

Conseil régional
Groupe Droite et Centre de Bretagne
Kuzul Rannvro Breizh
Strollad Tu-dehou ha tu-kreiz eus Breizh

1^{ère} réunion du Conseil régional de Bretagne – février 2014

Intervention de Madame Bernadette MALGORN

Conseillère régionale de Bretagne

Présidente du groupe « Droite & Centre de Bretagne »

Transports ferroviaires

Monsieur le Président, Chers Collègues,

Pour emporter la décision du TGV jusqu'à Brest et Quimper sans attendre 2030. Oui ! il faut mettre l'argent sur la table TGV et faire des économies par ailleurs !

Vous aurez rarement eu une opposition aussi constructive que la notre pour proposer des réductions de dépenses avant que vous-même y soyez converti :

- Financement des travaux ferroviaires en Ile de France, nous avons voté contre Massy Valenton,
- Refus de participation au Syndicat Mixte du Mont Saint-Michel,
- réduction des dépenses de fonctionnement,
- rejet du projet de lycée de Ploërmel,
- au fil des rapports nous vous invitons également à cibler les priorités.

Nous pensons, dans le contexte actuel où nous sommes invités à participer à l'effort de redressement des comptes publics, qu'il faut effectivement rechercher



une plus grande efficacité et efficience non seulement dans nos compétences facultatives mais aussi dans les compétences majeures qui nous sont confiées par la Loi.

Nous avons évoquées tout à l'heure les lycées, et cela a donné lieu des mises en cause de notre groupe que nous pourrions à notre tour juger indécentes. Notre famille politique n'a pas négligé les lycées publics : la construction du Lycée Anita Conti à Bruz en a témoigné. Certes, le principe de continuité du service public nous conduit tous, tant au niveau national, régional que local, à gérer des héritages en actif et en passif. Ce fut le cas des lycées, ce fut aussi le cas des TER décentralisés par le gouvernement Jospin.

Alors je ne parlerai que des programmes 511 et 512, TER et TGV dans un contexte marqué par la réforme du ferroviaire et à la lumière d'un mouvement de contestation contre l'écotaxe. A la conférence parlementaire sur les transports que se tient depuis le 5 février, sous la présidence de Philippe DURON, Président de la Commission mobilité 21 que nous étions allés solliciter de façon plurielle, le Ministre des Transports Frédéric CUVILLIER a proposé de régionaliser l'affectation de l'écotaxe. Je cite *« il n'y aura pas d'abandon de l'écotaxe, il n'en a jamais été question. J'ai une piste : l'affectation de la taxe pourrait être régionalisée, ce pourrait être une forme de responsabilisation des territoires. Les régions percevraient une partie de la taxe pour financer leurs projets d'infrastructures de transport. Celles qui la refuseraient perdraient donc des ressources »*. Et Philippe DURON, au nom de l'AFIT, a annoncé hier qu'il ne pouvait en l'état financer, ni les transports en commun en site propre, le fameux appel à projets pour les agglomérations, ni les volets transports de CPER. Puisque l'on se met sous le signe de la cohérence, ces déclarations sont « en cohérence » avec la décision implicite prise très récemment par le gouvernement de ne pas déclarer déchu le contrat avec

Ecomouv, ce qui aurait été possible en raison des retards dans les délais de livraison techniques non respectés, pour lesquels l'échéance était le 21 janvier 2014.

Par ailleurs l'autorité de régulation des activités ferroviaires vient de rendre un avis circonstancié, le 28 janvier, sur le document de référence du réseau qui met clairement en doute les gains de productivité affichés par RFF et la SNCF dans la cadre du projet de réforme ferroviaire avec la création du GIU. La RAF n'émet pas moins de 48 recommandations.

Bernard MARBOEUF évoquait hier les positions prises par Monsieur, QUEYRANNE, Président du Conseil régional Rhône Alpes et ses exigences vis-à-vis de la SNCF. Il aurait pu citer Monsieur ROUSSET, président de l'ARF ou Monsieur AUXIETTE, Président de la commission transport de l'ARF. Vous voyez depuis que je siège au bureau de l'ARF, nous avons quelquefois loisir de nous rencontrer. Je me réfère aux documents produits par cette association et d'ailleurs, notre Vice-président, Monsieur LAHELLEC, s'est également insurgé contre une méthode de calcul des charges trop favorable à l'opérateur, et on peut le comprendre. Nous voulons, comme vous l'avez demandé mais sans en tirer les conséquences, une clarification des coûts et de la facturation. L'obtiendrons-nous jamais sans ouverture à la concurrence ?

Dans l'attente nous aurions jugé plus prudent une prolongation pour une période plus brève comme en Rhône Alpes qui a opté pour un an au lieu de 4 pour nous. Je faisais là allusion à l'avenant dans son principe et son délai.

Quant au contenu du programme TER, nous voulons vous rendre attentifs à quelques réflexions qui sautent aux yeux à la lecture de votre rapport. Votre rapport et les propos de Monsieur LAHELLEC l'ont confirmé, marque l'existence de deux

types d'offres TER. Un TER qui fait du transport urbain pour tout dire « métropolitain » concernant pour l'essentiel Rennes et à un moins degré Brest et les autres agglomérations, ce qui exige beaucoup d'investissements et nous voyons dans le rapport cité de engagements de 200M€ pour l'achat des trains à 2 étages, et l'évocation un peu plus loin de la perspective de nouvelles commandes d'ici à 2017. D'un coté un TER métropolitain pour navetteurs dans une optique d'agglomérations, de l'autre un TER pour les lignes intraBretagne à qui on va également assigner un objectif de diffusion de la grande vitesse. Là il y a aussi une ambiguïté que nous voulons souligner et qui devra être levée avant que l'on engage le débat public sur la grande vitesse.

S'y ajoute un nouvel élément avec la loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles du 27 janvier 2014 qui aurait du être la première loi de Décentralisation dans le paquet de 3, mais elle s'appelle MAPAM. Cette loi réintroduit la clause de compétence générale ce qui ne va pas contribuer à clarifier les choses, mais on a cru comprendre que c'était peut-être un pas de clair qui allait être rectifié. Elle crée aussi des Schémas régionaux de l'inter modalité, alors là on était alléché ! On est allé voir ce que cela recouvrait et finalement le champ de ces Schémas régionaux de l'inter modalité parait un peu modeste par rapport à un objectif de clarification de la question des AOT dans une région. Il va donc falloir, et c'est une invitation que vous serez tout à fait aptes à saisir, que nous fassions nous même preuve d'initiative. Et au moment où le 1er Ministre invite la Bretagne à s'engager dans des expérimentations, ne devrions-nous pas concentrer nos efforts sur la clarification dans le domaine des transports ?

Alors nous le voyons par le biais de ces deux TER, qu'un lien, que nous souhaiterions plus clair, s'établit entre le fonctionnement des trains régionaux et le projet de ligne à grande vitesse jusqu'à Brest et Quimper. Je l'ai évoqué dans mon

propos introductif d'hier donc je n'y reviendrais pas dans le détail. Je voudrais tout de même ajouter un élément concernant les études. Vous m'aviez transmis, Monsieur le Président, à ma demande les PowerPoint présentés lors des comités de pilotage. Pour nous ce ne sont pas les études. Nous souhaitons vivement disposer du dossier des études qui sera soumis au débat public. Parce que dans les résumés que nous avons vu, l'impasse est faite sur l'analyse d'impact des gains en minutes mais aussi sur des gains en valeur, analyses d'impact socioéconomique réalisées à ma demande. Effectivement on l'entend avec les interventions des collègues : cette façon de ne cibler le raisonnement que par rapport à un gain en minutes laisse complètement ce qui est essentiel quand on parle d'aménagement du territoire. On ne se réfère pas à l'aménagement des territoires des années 60, mais à la nécessité des années 2000 et suivantes de lutter contre le chômage et de promouvoir l'emploi. Nous le savons fort bien, dans l'ouest breton, à Brest et à Quimper où nous vivons un déclin économique, une baisse de l'emploi et tous les avis que nous recueillons au-delà même des études produites par l'INSEE et autres très compétents, c'est que nous n'arriverons pas à redynamiser l'économie locale si nous n'avons pas un véritable désenclavement. Il est extrêmement important avant de se lancer dans le débat public de produire des études d'impacts sur les deux angles que nous avons évoqués et sur lesquels, Monsieur le Président, vous aviez été d'accord.

Voilà quelques remarques qui appellent des précisions et une affirmation beaucoup plus nette de la volonté de notre assemblée régionale. Mais à ce stade et sous réserve de ces observations, nous voterons les programmes 511 et 512 et nous nous abstiendrons sur l'avenant TER.