

Politique | Conseil régional : "le train et la rigueur"



Le mois de décembre est toujours sensiblement plus chargé que les autres pour les arènes politiques. Celle du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine n'échappe pas à la règle. Ces lundi 17 et mardi 18 décembre, elle discutera, entre autres dossiers, des premières orientations de son budget pour 2019 mais aussi de sa nouvelle stratégie ferroviaire, entre promesses de performances de la SNCF actées et souhait de développer ce fameux réseau ferroviaire métropolitain que le nouveau syndicat mixte intermodal appelle, en plus de la création d'un ticket de transports unique, de ses vœux. Mise en contexte des prochains débats de l'hémicycle régional.

Cap sur l'investissement

L'un des plus gros dossiers qui sera analysé ce lundi en plénière des élus du Conseil régional, c'est celui du budget 2019. Il est de 3,170 milliards d'euros et ses orientations ont leur importance puisqu'il s'agira du premier budget voté depuis la contractualisation des collectivités avec l'Etat pour assurer le plafonnement de l'évolution de leurs dépenses de fonctionnement (+1,2% par an). Ces dernières progressent ainsi de 2% (2,126 milliards d'euros en 2019), auxquels il faut enlever les fonds européens (25,2 millions d'euros) et un plan dédié à la formation (35,7 millions d'euros). "Il y aura deux lectures du budget 2019. Quand ces fonds là seront retraités, on arrivera à une quasi-stabilité des dépenses de fonctionnement, à -0,5%", précise ainsi Andréa Brouille, vice-présidente adjointe au finances. Les crédits de la Nouvelle-Aquitaine se concentrent donc sur l'investissement : 917 millions d'euros, soit 30% du budget.

Parmi la vaste palette d'investissements réalisés, on peut noter la volonté de renforcement de l'accompagnement des PME/ETI vers l'innovation (100 nouvelles entreprises dans le programme "Usine du Futur", 35 nouvelles entreprises dans l'accélérateur de croissance, 500 PME accompagnées pendant un an dans le cadre du programme Croissance Premium et l'accompagnement de 135 projets de start-up sont ainsi déjà planifiés). Pour aider les entreprises, la Nouvelle-Aquitaine réfléchit également à deux fonds : l'un pour financer l'accès au crédit (comme celui récemment mis en place pour les agriculteurs) et faciliter la transformation des PME et le second pour servir de fonds d'investissement, 150 millions d'euros dirigés en fonds propres vers les entreprises. Ces deux initiatives devraient arriver dans les premiers mois de 2019. Mais les entreprises ne sont pas les seules visées par les investissements régionaux : la transition énergétique (TIGA [Vitirev](#), fonds [Alter'NA](#) ou création d'un Programme régional d'efficacité énergétique), la formation (avec l'objectif de former 60 000 personnes contre 40 000 en 2018,

par l'intermédiaire des 1,15 milliards d'euros engagés sur une nouvelle stratégie de formation professionnelle), les lycées (plan de rénovation 2017-2021 de 1,2 milliards d'euros) ou les territoires (revitalisation des centre-ville).

Une "rigueur" trop prononcée ?

Avant même que les débats en plénière ne soient ouverts, le Conseil Economique, Social et Environnemental de la Région Nouvelle-Aquitaine (CESER), réuni en séance le 13 décembre dernier, s'est montré plutôt critique à l'égard de ce budget primitif. Ses membres ont incité la région à "ne pas oublier les difficultés d'une part croissante de la population néo-aquitaine et à ne pas s'en tenir aux seuls indicateurs économiques jugés encourageants. La maîtrise des dépenses de fonctionnement et la préservation de la capacité d'épargne pourraient permettre une mobilisation plus importante de l'emprunt dans des projets d'investissement, sous réserve que le taux de leur réalisation soit amélioré", poursuit le Conseil, tout en posant la question d'un budget "trop rigoureux face aux défis qui s'imposent à nous". Il déplore une baisse des financements dédiés à l'enseignement supérieur -23%, une baisse de -30% sur le budget dédié au logement pour les jeunes ou encore une enveloppe faible pour la stratégie foncière régionale (878 000 euros).

Cette rigueur a en tout cas été prise "comme un hommage" par le vice-président en charge du développement économique, Bernard Uthurry, qui ajoute que la rigueur "est synonyme de sérieux, pas d'austère". Andréa Brouille, elle, estime que même si "cette maîtrise des dépenses inquiète parfois, il faut aussi regarder de plus près certaines réalités. Nous allons mettre 33 millions d'euros supplémentaires dans le PPRI des lycées, par exemple. Cette rigueur, c'est aussi pour être ambitieux au niveau de l'investissement. On remet les crédits au plus près des réalités de nos chiffres de 2018. On a cette impression de baisse, mais il n'y a eu ni coupe ni abandons de politiques. On se remet dans la réalité par rapport aux surestimations qui auraient pu être faites, parfois pour aller plus vite mais aussi pour éviter un phénomène de hausse superficielle".

Ferroviaire et RER

Au-delà du budget 2019, cette plénière sera aussi l'occasion pour le Conseil régional de se pencher plus en détail sur la desserte ferroviaire, qu'elle soit régionale ou métropolitaine. D'abord, elle va acter une nouvelle convention 2019-2024 avec SNCF Mobilités avec pour objectif d'améliorer l'offre ferroviaire, la dernière expirant le 31 décembre prochain. Après des négociations plutôt rudes, les grandes lignes permettent d'en deviner les ambitions : objectif de diviser par deux le nombre de trains en retard et d'arriver à 95% de régularité en 2024, objectif de création de l'offre ferroviaire d'au moins +8% (soit 60 TER par jour) faute de quoi une pénalisation (1,50 euros par train et par kilomètres en dessous des 5%) sur chaque étoile ferroviaire sera appliquée à l'opérateur, un engagement sur le maintien du niveau de service voté par la Région en novembre 2017 sans aucune réduction du nombre de gares ou de guichets et enfin la mise en place d'un "fonds de garantie voyage" favorisant l'indemnisation des abonnés annuels en cas de "service trop dégradé". En interne, le contrat impose une maîtrise des charges et des efforts de productivité pour SNCF Mobilités, ce qui se traduit par une baisse visible du montant de la contribution régionale au déficit d'exploitation des TER, passé de 170 millions d'euros en 2003 à plus de 310 millions d'euros en 2018. La convention vise également une "reconquête commerciale des usagers" (+24% de recettes entre 2018 et 2024 "sans activer de levier sur les tarifications", autrement dit sans que les billets coûtent plus chers aux utilisateurs. Malgré ces contraintes supplémentaires imposées à la SNCF (qui ne sont, du moins dans le discours politique, pas une nouveauté), 299 millions d'euros ont tout de même été inscrits au budget 2018 pour l'exploitation des services ferroviaires sans compter "les investissements et la conciliation", dans un parc qui a gagné +9,8% de fréquentation en 2017 (contre 4,3% pour la moyenne nationale) et 38% d'abonnés en plus pour la rentrée 2018, avec une ponctualité de 90,2% ces six derniers mois.

La région Nouvelle-Aquitaine votera, toujours lors de ce conseil, une délibération qui devrait être partagée avec les élus de Bordeaux Métropole, actant l'intention des deux collectivités de mettre des chiffres, des études et une réalité derrière le projet de RER métropolitain, revenu dans les débats politiques depuis plusieurs mois. Les objectifs affichés par la région sont simples : des dessertes ferroviaires plus fréquentes sur la métropole (avec des aménagements prochainement listés dans un "schéma directeur du noeud ferroviaire de Bordeaux"), augmenter la fréquence des TER périurbains "à plus court terme" (avec une réouverture de la gare de la Médoquine à l'horizon 2023 "en maintenant la pression sur SNCF Réseau afin que ce calendrier soit tenu voire accéléré") et enfin développer le réseau routier, avec une première ligne de cars express entre Bordeaux et Créon prévue pour septembre 2019. La Nouvelle-Aquitaine rappelle ainsi les efforts déjà réalisés depuis 2002 dans les arrêts de trains à l'intérieur de la métropole : leur nombre est ainsi passé de 189 en 2002 à 606 en 2018, avec notamment la création de nouvelles haltes sur Mérignac (Arlac) et Cenon.

Mais le réseau express métropolitain, déjà dans les plans du nouveau syndicat mixte des transports, vise à renforcer cette offre dans des gares régulièrement pointées par les maires des communes de la métropole pour leur sous-utilisation. Le schéma qui sera discuté en plénière dessine ainsi les premières grandes orientations officielles de ce RER métropolitain, qui prévoit même d'en dépasser les frontières. Dès l'automne 2019, il est ainsi prévu d'expérimenter l'acceptation des tickets de transport du réseau TBM à bord des trains circulant sur la voie de ceinture (entre Macau et Bordeaux Saint-Jean). Pour 2020, la région prévoit les premières dessertes TER entre Libourne et Cestas, une sensible augmentation de la fréquence des TER périurbains et des nouveaux "services express routiers". La nouvelle halte du Bouscat-Saint Germaine envisage une mise en service l'année suivante, suivi d'un terminus à la gare de Saint-Mariens en 2024, de liaisons directes entre Libourne et Arcachon en 2025 et entre Langon et Saint-Mariens en 2028. Enfin, le schéma directeur du noeud ferroviaire de Bordeaux, en cours d'élaboration avec SNCF Réseau, envisage déjà la création d'une troisième voie entre Hourcade et Saint-Médard d'Eyrans. La Nouvelle-Aquitaine compte également, pour l'aider à financer ce vaste plan courant sur les dix prochaines années, sur la future LOM (Loi Orientation Mobilités), présentée en conseil des ministres fin novembre dans une version sensiblement recoupée. Les débats des élus régionaux devraient, à coup sûr, l'évoquer...



Romain Béteille

Crédit Photo : aqui.fr

Publié sur aqui.fr le 15/12/2018

[Url de cet article](#)