



TER : pour une réelle clarification des rôles

De plus en plus sollicitées pour l'entretien des voies et des gares, les régions commencent à envisager une réduction de leurs efforts en faveur des TER, pour des raisons financières.

La situation des TER agace de plus en plus les régions. Bien qu'elles soient les vrais patrons (« autorités organisatrices ») des transports collectifs de voyageurs sur leur territoire, elles ont surtout l'impression d'assumer de plus en plus les déficiences des trois autres acteurs du ferroviaire français, l'État, RFF et la SNCF. Pourtant, leur rôle est devenu incontournable. Même, en matière d'acquisition de matériel ferroviaire, le montant de leurs commandes (groupées ou non) s'élève aujourd'hui à 7,321 milliards d'euros et à 20,885 milliards à l'horizon 2020. De quoi donner aux constructeurs (Alstom, Bombardier) une visibilité précieuse sur la décennie.

Malgré cet effort, et les sommes englouties chaque année dans le fonctionnement des TER, les régions ont surtout le sentiment que les règles du jeu sont faussées. Ainsi sont-elles de plus en plus sollicitées pour l'entretien ou la rénovation des infrastructures ferroviaires, qui ne relèvent pourtant pas de leurs compétences. Entre les recettes d'autoroutes disparues pour cause de privatisation des sociétés concessionnaires, une taxe poids lourd qui va de retard en retard, la dette de RFF, qui réduit considérablement ses marges de manœuvre, et un Grenelle dont les conclusions « ne sont absolument pas prises en



Malgré les sommes englouties chaque année dans le fonctionnement des TER, les régions ont surtout le sentiment que les règles du jeu sont faussées.

compte par RFF», l'impasse financière semble totale. « Si la donne ne change pas dans le financement, il y a tout un pan du réseau qui est prêt à être abandonné », disait Pierre Mathieu, vice-président des transports de Champagne-Ardenne, il y a quelques jours, lors d'une réunion sur le su-

jet organisée par l'Association des journalistes ferroviaires. Impasse confirmée par Jean-Yves Petit, son homologue de Paca : « On atteint un seuil critique. C'est difficilement supportable pour le budget régional. » L'impossibilité pour les régions de pouvoir, depuis 2009, voter l'impôt direct est la goutte d'eau qui fait déborder le vase. « On commence ici et là à lever le pied et à se dire qu'on va réduire l'offre ferroviaire, souligne Pierre Mathieu, par ailleurs vice-président du Gart, c'est un contresens absolu ! »

Jacques Auxiette, président du conseil régional des Pays de la Loire est formel : « On est là encore dans la déviance de l'organisation institution-

► Au quotidien les TER transportent 800 000 voyageurs.

► Avec 6 300 trains quotidiens circulant sur 260 lignes, les TER transportent chaque jour 800 000 voyageurs (chiffres 2009). Depuis 2002 et la régionalisation, l'offre a progressé de 20 % et le trafic de 40 % (source SNCF).

nelle française. Il faut une clarification des compétences en 2012. » Et le président de la commission Infrastructures et Transports de l'ARF d'ajouter : « L'État doit assumer ses responsabilités et ne pas venir faire la manche auprès des collectivités locales. C'est une logique de droit. » Et de demander que les régions disposent enfin d'une « recette affectée pour développer le financement des TER ».

JEAN-CLAUDE PENNEC