

SESSION DU 16 et 17 Décembre 2021

Question orale

« Quelle stratégie ferroviaire pour la région Bretagne ? »

Groupe : Les Ecologistes de Bretagne

Rapporteur : Loïc Le Hir

Développer le train en Bretagne pour réduire l'usage de la voiture apparaît comme une nécessité à l'heure des transitions climatiques et énergétiques. Les transports sont responsables de près d'un quart des émissions de gaz à effet de serre, dont une grande majorité est due à l'usage de la voiture. Le train doit être alors envisagé comme le moyen de transport à privilégier au 21ème siècle, conciliant à la fois sobriété énergétique, faible impact environnemental et confort pour l'utilisateur.

Pourtant, en Bretagne, des efforts importants restent à fournir pour garantir une desserte fine des territoires par le train, garantissant l'égalité territoriale. De nombreuses lignes restent à réouvrir et/ou à moderniser : on peut citer la transversale Auray-Saint-Brieuc, Brest-Quimper, Rennes-Nantes via Châteaubriant et via Redon, Morlaix-Roscoff, La Brohinière-Mauron, Rennes-Fougères, Dinan-Lamballe, etc.

On observe également un recul du fret ferroviaire, 9% du transport de marchandises en France se fait aujourd'hui par le rail, contre 18% en 2000 et 30% en 1980. En Bretagne, la fermeture récente de la ligne qui reliait Rosporden à l'usine Eureden de Coat-Conq, près de Concarneau, l'illustre.

Certains signes sont toutefois encourageants, comme la récente annonce du PDG de la SNCF de doubler le trafic ferroviaire en l'espace de 10 ans, ou encore la décision historique de la Commission européenne d'intégrer le port de Brest-Roscoff dans le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), qui permettra de développer le trafic maritime, les trains du quotidien et le fret ferroviaire en Bretagne, mais qui nécessitera également 850M€ de travaux de mise aux normes.

L'annonce par le gouvernement de la réouverture de lignes de trains de nuit, qui ignore toutefois totalement la Bretagne et l'Ouest de la France, est le signe que la Bretagne devra se battre pour ne pas être ignorée dans les investissements futurs de l'État.

Dans la perspective de l'ouverture en 2022 des négociations sur la mobilité pour l'élaboration du prochain CPER, nous souhaitons poser la question suivante à l'exécutif régional : **quelle stratégie ferroviaire globale pour la Bretagne sur les 6 prochaines années ? Quelles priorités dans un contexte de forte contrainte budgétaire ? Quel positionnement sur le projet LNOBPL ?** (Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de Loire) **Et surtout quelle méthode adopter pour co-construire cette stratégie avec l'ensemble des partenaires, afin de développer les trains du quotidien et le fret ferroviaire dans le cadre d'une politique de mobilité garantissant l'égalité territoriale ?**