



Groupe Front National - Région Centre-Val de Loire

Session Plénière du 15 et 16 Décembre 2016

Intervention de Charles de GEVIGNEY

Rapport N° 16.05.01 BP 2017 (Transport Ferroviaire)

Monsieur le Président, chers collègues,

Concernant le ferroviaire, les modalités d'achat de 3 Regio2n pour la ligne Interloire nous interpelle tant notre collectivité semble être à la remorque des Pays de la Loire sur ce dossier. La Région abonde un peu en urgence à hauteur de 45 millions d'euros dont 22,5 millions d'euros de crédits de paiement, pour suivre une décision que notre voisine semble avoir opérée depuis 2013. Le pilotage stratégique de cette ligne nous semble manquer de « co-construction » puisque c'est le mot à la mode.

Le choix des Regio2n de la ligne Orléans-Châteauneuf semble lui aussi marqué par le sceau de la précipitation, au travers d'un risque de surdimensionnement. Modestement baptisé « l'A380 » du rail, le Regio2n, certes très capacitaire, sera fortement bridé sur une ligne de 7 dessertes parcourues en 32 minutes à une vitesse maximum de 100km/h, loin des 140km/h que cette machine est capable d'atteindre dans sa version la moins rapide. Le Regio2n reste un matériel lourd, plus long à lancer et à freiner qu'un Tram Train, à l'instar de celui qui parcourt Nantes-Clisson, par exemple, une ligne qui comporte 8 arrêts effectués en 29 minutes, également à 100km/h. Soit une configuration très proche de celle d'Orléans Châteauneuf. Par ailleurs, l'ouverture prochaine du Lycée à Châteauneuf-sur-Loire fera baisser le besoin de déplacement vers Orléans et il sera sûrement plus difficile de remplir autant de trains à étage.

D'autre part, l'aéroport de Châteauroux. Nous voulons rappeler ici notre réserve sur un projet qui semble comporter de nombreuses zones d'ombre, à l'instar des clients mystères, qu'on nous demande de prendre pour argent comptant pour justifier la construction de ce hangar. Notre collectivité a déjà connu un désengagement de la part d'acteurs privés sur ce dossier, qui a obligé à reprendre la main et qui nous amène aujourd'hui à abonder à hauteur de 13 millions d'euros (+3M€ pour le hangar). Nous appelons donc à une extrême vigilance même si nous soutenons la perspective de voir se développer une activité industrielle pérenne adossée à cette infrastructure.

Groupe Front National - Région Centre-Val de Loire

Concernant le POCL et plus particulièrement le débat concernant son tracé, nous découvrons avec surprise dans l'avenant au CPER, annexe 1.2, que désormais 2 + 2 font... 6. En effet, l'étude pour la nouvelle ligne, définie « OSM1 » est budgétée pour un montant total de 6 millions d'euros, qui se décomposent à hauteur de 2 millions pour l'Etat, 2 millions pour SNCF Réseau et ... zéro pour la Région. Il est dommageable de constater, sur un document aussi officiel que le CPER, des totaux qui ne correspondent pas pour des montants aussi conséquents. 2 000 000 M€ !

Toujours dans l'avenant au CPER, nous voulons tempérer ici les ardeurs de l'exécutif qui s'est félicité du chèque de 10 millions d'euros de l'Etat lors de la visite du Ministre de l'Aménagement du Territoire, dont 2,3 millions d'euros pour la ligne POLT. En vérité le montant total consacré au POLT après l'avenant au CPER reste identique à 40,25 millions d'euros, et l'abondement conjoint de l'Etat, de la Région et de SNCF Réseau pour maintenir ce budget est dû à la disparition des fonds européens pourtant budgétés jusque-là. Nous nous interrogeons donc sur la capacité de la Région à mobiliser ces fonds européens pour lesquels la contribution de notre pays est très supérieure à ce que l'on reçoit en retour. Le travail effectué par SNCF Réseau, en charge de l'instruction du dossier auprès des autorités européennes, mérite également d'être étudié en profondeur.