

CONSEIL REGIONAL DE BRETAGNE

SESSION d'avril 2015

Mise en œuvre du projet ferroviaire dans le cadre du projet BGV,

Emile Bihan, groupe Bretagne Écologie

Monsieur le Président, chers collègues,

S'il est un sujet qui fait consensus en Bretagne depuis plusieurs années, c'est bien l'objectif de « Bretagne à Grande Vitesse » pour mettre la pointe de la Bretagne à trois heures de Paris. La Région Bretagne et les collectivités se sont très fortement impliquées dans le projet.

A-t-on mis trop d'espoir dans la grande vitesse ? A-t-on suffisamment mené des évaluations précises sur ce qu'apporte réellement le TGV aux Régions irriguées en termes économique, social, touristique ? Dans le domaine de l'aménagement du territoire, n'a-t-on, dans le passé, pas trop donné de vertus au TGV au détriment des autres transports ferroviaires ?

Toujours est-il que nous nous posons maintenant très concrètement la question de la diffusion de la grande vitesse à tout le territoire breton. Il s'agit de résoudre la contradiction que certains disent apparente, entre vitesse et donc respect des engagements de durée de trajets d'une part, et d'autre part les multiples revendications d'arrêt des différentes dessertes actuelles du TGV.

Au passage, ce qui semble certain, c'est le bénéfice qu'en tirera la gare de Rennes qui profitera pleinement de la ligne nouvelle prochainement livrée, accentuant encore plus le déséquilibre est-ouest de la Bretagne.

Au-delà de Rennes, l'équilibre sera à trouver entre l'intérêt de la vitesse du TGV et l'objectif de desserte TER afin de répondre aux besoins de déplacements du quotidien, mais aussi comme réponse aux enjeux climatiques et au Schéma Régional Climat Air Energie.

Alors oui, il est indispensable de parvenir à une amélioration de l'offre TER à partir de 2017 et cela aura un coût qu'il est préférable d'envisager dès maintenant et bien sûr cela a des conséquences en termes d'investissement de matériel.

Mais dans le même temps, prenons bien garde à ne pas vouloir transformer les TGV circulant en Bretagne en trains régionaux d'équilibre de notre territoire. D'une part ils n'assureraient cette fonction qu'au détriment de la desserte de la pointe bretonne. D'autre part, la recherche de l'harmonisation des coûts des billets pour les usagers va rapidement devenir une gymnastique rendue d'autant plus difficile avec la tarification « de marché », donc très chère, pratiquée par la SNCF.

Un autre point non sans importance : la desserte ou pas de l'hypothétique aéroport de Notre Dame des Landes ; en ces temps de disette budgétaire à tous les

niveaux, si cet aéroport se faisait et donc sa coûteuse desserte grande vitesse avec, où trouverait-on l'argent pour la pointe bretonne qui risquerait une nouvelle fois d'être laissée de côté, avec une aggravation phénoménale et inacceptable de la fracture est-ouest ?

Pour terminer, Monsieur le Président, j'exprimerai une crainte de voir l'Etat se désengager toujours plus de ses responsabilités en matière d'aménagement du territoire et donc de politique ferroviaire. Cela nous amènerait presque à nous méfier du partenaire avec lequel nous devons contractualiser pour mener à bien notre protocole d'intention. Ce n'est pas sain. Il ne faudrait pas que cette situation conduise les différentes Régions françaises à jouer les unes contre les autres dans un jeu dont tout le monde, à commencer par les usagers, sortirait perdant.

Selon la Commission Mobilité 21, « la société française ne peut pas faire l'économie d'un débat sur le financement des infrastructures et singulièrement d'une réflexion approfondie sur les modalités de financement des grands projets ».

Ainsi, selon certaines estimations la dette ferroviaire atteindrait plus 60 Md€ en 2025, soit 51 Md€ pour RFF et 9Md€ pour la SNCF. Cela pèsera très lourd dans l'avenir sur les missions d'entretien, de régénération, de modernisation et de développement du réseau ferroviaire. Et ce ne sont pas les suppressions de postes programmées pour les prochaines années qui vont nous rassurer.

Je vous remercie