qu'elle génère, et les réseaux de transport de fret ?

Face au développement du trafic de poids lourds gourmands en énergie et fortement polluants, il est nécessaire de développer des moyens de transport de marchandises alternatifs. Comme pour le covoiturage, comme pour l'auto-partage, nous avons tout à gagner à mettre moins de camions sur nos routes.

Engagement : Développer une politique ambitieuse de fret ferroviaire

Il faut relancer le fret ferroviaire par un programme ambitieux pour offrir d'autres solutions aux entreprises, et militer pour faire appliquer le principe du pollueur-payeur pour les transports routiers.

La chaîne modale bretonne est à 90 % routière). Le fret est le grand absent du débat LNOBPL, alors que la Bretagne et les Pays de la Loire sont déjà les très mauvais élèves des régions françaises. La construction de la LGV jusqu'à Rennes va libérer la ligne actuelle vers Paris, permettant de penser autrement le développement d'une offre de fret ferroviaire. La construction de la ligne LGV entre Conneré et Rennes libérera la ligne classique Le Mans-Rennes.

Mesures concrètes :

- Étudier les moyens d'appliquer le principe du pollueur-payeur, de mettre à contribution les transports routiers au développement du fret ferroviaire.
- Réorienter LNOBPL pour développer le fret ferroviaire : la prise en compte des besoins du Grand Port Nantes/Saint Nazaire permettrait en outre d'améliorer sensiblement les liaisons entre cette dernière ville et Rennes, actuellement très médiocres.
- S'assurer de la réalisation effective du barreau de Massy pour développer les liaisons TGV depuis Rennes et Nantes vers Lille et Lyon, et le passage du Fret dans la Région parisienne.
- La Bretagne doit s'allier avec les Pays de la Loire pour avoir un engagement contractuel de Réseau Ferré de France sur sa mise à niveau et son entretien futur afin de permettre le développement du TER et de trains de fret.
- Étudier la reconstitution de trains de fret rapides pour Rungis au départ de Quimper et Lorient ou de Landerneau, Lamballe, St Malo (poisson, légumes, viande...) et organiser des chaînes logistiques de livraison directe sur la Bretagne et l'Ouest, sans faire passer les produits par la concentration parisienne.

Question 20 – Les collectivités territoriales gestionnaires de ports de pêche et de commerce y ont financé des investissements importants ; la région est sollicitée pour cofinancer des investissements dans les grands ports maritimes. Les CPER rassemblent des investissements qui portent sur des équipements portuaires comme sur des infrastructures de desserte terrestre des ports (voies ferrées, écluses, voies navigables, routes). La réalisation de ces projets vous parait-elle prioritaire ?

Qu'attendez-vous du développement de l'activité portuaire dans votre région ? Qu'attendez-vous de la coopération entre les grands ports maritimes et les ports de commerce gérés par la région ou un syndicat mixte régional ?

Engagement : développer le cabotage maritime, Faire de nos ports un atout pour le développement d'alternative au transport routier.

La Région est propriétaire des principaux ports de Bretagne. Pour développer leur activité, et réduire le trafic de camions, utilisons notre atout maritime pour le transport de marchandise à l'échelle régionale et internationale, notamment en lien avec l'Arc Atlantique, et l'arc Manche.

Mesures concrètes :

- Conserver, moderniser, rouvrir si cela est pertinent les accès ferroviaires aux ports ;
- Encourager plus activement les initiatives d'acteurs professionnels locaux, qui agissent pour le renouveau du cabotage maritime en Bretagne.
- Promouvoir la réalisation de nouveaux bateaux modernes adaptés à ce type de trafic et moins polluants serait un atout indéniable sur le plan social et économique local.

Les navires du futur : Soutien la recherche développement et la construction de prototype de navires (programme navires du futur en cours lancé par l'état) plus fiables et consommant peu d'énergie. Nous faciliterons le transfert des compétences acquises dans les grandes courses à la voile vers les autres navires (pêche, transport).

Question 21 – Les ports fluviaux ont aujourd'hui différents statuts. Comment envisagez-vous l'intégration des ports fluviaux et des voies de navigation correspondantes, y compris lorsqu'elles sont touristiques, à la politique régionale des transports ?

La Bretagne à 4 départements n'ayant pas de grands cours d'eau, un transport fluvial d'une taille suffisante n'est pas envisageable, sauf pour le tourisme sur les canaux. En revanche, notre Région au carrefour des voies maritimes européennes et mondiales, possédant à elle seule un tiers du littoral maritime français (2740 km), le transport maritime, y compris intra-régional, doit faire l'objet d'une politique ambitieuse !