



Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine Séance Plénière du Lundi 26 mars 2018

Motion présentée par le groupe socialiste et apparentés, le groupe Europe Ecologie-Les Verts, le groupe de Radicaux de Gauche, le groupe Génération.s, le groupe MODEM et apparentés, le groupe UDI et le groupe Les Républicains-CPNT

La Région Nouvelle-Aquitaine ne doit pas devenir un désert ferroviaire : Pour un engagement fort du gouvernement à sauver le réseau ferroviaire !

La Région Nouvelle-Aquitaine s'inquiète de l'état alarmant du réseau ferroviaire régional et appelle à un engagement fort du gouvernement pour ne pas abandonner les « petites lignes ».

La publication récente des rapports DURON et SPINETTA en matière d'infrastructures et les fermetures inopinées de certains tronçons soulèvent des inquiétudes importantes sur notre territoire.

En effet, le réseau ferroviaire de la Nouvelle-Aquitaine s'étend sur 3226 kilomètres de voies et 34 lignes sur lesquels circulent quotidiennement 700 trains régionaux pour assurer la mobilité des habitants. 53 000 usagers utilisent ce service chaque jour. Les trains du quotidien, que ce soient les TER ou les TGV sont complémentaires. Tous les résultats de fréquentation le démontrent.

Il est important de rappeler qu'avec volontarisme, la Région Nouvelle-Aquitaine a investi plus d'un milliard d'euros dans la régénération des voies (dont 426,4 M€ pour les dernier CPER 2015-2020) alors que cela n'entrait pas dans ses compétences ; 485 M€ pour parachever le renouvellement de la totalité du parc de matériel roulant ; versé 60 M€ de péages par an à SNCF Réseau ; et engagé 85 M€ depuis 2002 pour rénover les gares, haltes et pôles d'échanges multimodaux.

Pourtant, depuis quelques semaines, les limitations temporaires de vitesse, estimées à 300 km de linéaire d'ici 2019, se multiplient. Elles pénalisent grandement les 2,2 millions d'usagers qui empruntent chaque année les 725 kilomètres de lignes aujourd'hui considérées par SNCF Réseau comme « en mauvais » voire « très mauvais état » dont certaines n'ont pas fait l'objet de travaux depuis les années 60. De nombreuses lignes sont directement menacées à très court terme.



Pour inciter nos concitoyens à emprunter le train, il faut que cette solution soit préférable aux autres, c'est-à-dire que la régularité soit assurée, que le confort soit acceptable et que l'intermodalité soit facilitée. Si d'autres opérateurs venaient à arriver, ils seraient aussi confrontés à l'état problématique du réseau.

La dynamique de croissance du trafic en Nouvelle-Aquitaine semble donc aujourd'hui gravement menacée par un réseau de plus en plus obsolète et des trains régionaux qui subissent 30% d'irrégularités supplémentaires liées aux défaillances d'infrastructures par rapport au reste du pays.

Le réseau du transport de marchandises est lui aussi touché. Plusieurs lignes « capillaires fret », dont Niort-Thouars, Agen-Auch et Mont-de-Marsan-Barcelone-du-Gers sont menacées, malgré l'intervention de la Région et des acteurs économiques.

L'audit du réseau commandé en 2017 par la Région Nouvelle-Aquitaine à SNCF Réseau, démontre qu'il faudrait investir 1,143 milliards d'euros d'ici 2030 pour sauver le réseau ferroviaire régional (dont 625 M€ avant 2020) et simplement le maintenir en l'état sans amélioration de vitesse ainsi que 2,139 milliards d'euros sur les lignes structurantes, soit un engagement de l'Etat de 1 million d'euros par jour pendant 10 ans sur notre territoire.

Les choses doivent être clairement dites : la priorité aux transports du quotidien ne pourra être réalisée à moyens constants ! Alors que la France a été à la pointe de la transition écologique dans le cadre de la COP 21 en décembre 2015, les investissements en matière d'infrastructures ferroviaires constituent des investissements d'avenir qui permettent à nos concitoyens d'accéder à la mobilité que ce soit pour se rendre au travail ou pour leurs loisirs. Il s'agit d'un enjeu majeur pour un aménagement équilibré du territoire. Seul un service public efficace nous permettra d'atteindre ces objectifs.

Si l'il n'y a pas de financements supplémentaires pour moderniser le réseau en explorant peut-être des pistes alternatives comme les redevances poids lourds, la taxe sur les bureaux ou la redistribution de la TICPE alors les annonces effectuées par le Gouvernement resteront une simple opération de communication.

Par conséquent, le Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine réuni en séance plénière le lundi 26 mars 2018 :

- Affirme la pertinence économique et écologique ainsi qu'en matière d'aménagement du territoire de nos lignes ferroviaires ;
- Réaffirme sa priorité absolue au transport ferroviaire essentiel pour le report modal ;
- Demande un engagement fort de l'Etat et de SNCF pour la mise en œuvre d'un plan à long terme de modernisation du réseau, d'une expertise indépendante des coûts propres à la régénération de chaque ligne et la définition du calendrier des travaux nécessaires à la pérennisation du réseau ;
- Demande la tenue d'une conférence extraordinaire et urgente de l'ensemble des partenaires financeurs pour faire le point sur leurs engagements et l'identification des sources alternatives de financement en vue d'un plan-rail Nouvelle-Aquitaine.

2

