

Politique | TER : pour Renaud Lagrave, élu régional chargé des transports, "les comités de lignes sont des moments de dialogue importants"



Lundi 14 septembre dernier, la Nouvelle-Aquitaine a inauguré à Limoges son tout premier comité de lignes de l'année 2020. Ces comités se tiendront jusqu'au 30 novembre prochain dans 18 territoires régionaux, entièrement en ligne, coronavirus oblige. À la veille du troisième rendez-vous autour du Bassin de Périgueux ce mardi 22 septembre, on a interrogé le vice-président de la Région chargé des transports, Renaud Lagrave, sur les enjeux réels de ces temps ferroviaires dans un contexte de promesses nationales jugées fort timides. Il nous dit pourquoi, selon lui, ils sont essentiels.

@aqui.fr - Jusqu'au 30 novembre prochain, 18 comités de lignes sont organisés un peu partout en Nouvelle-Aquitaine. Ils le sont dans des conditions un peu particulières puisque pour la première fois, ils sont à suivre intégralement en ligne...

Renaud Lagrave, vice-président de la Région Nouvelle-Aquitaine en charge des transports - Ils sont entièrement virtuels cette année, c'est vrai, mais depuis deux ans nous avons mis en place la plateforme qui permettait à celles et ceux qui ne pouvaient pas y assister de déposer des questions et c'était aussi retranscrit en live vidéo. Là, nous ne sommes plus en présentiel. Ça modifie un peu la qualité du dialogue mais ça n'empêche pas la discussion. Beaucoup d'autres régions ont arrêté les comités de lignes, mais nous on continue la concertation. On a voulu les maintenir coûte que coûte parce que ce sont des moments de dialogue extrêmement importants. On a tiré quelques enseignements du premier qui s'est tenu la semaine dernière à Limoges. En termes de fréquentation, on a eu pas mal de monde et une cinquantaine de questions par sms. Sur la plateforme, des gens avaient aussi déposé des participations. Forcément, ça n'est pas les mêmes conditions, mais globalement on y arrive quand même.

Enjeux et défis

@qui.fr - Selon vous, quel est le principal enjeu de ces comités "version 2020" ?

R.L - Il y en a plusieurs. Le premier, on le verra notamment sur le comité de ligne de Périgueux ce mardi 22

septembre. On lance une première nationale avec Optim'TER sur ce territoire le 13 décembre. Cette démarche, que l'on évoquera dans tous les comités de ligne, est incluse dans la convention signée avec la SNCF fin 2019. À l'intérieur, il y a des objectifs de régularité (95%), de non-suppression de trains (en dessous de 1 point) et à destination des voyageurs. Pour ces derniers, il y a la volonté d'avoir une meilleure offre sur les étoiles ferroviaires régionales. En gros, la SNCF, avec les territoires, fait une étude sur ce qu'il faudrait améliorer en tenant compte des évolutions démographiques et de celles des mobilités. Le diagnostic dure six mois. Ensuite, on prend quelques mois pour faciliter les demandes exprimées par les usagers suite aux diagnostics. Au final, on se retrouve avec une offre segmentée en trois types de trains : les directs (Direct'R), ceux qui vont assurer la proximité (Liné'R) et ceux qui vont être fréquents à heures fixes plutôt en périphérie urbaine pour éviter les engorgements (Facilit'R). On a travaillé depuis un an sur l'étoile de Périgueux. L'offre a été présentée la semaine dernière à Limoges : elle augmente de +12% entre Bordeaux et Limoges, +38% entre Bordeaux et Brive, +16% entre Bordeaux et Sarlat et +32% entre Périgueux et Agen, sans compter l'augmentation de l'offre Montluçon/Bordeaux et Guéret/Bordeaux. On est en cours de finalisation sur l'étoile de Bordeaux, on présentera les travaux dans les semaines à venir.

Le travail sur le RER métropolitain avance lui aussi petit-à-petit. Une première diamétralisation entre Libourne et Arcachon arrive en décembre prochain avec une amplitude d'offres revue sur l'ensemble des lignes (quotidiennement 7 trains diamétralisés, 46 TER supplémentaires sur Arcachon, Libourne, Langon et Saint-Mariens en semaine). On est en co-financement avec Bordeaux Métropole. Du côté de SNCF, le SA 2022 va aussi instaurer de nouveaux horaires TGV. L'offre sera revisitée et amplifiée. Au final, on n'est pas sur l'objectif du train au quart d'heure mais on sera sur des propositions qui, on l'espère, permettront à tous les usagers de pouvoir abandonner la voiture.

Ce qui nous intéresse globalement, c'est de voir comment les comités prennent en compte toute cette démarche. Je veux aussi avoir le ressenti de la qualité de service de la SNCF de la part des usagers pour que l'on sache là où ça va et là où ça ne va pas sur le matériel, l'information voyageurs et tous les usages de manière générale. C'est une prise de température importante. Je me rappelle ceux de 2016, on avait pris la grêle parce qu'on avait un taux de régularité descendu en dessous des 88% et un taux de suppression de trains qui avoisinaient les 3,5 points.

La troisième attente, c'est de savoir si les gens ont l'intention de revenir ou venir plus dans les transports publics et les trains en particulier. Entre les tarifs, le matériel, les travaux et les horaires plus adaptés et plus réguliers, y a-t-il réellement une appétence pour continuer à prendre le train hors-Covid ? On n'est pas dans les mêmes dynamiques en fonction de la fréquentation par rapport aux territoires pour statuer sur le nombre de navettes ferroviaires. Les discussions avec les territoires ne sont pas les mêmes si vous avez le sentiment que pour eux, augmenter le nombre de liaisons n'est pas si utile que ça ou si c'est une attente forte...

@qui.fr - On peut imaginer qu'il y aura quelques comités un peu plus tendus que d'autres, non ?

R.L - Oui, il y a toujours des points difficiles. Sur certains territoires, on a toujours des taux de régularité indécents sur lesquels on est régulièrement en bagarre avec la SNCF. Sur un certain nombre d'endroits, on a aussi la problématique liée notamment aux ouvertures des guichets et des gares. On a voté un schéma de distribution en 2017 qui est quasiment finalisé mais sur lequel il y a encore des difficultés. On demande régulièrement à la SNCF de maintenir ce schéma. Il y a toujours la question de l'accompagnement des trains : sur plusieurs territoires, la SNCF a voulu faire quelques économies en évitant d'avoir des contrôleurs à bord, ce qu'on lui demande de maintenir. De manière plus générale, les travaux ne sont toujours pas à jour partout et on risque d'avoir des limitations de vitesse, des travaux qui prennent du retard ou qui ne sont toujours pas prévus ni financés. Ceux situés autour de l'étoile de Saintes, par exemple, ont failli passer à l'as pour tout un tas de raisons. On a réussi à les maintenir et c'est une bonne nouvelle pour nous. C'est une étoile ferroviaire centrale pour la région, pour laquelle il y avait nécessité d'effectuer des travaux afin d'éviter des limitations de vitesse qui nous auraient planté ces territoires. Autre exemple : lors des précédents comités de lignes, on avait eu des demandes pour accélérer le trajet Bordeaux-Sarlat. Grâce aux travaux qui ont eu lieu l'an dernier, on va gagner 25 minutes sur le trajet et 6 minutes sur Bordeaux-Bergerac en moyenne. En 2020, on a aussi doublé le nombre de trains entre Bayonne et Cambo-les-Bains dans le cadre d'un RER basque qui va nous permettre d'avoir quatre allers-retours de plus. Il faut un peu de temps pour installer les lignes, mais les élus basques parlent déjà d'une augmentation de la fréquentation.

La plus grosse difficulté aujourd'hui pour pouvoir faire rouler des trains et rajouter de l'offre, c'est le réseau. C'est l'essentiel des discussions. On peut comprendre que de la part de l'utilisateur, ça ne soit pas le sujet qui le préoccupe en premier, mais quand vous avez des limitations de vitesse à 40 km/h, vous ne pouvez pas faire des trains directs à 120 km/h. Même chose quand vous avez des voies suspendues, vous ne pouvez pas envoyer des trains entre Angoulême et Limoges. La liste est longue. Ce qu'on veut aussi faire passer comme message, c'est qu'au-delà de ce qu'on a pu faire nous, la question du réseau est centrale et on attend des réponses de l'État.

Relance timide

@qui.fr - Ce dernier a récemment annoncé un plan de relance au sein duquel 4,7 milliards d'euros sont réservés au transport ferroviaire. Est-ce suffisant ?

R.L - C'est le financement de coups partis. Sur les 4,7 milliards, il y a environ 2,5 milliards qui vont vers la sortie du glyphosate, la reprise des ponts ferroviaires et le respect de la trajectoire de SNCF Réseau envers l'État. Une partie d'environ 600 millions d'euros va vers les Contrats de Plans État-Régions pour toute la France, or on sait qu'ici, il nous faut 1,2 milliards d'euros sur les cinq ans qui viennent. On a pris notre part à hauteur de 532 millions mais le compte n'y est pas.

Concernant, par exemple, la question des évolutions du matériel roulant, on ne nous parle pour l'instant que de l'hydrogène. On va évoluer de notre côté avec nos trains à batteries et au biogaz pour essayer de s'inscrire dans

cette dynamique-là. On s'est inscrits avec Occitanie, Sud de France et Hauts-de-France dans le programme des trains à batterie. Il est lancé, les premières rames seront en Nouvelle-Aquitaine en 2022. On a demandé à la SNCF de tester du biogaz sur les trains diesel 73 500 un peu plus anciens parce qu'en gros, Alstom nous dit de les racheter parce qu'il ne peut rien faire de plus. On va tester le biogaz sur la gamme d'avant à [Saintes avec le projet Ferrocampus](#), avec un vrai travail de recherche et de développement, pour pouvoir migrer ensuite toute notre flotte de 73 500 en hybride. Le jour où la vérité nous sera révélée sur l'hydrogène vert, on s'inscrira aussi dans cette dynamique. Si c'est pour rouvrir les usines de charbon, ce sera sans nous. Mais on ne ferme pas la porte.

Sur le réseau pur, force est de constater qu'il n'y a pas de moyens supplémentaires pour pouvoir permettre le déploiement des travaux sur les "petites lignes", qui représentent 60% de notre réseau régional. Si demain on me présente le plan de relance d'une autre manière, je suis prêt à discuter mais pour le moment, ce n'est absolument pas le montant qu'il faudrait. La Région intervient aujourd'hui sur le réseau hors de ses compétences dans le cadre du CPER. Si le renouvellement des CPER est de 600 millions, je ne vois pas comment on s'en sort dans les cinq prochaines années. Le réseau appartient à l'État et à SNCF Réseau. On paye déjà des péages pour passer dessus. Comment on organise les choses pour que toutes ces petites lignes soient régénérées ? À date, on n'a pas de réponses. Je suis incapable de dire comment on finance 150 millions d'euros pour la ligne Angoulême-Limoges. Et ce n'est qu'un exemple parmi beaucoup d'autres...



Romain Béteille

Crédit Photo : RB

Publié sur aqui.fr le 21/09/2020

[Url de cet article](#)