



Le ferroviaire peut-il faire dérailler Midi Pyrénées ?

La Région Midi Pyrénées pourra-t-elle tenir tous les fronts ferroviaires qu'elle a ouverts ? De sa mission : autorité organisatrice des services régionaux, elle s'est appropriée la rénovation de son réseau ferré et se projette dans la réalisation d'une ligne à grande vitesse sans oublier son implication dans la Traversée Centrale des Pyrénées et dans l'axe européen Sines (Lisbonne) – Kiev ainsi que son activité sur la ligne Barcelone – Paris par le POLT et sa réflexion Fret sur les Opérateurs ferroviaires de proximité.

Midi Pyrénées positionné en leader dans la modernisation régionale du chemin de fer, prétendait par sa richesse assumer l'ensemble des dossiers. Il semblerait que ce ne soit plus le cas :

- 1- Martin Malvy, Président de Midi Pyrénées avouait qu'il était, comme ses collègues, dans l'incapacité de lever des options sur les matériels TER. En effet sur les 1000 matériels annoncés, seuls 171 ont pu être financés par les Régions. (La Tribune 30/10/12)
- 2- Dans ce même registre, il a repris 100 millions d'euros initialement prévus dans le plan rail pour les affecter aux routes. L'Etat ayant compensé ce retrait.
- 3- Aujourd'hui, il souhaiterait ralentir son engagement dans le plan rail Régional pour transférer ces moyens en soutien de la ligne nouvelle TGV entre Bordeaux Toulouse.

Jean Pierre Gonguet | 30/10/2012, 11:44 - 263 mots

Une grande partie des commandes optionnelles passées par les régions et l'Etat auprès des deux constructeurs ne sont pas exercées, faute de budget. De quoi faire peser un risque sur l'emploi dans leurs usines françaises.

Les Régions ne pourront vraisemblablement pas honorer les commandes de matériel ferroviaire prévues pour les TER. Un contrat qui dépassait les 13 milliards d'euros. Comme l'Etat n'a, de son côté, toujours pas donné signe de vie sur les 3 milliards d'euros pour les trains Intercités qu'il avait prévu de commander, l'addition risque d'être lourde pour les deux constructeurs de matériel ferroviaire.

C'est Martin Malvy, président du conseil régional Midi-Pyrénées, qui a annoncé la mauvaise nouvelle à François Hollande il y a quelques semaines. Ces commandes faisaient partie d'un contrat global de 20,885 milliards conclu par les Régions en 2002. L'équivalent de 7,5 milliards de matériel a déjà fait l'objet d'une commande ferme. Et quasiment tout a été livré. Le reste, soit 13,385 milliards, est donc en suspens: ce sont des commandes «optionnelles». Pour l'instant, sur cette partie du contrat, seules 171 rames sur 1000 prévues ont été commandées à Alstom (et une trentaine d'autres devraient quand même être commandées) et 135 sur les 860 de Bombardier. On pourrait malheureusement s'arrêter là vu la situation financière des Régions, qui sont dans l'incapacité de faire face à leurs obligations en matière de transports. Une première. Si ce retrait se confirmait, elles ne devraient pas payer de dédit. Les chaînes de fabrication seraient, bien sûr affectées dans les usines des deux groupes. Les conséquences sur l'emploi risquent donc d'être redoutables. L'usine Bombardier de Crespin, dans le Nord, a déjà, selon la direction, un avenir incertain après 2015: elle emploie 1600 personnes et devait construire le tout nouveau train deux étages Regio 2N commandé à 1000 exemplaires.

Bien noyauté par **le lobbying cheminot, apportant soutien syndical et politique**, la Région a concentré ses efforts sur un mode ferroviaire qui n'est pas équitablement réparti sur tout le territoire. En effet, les limites liées à la rigidité du transport ferroviaire font que l'ensemble des populations ne peut être atteint par le train seul. Il est obligatoire d'apporter une solution routière **comme moyen complémentaire au chemin de fer pour se raccrocher aux pôles majeurs de la région**. Il est urgent de dépassionner ce débat afin de pouvoir assurer une couverture complète du territoire, le mode routier tout comme le ferroviaire doit voir ses investissements soutenus. Un Grenelle Régional devrait voir le jour pour repositionner les pertinences de chacun des modes de transport. **Concernant la LGV Bordeaux – Toulouse, le Président de la SNCF convient de dire qu'elle a du sens, sa justification ne pouvant être que politique.**

De sources bien informées, il semblerait que la Région s'apprête à diminuer les budgets des transports Régionaux au profit du projet de Ligne à Grande Vitesse Bordeaux – Toulouse. Une action serait en cours de finalisation en vue d'établir une **CONVENTION RELATIVE AU FINANCEMENT DU PROGRAMME D'ANTICIPATION FONCIERE DU GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST. Encore la main tenue par des cheminots** : Pour ce qui concerne l'anticipation foncière, Réseau Ferré de France proposerait un programme dont le besoin de financement est estimé à 16,5 M€ sur l'ensemble du GPSO. Pour l'un des volets, l'objectif serait de financer l'acquisition par les SAFER de surfaces qui serviront le moment venu pour compenser l'emprise subie par les propriétaires et exploitants agricoles et viticoles. Ce stock compensateur pourra être utilisé de deux manières :

- soit collectivement, en réduisant le prélèvement sur les propriétés qui seront situées dans des périmètres d'aménagement foncier avec inclusion de l'emprise,
- soit individuellement, en vendant ces surfaces aux propriétaires une fois qu'ils auront été indemnisés pour les emprises du GPSO.

La problématique réside dans le financement de telles opérations.

Pour dégager ces budgets, il serait envisagé de réaffecter des budgets prévus pour consolider le Plan Rail Midi Pyrénées :

« Le Conseil Régional Midi-Pyrénées prévoit, lors de sa prochaine Commission Permanente le lundi 17 décembre 2012, une réorientation du programme des opérations de son Plan rail pour 2013 dans le cadre du Contrat de Plan Etat-région ainsi que le financement d'un programme d'anticipation foncière pour le projet LGV sur les départements du Tarn et Garonne et de Haute Garonne ».

Lors de contrôles de la qualité des services, effectués en 2002 par Intermodalite, la SNCF avait répondu que la situation dégradée des TER serait réglée en 2006. En 2012, ces services du quotidien n'ont pas réellement évolué alors qu'ils ont bénéficié de lourds soutiens. Bon nombre d'usagers restent dès lors captifs de la voiture, engorgeant Toulouse. Pour confirmer le manque de fiabilité des nouvelles michelines, le Technicentre Midi Pyrénées financé par la Région ne suffit déjà plus et une nouvelle tranche de 40 millions est programmée. Ces transports du quotidien doivent être fiabilisés avant d'envisager le transport du futur. Des milliers d'automobiliste perdent des heures quotidiennement sur la rocade, par manque de transport collectif fiable. Savoir que quelques centaines de voyageurs gagneront une heure pour aller à Paris leur semble bien futile. La priorité des Régions est bien de mettre en œuvre une fiabilité du transport quotidien quel qu'en soit le mode.