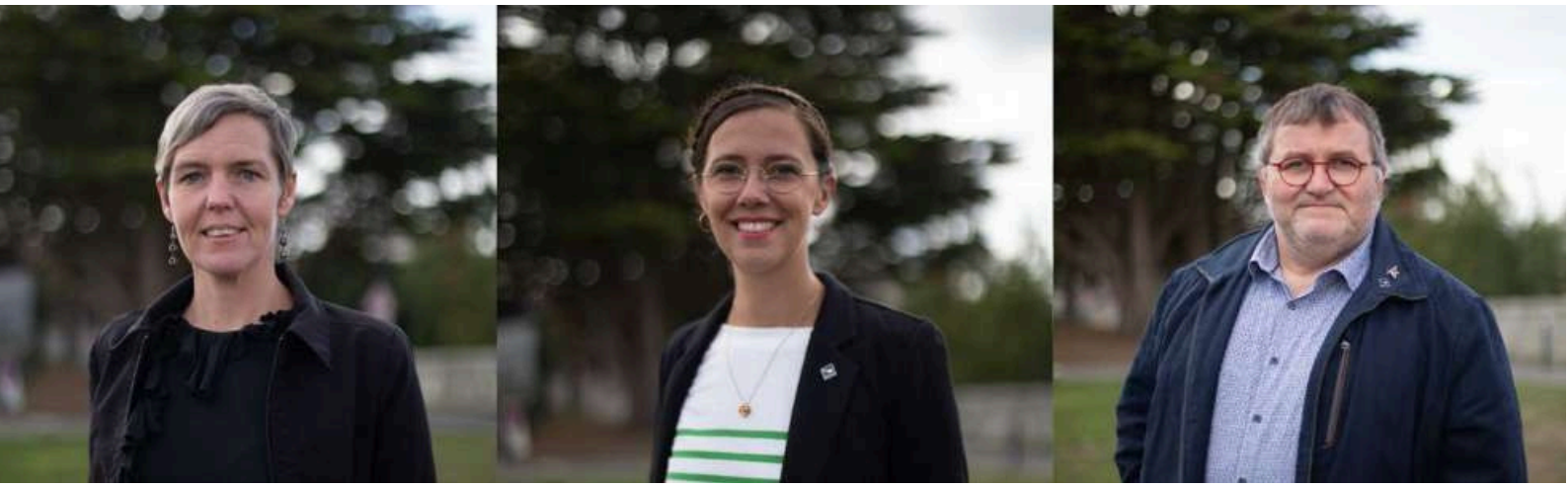
LE SERVICE APRÈS VOTE

Session plénière du Conseil régional de Bretagne du 28 Juin 2024



Une session plénière sous haute tension

Pour préserver la sérénité des débats à la veille du premier tour des élections législatives, les différents groupes de l'hémicycle n'ont pas prononcé de discours de politique générale au début de cette session du Conseil Régional.

C'est dans un contexte extrêmement tendu que nous avons été amenés à délibérer, notamment sur le volet mobilités du contrat de plan Etat-Région qu'il était indispensable d'entériner, avant un changement à la tête de l'Etat qui remettrait les financements en question. La menace que fait planer le Rassemblement National au-delà de sa politique xénophobe et contre les minorités, c'est le **risque d'un retour en arrière sur tous les acquis** en faveur de l'écologie, des mobilités décarbonées, et du respect de l'environnement.

Alors que nous arrivons désormais à mi-mandat, et que vient le moment de regarder le chemin parcouru, c'est peu dire que nous ne nous attendions pas à traverser de telles épreuves. Contre vents et marées, **nous avons tenu bon face à l'exécutif si prompt à défendre l'ancien monde** sur l'agriculture, sur la pêche, ou encore les mobilités.

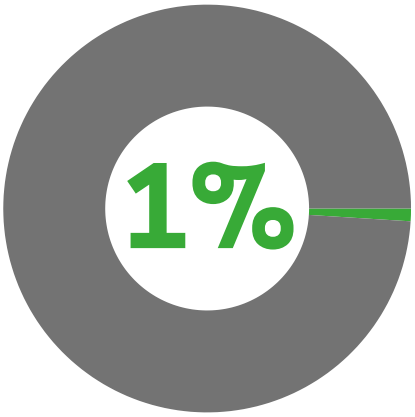
Dans cette opposition exigeante et sans concession, nous avons eu le bonheur de rencontrer en route des **alliés précieux** : associations, syndicats, militants. C'est toutes et tous ensemble que nous continuerons de nous battre session après session pour **défendre l'écologie et le vivant en Bretagne**.

Les Écologistes de Bretagne

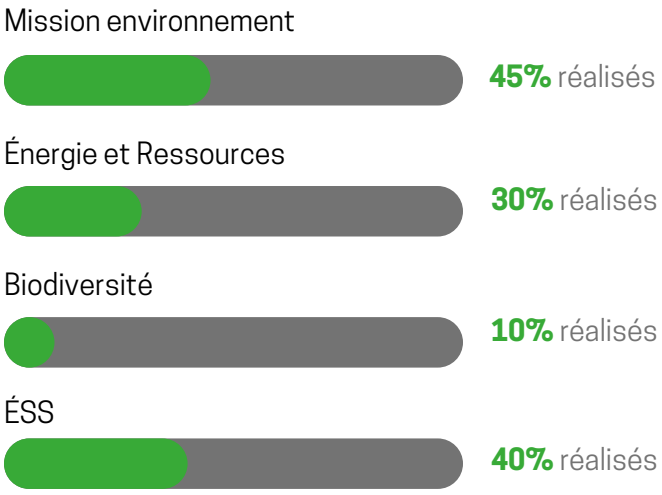
Claire Desmares : claire.desmares@bretagne.bzh
Loïc Le Hir : loic.le-hir@bretagne.bzh
Julie Dupuy : julie.dupuy@bretagne.bzh

RAPPORT FINANCIER

En début d'année, nous alertions sur la **faible part du budget consacrée à la transition écologique** et environnementale qui plafonnait à… 1%. Dans le rapport financier présenté par l'exécutif lors de cette session, nous découvrons, de surcroît, que **ces sommes ne sont pas dépensées**. Un constat qui témoigne du **faible niveau d'engagement de l'exécutif régional pour la transition écologique** malgré ses promesses.



Part du budget consacrée à la transition écologique et environnementale en 2024



Taux de réalisation par mission en Juin 2024

La transition écologique, et l'économie sociale et solidaire sont les seuls programmes où le taux de réalisation est aussi faible. Comme l'a souligné Claires Desmares, **il ne s'agit pas de coïncidences mais de choix politiques**.

> ***« Ce ne sont pas que des chiffres. Les montants votés au moment du budget, et les taux de consommation effectifs de ces budgets, en disent plus sur la politique menée par Loïg Chesnais Girard, que n'importe quel discours. »***

L'heure n'est plus aux paroles mais aux actes, et vite, avant que la fenêtre pour réussir à stopper le réchauffement climatique ne se referme complètement. Nous devons impérativement dégager des moyens de financement, et les mettre en œuvre.

“BREIZH UP PÊCHE”

Vote : CONTRE

Pour soutenir le renouvellement et la décarbonation de la flotte de pêche bretonne, Loïg Chesnais Girard prévoit de créer un fond de co-investissement “Breizh Up Pêche”. Bien que nous partageons le constat du **poids financier qui pèse sur la filière pêche** et la nécessité de l’aider à **sortir de la dépendance aux énergies fossiles**, nous ne pouvons approuver la proposition de l'exécutif.

A en croire la proposition officielle, “Breizh Up Pêche” ne bénéficierait qu’à la pêche “artisanale”, “durable”, “décarbonée”… Autant de jolis mots employés par l'exécutif qui prend cependant soin de ne jamais les définir, comme l’a souligné Julie Dupuy.

- Nous savons pourtant que lorsque le président de la région fait référence à la “pêche artisanale”, il **n’exclut nullement les chalutiers hauturiers de 24m**, contrairement à l’image que les bretonnes et les bretons se font d’une pêche artisanale, et à la définition de la FAO ou de l’UE.

- De même, **l’exécutif ne fixe aucun critère pour définir la “pêche durable”**. Rien ne nous assure que les chalutiers hauturiers sont exclus de cette définition alors même que ces navires ne respectent ni la ressource, ni l'écosystème et sont très vulnérables face aux crises du gasoil. « *Investir les impôts de nos concitoyens et concitoyennes dans des chalutiers, c’est jouer à la roulette russe avec l’argent de la collectivité* ».

- Enfin, malgré les ambitions affichées en matière de décarbonation, “Breizh Up Pêche” n’impose **aucune condition de baisse de carburant**, contrairement à l’aide à la remotorisation des navires du FEAMPA. La décarbonation de la filière pêche passe pourtant nécessairement par la déchalutisation tant le chalutage est la technique de pêche la plus consommatrice de carburant. « *Lorsque vous mangez un filet de poisson pêché au chalut, vous pouvez poser à côté les deux verres de gasoil qui ont servi à l’attraper* ».

Vote : CONTRE

DÉCISION MODIFICATIVE AU BUDGET N°2 VISANT À FINANCER “BREIZH UP PÊCHE”

C’est **3 millions d’argent public** que l'exécutif veut investir dans la **remotorisation de navires de pêche sans éco-conditionnalité**. Au lieu de maintenir à flot un modèle de pêche voué à disparaître, nous avons fait des propositions d’investissement pour rendre la filière plus résiliente. Cette somme pourrait aider les pêcheurs à investir dans des bateaux polyvalents, armés pour pêcher au filet, à la ligne, ou au casier selon la saison, mais aussi développer de nouveaux circuits de commercialisation pour mieux rémunérer les pêcheurs. En attendant d’avoir un vrai débat sur ces questions, nous avons donc voté contre cette deuxième décision modificative au budget, en cohérence avec notre vote de février.

Question orale :

TAXONOMIE EUROPÉENNE SUR LES NAVIRES ZÉRO ÉMISSION

Depuis 2021, l'Union Européenne est dotée d'une taxonomie qui distingue les navires "zéro émission" des autres. La notion de "zéro émission" sur laquelle repose la taxonomie est cependant biaisée dans la mesure où **elle évalue uniquement la phase de combustion**, sans prendre en compte le cycle de vie du carburant dans son ensemble.

TAXONOMIE EUROPÉENNE

Elle rend ainsi éligible **des carburants dont la production repose pourtant sur des énergies fossiles**. C'est par exemple le cas du dihydrogène qui, bien qu'ayant une combustion décarbonée, est issu à 99 % de gaz fossile. Des navires sont ainsi considérés comme "zéro émission" par la taxonomie européenne alors même qu'ils dépendent d'énergies fossiles.

A l'inverse, la taxonomie européenne **exclut des navires à la pointe de la décarbonation.** Les **voiliers cargos**, comme ceux développés par TOWT, sont rendus inéligibles en raison des moteurs dont ils sont équipés, alors même que ces derniers ne constituent qu'**un auxiliaire de propulsion** et sont éteints la majeure partie du temps.

Face à ce déséquilibre, Julie Dupuy a demandé à mettre l'**action de lobbying** de la Région Bretagne auprès de la Commission européenne au profit d'une **modification de la taxonomie des navires zéro carbone, pour y inclure les cargos à voile.** Notre demande a été **favorablement** accueillie par l'exécutif qui affirme œuvrer en ce sens à Bruxelles.

LANCEMENT DE LA PROCÉDURE DE RENOUVELLEMENT DE LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC DES AÉROPORTS DE RENNES ET DE DINARD

Vote : CONTRE

Avec 2 ans de retard, le conseil régional a lancé le renouvellement de la délégation de service public des aéroports de Rennes et Dinard. Encouragé par le bilan positif de ces aéroports, **l'exécutif envisage d'accroître le trafic aérien, et de développer l'aviation d'affaires**.

Loïc Le Hir est intervenu pour dénoncer l'anachronisme d'un tel projet. « *L'avion n'est pas l'avenir des mobilités. Il est fortement carboné, polluant et ne profite qu'aux plus riches* ». **Quant à l'avion vert, il s'agit d'un mirage**. Produire des carburants d'aviation durable au faible rendement nécessite une quantité phénoménale d'énergie qui devrait prioritairement servir les futurs besoins industriels et du quotidien.

Comme l'explique l'ADEME, la réduction des émissions de gaz à effet de serre implique nécessairement une **réduction du trafic aérien**. « *Raison pour laquelle vouloir promouvoir et développer les aéroports, avec une croissance de l'aviation d'affaires et de loisirs dans les 17 aérodromes, irrite.* »

« Est-il réellement nécessaire d'investir dans ce mode de transport au vu de l'urgence climatique alors que nous avons tant de besoin de développer le transport du quotidien pour l'ensemble des bretonnes et bretons, et non pas au profit de quelques-uns. »

©Aertec

Vote: ABSTENTION

Contrat de Plan État Région (CPER)

VOLET MOBILITÉ

Saluant le travail de négociation de la Région avec l'État sur le volet mobilité du CPER, Loïc Le Hir a néanmoins interpellé l'exécutif quant aux **efforts insuffisants pour pallier à l'abandon du train du quotidien depuis plus de 40 ans**, au profit des projets routiers encore surreprésentés dans cette feuille de route.

PRIVILÉGIER LE TRAIN À LA ROUTE

C'est le réseau ferroviaire breton qui mérite toute notre attention. Le train affiche en effet un **meilleur bilan carbone** que n'importe quel autre moyen de transport, y compris le car. Face à la **demande toujours plus forte des usagers**, avec des trains toujours plus bondés, nous devons nous montrer à la hauteur de nos ambitions.

PRIORISER LA RÉOUVERTURE DES PETITES LIGNES

En matière ferroviaire, **la Région Bretagne s'entête à vouloir développer la grande vitesse** alors que les besoins en TER sont criants. Elle témoigne ainsi d'**une vision parisiano-centrée de l'aménagement du territoire**. Après la LGV, en 2017, qui a eu pour conséquence de réduire l'offre TER en Bretagne, c'est au tour du projet LNOBPL d'être soutenu par la Région.

« *Comment peut-on parier sur un projet à **plus de 10 milliards d'euros pour gagner quelques minutes** entre Rennes, Brest, et Quimper, alors que nous ne trouvons déjà pas les centaines de millions d'euros nécessaires pour **améliorer les indispensables lignes de dessertes fines du territoire** dont nous avons tant besoin.* »

©BCD/Sevenadurioù

Si le mandat de négociation du CPER ne permet effectivement pas de projeter la réouverture de voies ferrées, **pourquoi ne pas rouvrir ces lignes indépendamment du CPER**, et ainsi répondre aux demandes de plus en plus nombreuses des citoyens ? C'est le **choix politique** qu'ont fait les régions Grand-Est, Occitanie, Normandie et Pays de la Loire… Des exemples à suivre !

CARTE PLURIANNUELLE DES FORMATIONS

Vote : ABSTENTION

La pluriannualisation de la carte des formations est une bonne nouvelle. Elle va permettre une réflexion plus poussée sur l'offre de formation dans les territoires. Loïc Le Hir a néanmoins déploré l'**approche centrée sur les besoins des employeurs**, qui s'est traduite par l'**absence de consultation de la jeunesse**, pourtant première concernée par ces formations.

Avant de répondre aux intérêts économiques, l'offre de formation doit **répondre aux attentes des jeunes.** « ***Le but des établissements scolaires n'est pas de préparer la future main-d'œuvre à disposition du monde économique***. *Il est d'accompagner nos jeunes dans le développement de savoirs et de savoir-faire, pour lesquels ils ont un attrait particulier.* »

©Hellowork

Il s'agit notamment de **faire évoluer les métiers sur lesquels débouchent les formations peu attractives**. En effet, le déficit de candidats dans certaines formations comme le BTP, l'agroalimentaire ou le sanitaire et social, doit être interprété comme **un signal d'alerte sur les conditions de travail de ces métiers** difficiles, pénibles, parfois ingrats, et mal rémunérés.

©Arkoterra

« Nous voyons bien qu'il ne s'agit pas seulement de rendre la formation attractive, qui serait un leurre, mais avant tout de travailler à une meilleure reconnaissance de ces emplois, de mieux les payer et de leur apporter des moyens et des postes de travail adaptés pour réaliser leurs travail dans de meilleures conditions. »

Comme l'a souligné Loïc Le Hir, la consultation des jeunes aurait permis de **proposer une offre de formation pour des métiers émergents, en phase avec les enjeux écologiques**. Nous aurions ainsi pu proposer des formations à la construction éco-responsable ou au développement de low-techs.

EN BREF

FORMATION DES ÉLU.ES

Nous avons obtenu que le budget formation des élu.es régionaux passe de 1500 euros à 3000 euros par élu après une baisse récente. Il est primordial que les élu-es et leurs équipes puissent continuer de se former tout au long de leur mandat.

QUAND LA RÉGION FINANCE DES LOBBYISTES AGRICOLES...

Lors de la commission permanente du mois d'avril, nous avons lancé l'alerte sur le fait que l'exécutif régional utilise le fonds d'intervention régional pour octroyer 10K euros de subventions à l'association Spotentiel (ex Spot JA 29) dont le but est de former des lobbyistes agricoles, qui se vantent notamment de leur entrisme dans les différentes collectivités.

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 9, 10, et 11 Octobre 2024. Pour y assister, envoyez un mail à : mediation.citoyenne@bretagne.bzh et contactez-nous, nous viendrons à votre rencontre.

Retouvez-nous sur les réseaux sociaux :

Collaborateur :
Fabien Randrianarisoa
fabien.randrianarisoa@bretagne.bzh