



REVUE DE PRESSE
SUD OUEST ET CHARENTE LIBRE
DU 31 OCTOBRE 2014

■ CHÂTEAUBERNARD

CL 31 oct 2014

La Russie éternelle au menu des résidents



Chef de cuisine d'abord puis conférencier, ont régalé les seniors à part égale. Photo CL.

Journée gastronomique et touristique sur le thème de la Russie, mercredi dernier, pour les retraités des Jardins de Louise, la résidence de la rue des Vauzelles. Pierre Lemoine, 71 ans, «enfant de la bulle» comme il se définit lui-même en évoquant son enfance avec ses parents troubadours sur les routes du Sud-Ouest, conférencier de Parthenay (79), est venu leur parler en début d'après-midi de ce pays «où le soleil ne se couche jamais», compte tenu de ses dimensions.

Il a embarqué les seniors dans les montagnes russes à travers l'Oural, la chaîne montagneuse «où le tsar Pierre le Grand a construit des usines d'armement pour faire de la Russie une puissance militaire.» Il a fait voyager tout le monde de la Sainte Russie en partant de Saint-Petersbourg, la ville sur la Baltique «qui a changé trois fois de nom», jusqu'aux portes de l'Orient.

Jouant avec ses trois projecteurs de diapositives à l'ancienne disposés en parallèle sur des tables de la

salle à manger, Pierre Lemoine montrait simultanément à chaque séquence ponctuée de commentaires et d'intermèdes musicaux, trois vues à peine suffisantes en nombre pour donner un aperçu synoptique de ce pays gigantesque. Révolution d'Octobre, fin des Roumanov, assassinat de Raspoutine par le prince Youssoupov, ex-URSS... pour l'histoire; le club des Morses «qui se baignent par tous les temps dans la Neva, le fleuve moscovite, en se réchauffant à la vodka», pour l'anecdote; rien n'a manqué à son récit captivant.

À midi, un menu de circonstance: vodka justement à l'apéritif, qui avait été diluée dans un cocktail «white russian» avec zakouskis (hors-d'œuvre sous forme d'amuse-gueule) au saumon et œufs de lump. Langoustines à la russe. Bœuf Strogoff et ses légumes. Au dessert: varouchka, cette tarte russe au fromage blanc et aux raisins secs. Un mélange des plaisirs culturel et gastronomique fort apprécié de tous les anciens.

L'argent des TER

TRANSPORTS La Commission européenne s'intéresse à la façon dont la SNCF utilise les financements des Régions

«Sud Ouest». La Commission européenne a adressé à la France une demande d'information sur le financement des TER par les Régions. Pourquoi pose-t-elle la question maintenant ?

Gilles Savary (1). La nouvelle Commission est en train de relancer le quatrième paquet ferroviaire. Il rassemble plusieurs textes qui visent à parachèver l'Europe du rail. On y trouve notamment une révision du règlement dit « obligation de service public dans les transports » qui date de 2007. Il prévoyait que les Régions seraient dans l'obligation d'ouvrir leurs trains régionaux à la concurrence avant 2019, mais cette échéance sera certainement reportée. Je pense que la nouvelle Commission est en train de faire un état des lieux.

La SNCF est-elle dans le collimateur de Bruxelles ? Évidemment, l'actualité française n'a pas échappé à la Commission. Ce n'est un secret pour personne, la Commission, comme l'ensemble des pays européens, est un peu agacée par la SNCF. La SNCF et les pouvoirs publics ont interdit l'accès aux étrangers à notre réseau alors qu'elle se déploie sur les réseaux des autres avec de beaux succès.

Que cherche à montrer la Commission ?

Ce blocage l'intéresse particulièrement. Il l'intéresse d'autant plus qu'elle soupçonne la SNCF de faire payer aux Régions françaises, à travers les conventions, des dépenses auxquelles elles ne devraient pas devoir faire face. Les comptes de la SNCF sont d'une opacité de virtuose. Les engagements des Régions représentent environ 5 milliards d'euros pour la SNCF ou RFF. Cette somme est à mettre en rap-



Gilles Savary, spécialiste des questions de transports.

AIR REP. PS FABIEN COCTEREAU «SUD OUEST»

port avec les 12 ou 13 milliards de fonds publics qui vont dans le système ferroviaire français. La SNCF est plus que soupçonnée de faire payer aux Régions une bonne part de ses frais de siège et de fonctions transversales, qu'elle facture très largement et qui ne sont pas directement liés aux contrats TER.

« La Commission, comme l'ensemble des pays européens, est un peu agacée par la SNCF »

Les Conseils régionaux se posent également des questions sur ces financements et déplorent le manque de transparence de la SNCF.

L'intervention de Bruxelles constitue-t-elle une bonne nouvelle pour les Régions ?

Les Conseils régionaux attendent avec délectation que Bruxelles tape du poing sur la table en expliquant que les comptes de la SNCF ne sont pas nets et qu'elle est alimentée en quasi-aides d'État à travers les subventions des Régions françaises. Ces aides, évidemment, pourraient être remises en cause, dans la mesure où il est possible de considérer qu'elles peuvent inclure aider la SNCF à soutenir son activité fret qui est libéralisée ou à mettre en bonne position Keolis sur les marchés étrangers. C'est tout cela qu'explore la Commission. Bruxelles cherche la petite bête pour faire évoluer le système français, très monolithique et très opaque.

L'arrivée de la concurrence sur le réseau TER peut-elle être accélérée par cette intervention de la Commission ?

Les relations entre les Régions et la SNCF sont tendues. Les Conseils régionaux ont vu dans les branchements à plusieurs reprises. Mais, aujourd'hui, je fais partie de ceux qui pensent que rien ne pourrait empêcher une Région, si elle le voulait vraiment, d'ouvrir le réseau à la concurrence. Si l'État s'y opposait au nom de la loi qui garantit le monopole de la SNCF, je suis convaincu que cela ne tiendrait pas devant la Cour de justice européenne. Les Régions hésitent et accusent au dernier moment l'État de s'opposer à cette ouverture. La réalité est plus complexe. De toute façon, il est trop tard maintenant. Nous sommes en plein dans la réforme régionale. L'affaire ne pourra pas être relancée avant 2016.

Recueilli par Pierre Tillinac

(1) Député PS de Gironde.

- Le rapport de la Cour des comptes a ravivé les inquiétudes des élus sur les dessertes TGV futures
- Les villes risquent bien d'être en concurrence pour des arrêts ■ Sans aucune assurance pour l'instant.



L'enjeu, c'est que les TGV s'arrêtent en gare d'Angoulême. Avec au moins la même fréquence qu'aujourd'hui.

Photo Majid Bouziz

Dessertes TGV: les inquiétudes des élus

Jean-François BARRÉ
jfbarre@charentelibre.fr

«**C**et engagement, que la SNCF n'a pas signé, peut grever la rentabilité de la ligne pour l'opérateur ferroviaire. Les arrêts fréquents font en effet disparaître l'avantage lié à la grande vitesse et affectent la rotation des rames qui constitue un élément important de rentabilité.» (1) Quelques lignes sur 175 pages du rapport de la Cour des comptes sur la grande vitesse et la gare d'Angoulême – comme celles de la région – se retrouvent clairement dans le collimateur. Le rapport, en pointant les faiblesses et les anomalies de la grande vitesse ferroviaire en France, appuie où cela risque de faire mal aux usagers de la gare d'Angoulême.

Un TGV qui multiplie les arrêts n'est ni efficace ni rentable

Le principe c'est qu'un TGV qui multiplie les arrêts n'est pas un TGV efficace. Ni rentable. Suffisant pour relancer les inquiétudes des élus à un peu plus de deux ans de la mise en service de la ligne à grande vitesse (LGV), à l'été 2017. Il y a déjà des frictions entre gares potentiellement concurrentes. Le débat s'est lancé entre La Rochelle et Poitiers pour une poignée de minutes. Il pourrait bien dans un futur proche concerner Angoulême aussi. «On le sentait venir depuis quelques semaines.» Xavier Bonnefont, le maire UMP d'Angoulême, a senti le changement de ton. Sur le dossier, il est sur la même longueur

d'onde que Jean-François Daure, le président PS de l'agglomération. «Je vois le directeur général adjoint de la SNCF lundi», assure le maire qui a préparé un courrier pour rappeler à l'exploitant SNCF «l'importance du dossier».

»

Je me souviens d'une époque où les élus étaient montés à Paris et descendus sur les voies à Ruffec. S'il faut en arriver là, on mobilisera.

Les Angoumoisins ont des atouts à faire valoir. «Agglomération a signé la convention avec l'État et RFF [Réseau ferré de France, NDLR], dans le cadre de la garantie d'aménagement du territoire.» Certes, SNCF n'apparaît pas, «mais c'est bien la parole de l'État qui nous intéresse», appuie Jean-François Daure.

Vigilant, il se veut serein. Angoulême, c'est aujourd'hui 1,7 million de voyageurs par an «et une perspective, selon SNCF elle-même, de 3 millions avec la mise en service de la LGV», rappellent les élus. C'est moins que les 2,5 millions recensés aujourd'hui à Poitiers. Estimés, parce que la SNCF ne dévoile pas ses chiffres, mais «c'est important et il convient de prendre en compte l'électrification de Cognac-Saintes-Royan inscrite au prochain contrat de plan État-Région sur

lequel nous nous sommes battus avec la Charente-Maritime.» La sereinité des élus reste toutefois fragile. En août, Jean-François Daure a écrit à la préfète de région, présidente du comité de suivi, pour lui demander de le réunir. «Je n'ai pas encore eu de réponse.» De même, la SNCF s'est bien gardée, jusque-là, de préciser ce que signifiait une «haute qualité de service». Dans l'expectative, les élus ont traduit «au moins ce que l'on a aujourd'hui». «Ce que l'on avait avant la dégradation due aux travaux, c'est-à-dire 22 liaisons par jour», précise même Xavier Bonnefont. «Avec des trains les plus rapides possible et des horaires compatibles avec les horaires de travail», insiste Jean-François Daure.

Tout le monde demande la même chose

Un peu ce que demandent toutes les gares du parcours. En faisant valoir des arguments. Comme «un réservoir de 600 000 voyageurs», jusqu'en Dordogne, Charente-Maritime sud pour Angoulême. Sur ce point, la Cour des comptes a vu juste. Le financement particulier de la LGV, qui a inclus les collectivités locales dans le tour de table, les a incitées à exiger du retour. L'agglo sait ainsi rappeler qu'elle a mis 11,7 millions d'euros dans la LGV et les collectivités 20 millions dans le pôle d'échange multimodal. Elle se rassure avec les 8 millions investis par la SNCF dans la gare elle-même. Les collectivités n'ont pas oublié qu'elles ont payé la moitié des 7 milliards de l'opération. Jeudi dernier, Jean-François Fontaine, le maire de La Rochelle et président d'aggloméra-

tion, a fait voter par l'assemblée une motion pour exiger des trains directs La Rochelle-Paris sans arrêt à Poitiers. Au motif que cette halte poitevine pourrait mettre à mal les 17 minutes de gain espérées sur un Paris-La Rochelle pour laquelle la communauté a mis 7,5 millions au pot. À Poitiers, Alain Claeys veut calmer le jeu. «J'ai pris contact avec Guillaume Pépy [le président de la SNCF, NDLR] et ses services n'ont confirmé, notamment par mail, que les dessertes resteraient sensiblement les mêmes vers Paris, Bordeaux ou Lille.» Ce qui n'empêche pas la maire de Poitiers d'inviter ses collègues à «la vigilance». À Angoulême, Xavier Bonnefont a déjà envisagé le pire. «Je me souviens d'une époque pas si lointaine où les élus étaient montés à Paris et descendus sur les voies à Ruffec. S'il faut en arriver là, on mobilisera.» Au nom de «l'intérêt du territoire». À Poitiers, Alain Claeys tempère. «Il faut se méfier des excès de la Cour des comptes pour qui il ne faudrait plus desservir qu'une quarantaine de villes. Ce serait contraire à l'objectif d'aménagement du territoire.» Mais tous l'ont bien compris, le seul juge de paix, ce sera le nombre de passagers en attente sur le quai des gares.

(1) Cette convention, signée entre l'État et RFF d'une part, et d'autre part la région Aquitaine, les départements de la Vienne, de la Charente, de la Gironde, les communautés d'agglomération du pays châtelleraudais, du Grand-Poitiers, Grand-Angoulême et la communauté de communes du Nord-Libournaise, concerne l'engagement de l'État de maintenir un haut niveau de qualité pour la desserte ferroviaire des gares de Châtelleraut, du Futuroscope, de Poitiers, d'Angoulême et de Libourne.

Lisea dessine sa trame en coulisse

Dans la coulisse, les opérateurs s'affairent. Laurent Cavois, le président de Lisea (Repro CL), concessionnaire de la ligne et futur exploitant, assure qu'il ne «défini[t] absolument pas le niveau de desserte», mais avoue que ses équipes travaillent sur le sujet à plein rendement. C'est le concessionnaire qui, à l'instar de Réseau ferré de France (RFF) pour le tronçon Paris-Tours, vendra les sillons aux opérateurs: SNCF seule pour l'instant, ses concurrents en plus à l'ouverture du marché, pas avant 2019. Son intérêt, c'est «qu'il y ait beaucoup de trains sur la ligne, que le potentiel de grande vitesse soit exploité à son maximum». «On est sur un travail de préparation des grilles horaires avec RFF.» Ou plutôt, précise-t-il, une modélisation qui permet d'envisager «sur une trame de deux heures, une gestion des quais et des correspondances». «Imaginer une cohabitation intelligente entre TGV et TER.»



Le patron de Lisea veut tempérer. «Les zones qui définissent l'ensemble sont les grandes gares, Montparnasse et Bordeaux. Mais on a entrepris un travail technique qui permet la desserte des différents territoires. Il n'y a là aucune impossibilité qui viendrait de l'infrastructure et je ne crois pas qu'il y aura plus de problèmes à l'avenir qu'aujourd'hui.» Il y aura cependant des choix à faire de la part des opérateurs. Laurent Cavois le concède. «Un arrêt à Angoulême ou à Poitiers et on perd en moyenne 15 minutes. Mais, veut-il rassurer, il existe aujourd'hui des TGV qui font Poitiers-Angoulême-Bordeaux et ils sont complets. Ils le seront demain aussi. Je ne me fais pas de souci. Assurer la pertinence du service, je pense que c'est possible. Mais je n'ai pas d'informations sur les contacts entre la SNCF et les territoires. En fait, tout dépendra du nombre de voyageurs.» Et de leur fidélité. Les sillons, hors certains contrats particuliers, seront remis à la vente tous les ans. Et s'il est inévitable de ne faire circuler que des Paris-Bordeaux sans arrêt en 2h05, le risque lié aux exigences des élus, c'est le TGV à deux vitesses. À fond sur la LGV avec un seul arrêt sur le parcours. Et des «omnibus» sur l'anclenne ligne entre Poitiers et Libourne. C'était le sort réservé aux «petites» gares du sillon rhodanien entre Valence et Marseille, qui avaient, à l'époque, fait le choix de conserver des gares en centre-ville. Et qui rallongent les temps de parcours.