

# Les TER, un chantier sans fin

## NOUVELLE-AQUITAINE

Réunis en session plénière, les élus de la Région vont notamment débattre du rapport de la Chambre régionale des comptes sur l'état alarmant du réseau

Depuis le vote de la loi SRU (solidarité et renouvellement urbain) en 2000, le transport ferroviaire régional relève d'une coproduction mise en musique via des conventions passées entre les autorités organisatrices, les Régions, et l'exploitant, la SNCF. Un peu partout en France, du fait de la priorité accordée au développement du TGV, l'état des lieux n'est pas des plus reluisants. Et pas plus qu'une autre, la Nouvelle-Aquitaine ne peut prétendre au podium si l'on se fie au rapport d'observation sur les trains express régionaux (TER) que vient d'établir la Chambre régionale des comptes.

### Un réseau délabré

Le document, adressé à tous les élus, figure à l'ordre du jour de la session du Conseil régional de Nou-



Le trafic est stable mais s'effectue sur un réseau fortement dégradé. PHOTO THIERRY DAVID/« SUD OUEST »

velle-Aquitaine litique tarifaire attractive et d'un recul de la fréquentation, même si l'on observe un inversement de tendance en Gironde lié à l'effet LGV sur la fréquentation des TER.

### Dialogue difficile avec la SNCF

La dégradation de la qualité du service rendu masque l'importance des investissements consentis par la collectivité. Depuis 2002, près de

ches froides, à l'image de celle de la gare Bordeaux-Saint-Jean. Après avoir financé à hauteur de 7 millions d'euros l'aménagement et l'embellissement de la gare, la Région avait eu la surprise de voir la redevance, mise à sa charge par la SNCF au titre de l'arrêt des TER sous la grande halle, bondir à 3 millions !

Dans ses recommandations, la Chambre régionale des comptes

velle-Aquitaine qui s'ouvre aujourd'hui à Bordeaux. Quelques chiffres suffisent à donner une idée de l'ampleur du chantier qui attend la collectivité. Si le trafic au cours de la période 2013-2017 s'est caractérisé par une relative stabilité, il s'effectue sur un réseau (2 200 km) fortement dégradé ou ralentissements et fermetures de tronçons surviennent plus souvent qu'à leur tour. Le budget nécessaire à la remise en état est évalué à plus d'un milliard d'euros dont 625 millions de travaux urgents à réaliser sur 725 km de lignes dans les cinq ans à venir.

Depuis 2002, les anciennes Régions et la Nouvelle-Aquitaine maintenant, n'ont cessé de mettre la main à poche. La contribution annuelle d'exploitation versée à la SNCF dépasse désormais 250 millions d'euros, les recettes ne couvrant que 14 % du coût total des TER. Les usagers financent de moins la gestion du réseau, du fait d'une po-

1,6 milliard d'euros ont été investis pour régénérer les voies, renouveler le matériel roulant et rénover les gares. Mais les besoins sont tels que les budgets ne peuvent suivre. Pour sauver la ligne Libourne-Bergerac en totale déliquescence, l'État partenaire habituel a été contraint de frapper à la porte des intercommunalités et des Départements de la Gironde et de la Dordogne.

La Chambre régionale des comptes relaie les doléances d'Alain Rousset, le président de la Nouvelle-Aquitaine à l'égard de la SNCF. Mauvaise anticipation des besoins, manque de polyvalence des agents, méconnaissance du réseau, doublement inexplicé des devis, absence de transparence financière : le réquisitoire n'est pas de ceux que l'on balaie d'un revers de manche.

La collectivité attend avec impatience l'ouverture du transport ferroviaire à la concurrence pour faire bouger la SNCF. Et éviter peut-être que ne se reproduisent des dou-

incite la Nouvelle-Aquitaine à mettre la pression sur la SNCF. Qu'il

La Chambre régionale des comptes incite la Nouvelle-Aquitaine à mettre la pression sur la SNCF

s'agisse de hausser le niveau de performance de l'entreprise publique ou de garantir enfin la fourniture d'une information financière fiable. Mais elle la met aussi en garde : le futur plan rail qu'elle envisage

devra définir des priorités. Entre le refus affiché de ne fermer aucune ligne, la rénovation d'un réseau TER délaissé par le passé et la réouverture de la liaison transpyrénéenne Bedous-Canfranc, qui enthousiasme les Espagnols mais ne bénéficie d'aucun soutien financier en France et repose sur des projections qui n'ont pas été validées, tout ne sera pas possible.

**Dominique Richard**

