

## Politique | Trains et "petites lignes" : la Nouvelle-Aquitaine attend "une méthode" nationale



Le rapport de François Philizot paru en mars, chargé d'effectuer un diagnostic sur les "petites lignes" ferroviaires (environ 12 000 kilomètres dont 9137 réservés au transport de voyageurs), était censé orienter les décisions du Gouvernement sur la très attendue Loi d'Orientation des Mobilités. À l'occasion d'un débat consacré au sujet lors du Congrès des Régions ce lundi 30 septembre à Bordeaux, nous avons interrogé le vice-président de la région Nouvelle-Aquitaine, Renaud Lagrave sur les attentes claires de la collectivité face aux futurs défis qui attendent un réseau vieillissant dans un contexte de premières mises en concurrence proche.

**@qui.fr - Qu'attendez-vous de la part du gouvernement sur ce sujet des "petites lignes", alors que la région vient de réouvrir Bergerac-Libourne ce lundi ?**

**Renaud-Lagrave, vice-président de la région Nouvelle-Aquitaine en charge des transports** - J'attends une méthode, une planification et des engagements de la part de l'État. On a aujourd'hui des Contrats de Plan État-Régions qui sont complètement calaminés et qui font que malgré les engagements financiers qu'on peut avoir votés et intégrés, les travaux ne sont pas au rendez-vous. On multiplie les lignes suspendues et les limitations de vitesse, mais on a besoin que les travaux soient effectifs. Ce qu'il faut, c'est avoir des calendriers concrets pour connaître l'approche de l'État sur l'ensemble du réseau ferroviaire, la méthode.

Les débats d'aujourd'hui ne m'ont pas rassuré. Si on nous explique qu'il faut faire des régénérations au rabais (sans faire toutes les lignes, en enlevant le fret, en ne faisant plus d'arrêt TGV), ce n'est pas du tout le sens que l'on cherche en terme d'aménagement du territoire. Peut-être que toutes les lignes ne pourront pas tout supporter, on n'est pas obtu, mais il faut qu'on ait des outils qui nous permettent d'enlever les camions de la route, d'avoir plus de voyageurs et de fréquence et d'avoir de l'intermodalité qui soit sans couture pour les usagers.

**aqui.fr - Quid du matériel roulant, alors que la Région a annoncé être en discussion pour le verdissement de sa flotte et l'ouverture à des trains à hydrogène ?**

**R.L** - Ce qui m'importe, c'est qu'on ait la possibilité d'avoir un matériel actuel remis au goût du jour du point de vue de la motorisation, mais ce n'est pas le seul point important. Il faut aussi que ce matériel soit efficace par rapport aux demandes des usagers, qui veulent avoir des services à bord présents dans les TGV. Il faut qu'on puisse aussi répondre aux surcapacités. On

ne va pas changer une chose après l'autre, il faut réfléchir de manière globale.

**aqui.fr - L'une des conditions évoquées par d'autres responsables régionaux à l'ouverture à la concurrence, c'est la rénovation globale du réseau, dont SNCF a qualifié les besoins à 60% des 12 000 kilomètres de "petites lignes" au niveau national. Qu'en pensez-vous ?**

**R.L** - Je pense que c'est effectivement le réseau qui est en cause. On a signé récemment notre nouvelle convention avec SNCF Mobilités. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier, on a un taux de régularité de 94,5%, un taux de suppression de trains qui a été divisé par deux et 10% de voyageurs de plus en 2017-2018. La question du réseau est essentielle, la question de la mise en concurrence viendra quand ce sera nécessaire mais après avoir réglé cette question-là. C'est structurant : vous pouvez avoir le matériel le plus neuf du monde, si vous avez des limitations de vitesse à 40 km/h, les usagers ne reviendront pas.



Romain Béteille

*Credit Photo : aqui.fr*

*Publié sur aqui.fr le 01/10/2019*

*[Url de cet article](#)*