

Projet Bretagne à Grande Vitesse : état des lieux

LM: Le projet dit BGV (Bretagne à Grande Vitesse) était à nouveau à l'ordre du jour de la session plénière du Conseil régional. Peux-tu nous rappeler brièvement la situation et préciser la raison pour laquelle cette question vient désormais régulièrement en débat ?

Tout d'abord, il est utile de rappeler qu'il faut absolument éviter deux écueils qui nous guettent. Le premier est celui qui consisterait à considérer que le projet est acquis et qu'il suffirait maintenant d'attendre. Rien ne serait plus dangereux car la compétition est rude et la Bretagne n'est pas la seule Région à se mobiliser pour bénéficier de la grande vitesse. Le second serait de considérer que le sujet est trop complexe techniquement et financièrement et que, de ce fait, le projet ne serait pas « l'affaire » de toute la population. Nous considérons qu'il est urgent maintenant d'en faire une grande question populaire car, d'une part, il s'agit véritablement d'un projet qui concerne tout le monde et, d'autre part, il convient maintenant de bâtir, avec les autres collectivités, la maquette de financement du projet.



LM: Précisément, quelles sont les perspectives ou les possibilités de financement de tels projets ?

Le financement de l'ensemble de ce projet se décompose en deux architectures : d'une part, le financement de la LGV Le Mans-Rennes pour un coût global de 3 milliards d'euros et d'autre part le financement par le Contrat de projets et les fonds européens des travaux Rennes-Brest et Rennes-Quimper.

Le principe de financement de la LGV est le suivant : déduction faite de la participation du maître d'ouvrage (Réseau Ferré de France) à l'investissement initial, l'Etat et les collectivités se partagent à hauteur de 50% chacun le montant de l'investissement restant à financer.

Nous nous appliquons donc à mettre tout en œuvre pour que la participation de RFF soit la plus élevée possible, en veillant toutefois à ce que ceci n'entraîne pas une augmentation inconsiderée du prix du billet de train.

Notre objectif est bien de faire en sorte que la part de financement qui sera répercutée sur l'utilisateur reste contenue. Ceci suppose nécessairement une implication financière des collectivités que l'on peut estimer à environ 1 milliard d'euros. Ce que nous avons mis en débat avec les autres collectivités, c'est une répartition équitable de la contribution de chacune en fonction de l'avantage que procurera le TGV pour leurs territoires.

LM: On parle aussi d'ingénieries nouvelles de financement ; n'y a-t-il pas ici risque de privatisations et de remise en cause des missions attendues du projet lui-même ?

L'objectif que nous poursuivons est triple : maîtrise publique des choix que nous faisons, maîtrise des coûts et respect des délais de réalisation du projet.

C'est à l'aune de ces trois ambitions que nous proposerons une prise de décision concernant la maîtrise d'ouvrage du projet qui peut être, soit une Maîtrise d'ouvrage Publique de type classique, soit une délégation de service public, soit un contrat de partenariat. Mais notre inquiétude se fonde aujourd'hui sur la solvabilité réelle de l'Etat pour financer un tel projet car, depuis la privatisation des autoroutes, il n'y a plus de financement de l'AFITF (Association Financière de Financement des Infrastructures). La tentation pourrait être grande aujourd'hui d'augmenter de manière inconsiderée les péages que RFF facture ensuite à la SNCF. En outre, on parle beaucoup aujourd'hui d'une taxe de 5% sur les billets de train pour financer les infrastructures et éventuellement le service universel (trains corail par exemple). Si une telle décision était prise, elle affecterait nécessairement le projet, dans la mesure où une partie de la part contributive de l'utilisateur serait captée à autre chose qu'au financement de la Grande Vitesse.

Ajoutons à cet état de fait les efforts considérables que produit la Région pour financer le renouvellement des infrastructures, pour développer et mettre le progrès au service de tous. Enfin, quelques semaines à peine après que se soit tenu le Grenelle de l'environnement, il est pour le moins contradictoire de pénaliser le mode ferroviaire en faisant payer aux utilisateurs le prétendu droit au déplacement dû à l'ensemble de la population.