

Brèves ...



Parmi les propositions du Premier Ministre, nous avons noté au passage un petit nom bizarre : « Linky ».

Un nouveau compteur censé faciliter la vie des usagers en leur permettant de suivre leur consommation électrique et de la relever à distance.

Les 35 millions de gros compteurs actuels seraient remplacés à l'horizon 2020, pour une enveloppe de cinq milliards d'euros qui devrait être prise en charge par EDF. L'opération devrait être, dit-on, « indolore » pour le consommateur.

A voir ... les associations de consommateurs dénoncent en fait le risque d'un financement indirect par le client, via une possible augmentation du tarif d'utilisation du réseau public d'électricité (Turpe), une taxe créée en 2000. En outre, le compteur va intégrer un outil lui permettant de mesurer sa consommation en temps réel, afin de réguler son utilisation. Mais ce service devrait être proposé par les fournisseurs ... en option payante ...

La hausse continue du coût de l'énergie, la paupérisation de la population, la mauvaise qualité thermique des logements, expliquent que près de 80 % des CCAS font face, depuis trois ans, à une hausse des sollicitations relatives aux dépenses de logement.

Face à l'enjeu d'isolation des bâtiments sociaux, il faudra qu'EDF (qui s'apprête dans le même temps à augmenter de 10 % en un an la facture d'électricité) s'attache à démontrer que Linky n'est pas un moyen lui assurant un nouveau revenu (par les économies qu'EDF fera en achetant moins d'électricité à l'extérieur et, par la suite, en faisant payer ce compteur à l'utilisateur).

L'écologie face à la finance

Le 9 juillet dernier, en annonçant, son plan d'investissements d'avenir Jean-Marc Ayrault a-t-il voulu plaire aux « écolos », comme certains commentateurs se sont empressés de le dire ?

S'agissait-il de se faire plaisir ou d'agir ? Plusieurs décisions annoncées par le Premier Ministre vont réellement dans le bon sens. En quantité d'abord, puisque la moitié des 12 milliards du plan serait consacrée à des investissements directs ou indirects pour la transition écologique. En qualité ensuite, puisque les règles d'éco-conditionnalité devaient guider les choix des appels d'offres qui en seront issus. En thématique choisie enfin, puisque le logement et la rénovation thermique devraient en constituer l'une des priorités.

La méthode pour mettre en place le plan nous paraît également bien adaptée, car elle entrerait en cohérence avec les politiques choisies par notre majorité régionale puisque tout devrait pouvoir se négocier au sein des contrats de plan État-Régions qui couvriront la période 2014-2020.

Pour autant, tous les arbitrages du Premier Ministre ne nous satisfont pas en tant qu'élus bretons (cf. notre article sur les transports au dos de cette lettre) et nous espérons bien que l'ancien Maire de Nantes appliquera le principe d'éco-conditionnalité pour trancher sur l'utilité de l'aéroport de Notre-Dame-Des-Landes, ...

Après son éviction du gouvernement, Delphine Batho avait conclu sa conférence de presse en soulignant que « *C'est sur l'écologie que se concentre l'affrontement avec le monde de la finance. Les forces opposées au changement sont puissantes. Le moment est venu de se mobiliser pour y faire face* ».

En effet, l'écologie, en plus d'être un impératif pour la sauvegarde de la planète, est aussi un moteur de la relance de l'économie. Alors que de nombreux pays européens entrent dans la transition énergétique pour faire face à la crise écologique et climatique, la France ne peut et ne doit pas prendre le chemin inverse. L'économie verte est un puissant vecteur de création d'emplois dans l'isolation du bâti, l'écoconstruction, l'éolien terrestre et offshore, le solaire, l'hydrolienne, la mobilité décarbonée

Avec ces milliers de jeunes formés, qualifiés aujourd'hui sans emploi et ces 8 millions de foyers qui souffrent de précarité énergétique (cf. notre brève), notre pays ne peut « s'offrir le luxe » de priver le Ministère de l'Écologie de 500 Millions d'euros, ce qui signifie 1 000 suppressions directes de postes. Ce sont tous les leviers déterminants pour atteindre les objectifs de reconquête de la qualité de l'eau, de l'air, de maîtrise de l'énergie, de production d'énergies renouvelables, de santé environnement déjà fragilisés ces derniers mois qui s'en trouveraient gravement compromis, et le plan « investir pour l'avenir » du Premier Ministre avec.

Nous savons que le ministère de l'écologie a été de tout temps la proie de puissants lobbies : nucléocrates, productivistes, ultra-libéraux indifférents au sort de l'humanité et de la planète et lobbies pro-gaz de schistes (relayés par Montebourg, revenant sans cesse sur le sujet). Delphine Batho en a, tristement, fait le frais.

Nous faisons confiance à Philippe Martin, qui prend maintenant le portefeuille de l'Écologie. Nous savons qu'il ne découvre pas les questions environnementales puisqu'il a su mener un combat acharné contre les OGM, soutenant l'activation de la clause de sauvegarde afin de suspendre l'utilisation du maïs transgénique (Mons 810). Nous verrons bien aux actes posés.

Les transports en Bretagne : après le plan « investir pour l'avenir, débat à venir ?

Comme on pouvait malheureusement s'y attendre, le gouvernement a suivi les préconisations de la commission Mobilité 21 présidée par M. Duron. Le coup est rude pour la Région Bretagne qui avait placé beaucoup d'espoirs dans le projet BGV. Rien ou presque ne devrait donc se faire avant l'horizon 2030. Voilà qui simplifie ou complique singulièrement nos débats, c'est selon.

Principale conséquence de cette décision : il ne faudra compter sur aucune création de nouvelle voie à grande vitesse de Rennes à Brest, Quimper, Nantes ou même Notre-Dame-Des-Landes. Un aéroport international, sans desserte régionale ... décidément, ce projet va être de plus en plus difficile à défendre.

Le débat public sur le tracé nous renvoie donc à des temps plus lointains. Pour autant les discussions concernant les déplacements intra-régionaux, l'irrigation des villes moyennes de Bretagne, les pôles d'inter-modalité, les systèmes d'information et de billettique multimodaux, ... sont d'autant plus importants.

L'objectif partagé par tous était de mettre Paris à 3 heures de la pointe bretonne. Nous risquons de ne pas y être réellement avant un petit moment. Comment pouvons-nous alors nous rapprocher d'un objectif de 1h30 entre Brest, Quimper et Rennes ? Les priorités prônées par la commission mobilité 21 et les décisions gouvernementales ne nous ont heureusement pas retiré notre compétence sur les transports et nous n'avons pas perdu tous nos moyens. Il nous semble primordial de prendre des mesures pour éviter la fracture territoriale entre l'ouest et l'est breton, le déséquilibre territorial se trouvant hélas également renforcé par la labellisation « métropole » de Rennes et Nantes, mais sans doute pas celle de Brest.

Quelles alternatives

Faut-il dans ces conditions, s'obstiner sur la technique du TGV ou faut-il chercher de nouvelles réponses techniques pour répondre aux objectifs politiques d'équilibre des territoires. D'autant que l'accident de Brétigny a rappelé l'urgence de remettre à niveau l'ensemble du réseau « classique ».

Des écologistes avancent une proposition : le Train à Haut Niveau de Service qui cherche à répondre au principe que l'infrastructure ne résout rien par elle-même, mais doit être le support d'un service fiable, fréquent, régulier et abordable. Aujourd'hui, seuls deux types de matériels récents circulent sur le réseau français : les TGV, qui vont vite mais ne permettent pas des arrêts fréquents, ou bien les rames TER les plus récentes, qui permettent des arrêts fréquents et de nombreuses montées / descentes, mais restent conçues pour des trajets courts, à une vitesse ne dépassant pas 160 km/h.

En-dehors des TGV, le matériel « grandes lignes » est à l'image d'une desserte en pleine décrépitude. Les services « Intercités » sont assurés par des voitures Corail conçues au début des années 1970. Elles sont confortables, mais elles arrivent pour la plupart à l'âge prévu pour leur retraite. Ceux-ci seront « intégralement renouvelés entre 2015 et 2025 ». La première commande d'un minimum de 500 millions d'euros sera lancée dès cet été. L'effort de la nation pour la mobilité sera de 5 milliards par an.

Le scénario THNS propose de profiter de cette opportunité de renouvellement en imaginant un matériel d'un nouveau genre, à forte capacité d'accélération et de décélération.

Solutions industrielles

Ce THNS aurait la simplicité d'accès des trains régionaux les plus modernes. Il serait équipé de larges portes qui permettraient un embarquement rapide des voyageurs et donc un gain de temps lors des arrêts du train. Les espaces de rangement seraient nombreux pour les bagages. Des espaces seraient dédiés aux vélos, avec alimentation pour les vélos à assistance électrique ...

Alors, un débat, certes, oui, mais dont les termes doivent être sérieusement revus et corrigés, qui ne peut se laisser guider par la desserte d'un aéroport ne répondant pas aux critères d'éco-conditionnalité et qui ne peut se limiter aux seuls choix de tracé de lignes TGV dont l'horizon est maintenant, on le sait, très éloigné.

Préparons-nous au débat

Jean-Marc Ayrault a donné le feu vert au débat public, une procédure lourde « pour y voir clair » dit-il. Ce débat dont le principe était défendu par Jean-Yves Le Drian et Pierrick Massiot, devrait démarrer à l'automne 2014 (après les municipales !) pour aboutir en mars 2015, date des élections régionales.

Les élus, les collectivités et les usagers auront la parole « pour trouver la bonne solution », a précisé le Premier ministre, tout en ajoutant : « La France ne tourne pas le dos au TGV, mais la priorité, c'est d'améliorer le transport du quotidien, de proximité ».

Ce grand débat ne peut donc se passer dans les conditions qui étaient prévues avant la remise du rapport Duron. C'est toute sa logique qu'il faut revoir : parler des infrastructures, certes, mais aussi des rames et de toutes les améliorations techniquement possibles.