



Groupe Front National - Région Centre-Val de Loire

Session Plénière du 16 mai 2018

Intervention de Michel Chassier

Rapport N° 18.03.02 Plan d'urgence ferroviaire

Monsieur le Président, mes chers collègues,

Cette communication vient tout à fait confirmer et valider notre position sur la question du ferroviaire et de l'aménagement du territoire, au moins en ce qui concerne le constat.

Le diagnostic réalisé sur les lignes classifiées de 7 à 9, dites lignes d'aménagement du territoire est en effet préoccupante, il n'est pourtant pas nouveau, il y a plusieurs années que nous sommes alertés sur la dégradation des infrastructures comme sur le vieillissement du matériel roulant pour les lignes TET.

Cette situation n'est pas due au hasard, elle résulte d'un choix assumé. Mais si la SNCF est montrée du doigt avec la politique dite du « tout TGV », il faut tout de même préciser que ce choix stratégique est dicté par le gouvernement, et presque toujours poussé par les collectivités territoriales, qu'il s'agisse des villes et des Régions, réclamant l'arrivée du TGV.

Et ces demandes sont toujours d'actualité, on le voit avec le projet du POCL, soutenu par une partie de cette assemblée et par les grandes villes potentiellement situées sur son trajet, pour ne parler que de notre Région.

Or ces investissements se sont faits au détriment du réseau existant et des lignes de proximité, avec pour conséquence un renforcement du phénomène de métropolisation.

Ils ont contribué à l'endettement de la SNCF, qui d'ailleurs n'a plus la capacité d'investir dans ces grands projets, comme on a pu le voir pour la ligne nouvelle Tours-Bordeaux, réalisée dans le cadre d'un ruineux partenariat public-privé.

Vous nous proposez aujourd'hui un plan d'urgence pour sauver le réseau ferroviaire du quotidien, à hauteur de 250 millions d'euros, 270 millions d'ici 2025 en incluant les lignes dédiées au fret, et la Région s'engagerait pour 50% de ce montant réparti sur 6 ans.

C'est un effort budgétaire de 22,5 M€ qui nous devrions supporter, alors que le montant des dépenses du transport routier de voyageurs interurbain et scolaire n'est pas encore stabilisé. Le poste transports se rapprocherait alors des 500 M€ sur un budget régional de 1,3 milliards d'euros, c'est considérable, dont les 2/3 pour le seul ferroviaire dont la part modale dans les transports, faut-il le rappeler, n'est que 7% dans notre Région.



Groupe Front National - Région Centre-Val de Loire

2, Place Sainte Croix - 45000 ORLEANS

grpfn@grp.regioncentre.fr - fn.regioncentre.fr



Groupe Front National - Région Centre-Val de Loire

Par ailleurs il est étonnant que cette démarche n'ait pas été anticipée car bien avant le rapport Spinetta nous étions alertés sur l'état des infrastructures, révélé au grand public par l'accident de Brétigny en 2013, il y a presque 5 ans.

De fait ce plan d'urgence remet en cause la trajectoire budgétaire et en raison des contraintes qui pèsent sur les recettes, cela pose à nouveau la question du choix des priorités, qui n'a jamais été vraiment tranchée.

Il faut également souligner que ce plan est conditionné par une participation de l'Etat et de la SNCF à hauteur de 50%.

Dans le contexte actuel cela nous semble difficile à imaginer, d'autant plus que les investissements prévus dans le CPER ont pris énormément de retard : 29,7 M€ engagés à mi-contrat sur 170 M€ inscrits.

Le rapport évoque le manque de disponibilité des équipes de SNCF réseau pour suivre les travaux, ce qui explique en partie ce retard, mais ce problème reste d'actualité pour le plan d'urgence.

Nous irons même plus loin, puisque la loi NOTRe étend la compétence des régions au réseau routier d'intérêt régional, là encore pour pallier au désengagement de l'Etat. Les six présidents de départements, également confrontés à de fortes contraintes budgétaires, demandent à la Région d'exercer sa compétence dans ce domaine. Nous présentons un vœu sur cet aspect de la question.

Pour revenir au plan d'urgence, le diagnostic qui a été fait sur l'état des infrastructures devrait être complété par un audit des lignes afin de valider leur pertinence.

On peut être attaché au maintien des lignes de proximité, mais il y a tout de même des limites. Cela renvoie à la question fondamentale du service public et de son financement évoquée dans le précédent rapport, et à la part de la dépense supportable par l'utilisateur mais aussi par le contribuable. Cela renvoie aussi au niveau de service souhaité et à son coût accepté.

Bien sûr cet audit se doit d'être prospectif, car il ne faudrait pas tirer argument d'une baisse de fréquentation due à la mauvaise qualité de service pour décider une fermeture. Quand on veut tuer son chien, on dit qu'il à la rage, quand on veut tuer une ligne on laisse se dégrader les infrastructures et le service pour en détourner les voyageurs, la méthode est bien connue dans d'autres domaines.

En même temps, puisqu'il faut faire des choix, il faudra reposer la question de la pertinence de la réouverture au trafic voyageurs Chartres-Orléans, pour laquelle le plus gros des investissements reste à faire et qui n'est toujours pas programmée.

Par conséquent nous prenons acte de cette communication, mais devons travailler sur les choix budgétaires induits par ce plan d'urgence.

