

# LE SERVICE APRÈS VOTE

Session plénière du Conseil régional de Bretagne des 11, 12 et 13 octobre 2023



## Discours de politique générale

Tandis qu'à des milliers de kilomètres de l'hémicycle, les civil.e.s Israélien.e.s et Palestinien.e.s. payent le prix de l'impasse politique des dernières années dans la guerre lancée par les attaques terroristes du Hamas du 7 octobre dernier, Claire Desmares a **appelé à des solutions diplomatiques immédiates en faveur de la paix**. « *Le respect des droits humains, du droit des peuples à l'autodétermination, et du droit international doivent primer.* »

En Bretagne, **les établissements de santé multiplient les appels à l'aide** : lutte pour les urgences de Carhaix, situation critique dans les EHPAD publics, lutte pour l'accès aux soins pour tous dans les Côtes d'Armor... Une fois encore, la réponse du gouvernement se limite à des déplacements, le plus souvent en avion, sans annonces concrètes.

Alors que la mobilité était au cœur de cette session automnale, Claire Desmares a également apporté son **soutien aux citoyen.ne.s mobilisé.e.s contre les travaux de l'autoroute A69**. Face à l'Etat et à la région Occitanie prêts à aller jusqu'au bout des travaux, elle a rappelé **le caractère climaticide et anachronique de ces projets routiers**. Goudronner 343 hectares de terres agricoles et naturelles, et abattre des centaines d'arbres pour gagner 20 minutes de trajet, est inacceptable.

Nul besoin d'aller jusqu'à Toulouse pour trouver des projets aberrants, le schéma aéroportuaire proposé lors de cette session est totalement incompatible avec nos objectifs climatiques. Il faut avoir le courage de le dire : **il n'y a pas la place pour 20 aérodromes en Bretagne, ni pour une nouvelle compagnie aérienne**. La sobriété est la seule voie raisonnable, face à la chimère qu'est l'avion vert.

### Les Écologistes de Bretagne

Claire Desmares : [claire.desmares@bretagne.bzh](mailto:claire.desmares@bretagne.bzh)

Loïc Le Hir : [loic.le-hir@bretagne.bzh](mailto:loic.le-hir@bretagne.bzh)

Julie Dupuy : [julie.dupuy@bretagne.bzh](mailto:julie.dupuy@bretagne.bzh)

# CONTRAT DE PLAN ETAT-RÉGION

## VOLET MOBILITÉ

Vote: **ABSTENTION**

Le contrat de plan Etat-région (CPER) vise à donner de la visibilité en matière d'aménagement du territoire sur la période 2021-2027. La vision portée par le volet mobilité du CPER, d'un montant total de 686 M€, apparaît cependant déconnectée des besoins réels des breton.ne.s.

Comme l'a souligné Loïc Le Hir, **les projets d'aménagements doivent avant tout servir les trajets du quotidien**. A ce titre, la mise en place des services express régionaux métropolitains (SERM), qui correspond au projet de RER porté par les écologistes depuis bien longtemps, est une bonne nouvelle.

Nous devons néanmoins faire preuve d'une **plus grande ambition au sujet des "petites lignes" ferroviaires** qui jouent un rôle clé dans le développement du train du quotidien. Le CPER est loin de se montrer à la hauteur, préférant s'obstiner à rapprocher la Bretagne de la capitale, à l'image du controversé projet de LNOBPL : « *A cette vision parisiano-centrée, nous aurions préféré voir un projet d'un réel maillage interrégional de l'Ouest, et du Sud-Ouest pour améliorer la desserte ferroviaire, de jour comme de nuit, vers les régions Normandie et Nouvelle-Aquitaine.* »

Finalement, au regard des besoins de financement pour le développement des transports en commun décarbonés, **le CPER ne semble plus être l'outil adapté**. Une réflexion doit alors être menée pour mettre en place de nouveaux modes de financement.



Vote: **POUR**

## PROTOCOLE DE MOBILITÉS EN BRETAGNE SUD

Le protocole de coopération dans le bassin de mobilité du Morbihan et du Finistère Sud est **une très bonne nouvelle pour le développement du train du quotidien**. En permettant l'augmentation du trafic TER, ce protocole participe en particulier à la décongestion des routes.

« *La construction de nouvelles infrastructures routières n'a jamais résolu les problèmes de congestion, et n'a fait que rajouter des voitures sur les routes. Il est indéniable que **c'est le développement du train, mode de transport le plus sécurisé, qui permettra de les décongestionner et de décarboner les mobilités*** ». Pour cette raison, le budget inscrit au CPER pour l'échangeur du Liziec à Vannes aurait été mieux utilisé pour rendre le TER encore plus performant.

Face à l'urgence de développer les transports en commun, Loïc Le Hir a encouragé l'émergence rapide de dispositifs similaires dans d'autres bassins de mobilités, à l'image des études menées en Bretagne nord et en pays de Brest, en ce moment même.

# LA CONVENTION TER/TGV 2024/2033

La nouvelle convention TER/TGV négociée par le Conseil Régional avec SNCF Voyageurs, a fait l'objet d'un vote unanime dans l'hémicycle. Cette nouvelle convention nous assure de pouvoir travailler avec l'opérateur historique pendant 10 ans et de proposer plus de trains du quotidien, en attendant un réel "choc de l'offre"

Pour Loïc Le Hir, il s'agit avant tout de **défendre un service public de proximité** indispensable aux bretonnes et bretons et d'**atteindre nos objectifs de lutte contre les dérèglements climatiques**. « Cette convention TER/TGV donne de la visibilité, et de la lisibilité, sur la trajectoire de la Région Bretagne en matière ferroviaire pour le train du quotidien. Celui-ci est de plus en plus emprunté et nous oblige à faire évoluer l'offre rapidement. »

Nous appelons néanmoins à une consultation accrue avec les usagers, à la suppression des inégalités tarifaires entre les régions, de porter un réel intérêt au "Passe Rail", ainsi qu'à la mise en place de nouveaux outils de financements.

**ADOPTÉ**

## AMENDEMENT "ACCUEIL EN GARE"

A l'heure où le train gagne du terrain face à la voiture, Loïc Le Hir a déposé un amendement pour **maintenir et développer l'accueil physique des usagers en gare**.

« L'accueil dans les gares s'est fortement dégradé ces 10 dernières années, avec de nombreuses fermetures de guichets ou encore la réduction des heures d'ouverture. [...] C'est face à **ce désengagement de la SNCF en accord avec la Région** que nous avons déposé un amendement pour le maintien de l'accueil physique en gare ».

Au delà de renseigner les usagers sur les différents titres de transport et les tarifications, sur les incidents en cours, les retards et les annulations, les guichets SNCF permettent de payer les titres de transport en numéraire, en chèque, à l'aide de chèques vacances et d'obtenir des billets de congés annuels, ce qui n'est pas possible autrement.

La préservation de ce service public est d'autant plus essentielle aujourd'hui que **le train gagne du terrain sur la voiture pour les trajets du quotidien**. « Les nouveaux usagers sont en demande d'informations et le numérique ne répond pas à toutes leurs questions. »

Vote: **ABSTENTION**

# LA POLITIQUE MER ET LITTORAL

A travers sa "Politique mer et littoral", l'exécutif a présenté l'ambition maritime de la Région pour les cinq prochaines années. Ce document, censé être le grand schéma directeur dont découleront les politiques régionales en lien avec la mer, nous embarque vers un horizon trop flou pour être appréhendé.

Alors que le document évoque "l'économie bleue" à de nombreuses reprises, Julie Dupuy a déploré qu'**aucune limite ne soit formulée à l'égard d'une possible logique extractiviste** en mer ou sur le littoral. "Nous le redisons, sur terre comme sur mer, les ressources naturelles sont finies et il s'agit d'en faire un usage très raisonné."

Plus encore, **ce document directeur présente plusieurs contradictions en matière de biodiversité**. S'il rappelle l'urgence de préserver le littoral à l'heure où de très nombreuses espèces sont menacées de disparition, il survole la problématique du tourisme de masse qui représente pourtant une menace directe pour les écosystèmes littoraux et les équilibres socio-économiques des territoires.

De même, s'il souligne la nécessaire "prise en compte du continuum terre-mer", le document directeur **se garde de mentionner les impacts de l'agriculture industrielle sur les écosystèmes côtiers**, à commencer par les algues vertes dont il n'est fait aucune mention dans le document de 54 pages.



Vote: **ABSTENTION**

## LA STRATÉGIE PORTUAIRE

Censée permettre aux ports de relever les considérables défis qui les attendent, **la stratégie portuaire présentée par l'exécutif fait fausse route**. Elle comporte plusieurs impensés qu'une concertation accrue avec les habitants et les associations environnementales aurait permis d'éviter : cohabitation des usages, concurrence en matière d'accès au foncier, mobilités dans les villes-ports...

Alors que la décarbonation apparaît comme un amortisseur indispensable face à la volatilité des énergies fossiles, **l'exécutif mise sur l'hydrogène, pourtant loin de constituer une solution miraculeuse**. Pire encore, la stratégie portuaire néglige une partie des émissions carbone de nos ports de pêches comme les gaz frigorigènes des criées.

Si la stratégie portuaire reconnaît l'adaptation des places portuaires à l'érosion, à la hausse du niveau marin, et à la submersion comme un enjeu majeur, il s'agirait également d'actualiser les outils de diagnostic, en particulier concernant les vulnérabilités de la Région face au réchauffement climatique.

Pour Julie Dupuy, la stratégie portuaire devrait constituer une opportunité pour faire advenir un modèle économique durable à travers le développement de **techniques de pêches plus respectueuses de la biodiversité**, pour améliorer l'**égalité femme-homme** dans le secteur de la pêche et des industries, ou encore pour expérimenter des **dispositifs low-tech** à bord des navires et à quai.

## Question orale :

# COMMENT PASSER DE LA CRISE DES AIDES AU GAZOLE À LA PÊCHÉCOLOGIE ?

Pour faire face à la crise de la pêche, l'exécutif régional mise sur le maintien des aides gouvernementales sur le gasoil. Mais alors que la ressource en pétrole se raréfie, cette solution ne peut de toute façon n'être que très temporaire. Face à l'**échec annoncé d'un tel bouclier tarifaire**, il nous faut trouver une solution plus durable pour maintenir la filière halieutique à flot.

Les difficultés du monde de la pêche sont réelles et dépassent largement la hausse du coût du carburant. La filière est en particulier confrontée depuis une trentaine d'années à la raréfaction des ressources, en raison de la surpêche et d'écosystèmes dégradés. **Plus qu'une "crise", ce que nous vivons est un changement complet de paradigme qui appelle donc des réponses systémiques.**



Notre priorité est de **sortir des techniques de pêches énergivores**, à commencer par le modèle économique du chalut qui nécessite entre 1 et 2 litres de gasoil par kilo de poisson pêché et qui présente le pire ratio emplois/volumes pêchés. **Le conseil régional doit accompagner une déchalutisation progressive de la flotte bretonne.**

Cette transformation doit **permettre le développement de la "pêchéologie"**, un modèle de pêche plus respectueux des écosystèmes, économe en ressource, créateur d'emplois non délocalisables et de proximité, plus rémunérateurs, et plus attractifs, pour les pêcheuses et les pêcheurs.

Dans sa réponse, Daniel Cueff, vice-président de la Région chargé de la mer et du littoral, a affirmé que la ressource halieutique avait été reconquise sur l'axe atlantique. **Un constat qui justifie selon lui la poursuite des pratiques de pêches industrielles**, aux dépens des conséquences sociales et environnementales.

# PLAN RÉGIONAL SANTÉ ENVIRONNEMENT

La santé-environnement était à l'ordre du jour des discussions lors de cette session avec la présentation du nouveau plan régional santé-environnement (PRSE4). L'occasion pour nous d'alerter sur les pollutions environnementales, et sur la dimension sanitaire du changement climatique qui avait été déconsidérée dans le plan précédent.

## QUELQUES AVANCÉES...

Nous nous réjouissons de voir que le plan identifie le confort thermique comme un déterminant clé en matière de santé, en prêtant une attention particulière aux inégalités socio-économiques. Car oui, **être pauvre, cela veut dire vivre dans des passoires thermiques sur des territoires plus exposés aux risques et aux pollutions.**

De même, nous saluons l'approche One Health, qui **aborde la santé comme un continuum entre la qualité de l'air, la qualité de l'alimentation, la qualité de l'eau** - un continuum bien connu de breton.ne.s qui s'inquiètent de leur exposition multiple aux pesticides.

## POLLUTIONS : LE COMPTE N'Y EST PAS

Nous regrettons néanmoins l'**absence d'objectifs chiffrés, et le manque d'ambition du plan en matière de pollution environnementale.** Claire Desmares a particulièrement déploré l'action du PRSE en matière de pesticides, qui se contente d'objectifs de "sensibilisation" et de "connaissance" alors que les breton.ne.s attendent des solutions concrètes et efficaces.

Sur la question de la protection de l'eau, elle a rappelé que le Haut Conseil Breton pour le Climat appelait à ce que **l'ensemble des captages de la région soient protégés des nitrates et des produits phytosanitaires**, alors que le PRSE se limite aux captages "sensibles".

## PRISE EN CHARGE DE LA SANTÉ MENTALE

Autre absente de ce PRSE : la santé mentale. La Bretagne affiche pourtant des taux de personnes traitées par anxiolytiques significativement supérieurs aux moyennes nationales. **Nous appelons à une meilleure prise en charge des addictions et des psychopathologies**, en particulier pour les jeunes dont les demandes de prises en charge augmentent massivement.



# VOEU POUR LA RÉFORME DE LA LUTTE CONTRE L'INFLUENZA AVIAIRE

L'influenza aviaire - plus communément appelée "grippe aviaire", est une zoonose cyclique de plus en plus fréquente dans les élevages bretons. Aujourd'hui, lorsqu'une épidémie se déclare, les autorités sanitaires imposent à tous les élevages de volailles des zones concernées de maintenir le cheptel avicole en intérieur.

Cette gestion de crise par **l'enfermement affecte particulièrement les élevages bio et plein air** qui ne disposent pas d'infrastructures adaptées, contrairement aux élevages industriels hors-sol. L'application stricte du confinement dans ces élevages entraîne donc des situations de maltraitance animale et de baisse de rendement. « Cette claustration obligatoire implique de mettre les éleveurs en porte-à-faux entre le bien être de leurs animaux et le respect de la législation. » alerte Claire Desmares.

L'ANSES propose pourtant d'autres solutions pour lutter contre l'influenza aviaire qui mériteraient d'être considérées également. Elle suggère notamment **deux leviers d'action jusqu'ici ignorés des pouvoirs publics : diminuer le nombre de volailles par bâtiment**, d'une part, **et augmenter les distances entre les élevages**, d'autre part. Ces mesures, qui impliquent une réduction du cheptel, et une déconcentration des élevages industriels à l'échelle régionale et nationale, sont la condition d'une réduction durable des risques de zoonoses.



Face à la pression subie par les élevages bio et plein air, **nous demandons à ce que ces mesures de lutte contre l'influenza aviaire, alternatives au confinement, soient explorées par les pouvoirs publics.**

L'exécutif régional nous a proposé de réécrire le vœu en diminuant considérablement le propos et **sans remettre en question la concentration des volailles dans les élevages**, ce que nous avons refusé. Le vœu n'a donc pas été adopté.



# LA STRATÉGIE AÉROPORTUAIRE

Le schéma aéroportuaire à l'étude lors de cette session donne une idée claire de **la volonté de l'exécutif régional : la croissance du trafic aérien breton**, en pariant sur l'apparition de l'avion vert. Une volonté politique irresponsable que nous avons dénoncé.

D'abord, le schéma aéroportuaire dessiné par l'exécutif ne considère que les émissions de CO2. Or, comme le recommande le CESER, **le schéma devrait intégrer à son analyse l'ensemble des pollutions engendrées par l'aérien**, car les deux tiers du réchauffement climatique et la pollution de l'air lié à l'aviation ont pour sources des effets extérieurs du CO2.

De plus, pour répondre aux enjeux climatiques, le schéma aéroportuaire mise sur l'hypothèse technologique, en particulier liée à la recherche sur les nouveaux carburants. Or, en plus de leur caractère lointain, ces carburants ont un rendement faible qui les rend particulièrement gourmands en énergie et en biomasse. **L'emploi de ces ressources pour l'aérien entrera ainsi en concurrence directe avec nos besoins domestiques, industriels et pour nos mobilités du quotidien.**

Nous ne cachons pas notre inquiétude face à la forte croissance du trafic aérien, qui va de pair avec une augmentation des émissions de gaz à effets de serre et des pollutions nocives. A l'inverse du schéma aéroportuaire présenté par l'exécutif régional qui encourage cette tendance, nous appelons à la sobriété. **La réduction du trafic est en effet une condition sine qua non au respect de nos objectifs climatiques** pour maintenir un monde viable. « Pour les écologistes, l'avion le plus décarboné est celui qui reste au sol. » a rappelé Loïc Le Hir.

Contrairement à l'orientation du schéma aéroportuaire, **le Conseil Régional doit donc cesser l'accompagnement massif à l'aérien et reconvertir les infrastructures existantes**, en particulier les aérodromes comme l'a souligné Loïc Le Hir :

« **Tant que le nombre d'aérodromes bretons restera important** (17 aérodromes et 3 bases aéronavales), **le trafic aérien ne baissera pas**, notamment pour des raisons d'équilibre économique [...] Leur reconversion permettrait, au regard des objectifs du ZAN, de retrouver du foncier pour développer des activités économiques dont nous avons besoin. ».





## LE FUNESTE PROJET DE LA SOCIÉTÉ KER'OMAN

Importer par avion cargo des milliers de tonnes de poissons pêchés dans le sultanat d'Oman ? C'est le **projet climaticide** de la société Ker'Oman qui investit 80 millions d'euros dans la construction d'un immense port à Duqm, avec le soutien de Lorient Agglomération.

Rentabiliser ce nouveau port équivalent à 5 fois celui de Lorient mènera à la **surexploitation de la ressource halieutique** et impliquera l'**émission de plusieurs milliers de tonnes de CO2** chaque année. Lors de cette session, Julie Dupuy a dénoncé ce projet qui est à la fois **un coup bas porté aux pêcheuses et pêcheurs français.es**, et d'un déni de réalité vis-à-vis du réchauffement climatique :

*« Quoi que l'on fasse pour décarboner les criées, si c'est pour y vendre des milliers de tonnes de poisson pêché au Moyen Orient, et importées par avion cargo réfrigéré, nos efforts seront vains. »*

Notre priorité doit être d'**accompagner le monde de la pêche vers des pratiques durables** à l'opposé du projet de la société Ker'Oman qui est un non-sens écologique et social.

**Inscrivez-vous à notre lettre d'infos, le Service Après Vote, et recevez-la par mail.**

Vous pouvez assister aux sessions plénières du Conseil Régional de Bretagne. La prochaine session aura lieu les 13 et 15 décembre 2023. Il y sera notamment question de la stratégie halieutique et du plan de réappropriation des langues de Bretagne. Pour y assister, envoyez un mail à : [mediation.citoyenne@bretagne.bzh](mailto:mediation.citoyenne@bretagne.bzh) et contactez-nous, nous viendrons à votre rencontre.

**Retrouvez-nous sur les réseaux sociaux :**



**Collaborateur :**

Fabien Randrianarisoa  
[fabien.randrianarisoa@bretagne.bzh](mailto:fabien.randrianarisoa@bretagne.bzh)