

## Région Midi Pyrénées : Un soutien de 400.000 € par jour pour les TER

Martin Malvy, Président de la Région Midi Pyrénées répond à la FNAUT par journal interposé en rappelant : «Il n'y a pas de lignes régionales qui seraient bénéficiaires et d'autres qui seraient déficitaires. C'est une immense contrevérité. Toutes les dessertes ferroviaires régionales sont déficitaires. Ce n'est pas d'hier, c'est de toujours et de partout. Mais plus le temps passe plus, hélas, le déficit se creuse. La billetterie, ce que payent les usagers, couvre à peine 30 % des dépenses de fonctionnement. La modernisation des réseaux et le renouvellement des rames de TER sont à fonds perdus et se chiffrent pour les Régions à des milliards d'euros depuis 2002.» Le président de Région dit ignorer quelles sont les intentions du gouvernement et de la SNCF concernant les trains Intercités qui sont de la compétence de l'État. «Mais il s'impose par contre de s'interroger sur les meilleures conditions de gestion du système ferroviaire et de la meilleure utilisation des financements considérables que nous leur apportons. Cela ne signifie pas que l'on puisse envisager de renoncer à certaines dessertes mais à envisager, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, de les transférer sur la route, surtout si elles sont courtes et lorsqu'il y a moins d'une dizaine de voyageurs par train», conclut l'élu qui souligne que la Région comble un déficit astronomique de 400 000 € par jour. «Je suis un défenseur du rail et l'ai démontré. Mais nous ne pourrions pas aller plus loin». Cet aveu appuyé montre enfin une prise de conscience qui si elle avait pris effet plus tôt aurait pondéré les décisions stratégiques initiées pendant deux mandats par des responsables politiques promus au plus haut niveau, alors même que dans leur carrière à la SNCF, ils n'avaient pu atteindre l'encadrement. Pour corroborer cette situation ubuesque, l'exemple de la ligne Toulouse – Albi servira de support.

Cinq années auront été nécessaires pour réaliser le doublement partiel de la voie ferrée entre Toulouse et St-Sulpice. Ce projet a débuté fin 2008 avec une concertation publique dont l'objectif était de présenter ce projet de plus de 200 millions d'euros, financé par la Région Midi-Pyrénées, l'Etat, l'Union Européenne et Réseau Ferré de France. Au total, entre 2011 et 2013, dix-huit kilomètres de voies neuves ont été posés, vingt ponts-rails doublés, quatre ponts-route reconstruits, environ trente mille traverses de béton posées et dix postes de signalisation créés pour donner un nouveau souffle à cette section de ligne. Et comme le constate Philippe Bonnacarrère, Maire d'Albi et usager fidèle de la ligne: «La plupart des trains entre Albi et Toulouse ne mettent plus 50 minutes mais autour d'une heure dix. Il faudrait revenir aussi à un train direct entre Albi et Toulouse le matin et le soir comme il y a dix ans». Comble d'ironie, il faut noter que la fréquence des services n'a pas été augmentée car les prétentions financières de la SNCF ont été considérées comme exorbitantes par le Conseil Régional.



«De quoi en faire un sketch» : «Attente de matériel. Incident de train, de circulation...» Florian Seydoux, actif défenseur du rail, collectionne les textos de la SNCF l'informant de suppressions de trains, notamment celui de 17h37 au départ de Toulouse, «pour lequel c'est récurrent. Le 19 décembre 2013, le TER Carmaux-Toulouse de 6h45 a été annulé pour cause de conditions climatiques exceptionnelles. Ce jour-là, simplement, il pleuvait! Les motifs avancés sont invérifiables. Il y a bien un numéro de téléphone. Quand on appelle lors de perturbations, ça sonne occupé. Quand on appelle à d'autres moments, on tombe sur un répondeur indiquant que ce numéro est réservé aux périodes de perturbations. Si De Funès était encore là, il y aurait de quoi en faire un sketch.»

Jacques Vaisson, président de l'association d'usagers Toulouse-Rodez Tarsly-Fnaut, va faire ses propres relevés, c'est «l'incompréhension, sachant que la SNCF va supprimer 1500 emplois cette année avec la bénédiction du gouvernement, alors que les trains supprimés sont dus à un manque de personnel. Dysfonctionnements auxquels il faut ajouter les pannes de matériel ou d'indisponibilité de ceux-ci faute d'agents d'entretien et en raison d'une mauvaise organisation. Les nouveaux horaires 2014 suscitent la colère des usagers car ils sont moins pratiques que les précédents pour ceux qui utilisent le train pour se rendre à leur travail.. De nombreux TER ne sont pas en correspondance avec les Intercités ou TGV pour quelques minutes.»



Après avoir tant soutenu le ferroviaire, ce désamour semble provenir du fait que les responsables du ferroviaire semblent bien prendre les décideurs pour « des poulets de l'année »... Après avoir ruiné le réseau par une politique de régénération inadaptée, après avoir garés des centaines de matériels disposant encore de potentiels d'utilisation et ce, y compris des TGV, il est temps que les affaires ramènent le ferroviaire français à la réalité. Pour que ce soit Midi - Pyrénées qui est un modèle de soutien aux consorts RFF – SNCF qui s'en désolidarise, il a vraiment fallu qu'ils imposent des prestations à des coûts économiques démesurés qui ne représentent plus à l'évidence le service qu'attendent les collectivités.

Mises au pied du mur ferroviaire par les contraintes budgétaires, les Régions et l'Etat sauront gommer avec le temps ces erreurs. Pour le système ferroviaire institutionnel qui est incapable de se réformer, le risque de marginalisation est avéré. Financer de l'inutile a fait long feu. Le modèle ferroviaire français est maintenant rattrapé par ceux qui veulent le faire vivre et qui ont déjà posé les bases dynamiques de son développement dans le fret et bientôt dans le transport de voyageurs.

Martin Malvy n'est aujourd'hui que le révélateur de la prise de conscience générale. La France a besoin d'un ferroviaire utile, compétitif et sûr. L'ARF saura être vigilante.