



REVUE DE PRESSE
SUD-OUEST ET CHARENTE LIBRE
Mardi 28 février 2017



C'est presque le grand jour pour la LGV

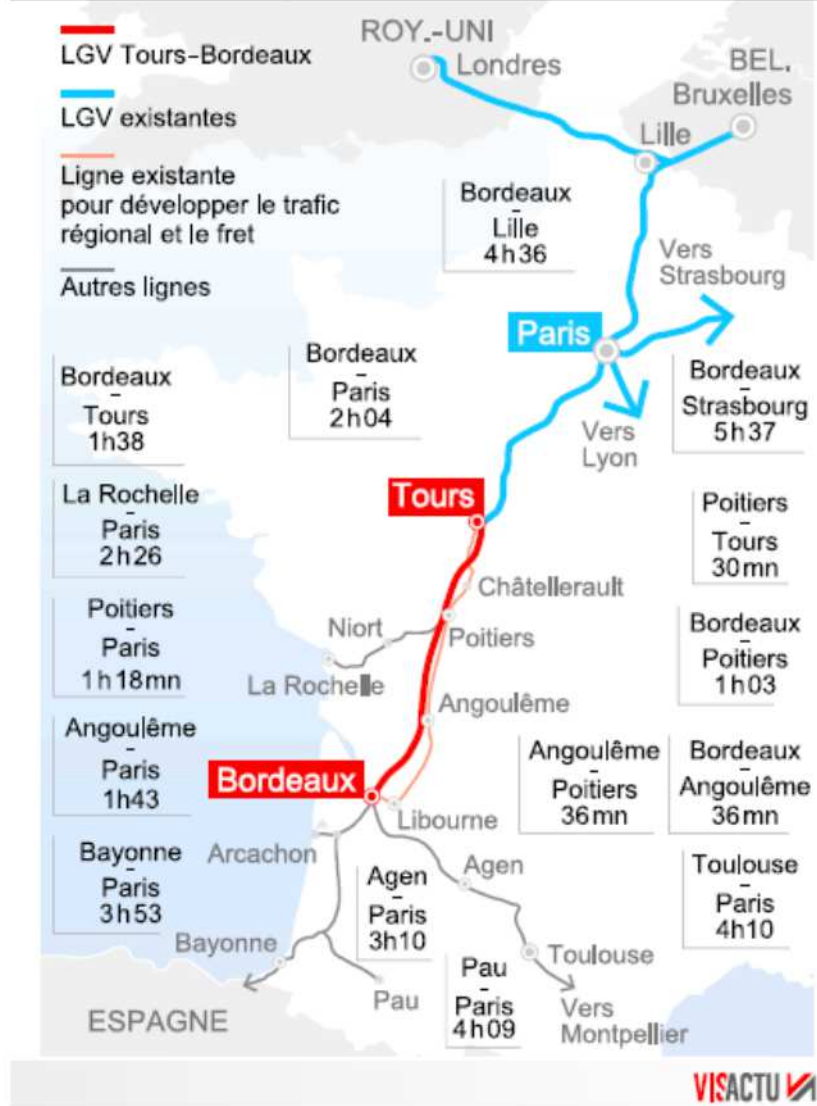
iDTGVMax : les abonnés à quai

Les 10 000 clients de la carte d'abonnement mensuel iDTGVMax, lancée il y a deux ans et permettant pour 59,99 € par mois (elle est passée aujourd'hui à 64,99 €) de voyager en illimité dans les iDTGV, se sentent floués. Au moment où la SNCF annonçait le lancement d'une nouvelle offre commerciale (79 € par mois), TGVMax, réservée aux 16-27 ans, les abonnés iDTGVMax apprenaient par courriel la suppression de cette offre qui, elle, était ouverte à tous.

Défendus par un avocat parisien, Jonathan Bensaid, lui-même abonné déçu, plus d'un tiers des abonnés, baptisés « Maxtrotters », tentent d'obtenir de la SNCF une offre commerciale com-

pensatoire via les réseaux sociaux et une pétition sur Change.org. En vain, pour le moment. Une réunion a bien été organisée à Lyon, le 1^{er} février, par la SNCF. Elle a réuni un panel de 40 abonnés représentatifs – en fait, souvent les plus vindicatifs sur les réseaux sociaux – pour les faire plancher, gratuitement du coup... sur une offre susceptible de leur convenir. Une séance de travail ponctuée d'une annonce surprise : le prolongement gratuit, jusqu'au 30 mai, de l'offre iDTGVMax, qui devait initialement s'arrêter le 27 avril.

Mais les habitués veulent davantage, et 1 000 « Maxtrotters » ont déjà payé 20 euros pour le demander à la SNCF via une lettre recommandée.



Bordeaux-Paris : les usagers redoutent une flambée des prix

TARIFS Avec la mise en service de la LGV, l'offre tarifaire à bas prix iDTGV va disparaître au-delà du 2 juillet

L'arrêt pour le moins cavalier (par courriel de la SNCF) de l'abonnement iDTGVMax provoque un buzz médiatique qui fait oublier qu'il ne sera par ailleurs bientôt plus possible de voyager entre Bordeaux et Paris avec un billet à tarif réduit estampillé « iDTGV ».

Même si, pour des raisons difficilement compréhensibles, la SNCF et sa filiale 100 % Web iDTGV nient pour le moment la disparition, sur l'axe Sud-Ouest-Paris, de cette offre née en 2004 de la création de la filiale attachée à l'innovation commerciale tous azimuts, il est d'ores et déjà impossible de réserver un billet Bordeaux-Paris en iDTGV au-delà du 2 juillet prochain.

Interrogé par « Sud Ouest », le service de presse de Voyage-sncf dit ne « pas être au courant de cette disparition ». Surprenant. En effet, selon nos informations, certains de ceux qui siègent au conseil d'administration de la SNCF semblent être parfaitement informés de la disparition de cette offre. ...

Jamais pour moins de 3 heures

Une offre qui avait été initialement lancée pour concurrencer les compagnies aériennes low cost en allant chercher de nouveaux voyageurs sur le segment du loisir et de la grande distance.

Stratégie payante puisque, si le trafic TGV classique a eu tendance à s'éroder dans le temps, celui de l'iDTGV n'a connu que des hausses depuis son lancement, et a fait gagner plus de 30 millions de passagers à l'issue des dix premières années d'exploitation.

Quand on regarde de plus près la



Comme ce fut le cas pour Paris-Lyon ou Strasbourg, quand le temps de trajet passe en dessous de trois heures, l'offre à plus petits prix iDTGV n'est plus proposée aux usagers. ARCHIVES AFP

stratégie commerciale d'iDTGV, on note qu'en dessous d'un temps de trajet de trois heures, la filiale de la SNCF ne propose pas, ou plus, le service iDTGV.

Ce fut déjà le cas entre Paris et Strasbourg et entre Paris et Lyon, et ce dès 2012. Avec la mise en service de la LGV, qui mettra Bordeaux à 2 h 04 de Paris, la ligne qui sera ouverte en juillet prochain entrera de fait dans ce cadre d'exclusion.

Modérer la hausse des prix

En Aquitaine, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) assurait ne pas avoir été mise au courant de cette disparition.

Alertée et après avoir, elle aussi, constaté l'impossibilité de réserver un billet iDTGV à compter du 2 juillet prochain, la Fnaut, par la voix de son président régional, Christian Broucaret, appelle la SNCF « à modérer l'augmentation tarifaire qui accompagnera la mise en service de la LGV

qui mettra Bordeaux à 2 h 04 de Paris. Certes, les usagers sont prêts à payer le temps gagné grâce à la très grande vitesse, mais il ne faut pas que les tarifs flambent, sans quoi la SNCF aura du mal à atteindre les objectifs de trafic qu'elle s'est fixés ».

Tarifs dévoilés le 15 mars

Pour en savoir plus sur le prix du billet de train, la Fnaut, comme tous les usagers de la ligne, devra patienter jusqu'au 15 mars, date à laquelle la SNCF rendra publique la grille tarifaire pour la liaison à grande vitesse.

Les chasseurs de bas prix auront toujours, pour se consoler, la solution de repli Ouigo, mais l'offre low cost, qui pourrait débiter à 10 euros, proposera un parcours entre la gare de Libourne, située à 30 kilomètres de Bordeaux, et celle de Massy, dans l'Essonne... Même très peu cher, ce n'est plus tout à fait le même produit.

Pascal Rabiller

TRANSPORTS La nouvelle ligne à grande vitesse, qui mettra Bordeaux à deux heures de Paris dès le 2 juillet, est inaugurée cet après-midi en Charente, en présence de François Hollande

BENOÎT LASSERRE
b.lasserre@sudouest.fr

Le 2 juillet, c'est un nouveau président de la République qui assistera, à la gare de Paris-Mont-Parnasse, au départ de deux rames à grande vitesse. L'une filera vers le Sud-Ouest et entrera en gare de Bordeaux deux heures et quatre minutes plus tard. L'autre roulera vers la Bretagne et ralliera Rennes en une heure et vingt-sept minutes.

Mais c'est François Hollande qui inaugurera cet après-midi la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux. L'événement se déroulera à Villonon, en Charente, l'une des bases de maintenance des 340 nouveaux kilomètres de rail à grande vitesse (dont 38 de raccordements aux gares), avec Clérac (Charente-Maritime) et Nouâtre-Maillé (Indre-et-Loire).

Pourquoi couper un ruban le 28 février alors que la mise en service n'interviendra que le 2 juillet ? Pas seulement pour permettre à François Hollande de présider une cérémonie et évoquer dans son discours tout ce que le TGV L'Océane va apporter à la Région Nouvelle-Aquitaine dont son département, la Corrèze, fait désormais partie.

400 agents à former

Techniquement, la ligne Tours-Bordeaux, dont le chantier a débuté en 2012, est en effet achevée après son électrification complète l'été dernier et les essais dynamiques qui y ont été effectués sans aucun souci. C'est désormais à la SNCF d'y former les futurs conducteurs, soit environ 400 agents.

François Hollande vient consacrer une ligne de longue haleine. La déclaration d'utilité publique pour le tronçon Angoulême-Bordeaux a été prononcée en 2006, et sa petite sœur Tours-Angoulême en 2009.

La SNCF n'étant pas en mesure, au regard de sa dette himalayenne, de financer les travaux, c'est à un consortium privé, Lisea - dont le principal actionnaire est le géant français du BTP Vinci - que l'État a concédé jusqu'en 2061 la ligne à grande vitesse. Via sa filiale Mesea, le concessionnaire, qui percevra des redevances payées par la SNCF pour chaque passage de train, se chargera aussi de la maintenance de la ligne, une mission d'habitude assurée par SNCF Réseau (lire l'interview de Patrick Jeantet ci-dessous).

90 millions d'euros de perte

En pleine campagne présidentielle, cette ligne ferroviaire privatisée (il en est de même avec la ligne Paris-Rennes) fait rugir à gauche. Et les déclarations de Guillaume Pepy, assurant que la SNCF ne gagnera pas d'argent avec L'Océane, n'apaisent pas le climat. La SNCF a provisionné 90 millions d'euros de perte pour les six premiers mois d'exploitation de la ligne, qui mettra à disposition pas moins de 35 000 places par jour.

Les quatre présidents (1) qui s'exprimeront cet après-midi avant François Hollande, ne voudront évidemment pas assombrir l'événement avec des prévisions si pessimistes. Et la SNCF fait d'ailleurs le maximum, puisque L'Océane bénéficiera de 40 rames flambant neuves, encore plus modernes et confortables.

(1) Laurent Cavrois (Lisea), Patrick Jeantet (SNCF Réseau), Xavier Huillard (Vinci) et Alain Rousset (Région Nouvelle-Aquitaine).

Une ligne à 7,8 milliards d'euros

La facture de la nouvelle ligne Tours-Bordeaux s'élève à 7,8 milliards d'euros, dont 1 milliard apporté par SNCF Réseau et 3 milliards de fonds publics (collectivités locales, État, Union européenne). Le reste de la somme est versé par l'actionnariat privé, piloté par le géant français du BTP Vinci (772 millions), des emprunts bancaires (1,6 milliard), la Caisse des dépôts et consignations (757 millions) et la Banque publique d'investissement (600 millions).

Sur le plan technique, 3 millions de tonnes de ballast ont été nécessaires pour ce chantier lancé au premier semestre 2012, ainsi que 1,1 million de traverses de béton, 1 400 kilomètres de rails, 14 000 poteaux pour la caténaire (le fil qui transmet l'électricité à la motrice), 500 ouvrages d'art, 150 aiguillages et 40 postes de signalisation. La maintenance de cette nouvelle ligne est confiée à l'entreprise Mesea, filiale de Lisea. 180 personnes ont été recrutées pour cette mission. Elles seront réparties dans trois bases, dont Villonon (16) et Clérac (17).



Nouvelle rame du TGV L'Océane au centre de maintenance à la gare Saint-Jean de Bordeaux.

ARCHIVES QUENTIN SALINIER

3 QUESTIONS À...

Patrick Jeantet
Président de SNCF Réseau

1 Patrick Jeantet, vous êtes président de SNCF Réseau depuis mai 2016. Que représente pour votre entreprise l'inauguration de cette LGV Tours-Bordeaux ?

C'est une inauguration majeure, d'abord pour l'aménagement du territoire, puisque Bordeaux et Paris ne seront plus qu'à deux heures de distance. Et toutes les collectivités desservies par le TGV vont bénéficier de ce service historique. C'est également la première fois qu'une infrastructure de LGV est confiée à un consortium privé sous la forme d'une concession. Comme vous le savez, le Grenelle de l'environnement avait décidé du lancement de quatre LGV : Tours-Bordeaux, Bretagne-Pays de la Loire, le contournement Nîmes-Montpellier, et puis la seconde phase de la ligne Est-Européenne, qui a mis Strasbourg à 1 h 45 de Paris. Et, pour ne pas impacter les finances publiques, il a été décidé à l'époque de faire appel à des financements privés, en complément



de financements publics pour trois d'entre elles.

2 Qu'est-ce que cela change pour le travail de SNCF Réseau ?

Nous sommes l'autorité concédante de la ligne au consortium Lisea, avec lequel le travail s'est déroulé dans d'excellentes conditions. Lisea a construit la ligne à grande vitesse et SNCF Réseau a réalisé notamment en maîtrise d'ouvrage les 38 kilomètres de raccordements aux gares existantes. Demain, la gestion des circulations des trains sera effectuée par SNCF Réseau, pour le compte de Lisea. Mais c'est le concessionnaire, via l'entreprise Mesea, qui s'occupera de la maintenance de la ligne. Vous savez, un train ne

sait pas s'il roule sur des rails SNCF Réseau ou Lisea. La seule chose qui compte, c'est la fluidité, la fiabilité et la sécurité. D'ici au 2 juillet, date de la mise en service de la ligne Tours-Bordeaux, Lisea doit obtenir ses certificats d'homologation auprès de l'Établissement public de sécurité ferroviaire, et idem pour nous pour nos raccordements. Nous devons également poursuivre le travail de formation de nos agents aux systèmes de régulation du réseau avec des systèmes informatiques de dernière génération. Un travail invisible et indispensable.

3 La procédure de concession peut-elle être reproduite sur d'autres futures lignes, sachant que Guillaume Pepy a d'ores et déjà annoncé que la SNCF perdrait de l'argent avec Tours-Bordeaux ?

Je préside SNCF Réseau et non SNCF Mobilités, et je ne veux pas me substituer aux propos de Guillaume Pepy. Pour SNCF Réseau, il faudra des années pour tirer le bilan d'une infrastructure aussi importante qu'une ligne à grande vitesse comme la LGV SEA Tours-Bordeaux, et savoir quel système de financement est le plus efficace.

Propos recueillis par B. L.

Un outil po politique fo

POLITIQUE L'État veut étendre l'établissement public foncier de Poitou-Charentes sur presque tout le territoire

Endiguer la flambée des prix de l'immobilier en métropole mais aussi la « consommation » de terres agricoles, tout en revitalisant des centres-bourgs, telles sont les missions, ambitieuses, d'un établissement public foncier (EPF) d'État.

Celui de Poitou-Charentes a été créé en 2008 (lire ci-dessous). Au fil des années, il s'est affirmé comme un véritable outil d'aménagement du territoire, permettant notamment aux petites communes d'attirer de nouveaux habitants. En particulier de jeunes ménages, exigeants en termes de services (crèches, collèges...).

Un précieux « portage foncier »

Chaque année, cet EPF investit entre 15 et 25 millions d'euros dans des opérations foncières au bénéfice des collectivités locales. Concrètement, il achète pour leurs comptes des terrains et les aide techniquement à construire leurs projets avec son équipe pluridisciplinaire (juristes, urbanistes, économistes...) de 25 salariés. Jusqu'à ce qu'un opérateur, souvent privé, finance le projet.

« Le « portage foncier » de l'EPF nous aide à lutter contre la spéculation foncière en nous donnant les moyens de préempter davantage de terrains, sans gonfler démesurément notre endettement », souligne Michel Gourinchas, maire de Cognac et président de l'agglomération. Par exemple, l'EPF de Poitou-Charentes lui a permis de racheter le site de l'ancien hôpital pour 1,7 million d'euros. « Une somme qui représente un tiers du budget d'investissement annuel de la Ville », rappelle l' élu. Le site accueille désormais le nouvel hôtel de la communauté d'agglomération du Grand Cognac et va, entre autres, héberger des logements pour les jeunes travailleurs.

Un outil qui manque

Aujourd'hui, l'État saisit l'opportunité de la fusion des Régions pour combler un manque : l'absence d'EPF dans l'ex-Aquitaine. Jusque-là, nombre d'élus, au premier rang desquels Alain Juppé, redoutaient que cette nouvelle entité ne se traduise par une hausse des impôts. Mais « la donne est différente si l'on étend un établissement qui existe déjà », argue le maire de Bordeaux.

La ministre du Logement, Emmanuelle Cosse, a donc proposé le 2 janvier à six départements de la région – la Haute-Vienne, la Corrèze, la Creuse, la Dordogne, le Lot-et-Garonne (hors agglomération d'Agen) et la Gironde – que l'EPF Poitou-Charentes élargisse ses missions à leur territoire. « Les Landes, les Pyrénées-Atlantiques et l'agglomération d'Agen ne sont pas concernées, car

déjà largement couvertes par des EPF locaux », précise Pierre Dartout, le préfet de région.

Un impact fiscal mesuré

Les collectivités concernées (Région, Conseils départementaux, établissements publics de coopération intercommunale) ont jusqu'à fin mars pour se prononcer. « Les travaux préparatoires ont montré que l'idée séduit la Gironde, la Dordogne, la Creuse », énumère le préfet de Région. L'EPF Nouvelle-Aquitaine devrait être créé en septembre. Certains élus l'attendent déjà avec impatience, à l'image de Régine Poveda, députée-maire de Meilhan-sur-Garonne, une commune de 1 500 habitants dans le Lot-et-Garonne. « C'est un levier financier et une aide technique qui nous font défaut aujourd'hui et devraient redonner de l'attractivité à nos territoires », estime-t-elle.

À ce jour, « seules la Corrèze et surtout la Haute-Vienne semblent défavorables et redoutent une augmentation de la fiscalité ». En réalité, le financement de l'EPF devrait se traduire par une hausse des impôts de l'ordre de 1 à 5 euros supplémentaires par foyer, à travers la taxe d'habitation et la taxe foncière, mais aussi la CFE (cotisation foncière des entreprises).

Dernière inquiétude : celle de la gouvernance ? Les demandes de portage foncier ne devraient pas manquer. Il faudra arbitrer entre les dossiers et gérer les susceptibilités. La pression immobilière est forte en métropole, sur le littoral, et nombre de communes rurales déclinent. « Les élus seront majoritaires », assure Pierre Dartout. Il restera ensuite à trouver un président, capable de faire consensus à gauche et à droite, mais aussi entre ruraux et citadins.

Nicolas César

Le « bon » bilan de l'EPF en Poitou-Charentes

« L'EPF Poitou-Charentes a un bon bilan », analyse Pierre Dartout, le préfet de région. Ce qui facilite la tâche de l'État pour étendre ses missions en Nouvelle-Aquitaine. D'autant plus que son champ d'intervention est assez diversifié. Ainsi, cet établissement public foncier, dirigé par Philippe Grall, a contribué à préserver à Scorbé-Clairvaux (86) un patrimoine historique de 4 hectares en cœur de bourg, tout en amenant de la mixité sociale, et va aider à revaloriser le quartier de la gare à Angoulême (16). L'EPF a également permis d'endiguer la spéculation immobilière sur les boulevards à La Rochelle (17) ou encore de recycler une friche industrielle dans le Marais poitevin, dans l'agglomération de Niort.

Plus que jamais les questions d'aménagement du territoire sont sensibles en France. Entre 1996 et 2016, le prix des logements anciens a été multiplié par 2,5. Et les inégalités territoriales se creusent. Désormais, les grandes aires urbaines de plus de 500 000 habitants concentrent 40 % de la population française et 55 % de la masse salariale totale. À l'inverse, 12 % de la population habite dans des communes de moins de 20 000 habitants qui ne représentent que 6 % des salaires versés.

CHARENTE

Une parade entérinée par le ministère face aux « vautours » du cognac

L'affaire dite des « vautours », qui empoisonne la région du cognac depuis près d'un an, semble en passe d'être

résolue. Tel est le nom attribué par les Jeunes Agriculteurs à une poignée de viticulteurs charentais qui achètent des parcelles à bas prix dans des vignobles en difficulté, et rapatrient les autorisations de plantation afférentes un an plus tard. Vendredi dernier, le ministre de l'Agriculture, Stéphane Le Foll, a reçu une délégation de la filière, qui condamne largement cette pratique. Il en est ressorti une solution : des pouvoirs renforcés pour FranceAgriMer qui doit « empêcher, à court terme, l'aggravation des contournements ». Stéphane Le Foll a aussi dit son « souhait de faire évoluer la réglementation européenne afin de pouvoir reconnaître les spécificités du vignoble de Cognac ».

Pourquoi il n'y aura pas de gare de fret à Villognon

LGV Une partie du site de Mesea aurait pu accueillir un terminal céréalier. L'idée a fait son chemin avant de tomber à l'eau

BERTRAND RUIZ
b.ruiz@sudouest.fr

Ce 7 mars 2013, élus et officiels visitent la base travaux de Villognon, dans le nord du département. Les rails de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux ne sont pas encore posés, les premiers ouvrages d'art à peine sortis de terre. Et le village charentais s'apprête à servir de base logistique pour l'immense chantier qui ne fait que débuter. Mais déjà, on pense à l'avenir du site de 30 hectares. La moitié est réservée à Mesea, qui assurera la maintenance de la ligne jusqu'à la fin de la concession en 2061 (lire par ailleurs).

Pour les 15 autres hectares, propriété de Mesea, tout est permis. Dès 2013, l'idée d'une base logistique fret avec terminal céréalier fait son chemin. « La fédération régionale des coopératives y est favorable. Nous devons réfléchir tout de suite, à l'échelle départementale, à un projet de reconversion. Si on n'y arrive pas, on n'aura pas été bon », argumentait, ce 7 mars 2013, la sénatrice charentaise Nicole Bonnefoy.

Quatre ans plus tard, on sait que le projet ne verra jamais le jour. Les



Mars 2013, visite du chantier de Villognon avec les sénateurs Nicole Bonnefoy et Michel Boutant. PHOTO ARCHIVES CÉLINE LEVAIN

15 hectares ont pourtant été « plate-formés ». Un aménagement qui inclut les réseaux, électriques et autres, et la jonction au réseau ferroviaire.

Reviement

« Nous avons raté une belle occasion. Ce n'est pas faute d'avoir essayé, la collectivité est allée au bout de sa mission », fulmine Nicole Bonnefoy. La sénatrice regrette le « revirement » des coopératives et du négoce agricole. Fin 2014, les potentiels partenaires privés du projet ont fait savoir qu'ils n'étaient pas disposés à investir dans un équipement de cette nature à Villognon.

Pourtant, en 2013 et 2014, Charente développement, l'organe éco-

nomique du département, a multiplié les réunions avec les intéressés. Le Département a financé, avec l'État et la Communauté de communes du Pays manslois, une étude de faisabilité technique. Cabinet d'étude spécialisé, Systra (par ailleurs actionnaire de Mesea à 30 %) a validé l'opportunité.

Un avant-projet sommaire a été rédigé. Le coût approximatif du projet, qui inclut le prix estimé du foncier (à négocier avec Mesea), aurait tourné autour de 5 millions d'euros, dont une partie susceptible d'être financée par des aides publiques. Le Département semblait aussi prêt à s'engager pour les travaux routiers nécessaires pour relier le site à l'axe Luxé-Mansle. Insuffisant pour le né-

goce agricole. « Les montants des investissements n'apparaissent pas compatibles avec des coûts d'exploitation acceptables. » La fin de non-recevoir est sans équivoque...

Pas un candidat

« Le Grand Port maritime de La Rochelle va passer de 9,4 millions de tonnes de flux global, dont 1,3 million transportés par le rail en 2015, à 12 millions de tonnes en 2020. On avait là l'opportunité d'installer, dans l'arrière-pays, un relais stratégique, extrêmement bien placé, aux confins des RN 10 et RN 141. Des routes nationales dont, en plus, on se plaint qu'elles soient engorgées par les camions. Quand je vois le résultat net annuel de certaines grandes coopératives, je me dis que tout ceci est assez pénible », estime Nicole Bonnefoy.

Au-delà des discours d'intention et de bonne conscience écologique, le fret ferroviaire ne décolle pas. En tout cas pas à Villognon. À la suite de cet échec, et pour ne pas en rester là, le Département a lancé, en janvier 2015, un appel à manifestation d'intérêt à l'échelle européenne. Fin février, cet appel était déclaré infructueux : pas un investisseur n'a souhaité relever le challenge.

Que deviendront alors les 15 hectares restants de l'ancienne base de travaux ? Pour Mesea, l'équation est assez simple. Si aucun projet n'est mis sur la table, les 15 hectares devront être réhabilités en terres agricoles. Les aménagements existants devront être rasés. Sauf à ce qu'un improbable projet de centrale photovoltaïque, actuellement en stand-by, ne sorte de l'impasse.

La Charente au cœur de la LGV

TRANSPORT

Le Département tient une place centrale dans l'infrastructure inaugurée cet après-midi

Pas un hasard si Villognon a été choisie pour accueillir, cet après-midi, la cérémonie officielle d'inauguration de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux. La base de Villognon abrite effectivement le siège social de Mesea, la société chargée d'entretenir la LGV jusqu'à la fin de la concession en 2061. Outre sa base de Villognon, Mesea dispose de deux autres bases de maintenance, à Clérac (Charente-Maritime) et Nouâtre-Maillé (Indre-et-Loire), et d'une base secondaire à Poitiers.

En 2016, Mesea a lancé le recrutement de 150 des 170 salariés qui devront assurer l'exploitation et l'entretien de la ligne (techniciens système, techniciens ligne, mainteneurs voie et caténaire). Un recrutement qui s'est adressé en priorité aux demandeurs d'emploi locaux.

La Charente est traversée de part en part par la LGV, de Saint-Vallier au sud à Londigny au nord, soit une distance de 98 kilomètres sur les 302 kilomètres de la ligne (sans compter



De mai 2013 à septembre 2015, la pose des rails. PHOTO CÉLINE LEVAIN

les 38 kilomètres de nouveaux raccordements). La Charente, à elle seule, a consommé près de 400 kilomètres de longs rails soudés, 830 000 tonnes de ballast et près de 330 000 traverses en béton. Au-delà des innombrables ouvrages d'art construits, le Département héberge quatre des sept viaducs construits pour la LGV : à La Couronne-Nersac (viaduc de la Boème), Luxé, Linars et Vouharte.

En service le 2 juillet

La ligne entrera en service le 2 juillet. Angoulême, dont la gare sera toujours en travaux, bénéficiera de dix dessertes dans le sens Paris-province

et de dix dessertes dans le sens inverse. En revanche, sauf retournement de situation, la gare de Ruffec ne bénéficiera plus d'arrêts TGV.

Fruit d'un partenariat public-privé, première ligne ferroviaire concédée de France, la LGV Sud-Europe Atlantique aura nécessité un investissement de 7,8 milliards d'euros. En Charente, les collectivités ont versé près de 44 millions d'euros : 29 millions pour le Département, 12 millions pour Grand-Angoulême et 2,7 millions pour Grand-Cognac. Une somme considérable au regard des finances locales. Une goutte dans le plan de financement de la LGV.

« Le plus beau budget qu'on ait eu depuis 2008 »

POLITIQUE Le volet investissements atteint 6 millions, les impôts n'augmentent pas, les subventions seront stables

PHILIPPE MÉNARD
p.menard@sudouest.fr

« On s'oriente vers le plus beau budget qu'on ait eu depuis 2008. Il n'est pas sûr qu'on puisse renouveler la formule en 2018. » Le maire Michel Gourinchas (ex-PS) ne boudait pas son plaisir, hier après-midi, en exposant à la presse les orientations budgétaires pour 2017, avant de le faire devant le Conseil municipal, en soirée. Un investissement record depuis son arrivée aux manettes en 2008, sans toucher aux impôts ni baisser les subventions, ça tranche avec les arrachages de cheveux des exercices précédents.

Si la Ville respire en 2017, c'est grâce aux économies de fonctionnement réalisées précédemment, estime Michel Gourinchas. Long-temps inflationnistes, les charges de personnel avaient atteint 16,244 millions d'euros en 2014. En 2015 et 2016, la Ville a réussi à les réduire de 579 000 euros. En 2017, elles devraient être contenues à 15,4 M€. L'effort ne se voit pas intégralement, car il faut digérer des charges extérieures. Cette année, la revalorisation du point d'indice coûte 120 000 euros, l'intégration des primes dans le calcul des points retraite 66 000 euros, la hausse des charges patronales plus de 30 000 euros...

Au registre des ressources, Cognac reste éligible pour la « dotation de solidarité urbaine », qui devrait même grimper de 199 000 à 218 000 euros. Suite à une fronde des communes, la baisse des dotations de l'État est réduite de moitié. Il reste une inconnue, le calcul de la participation au fonds de péré-



Le chantier des quais pèse 1,4 million sur les six millions d'investissements. PHOTO LINDA CHASSERIEAU

quation intercommunal. L'Agglo change la donne, mais les chiffres ne sont pas sortis.

La dette persiste

Comme en 2016, la Ville ne touchera donc pas à ses taux d'imposition. L'enveloppe dédiée aux subventions reste stable, autour d'1,4 M€, en comptant la mise à disposition de personnel. Les montants ne bougent pas, sauf des cas particuliers comme l'Organisme de gestion de l'enseignement catholique (Ogec) qui doit digérer une troisième année de baisse. De 500 000 euros en 2008, la subvention est aujourd'hui tombée à 151 000 euros. « À notre arrivée, il y avait 12 personnes mises à disposition pour la surveillance, la cantine... Cela n'existe plus », précise le maire.

La caractéristique du millésime 2017, c'est une enveloppe d'investissements qui grimpe à 6 millions d'euros. Le chantier du réaménagement des quais en absorbe 1,4 M€, et l'avenue de Royan 260 000 euros voire 100 000 euros de plus si le

Le personnel en légère baisse

En un an, l'effectif est passé de 411 à 400 équivalents temps plein. Selon le directeur général des services (DGS) Philippe Dominique, c'est moins l'effet des mutualisations avec Grand-Cognac, qui ne joue que sur quelques postes, que celui des réorganisations et du non-remplacement de certains départs à la retraite. « On arrive au bout du bout », prévient le DGS. En 2018, il faut s'attendre à une hausse liée à l'entrée en vigueur, au 1^{er} janvier, du « régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des suggestions, de l'expertise et de l'engagement professionnel ». Cette grille, qui s'applique à toutes les collectivités, sera négociée au cours de l'année. Objectif fixé par le maire : « Supprimer les discriminations entre ceux embauchés avant et après 2010, et que personne ne soit perdant. »

rond-point est réalisé cette année. La sécurisation des écoles (visiophones, etc) coûte 250 000 euros, la voirie ceinturant le quartier de l'ancien hôpital 300 000 euros. Le premier adjoint Patrick Sedlacek avance aussi la somme d'1,5 M€ pour la mise aux normes et l'entretien de bâtiments.

« Ce budget ne s'appuie sur aucune cession immobilière », pointe le directeur général des services, Philippe Dominique. La Ville cher-

che notamment à céder l'ancien immeuble du Greta, place Camille Godard, des terrains rue Lohmeyer et le centre de vacances d'Arrens-Marsous, dans les Hautes-Pyrénées. Si des transactions se concluaient, les recettes seraient les bienvenues pour venir endiguer la dette. « On avait réussi à la faire baisser de 2 millions d'euros, mais elle devrait remonter en 2017. C'est un point d'inquiétude », confie Patrick Sedlacek.

CHÂTEAUBERNARD

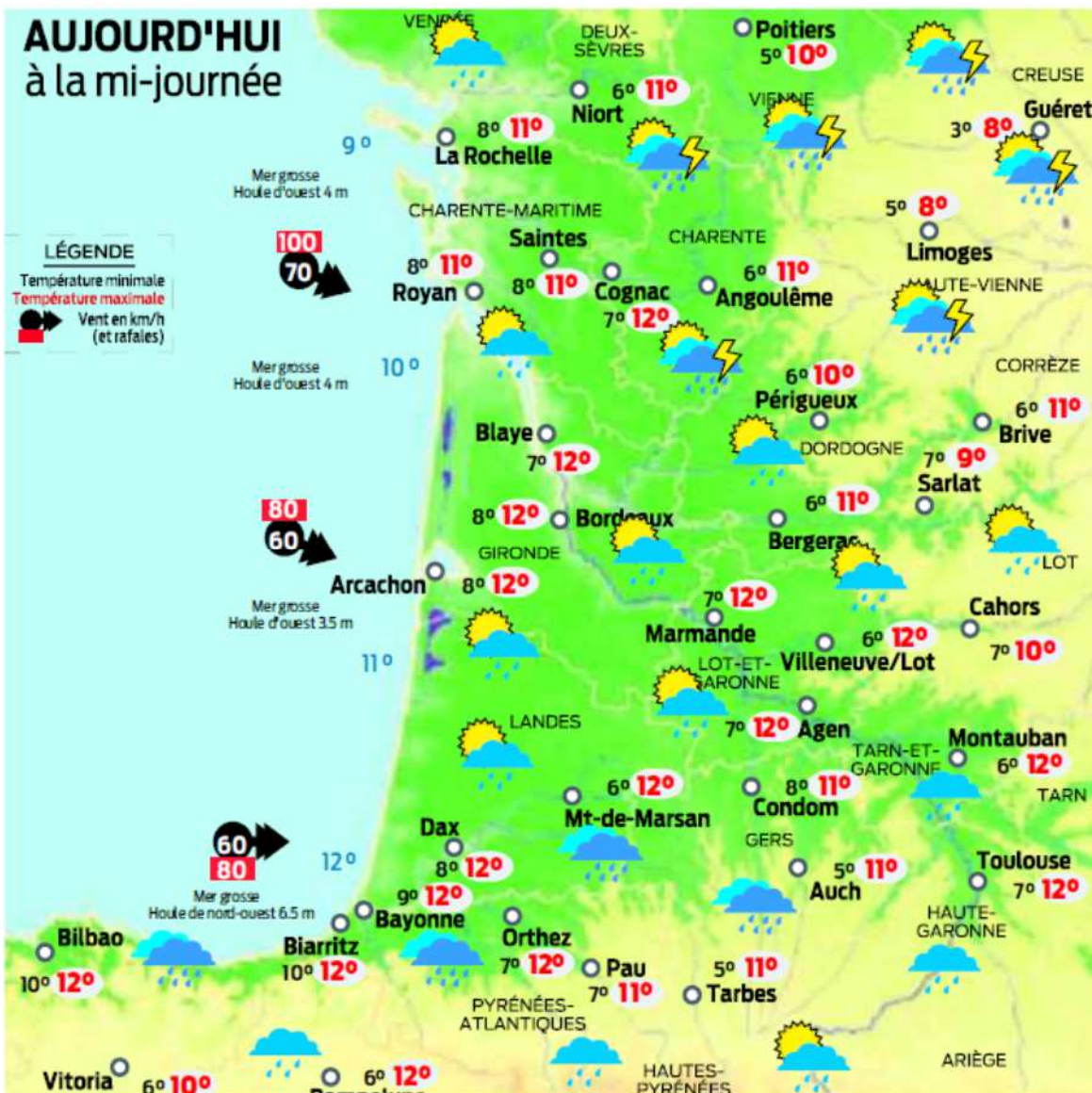
Précision. Une erreur s'est glissée dans un article de l'édition de « Sud Ouest » datant de samedi, intitulé : « Le Pays basque espagnol se dévoile aux étudiants ». Dans le cadre d'un voyage d'étude au pays basque espagnol, les élèves de BTS assistant de manager du lycée Jean-Monnet de Cognac ont effectué une journée revêtant un caractère plus professionnel à Oñati et non Bilbao comme indiqué dans nos colonnes. Des visites faci-

litées par deux membres du comité de jumelage d'Oñati, José Antonio Urteaga et José Fernandez.

Don du sang. L'amical des donateurs de sang bénévoles de Cognac et sa région organise une collecte de sang lundi 6 mars de 8 h 30 à 12 heures, salle Jean-Tardif.

Saint-Patrick. Le club Sports et loisirs Châteaubernard football organise un dîner dansant vendredi 17 mars à 20 heures, à la salle des fêtes des Pierrières. Tarif : 15 € et 12 €. Tél. 06 19 80 98 11.

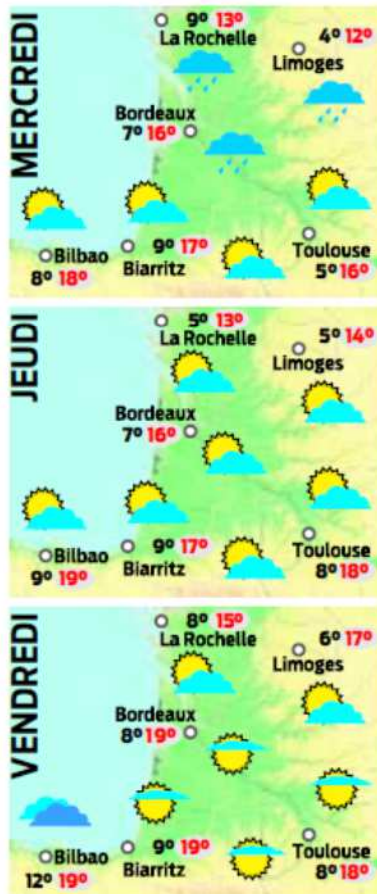
AUJOURD'HUI à la mi-journée



LE TEMPS AUJOURD'HUI

PLUIE ET VENT TRÈS FORT

La matinée est très agitée, les pluies sont soutenues avec un risque orageux et du vent très fort. L'après-midi, les averses prennent le relais dans un ciel devenant plus changeant. Vent de sud-ouest à ouest avec des rafales jusqu'à 90 km/h dans les terres et 110 km/h sur la côte.



La Société générale réduit les frais en Charente

Fermeture de deux agences, suppression de la direction régionale de Cognac: le plan d'économies de la banque frappe la Charente.



Cognac va perdre la direction régionale de la Société générale: 13 emplois sont supprimés.

Photo CL

Pas de fuite. Silence radio complet. Juste quelques élus mis dans la confidence et des salariés qui cherchent à rebondir localement en tapant à la porte des autres banques. Le vaste plan d'économie et de restructuration mis en place par le géant bancaire Société générale va fortement toucher la Charente (1). Au niveau national, ce sont 2 500 emplois qui vont être rayés de la carte Société générale d'ici 2020, alors même que le groupe dégage de confortables bénéfices. Dans le département, le traitement de cheval va s'appliquer dès le mois prochain avec la fermeture de l'agence de Châteauneuf. Selon nos informations, internes à la banque, la prescription charentaise va se poursuivre jusqu'à l'automne. Une agence angoumoisine, celle de la Bussatte, fermera aussi ses portes. Avec ces deux agences, ce sont six postes qui sont supprimés.

Mais c'est le site de Cognac qui va subir la plus grosse restructuration. Actuellement direction régionale pour la Charente et l'Aunis, l'immense bâtiment du centre-ville de Cognac va voir partir quasiment toutes ses directions. Seuls les conseillers entreprises sont maintenus. Au total, ce sont 13 emplois sur 17, dont 12 d'encadrement, qui vont disparaître sur le site de direction de Cognac. L'agence, située au rez-de-chaussée, et qui s'adresse aux particuliers, continuera de fonctionner avec sa dizaine de salariés.

L'économie va bien, la banque ferme

Un salarié, amer, dénonce: «C'est une décision controversée qui va à l'inverse de ce que fait la concurrence localement. Le Crédit agricole, par exemple, renforce sa présence à Cognac pour être plus efficace avec la viticulture et le négoce. La Société générale fait l'inverse. Ça n'a pas de sens. Seules cinq directions

ferment en France. Dont Cognac, alors que l'activité économique y est florissante.» Le site de Cognac sera ainsi absorbé par une direction régionale installée à La Rochelle. «Une direction qui est plus petite que celle de Cognac». Dans le plan de restructuration, Angoulême va passer sous la coupe de Poitiers. Pour justifier la fermeture de Cognac, la direction nationale de la Société générale mettrait en avant «l'indice de multiperformance» très dégradé de cette direction. Cet indice prend en compte plusieurs critères économiques et d'activité. Il y a deux ans, Cognac était à une excellente 33^e place sur 94. Au dernier pointage, la direction charentaise, dont le management a été modifié en 2015, n'est plus que 93^e sur 94. Une dégringolade qui a incité SocGé à couper dans le vif. Cette restructuration devrait être effective à la rentrée de septembre.

(1) Nous n'avons pu obtenir aucune réaction de la Société générale hier.

Le surendettement en baisse de 7,4% en Charente

La chute est un peu moins rapide qu'au niveau national, mais la Charente s'est aussi inscrite dans la tendance générale en 2016. Les Charentais ont été moins nombreux à déposer un dossier de surendettement auprès de la commission de la Banque de France. Avec à la clé une efficacité accrue. Le taux de solutions pérennes, c'est-à-dire permettant

une solution définitive, a fortement progressé en Charente pour s'établir à plus de 80%. Et si l'on peut se féliciter du recul de la part des crédits à la consommation, 25% des dossiers comportent un endettement immobilier, pour un encours moyen de 91.248 euros. Dans un cas sur deux, les ménages surendettés n'ont pas la capacité de rembourser.

Nombre de dossiers déposés

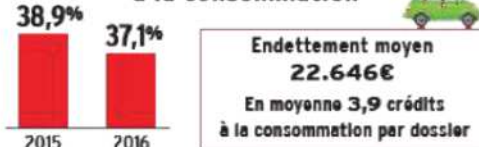


Endettement moyen **49.410€**

94% des dossiers déposés ont été jugés recevables



Recul de la part des crédits à la consommation



Qui sont les ménages surendettés ?



■ Impôts inchangés ■ Investissements en hausse ■ Subventions aux associations maintenues ■ Le maire de Cognac a dessiné hier un budget «positif».

Cognac: «Le plus beau budget depuis 2008»

Frédéric BERG
f.berg@charentelibre.fr

Le budget 2017 de Cognac sera voté le 6 avril prochain mais les orientations budgétaires présentées hier par le maire, Michel Gourinchas, à son conseil municipal sont optimistes. «On s'oriente vers le plus beau budget depuis 2008», a-t-il souligné avant de dévoiler les grandes lignes: «Pas d'augmentation des impôts pour la deuxième année de suite (1), des investissements en hausse, le maintien du montant des subventions aux associations après, il est vrai, plusieurs années de baisse.» Michel Gourinchas veut voir dans cette nette éclaircie, le fruit du travail engagé depuis neuf ans: «On est parvenu à maîtriser les dépenses, on ne lâche rien sur la solidarité et on contribue à renforcer l'attractivité de la ville.» Concrètement les charges de personnel (15 millions d'euros) vont continuer à baisser après 579.000 euros d'économies réalisées en 2015 et 2016. «On vise



Michel Gourinchas, maire de Cognac, reste lucide: «Pour le budget 2017, les circonstances nous sont favorables.»

Photo F. B.

une baisse de 230.000 euros. Et ça en intégrant la revalorisation des indices qui représente 120.000 euros et des cotisations retraites prélevées sur les primes pour 66.000 euros», a détaillé Michel Gourinchas lors d'une présentation des orientations budgétaires à la presse, quelques heures avant le conseil.

Pour y parvenir, le nombre d'agents a baissé – de 411 équivalents temps plein en 2016 à 400 cette année – mais pas seulement. «On a réorganisé le travail, on ne remplace pas tous les départs à la retraite et on mutualise avec Grand Cognac», ajoute le maire qui tient à préciser que «la mutualisation s'est faite sans contrainte, avec toutes les communes.» Ainsi, l'urbanisme, les archives ou l'entretien des stades sont par exemple passés dans le giron communautaire ou ont glissé en services communs. L'embellie permet de soutenir

»

On ne lâche rien sur la solidarité et on contribue à renforcer l'attractivité de la ville.

l'investissement. En 2017, plus de 6 millions d'euros y seront consacrés: 2 millions pour la voirie et les espaces publics (avenue de Royan), 1,4 million pour l'aménagement des quais, plus de 1,5 million pour des travaux dans des bâtiments, 300.000 euros pour le futur quartier sur le site de l'ancien hôpital (voirie essentiellement) et le reste mobilisé sur la sécurisation des écoles, crèches et

centres de loisirs (visiophones) ou la mise aux normes de restaurants scolaires.

+ 2,5 millions d'euros

«On privilégie des projets structurants», souligne le maire qui n'exclut pas de «bonnes surprises»: «On est vendeur des bâtiments de l'ancien Greta place Camille-Godard, du centre de vacances d'Arrens-Marsous, dans les Hautes-Pyrénées et de terrains rue Lohmeyer.»

Le compte administratif 2016 qui sera présenté début avril en même temps que le budget 2017 devrait afficher un solde positif de 2,5 millions d'euros. «Ce sera également le meilleur depuis 2008», souligne

Michel Gourinchas qui reste prudent pour 2018: «On n'est pas certain de pouvoir reconduire un budget si positif en 2018. Pour 2017 les circonstances nous sont favorables.» Noël Belliot, chef de file de l'opposition, a pointé un seul «point noir»: «Le montant de la dette est élevé et ne bouge pas, il reste à près de 30 millions d'euros.» Il a en réalité un peu baissé, essentiellement parce qu'une partie de la vente des Chais Monnet (2 millions d'euros) a permis de rembourser un prêt. Le rapport d'orientations budgétaires a été voté malgré huit abstentions de l'opposition.

(1) L'enveloppe totale de la fiscalité directe locale augmentera un peu. Il s'agit de la revalorisation des bases de 0,4% par l'État.

Compteurs à gaz et régime indemnitaire

Outre les orientations budgétaires, le conseil municipal d'hier soir était du genre digeste. À peine une heure et demie sur des dossiers techniques. En apéritif, des compteurs à gaz. Une technicienne de GRDF est venue demander au conseil s'il acceptait qu'une étude soit réalisée pour poser des antennes sur certains édifices communaux. Cette étude de «faisabilité» doit déterminer où pourraient être déployées ces fameuses antennes qui capteront les ondes émises par les futurs compteurs intelligents de GRDF, des petites bêtes nommées Gazpar. Ils seront équipés de modules radio autorisant des relevés à distance. GRDF prévoit de les placer chez ses

11 millions de clients gaz naturel entre 2016 et 2022. L'étude est autorisée. «Ça ne présage en rien de notre décision d'accepter ensuite que les antennes soient posées», a précisé le maire, Michel Gourinchas. «Les compteurs seront installés quoi qu'il en soit», a prévenu la technicienne d'ERDF.

Autre dossier au conseil, celui du RIFSEEP, le nouveau dispositif indemnitaire des agents de la fonction publique qui va remplacer la plupart des primes et indemnités existantes. «L'idée étant évidemment que personne ne perde de pouvoir d'achat. Les négociations ont débuté et se déroulent dans un bon climat», a assuré le maire.



Propriété de la ville, le bâtiment qui abritait le Greta est sur la liste des biens à vendre.

Photo CL

Enedis apporte son obole pour financer trois ordinateurs à Info 16

Dominique Roger-Chatreau, l'adjointe au directeur d'Enedis, le gestionnaire de la distribution d'électricité (anciennement ERDF) a signé une convention de partenariat avec Michel Aparis et Joëlle Lépïc, les président et directrice d'Info 16, jeudi après-midi, dans leur local du Couvent des Récollets. Un chèque de 2.000 €, offert par Enedis, a concrétisé immédiatement ce vœu de collaboration, permettant l'acquisition de trois ordinateurs flambant neufs, mis à la disposition de personnes en situation précaire ou de jeunes à l'aube de leur insertion professionnelle, désirant faire usage du numérique. «*Soit 130 personnes par mois*», a précisé Joëlle Lépïc. «*Notre souci étant de favoriser l'accès à notre espace multimédia de ces personnes, ce chèque nous y aide complètement*», a Michel Aparis qui avait déjà encaissé le chèque pour financer les PC. «*Je connais bien Dominique Ro-*



Les principaux acteurs de la rencontre, devant la fresque et les ordinateurs. Photo CL

ger-Chatreau depuis qu'elle nous a donné la permission de graffer les transfos dans la ville. Je suis à l'origine de cette nouvelle initiative où nous avons sollicité Enedis», a dit pour sa part, Marianne Reynaud, l'élue cognaçaise aux affaires sociales. «Les 400 € dont nous a gratifiés Info

16, financeront le matériel de peinture et les futurs artistes de la Dog Association», a dit Mathieu Perrono, l'auteur de ces graffs et d'une fresque géante de quatre mètres qui surplombe les claviers numériques, aux couleurs d'Info 16, dans l'espace informatique du local.