

**Les rencontres FNAUT-Mobilettre**  
**Alain Rousset, président de la Région Nouvelle Aquitaine**  
**14 novembre 2017**

*Le débat est animé par Gilles DANSART, directeur de Mobilettre.*

**Gilles DANSART**

Nous avons considéré que nous étions dans notre rôle, à la fois la FNAUT, association d'usagers libre et indépendante, et Mobilettre Média, non dépendant des revenus publicitaires, et que nous pouvons porter un certain nombre de sujets sur la place publique, de façon pertinente. Après cette année passée à traiter autour de cinq conférences les problématiques ferroviaires, nous avons décidé de poursuivre la démarche à Bordeaux, via un échange avec le Président de la région suivi d'une table ronde sur l'intermodalité, qui est un sujet essentiel. Nous continuerons par ailleurs à mener des échanges autour des nouvelles mobilités.

La région Nouvelle-Aquitaine est devenue chef de file de l'intermodalité. Elle est amenée à prendre un poids croissant dans les sujets de modalité. Il nous a donc semblé important de vous écouter sur ces sujets d'importance pour l'économie, la société française et les Français. La mobilité est en effet un élément majeur de performance économique et sociale.

La LGV Tours-Bordeaux est en service depuis quatre mois et demi. Monsieur le Président, vous avez beaucoup milité pour cette ligne. Il y a dix ans, vous portiez ce projet. Quels en sont les bénéfices ?

**Alain ROUSSET**

Un élément a été anticipé, et l'autre est constaté. Nous avons anticipé l'attractivité de la région. Celle-ci pose d'ailleurs des questions de logement et de fluidité de la circulation. Son attractivité vient de choix opérés par la Région sur le plan industriel et de la recherche. La création du plus grand centre européen de recherche sur les maladies neurodégénératives et l'investissement d'un milliard d'euros sur les universités de la région créent en effet cette attractivité. Aujourd'hui, les grands groupes industriels y amènent aujourd'hui tous les dispositifs de maintenance des avions. La LGV concourt donc à l'attractivité. Elle peut également concourir à l'hyper-concentration. Dans la stratégie régionale, Poitiers et Angoulême doivent en bénéficier. Le deuxième constat est d'ordre factuel : le train permet d'entrer directement dans les villes, ce qui n'est pas le cas de la voiture, comme nous le constatons chaque jour. Le confort pour se rendre dans une autre ville est donc un élément très favorable.

Les chiffres de la LGV sont assez spectaculaires. Nous l'observons sur les TER. Depuis 2015, la fréquentation des lignes en jonction a augmenté de 20 %, ce qui témoigne du fait que la mobilité nationale est prégnante. La SNCF vient de supprimer des TGV, pour les remplacer par des Oui Go, ce qui provoque la colère des élus et des habitants d'Angoulême. Nous avons mené un travail complexe au niveau des horaires et des correspondances. Globalement, le constat est cependant positif. Les prix, par ailleurs, ne sont pas excessifs par rapport à l'investissement initial.

**Bruno GAZEAU**

Nous parlons beaucoup des nouvelles mobilités, qui véhiculent cependant quelques idées fausses, selon lesquelles elles seraient concurrentes du transport de masse, alors qu'elles ne peuvent qu'en être complémentaires. Comment les rendre complémentaires dans les schémas de mobilité ? Par ailleurs, ces nouvelles mobilités ont des modèles économiques déficitaires. Elles se tournent donc vers la

défiscalisation. Dans cette nouvelle mobilité, la gratuité est essentielle, avec l'absence de participation au financement des équipements publics. Comment faire en sorte que ces nouvelles mobilités entendent que l'appartenance au service public emporte des obligations ?

**Alain ROUSSET**

Les régions françaises n'ont pas les mêmes pouvoirs que les Länder allemands. Nous vivons dans un modèle centralisé, avec tous les errements que cela suppose. Nous le voyons sur le sujet du redressement productif, qui est efficace en Allemagne et non en France. Sur le modèle ferroviaire, nous ne sommes pas passés à un modèle de concurrence. En conséquence, nous avons un opérateur unique, dont l'organisation est obsolète et dont nous savons qu'il est moins régulier, moins performant et plus coûteux qu'en Allemagne, par exemple. De plus, la région, qui paie les centres de maintenance et les trains à 100 %, n'en est pas propriétaire. Nous devons donc parvenir à changer de modèle. Enfin, en termes de coûts, la SNCF n'est pas responsable de tous les maux. L'Etat français, quelles que soient les majorités au pouvoir, finance beaucoup moins les infrastructures ferroviaires et reporte sur SNCF Réseau cette charge. Ce retard sur les infrastructures s'accompagne de retards voire de suppressions de trains. SNCF Réseau se retire ainsi de certaines régénérations de lignes, comme sur la ligne Limoges-Angoulême. L'Etat doit soit assumer ses compétences, soit nous donner les moyens de le faire, en rendant les régions propriétaires des trains, éventuellement aidées de Bruxelles et de nouveaux systèmes de financement.

**Gilles DANSART**

Avez-vous des systèmes de financement innovants à nous présenter ?

**Alain ROUSSET**

L'Occitanie et l'Aquitaine ont financé une étude proposant d'autres systèmes de financement, basés sur la TICPE ou sur des redevances. La région est le plus gros financeur de cette gare, et n'en retire rien.

**Gilles DANSART**

Sentez-vous un nouveau souffle ?

**Alain ROUSSET**

Non. Je pense que, depuis la mise en place de la commission Duron, nous avons réfléchi à ce sujet. Pour autant, nous ne voyons rien de nouveau. Cela supposerait du courage de la part de l'Etat français. Il n'est pas possible d'isoler le problème des transports d'autres politiques. Un économiste parisien travaille actuellement avec l'ancien ministre des Finances belges et un ancien ministre espagnol sur une proposition de traité européen permettant de cibler les actions de la BEI sur la transition énergétique et climatique. Sur les 2 400 milliards d'euros que la Banque Centrale Européenne a injectés dans l'économie, seuls 10 % ont bénéficié à l'économie réelle, le reste bénéficiant à la spéculation, qui provoque la hausse du dollar. Une autre piste, qui nous a été soumise par l'Unipef, concerne la rente surgissant à la fin des concessions autoroutières. Ces sommes représentent 11 milliards d'euros par an.

Les phénomènes de métropolisation ont par ailleurs entraîné des phénomènes de concentration urbaine. Sur la rocade, nous devons prendre des décisions rapides. J'avais ainsi proposé de réserver une voie au covoiturage. Nous menons une grande réflexion sur la réhabilitation et la régénération des voies, pour éviter leur fermeture. Nous avons mené une expérience en Aquitaine, aboutissant à une solution moins chère, régulière et confortable. Nous devons donc prendre des mesures d'urgence. La mesure de contournement de Bordeaux a échoué. Il se pose à la fois le problème spécifique de la métropole et de son accès sans voiture et celui des lignes, qui nécessitent des moyens. Les règles d'aujourd'hui imposent lors de la conduite de travaux la présence d'une ingénierie de la SNCF, qui est parfois gigantesque. Sur l'autoroute ferroviaire que nous constituons actuellement, ce coût représentait 50 % des travaux.

**Gilles DANSART**

Pensez-vous que la région soit suffisamment armée pour faire face aux sujets de la future concurrence sur les TER, de la reprise des TET, etc. ?

**Alain ROUSSET**

La question n'est pas celle de l'ingénierie de la région. Il existe aujourd'hui des capacités d'ingénieurs et d'expertise, qui sont suffisamment nombreuses. Le problème est d'ordre budgétaire, la gratuité fictive vis-à-vis d'un certain nombre d'utilisateurs des équipements publics. Les agglomérations ont droit à un versement transport. Nous n'aurions pas pu mener d'action, dans l'agglomération bordelaise, sans ce versement. Or les régions n'en bénéficient pas. Nous sommes donc limités. SNCF Réseau ne parvient pas, aujourd'hui, à réaliser toutes les dépenses prévues dans le contrat de plan, compte tenu des règles applicables. La gare est positionnée le long de la rocade. Lorsque j'étais maire et président de la communauté urbaine, j'organisais le trajet du tramway afin qu'il parvienne jusqu'à ce carrefour, qui offre une facilité pour pénétrer dans Bordeaux. Or les travaux ont duré deux ans supplémentaires, parce que la SNCF n'a pas pu y consacrer deux ingénieurs pour surveiller l'installation de deux ascenseurs. Nous devons donc modifier l'organisation de l'ingénierie, mais également disposer des ressources nécessaires pour financer le Plan Rail que j'ai proposé à la ministre.

**Gilles DANSART**

Qu'attendez-vous des assises ?

**Alain ROUSSET**

Nous savons que tous les projets de poursuite de la LGV, par exemple, ne peuvent être retenus. L'enjeu est budgétaire. L'Allemagne est en situation de souffrance, puisqu'en raison d'un retrait des investissements depuis un certain nombre d'années, 40 % de ses ponts sont aujourd'hui défectueux. Ses routes accusent un retard beaucoup plus important que la France. L'enjeu est donc de faire preuve de bon sens, de volonté, et d'observer où le système est le plus bloqué. Dans l'exemple de l'autoroute ferroviaire, une discussion est aujourd'hui menée avec certaines associations environnementales ou écologistes, qui invitent à améliorer les infrastructures existantes plutôt que de construire de nouvelles infrastructures. Or seul le chemin de fer, le tramway ou le métro proposent du transport de masse, et le développement de la mobilité imposent ce dernier. Dans le cas du transport de marchandises, nous avons une capacité de concurrence, mais pas l'organisation adéquate. Les OFP (opérateurs ferroviaires de proximité) sont en l'espèce plutôt efficaces. A Bayonne ou la Rochelle, la SNCF se trouve même stimulée par la concurrence. Notre région est aujourd'hui traversée par un flux continu de camions, et sa colonne vertébrale est la zone la plus polluée de la région. Les 9 000 camions (qui ont vocation à augmenter, avec la croissance espagnole) qui traversent chaque jour la région causent en effet une pollution considérable. Seuls 2,5 % de marchandises sont transportées sur le rail sur cette partie de la France. Nous risquons donc d'assister à une asphyxie de la région.

**Gilles DANSART**

Que faut-il attendre de la concurrence en matière ferroviaire ?

**Alain ROUSSET**

Une réduction des prix de 30 %, une meilleure régularité et un détournement précis du rôle de la région et des opérateurs. En Allemagne, la concurrence a eu ces conséquences. Elle n'a pas posé de problèmes de sécurité. Nous avons fait réaliser une étude sur ce sujet. En Allemagne, la Bundesbahn assure 80 % du marché. La SNCF se concurrence aujourd'hui elle-même avec ses bus. Nous sommes donc dans un modèle pervers. Les régions ont fourni un effort d'investissement colossal, renouvelé leur matériel, développé des services, ce qui a entraîné un doublement de la fréquentation, mais les infrastructures ne permettent pas de suivre ces évolutions.

**De la salle**

Pouvez-vous nous parler de l'écotaxe ?

**Alain ROUSSET**

Je propose depuis plusieurs années que les régions prélèvent une écotaxe. Nous pourrions créer un VT interstitiel, au-delà de l'agglomération, mais il ne me semble pas cohérent.

**De la salle**

Pourriez-vous aborder Saragosse ? Par ailleurs, la région Nouvelle-Aquitaine pourrait-elle s'engager sur une filière de maintenance ferroviaire ?

**Alain ROUSSET**

Ce sujet est un brûlot eu égard au statut de la SNCF et du cheminot. Cette filière ne fonctionne pas. Nous n'en sommes aujourd'hui ni les propriétaires, ni les patrons. Ce modèle historique a vécu. La notion de service public n'a de sens que pour l'utilisateur. Dans notre société, certains services restent aujourd'hui à développer. D'autres éléments devraient réintégrer le service public. La gratuité de l'université est un enjeu considérable. Or nous faisons progressivement de l'étudiant et des familles des arbitres du budget des universités. Nous devons réaliser des choix. Les organisations syndicales de la SNCF en sont parfaitement conscientes, mais le modèle est bloqué.

**Gilles DANSART**

Nous assistons aujourd'hui à un mouvement de recentralisation.

**Alain ROUSSET**

Sauf pour les métropoles et les villes, qui gèrent leurs systèmes de transport. Le même modèle pourrait être adopté à l'échelle de la région.

S'agissant de Saragosse, cet exemple est étonnant. La ligne a été fermée en 1970, et nous souhaitons la rouvrir, avec le soutien des usagers et des associations environnementales. Le conseil d'administration de RFF, par le biais de l'Inspection des Finances, l'a refusé. Nous sommes finalement parvenus à obtenir cette réouverture. Nous découvrons alors toute la jeunesse de ce patrimoine ; sur un chantier de 120 millions d'euros, nous avons gagné 20 millions d'euros parce que la plateforme était fonctionnelle. L'Europe financera 40 % des travaux. Saragosse est la première plateforme d'échange modal. Un camion passe toutes les minutes, voire toutes les 30 secondes. Sur le plan patrimonial, il s'agit d'une des plus belles voies ferrées de montagne.

**De la salle**

La région a récupéré sa compétence sur les cars départementaux. Quelle est la stratégie poursuivie, en articulation avec la SNCF ?

**Alain ROUSSET**

La principale compétence que la région vient de récupérer est celle du transport scolaire. Nous travaillons actuellement sur des systèmes de rabattement, sur les redondances de lignes, etc. Nous avons rouvert une ligne emportée par la Nive entre Saint-Jean-Pied-de-Port et Bayonne. Le département des Pyrénées atlantiques avait mis en place un car sur la même desserte. Nous menons donc des travaux d'optimisation. Or les arrêts de bus et les haltes ferroviaires sont deux notions différentes. De Limoges vers Brives, deux lignes ferroviaires sont en service. La question de leur maintien se pose, mais elles ne desservent pas les mêmes communes. Si nous souhaitons maintenir toutes les lignes existantes, nous avons besoin de 1,2 milliard d'euros à terme, et 600 millions d'euros immédiatement. Si nous pouvions les investir, la SNCF ne serait pas capable de nous suivre en termes de travaux.

**De la salle**

Où en sommes-nous de la mise en place d'un syndicat mixte des autorités organisatrices de transport ?

**Alain ROUSSET**

Il sera en place mi-2018. La métropole affiche une forte volonté, mais d'autres acteurs sont plus réticents.