



Groupe Front National- Région Centre-Val de Loire

Session Plénière des 13 et 14 octobre 2016

Intervention de Charles de GEVIGNEY

Rapport N°16.04.03 : Rapport d'orientations Budgétaires 2017.

Volet Ferroviaire

Monsieur le Président, Mes Chers collègues,

Dans le rapport d'orientations budgétaires, il est indiqué que 2017 verra la renégociation à mi-parcours de la convention TER pour les années 2018 et 2020.

Nous tenons dans ce cadre à attirer votre attention sur quelques points touchant à la stratégie dans le partenariat liant la Région à la SNCF en tant que financeur.

Il est entendu que l'objet de la convention TER porte avant tout sur le contenu et la régulation des services et sur la gestion du matériel roulant. La renégociation doit être l'occasion pour la Région de rationaliser encore d'avantage la mise en place de certains services par son partenaire SNCF, en veillant à ce que les fonds publics ne servent pas à abonder des choix stratégiques et commerciaux en contradiction avec le bon sens.

Prenons l'exemple du système « OUI GO » ou la SNCF, se faisant délibérément concurrence à elle-même, subventionne un système qui lui fait perdre de la compétitivité et donc de l'argent sur l'exploitation des TER mais demande à la Région de combler le déficit.

Autre problème, celui de l'appartenance des TER que la Région paye, mais qui appartiennent à la SNCF. En effet, les Régions achètent les trains, payent le déficit d'exploitation, vont payer les rénovations à mi-vie et n'en sont ni propriétaires, ni même habilitées à les utiliser où bon leur semble. (A titre d'exemple, la Région AURA vient de prendre en charge la rénovation à mi-vie de 14 automotrices électriques pour la modique somme de 20 M€ ! Il est à craindre que cette décision fasse jurisprudence et que la SNCF se retourne désormais vers les Régions pour tous les matériels achetés dans les années 90 et suivantes).

D'autre part, la politique de renouvellement du matériel roulant doit aussi faire l'objet d'un effort de rationalisation.

Car, dans la compétition à la modernité entre Régions, initiée par la décentralisation et encouragée par l'Europe, l'achat de matériels roulants neufs est allé bon train depuis des années. En effet, il n'a jamais échappé à un Président de Région, quel qu'il soit, qu'une bonne photo devant un TER neuf et photogénique est plus flatteuse que tout autre. Mais parfois au détriment du bon sens et de l'économie. Et surtout nos 3000



I Groupe Front National - Région Centre-Val de Loire

2, Place Sainte Croix - 45000 ORLEANS

02 38 70 34 40 - 06 29 48 74 01

grpfn@grp.regioncentre.fr



Groupe Front National- Région Centre-Val de Loire

voitures Corail remises dans les triages ou elles rouillent lentement, au motif que les toilettes qui donnent directement sur la voie ne sont plus autorisées par les textes européens. Europe qui s'émeut d'un pipi sur la voie ferrée, mais qui dans le même temps autorise la même SNCF à détruire des km² de biodiversité le long de ses voies par désherbage chimique total. Allez comprendre !

Et ceci m'amène au dernier point.

La course au matériel roulant, toujours plus moderne, souvent fragile et cher, et pas toujours très fiable en plus, (souvenez-vous les problèmes de déshuntage) semble avoir fait oublier aux donneurs d'ordre que les trains ça roule sur des rails. Et qu'il ne sert à rien d'investir dans des trains performants si c'est pour les faire rouler à 40 km/heure parce que les voies sont pourries. En effet, la politique du tout TGV depuis des années a portée SNCF et anciennement RFF à négliger dangereusement l'infrastructure du réseau secondaire au détriment de la sécurité (rappelez-vous la catastrophe de Brétigny sur Orge). Mais la rénovation d'un kilomètre de voie est onéreuse (1 à 1,5 M€ selon la SNCF). L'âge moyen du réseau ferroviaire français est de 33 ans en France contre 17 en Allemagne et 11 en Suisse. L'état de vétusté est tel qu'un rapport interne à la SNCF prévoit à échéance 2020-2022 la fermeture pour raison de sécurité de 7000 kms de voies. C'est à terme la disparition du TER !

Et il y a peu de chances que la mise en concurrence de l'exploitation par des tiers étrangers n'arrange la situation, car ces derniers négocieront évidemment l'exploitation des lignes les plus rentables, donc les plus modernes.

Nous souhaitons, Monsieur le Président, que la Région tienne compte de tous ces éléments dans sa négociation de la nouvelle convention TER.

Je vous remercie.

