

La politique de mobilité

Cette fiche programmatique est une ébauche élaborée à partir du travail des militant.es et d'expert.es d'usage. Elle sera amenée à être modifiée à la suite de propositions citoyennes.

SITUATION

Une politique de mobilité durable à l'échelle régionale doit proposer des solutions de transport durable pour toutes et tous, mais également prendre en compte les questions d'aménagement et d'alternatives au déplacement en favorisant la proximité et la santé. Les trajets les moins chers et les moins polluants sont en effet ceux que l'on a pas à effectuer.

La mobilité est à la croisée de différents enjeux qui s'imbriquent et sur lesquels elle peut avoir un effet levier : dérèglements climatiques, aménagement du territoire, développement économique, santé ou encore confort de vie.

Les transports, point noir de la lutte contre les dérèglements climatiques

Ni leur consommation globale d'énergie ni leurs émissions de gaz à effet de serre ne diminuent. En Bretagne, les transports sont responsables de 24% des GES et de 50 % des émissions énergétiques, dont une grande majorité (88 %) est due à l'usage de la voiture. Le transport routier prédomine tant pour les personnes que pour les marchandises. La lutte contre les dérèglements climatiques passe par le développement de transports collectifs et/ou décarbonés, comme alternatives majeures à l'autosolisme.

Des impacts sur la santé

Le trafic routier est une source importante de **pollution de l'air** (particules fines, dioxyde d'azote, COV). Selon le rapport de l'Agence européenne de l'environnement, 3 citadin-es sur 4 en France sont exposé-es à des niveaux de pollution supérieurs au seuil défini par l'OMS. Les particules fines, le dioxyde d'azote et l'ozone entraînent chaque année près de 60 000 décès prématurés, soit près de 750 000 années de vie perdues au total. La circulation routière est en grande partie responsable de ces émissions.

Le trafic routier est une source importante de **bruit** : 10 millions de personnes en France seraient aujourd'hui exposées à des niveaux de bruit supérieurs à 65 dBA en

façade, dont 3 millions à des niveaux supérieurs à 70. Selon l'INRS, le niveau de bruit correspondant à un seuil acoustique de confort est de 55 dBA. L'ouïe est en danger si une personne est exposée à 80 dBA pendant 8 heures. Ce bruit peut être responsable de troubles du sommeil, de troubles cardiovasculaires, de stress et de baisse de performances cognitives (notamment la mémoire à court terme).

Alors que le vélo et la marche contribuent à la pleine santé en favorisant l'exercice physique, le tout-voiture favorise l'immobilité et **la sédentarisation des corps**.

Le trafic routier est également générateur d'**insécurité** : en 2019, 3 498 personnes sont décédées sur les routes de France (métropole et outre-mer).

Un enjeu d'autonomie, d'aménagement et d'égalité

Depuis la loi NOTRe de 2015, les Régions ont vu s'étendre le périmètre de leurs compétences en matière de transport. La Région Bretagne agit aujourd'hui comme autorité organisatrice de transport régional en assumant l'organisation et le financement du TER, des lignes de cars interurbains, des transports scolaires, et de la desserte maritime et aérienne des îles. Toutefois elle pâtit encore d'un manque de moyens et de leviers pour organiser de façon optimale un système régional de transport durable et accessible à tous.

Les transports constituent aussi un enjeu socio-économique, avec 18 % du budget des ménages bretons qui y est consacré. On constate de fortes inégalités d'accès à la mobilité. Les plus aisés et les habitants des centres-villes bénéficient de transports collectifs performants et d'une offre de mobilité à longue distance rapide, même si onéreuse, via le développement des LGV. Parallèlement, les habitants des couronnes périurbaines subissent souvent une mobilité quotidienne inconfortable, et ceux des campagnes sont bien souvent privés de toute alternative à la voiture individuelle.

Des efforts ont été faits pour articuler l'offre TER avec l'offre TGV-LGV afin de faire bénéficier le maximum de gares et d'usagers de la "grande vitesse". Il n'en reste pas moins que les liaisons ferroviaires avec Paris bénéficient d'investissements conséquents, alors que les liaisons internes sont à la peine. L'État et la SNCF abandonnent la responsabilité de l'entretien des lignes aux Régions sans leur en confier les moyens adaptés.

En Bretagne, 48 % de la population vit dans les espaces périurbains (contre 34 % au national). ⅓ des actifs sont des navetteurs, qui vivent dans une commune et travaillent dans une autre. Ce nombre de navetteurs connaît une très forte progression en Bretagne (+ 36 % entre 1999 et 2013) et les distances parcourues augmentent. Pour enrayer la croissance des déplacements, une stratégie efficace est de conforter les villes moyennes, plus économes en temps et en distance parcourue, et de limiter la

croissance des grandes villes, dans lesquelles les temps de déplacement sont plus longs et les distances parcourues plus importantes (aires urbaines) (cf. Fiche Aménagement).

Les villes moyennes, championnes de l'économie de mobilité

« Contrairement à ce que l'on dit habituellement, on ne se déplace pas moins quand on habite dans une ville dense (...). C'est dans les villes de taille moyenne, entre 10 000 et 50 000 habitants, que les temps et les distances de déplacement sont les plus courts”.

Enquête Mobilités et mode de vie 2020, menée par le Forum Vies mobiles

Les alternatives au déplacement méritent également d'être bien identifiées et encouragées : espace de coworking, tiers-lieux, services itinérants, services à domicile, commerces et services publics en centre bourg, numérique etc..

Privilégier les transports du quotidien et les mobilités douces

Si la politique régionale a beaucoup investi dans la LGV pour “améliorer l'accessibilité de la Bretagne”, **nous voulons donner la priorité aux transports du quotidien** (trajet domicile-travail). Les déplacements courts de moins de 80km représentent en effet 99% des déplacements des bretons, 60% de la distance parcourue et restent encore effectués à 72% en voiture (2 points de moins que la moyenne française) (SRADDET). Cela se traduit concrètement par le développement des TER, de la complémentarité TER-TGV-vélo, des mobilités douces et des liaisons maritimes vers les îles et les presqu'îles.

➤ **Priorité aux TER**

Les TER sont principalement utilisés pour les trajets domicile-travail. Le transport ferroviaire permet un aménagement équilibré du territoire et une mobilité sobre en énergie. La rénovation et la modernisation des lignes de train d'intérêt territorial pour les Bretonnes et les Bretons, passent notamment par la réouverture de la transversale nord-sud Auray - Saint-Brieuc (peu de créations de voies nouvelles). Des efforts doivent également être faits pour vraiment moderniser les lignes Brest-Quimper, Rennes-Nantes et Morlaix-Roscoff.

Des études de faisabilité seront également menées sur l'ouverture d'autres lignes (Concarneau, Fougères etc.).

Réouverture de la ligne St Brieuc-Auray

- 150 à 200 M € pour 120 km de voies
- Pontivy : deuxième gare de Bretagne sur le fret, portion Pontivy - Auray bien entretenue pour le fret, véhiculant même 200 000 tonnes de marchandise par an

- « Si les 7 000 habitants de Carhaix ont droit à des trains, pourquoi pas Pontivy et Loudéac avec 14 000 et 9 000 habitants ? »

➤ **Cars régionaux : rééquilibrer des réseaux et décarboner**

Les réseaux des cars en Morbihan et Côtes-d'Armor sont moins bien dotés par rapport au reste de la région Bretagne.

Des solutions existent pour diminuer l'impact carbone du transport routier (GNV, électrique) et accélérer la décarbonation des cars de la Région (en 2021, seulement 15 cars vont rouler au GNV).

➤ **Des enjeux autour de la tarification**

Le coût des transports en commun reste une barrière pour une partie importante de la population. La tarification des cars et des TER doit faire l'objet d'une remise à plat pour rendre accessible les transports régionaux à tous les budgets.

Amplifier la tarification solidaire pour le transport scolaire

La Région est chargée de transporter 100 000 scolaires vers leurs établissements. Si une harmonisation de la tarification des transports scolaires a été réalisée (120€ par élève ayant droit), nous voulons aller plus loin et amplifier les efforts de tarification solidaire. Un enjeu existe également au niveau de l'accès des cars scolaires aux abords des établissements et de la sécurisation des accès vélos et piétons.

➤ **Le vélo pour toutes et tous, en ville et en campagne**

Le vélo est une solution de mobilité vraiment durable qui conjugue plusieurs avantages : faible impact carbone, impact positif sur la santé et solution économique.

Responsable du schéma régional des vélo-routes et voies vertes (adopté en 2005), la Région doit tout faire pour encourager et faciliter l'usage du vélo en ville mais aussi en campagne.

Plusieurs enjeux sont à prendre en compte : l'existence d'un réseau sécurisé et accessible d'itinéraires cyclables urbains et interurbains, l'intermodalité renforcée et l'accès facilité des usagers aux vélos et à des formations à la pratique du vélo. Actuellement, seulement 30% des voies inscrites sur le schéma régional des véloroutes (SRV) sont en site propre.

Le développement du vélo en Bretagne peut également contribuer à développer un écotourisme régional.

Transport en territoire rural

De la mobilité en milieu rural dépend l'accès aux services publics, à la culture, la santé, mais aussi l'insertion professionnelle. Un français sur 4 a déjà refusé un emploi faute de solution pour s'y rendre.

Les transports en commun ne sont pas forcément l'unique solution dans les territoires ruraux à faible densité, où la densité des flux est trop faible. Le développement de "bouquet de solutions" de mobilité doit être privilégié pour répondre à une diversité des besoins (réseau de cars Breizhgo, covoiturage, transport à la demande, autopartage, vélo électrique, location de véhicules à tarif social etc.). Des plateformes de mobilité pourraient en partie répondre à ces problèmes (exemple de la plateforme Ti Mouv en Pays de Lorient : mise à disposition de véhicules pour des demandeurs d'emploi). Favoriser les services itinérants permet aussi de répondre aux besoins des habitants des territoires en évitant les déplacements (bus médicalisés etc.).

Transport vers les îles et les presqu'îles

Environ 10 000 Bretons et Bretonnes vivent ou travaillent à l'année sur une douzaine d'îles. L'accessibilité et les déplacements sont de réels enjeux. Compétence de la Région, la desserte maritime des îles mérite une attention particulière, notamment au niveau de l'optimisation de la gestion, de la modernisation et de la décarbonation des équipements (infrastructures portuaires, gare maritime et navires) et de la réduction des impacts sur les espèces côtières et la pollution des eaux. La Région est propriétaire de 13 gares maritimes et de 17 bateaux, dont certains sont mis à disposition de compagnies, à travers une délégation de service public.

Pour les Obligations de Services Publics existantes comme la liaison Brest-Ouessant, il faut inclure des critères environnementaux incitant à l'électrification ou l'hybridation de ces liaisons aériennes courtes et spécifiques.

Changement de pratique et démocratie dans les transports

Au-delà du développement d'une offre de mobilité durable, la question de l'appropriation sociale de ces nouveaux modes de transport est essentielle (en témoigne le mouvement des bonnets rouges contre l'écotaxe en 2013-2014 ou encore le mouvement des gilets jaunes).

Il existe de nombreux freins au changement de pratique de mobilité qu'il faut dépasser : cognitifs (favoriser l'expérimentation et la formation), psychologique (mettre l'accent sur les avantages des solutions), socio-culturels (travailler sur les représentations, l'imaginaire et les usages), financiers (mieux faire connaître les aides existantes), méconnaissance (communication), sécuritaire (sécurisation des arrêts de car, assurance).

Les comités de lignes sont des instances de concertation autour du service de trains et cars interurbains du réseau BreizhGo. Afin de favoriser la démocratie dans les transports, ils ont pour but de donner la parole aux usagers et chaque comité se réunit une fois par an.

Mutualiser et rationner les activités aéroportuaires

La Bretagne dispose de 9 aéroports commerciaux (Brest, Rennes, Lorient, Dinard, Quimper, Saint-Brieuc, Lannion, Morlaix et Ouessant), soit trois fois plus que la moyenne en France.

4 sont propriétés de la Région Bretagne (Brest, Rennes, Quimper et Dinard).

Selon un rapport de la Cour des comptes, ces infrastructures connaîtraient de multiples problèmes de fonctionnement, notamment une dépendance trop importante à l'argent public dont les retombées profitent largement aux sociétés privées (en Ile-et-Vilaine, Vinci Airports a apporté 15 000 € de capital en 2010 et perçu 801 000 € de dividendes entre 2011 et 2016). Si 80 % du trafic est concentré sur Brest et Rennes, qui augmentent régulièrement leur nombre de voyageurs, la fréquentation des petites infrastructures a nettement diminué, de l'ordre de 20 % à Lorient, Dinard, Lannion et Quimper. A cela, il faut ajouter la crise sanitaire qui a entraîné une chute drastique du trafic aérien (-79,7% par rapport à 2019 depuis Mars 2020) rendant difficilement envisageables les estimations de croissance du nombre de passagers ayant mené aux travaux de l'aéroport de Rennes. Tout cela alors que l'équilibre économique d'un aéroport est difficile à assumer en dessous d'1 à 1,2 millions de passagers selon la Cour des comptes. Et qu'on sait que la moitié des vols en France ont été effectués par 2 % de la population (rapport de l'ONG britannique Possible).

Afin de réaliser la nécessaire transition écologique, il faut un schéma aéroportuaire régional pour mieux mutualiser et rationaliser les activités de ce secteur, ainsi que ses financements régionaux. La décarbonation de certaines activités aéroportuaires doit aussi être encouragée. Des reconversions de sites sont également à envisager, permettant le maintien ou la création d'emplois là où le maintien d'activités aéroportuaires ne semblera pas justifié. Les réserves foncières importantes peuvent ainsi être utilisées dans le cadre de la transition écologique (par exemple panneaux solaires).

Développer le fret ferroviaire, fluvial et maritime bas carbone

Le transport routier des marchandises doit être réduit, pour laisser la place à une nouvelle politique ambitieuse de fret ferroviaire et maritime, créatrice d'emplois. Des incitations doivent être élaborées pour inciter les entreprises à y avoir recours. Des

solutions doivent être proposées pour accompagner au mieux le secteur du transport de marchandise dans cette mutation.

La priorité est d'identifier les trajets longs de matériaux pondéreux, trajets pour lesquels le fret ferroviaire serait la solution la plus efficace d'un point de vue énergétique.

En 2016 seuls 4,4% des marchandises provenant des autres régions françaises transitaient par les ports de commerce bretons. En 2015, les ports bretons assuraient en valeur 33% des importations et 39,5% des exportations entre la Bretagne et l'ensemble des pays étrangers. Une meilleure coordination et coopération est possible entre les ports bretons, incluant Nantes, notamment pour répondre aux opportunités ouvertes par le Brexit, notamment dans ses relations avec l'Irlande.

Le développement du Fret en Bretagne nécessite aussi que la Bretagne, et notamment le port de Brest, soit inscrite dans les réseaux de transport européens (RTE-T). De cette manière, il sera possible de disposer des moyens nécessaires au développement du fret ferroviaire entre la Bretagne et le centre de l'Europe et au développement d'une arête ferroviaire centrale desservant l'ensemble de la péninsule Bretonne.

Des initiatives sont à étudier et à soutenir, comme par exemple le projet Littoral bas-carbone visant à relancer du cabotage sur les côtes bretonnes, le transport fluvial (canal de Nantes à Brest) et les initiatives privées sur le transport à la voile.

Selon l'OMI (Organisation maritime internationale), les émissions de CO2 issues du transport maritime en 2012 représentaient 2,2% des émissions mondiales. Il est prévu qu'elles augmentent de 50 à 250% d'ici à 2050. Il y a donc un fort enjeu à innover pour réduire cet impact : soutien à la décarbonation (nouvelles carburations GNL, GNV, Hydrogène, propulsion et avitaillement électrique, propulsion vélique, etc), recours aux outils numériques, mutualisations logistiques, "slow steaming" (effectuer des traversées maritimes et océaniques à une vitesse réduite, notamment pour le transport conteneurisé).

PRINCIPALES PROPOSITIONS

1. **Donner la priorité au TER** et aux liaisons interrégionales qui favorisent les transports du quotidien (domicile-travail). **Rouvrir et réhabiliter plusieurs lignes** : la transversale nord-sud Auray - Saint-Brieuc à rouvrir (peu de créations de voies nouvelles), moderniser Brest-Quimper, Rennes-Nantes, Rennes-Châteaubriant, et Morlaix-Roscoff. Accentuer la complémentarité TER/TGV et l'intermodalité TER/TGV/vélo.
2. Soutenir les **projets de liaisons ferroviaires reliant la Bretagne à d'autres territoires** (participation au capital de SCIC, train de nuit, régies régionales)

3. **Rendre accessible les transports régionaux à tous les budgets**, notamment les TER, les cars et le transport scolaire (cf. fiche Lycées), en amplifiant les efforts de **tarification solidaire**. Mettre en débat la gratuité dans le cadre de la Convention Bretonne pour le Climat.
4. Créer un **grand Plan vélo régional**, en coordination avec les EPCI et les associations d'usagers du vélo
 - a. Référent vélo au sein du Conseil Régional chargé du suivi de la politique vélo en Bretagne, pour favoriser la concertation avec les associations vélo et de faciliter la formation des élus et techniciens du CR aux meilleures pratiques en termes de services et d'aménagement cyclable
 - b. Achever d'ici à 2026 tout en l'améliorant le réseau régional des voies vertes et de véloroutes (sécurisation, confort, signalisation et qualité du revêtement), soutenir financièrement les collectivités en ce sens
 - c. Favoriser l'intermodalité : abris gratuits et sécurisés pour les vélos près des gares ferroviaires, routières, maritimes et aires de covoiturage, rangement et transport gratuit des vélos dans cars/TER/bateaux
 - d. Encourager l'usage du vélo pour les particuliers : aides à l'achat, location vélo, soutien financier aux ateliers réparations de vélo et aux formations à la pratique du vélo)
5. Financer une **grande étude sur le fret** dès le début du mandat, soutenir la constitution de filières de transport maritime et fluvial de marchandises à courte et moyenne distances, ainsi que développer le fret ferroviaire

PROPOSITIONS DÉTAILLÉES

Axe prioritaire 1 : Davantage d'autonomie régionale pour une politique des transports au service des territoires

1. Demander davantage d'autonomie au niveau de la compétence transports : Revendiquer la **gestion régionale de l'infrastructure des lignes intérieures à la Bretagne**, avec dévolution des moyens financiers adaptés. Se saisir du plan de relance et de la nouvelle Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) permettant notamment le transfert de gestion d'infrastructures.

Axe prioritaire 2 : Développer les transports en commun (TER, cars interurbains, transport fluvial et maritime) et promouvoir les mobilités actives (vélo, marche) pour une politique du transport du quotidien et leur complémentarité

1. Agir pour **rééquilibrer les ex-réseaux départementaux des cars** en renforçant les réseaux morbihannais et costarmoricaains

2. **Décarboner les modes de transports** : poursuivre le développement des cars au GNV et expérimenter des cars électriques, déploiement de bornes de recharges électriques

Axe prioritaire 3 : Établir un **plan de développement du secteur ferroviaire** en Bretagne, pour le fret comme pour les passagers, au service d'un développement territorial plus équilibré

2. Donner la **priorité au TER et aux liaisons interrégionales** qui favorisent les transports du quotidien (domicile-travail), accentuer la complémentarité TER/TGV et l'intermodalité TER/TGV/vélo TGV-TER-vélo
3. **Rouvrir et réhabiliter plusieurs lignes : la transversale nord-sud Auray - Saint-Brieuc à rouvrir** (peu de créations de voies nouvelles), moderniser **Brest-Quimper, Rennes-Nantes et Morlaix-Roscoff**
4. Etudier à moyen ou long terme de nouvelles liaisons ou la réouverture de lignes fermées depuis longtemps (Rennes-Fougères et au-delà vers la Normandie, liaison ferroviaire de Concarneau, etc)
5. Soutenir les projets de **liaisons ferroviaires reliant la Bretagne à d'autres territoires** (participation au capital de SCIC, train de nuit, intercités de jour, régions régionales)
6. Soutenir **le développement progressif de "RER" dans certaines agglomérations bretonnes** en utilisant les voies ferrées existantes (diamétralisation des lignes par exemple Vitré-Redon ou Chateaubriand-St Malo, cadencement, fréquence augmentée et tarification multimodale)

Axe prioritaire 4 : **Créer un grand Plan vélo régional**, en coordination avec les EPCI et les associations d'usagers du vélo :

7. Nommer un **référent vélo** au sein du Conseil Régional chargé de la réalisation du Schéma Régional Vélo et de la politique vélo en Bretagne, de son suivi, et notamment de favoriser la concertation avec les associations vélo et de faciliter la formation des élus et techniciens du CR aux meilleures pratiques en termes de services et d'aménagement cyclable
8. Achever d'ici à 2026 tout en l'améliorant le **réseau régional des voies vertes et de véloroutes** (sécurisation, confort, signalisation et qualité du revêtement). Soutenir financièrement les collectivités en ce sens. Privilégier les voies en site propre, réservées aux cyclistes et piétons et éviter la conversion des anciennes voies ferrées en véloroutes, en prévision de nouvelles réouvertures de lignes ferroviaires.
9. **Favoriser l'intermodalité** : abris gratuits et sécurisés pour les vélos près des gares ferroviaires, routières, maritimes et aires de covoiturage, rangement et transport gratuit des vélos dans cars/TER/bateaux

10. **Encourager l'usage du vélo pour les particuliers** : aides à l'achat, location, soutien financier aux ateliers réparations et aux formations à la pratique du vélo
11. Soutenir les innovations en matière d'équipements pour améliorer le transport à vélo
12. Soutenir l'expérimentation sur Rennes et Saint Briec d'un dispositif innovant de mobilité pendulaire associant « train + vélo »

Axe prioritaire 5 : Rendre accessible les transports régionaux à tous les budgets

13. **Rendre accessible les transports régionaux à tous les budgets**, notamment les TER, les cars et le transport scolaire (cf. fiche Lycées), en amplifiant les efforts de **tarification solidaire**. Mettre en débat la gratuité dans le cadre de la Convention Bretonne pour le Climat.
14. Faciliter l'accès des cars scolaires aux abords des établissements, éloigner les points de parking et de dépose en voiture, et sécuriser les accès vélos et piétons

Axe prioritaire 6 : Favoriser la mobilité durable en milieu rural et dans les îles

15. **Soutenir financièrement les expérimentations de "plateforme de mobilité" en milieu rural**, à l'échelle des pays (par exemple, via les contrats de pays) pour développer des solutions de mobilité adaptés aux zones rurales, organisées en plateforme collective (covoiturage, transport à la demande, autopartage, véhicule de capacité plus modeste (vélo électrique, scooter etc.), location de véhicules à tarif social etc.)
16. **Encourager le covoiturage**, en milieu rural et zone périurbaine, notamment en mobilisant les dispositifs et programmes CEE, tels que ACOTÉ
17. Soutien financier aux initiatives de développement des **tiers-lieux, espaces de coworkings et services itinérants** en zones rurales et villes moyennes
18. Garantir des **liaisons maritimes publiques de qualité avec les îles** et dans les estuaires, progressivement **décarbonées**

Axe prioritaire 7 : Favoriser la démocratie, l'égalité et la sécurité dans les transports

19. **Renforcer les moyens dédiés à la consultation des usager.ère.s** des transports, notamment via les comités de lignes (TER, cars) et **étendre les objectifs de consultation** aux décisions d'investissement sur les projets de transport pour associer davantage les usagers
20. **Agir en faveur de l'égalité femmes-hommes dans la pratique de leurs déplacements**. Garantir la **sécurité** de toutes et tous dans les transports, **sensibiliser les personnels des transports aux violences sexistes et sexuelles**
21. Soutenir les expérimentations favorisant **l'appropriation des mobilités durables par les usager.e.s.**

Axe prioritaire 8 : Rationaliser l'activité aéroportuaire et abandonner les projets d'infrastructures routières

22. **Annuler tout projet d'extension ou privatisation d'aéroports** régionaux, établir un **schéma aéroportuaire régional** pour mutualiser et rationaliser les activités, et réévaluer les aides publiques régionales à ce secteur en mesurant l'utilité publique de ces subventions
23. **Aucun soutien régional** à de nouveaux projets d'infrastructures routières

Axe prioritaire 9 : Soutenir le transport ferroviaire, maritime et fluvial de marchandises

24. Financer une **grande étude sur le fret** dès le début du mandat, soutenir la constitution de **filières de transport maritime et fluvial** de marchandises à courte et moyenne distances, ainsi que développer le **fret ferroviaire**.
25. Proposer des mécanismes incitatifs pour les entreprises pour favoriser le recours au fret ferroviaire et maritime et accompagner au mieux les mutations du secteur du transport de marchandise dans cette mutation
26. Permettre le développement du cabotage maritime, fluvial et de canaux, notamment par l'entretien des installations portuaires
27. Décarboner le transport maritime international (privilégier le fret à la voile, inciter Brittany Ferries à décarboner ses bateaux)