
LES MOBILITÉS AU QUOTIDIEN EN BRETAGNE : UN MODÈLE À CONSERVER

Le modèle routier dominant : coûteux, dommageable pour l'environnement

- 100 000 véhicules transitent chaque jour sur les rocadés rennaises pour les déplacements domicile-travail.
- 30 000 véhicules bouchonnent pour entrer dans Brest chaque matin (25 000 véhicules par jour sur la voie express Brest-Quimper)
- 80% des mobilités quotidiennes domicile-travail se font en voiture.
- 22 millions d'euros sont dépensés chaque année dans les Côtes d'Armor pour entretenir un réseau de 4500 kilomètres de routes.
- Fuite en avant devant l'augmentation du trafic routier de 1 à 2%% par an: doublement des voies, construction de rocadés, de ponts...
- Les voitures individuelles représentent 60% des émissions de CO2 à côté des autres modes de transport, le train 0,4%.

Un modèle facteur de profondes inégalités sociales

- L'augmentation des prix du foncier éloigne les classes populaires des villes et allonge les distances domicile-travail.
- Il allonge également les distances pour l'accès aux services publics, à l'éducation, aux soins, à la culture, aux loisirs.
- L'augmentation rapide des prix des carburants réduit fortement le pouvoir d'achat des plus précaires.
- Situation particulièrement préoccupante pour le centre-Bretagne, dépourvue de transports publics.

La voiture a remplacé le train en Bretagne, voies ferrées hier au réseau très dense

- A son apogée en 1929, le réseau ferré français disposait de 42 000 kilomètres de lignes nationales, et 24 000 kilomètres de lignes d'intérêt local (près de 70 000 kms au total)
- Tout point du territoire se trouvait à moins de 10 kilomètres d'une gare, pour les trois quarts du pays.
- La Bretagne a été tout au long du 19^{ème} siècle irriguée par un réseau ferré très étendu, y compris en centre Bretagne, et doté de plusieurs transversales nord-sud.
- Au début du 21^{ème} siècle, il ne reste plus en France que 24 800 kms de voies ferrées en raison de la concurrence directe du réseau routier.

Le train du quotidien comme alternative sociale, économique et environnementale

- Redonner au train en Bretagne la place qu'il occupait comme mode de déplacement central pour les déplacements domiciles-travail
- Après l'achèvement de la 2X2 voies centrale geler tous les projets de construction de routes neuves
- Lancer de nouvelles études sur les potentiels de développement du train en Bretagne à partir des infrastructures déjà existantes, y compris les lignes métriques (*il faudrait préciser: voies plus étroites*)
- Mettre le rail en position centrale dans le transport du quotidien, une centralité qui facilitera l'intermodalité : rail-vélo, rail bus, rail-cars, rail-tramways/métro, rail-bateau.
- Imposer un moratoire à la fermeture de lignes, et à la création de voies vertes. Rouvrir certaines lignes récemment fermées
- Expérimenter sur quelques tronçons des projets innovants comme « Draisie », les nouveaux trains légers, fonctionnant à l'électricité ou l'hydrogène
- Initier une politique tarifaire accessible à tous et fortement incitatrice.

Loïc BREMAUD