

## TER : coup de chapeau aux Régions

Les élections régionales ont été l'occasion d'un bilan de l'action des Régions, depuis l'élection des Conseils régionaux au suffrage universel (1986). Au chapitre des zones d'ombre, la pression fiscale, sans doute faible au regard de la fraction d'impôts directs attribuée aux Régions, mais qui a augmenté de manière fulgurante, en 2005, pour mieux parier sur l'amnésie des contribuables, vérifiée en 2010. Le Conseil régional de Bourgogne, par exemple, plus radical que socialiste avec François Patriat, ne majore-t-il pas, alors, ses prélèvements de près de 80 % pour constater sereinement, en 2010 que cette même liste distance celle de la majorité de près de 20 points ? Si l'on ajoute le poids des dépenses de fonctionnement par rapport à l'investissement, le cumul de mandats locaux par des élus, professionnels de la politique locale et de moins en moins professionnels de métier, on pourrait s'interroger sur le vote régional.

Mais si interrogation, il y a, elle doit être pondérée par un double constat. Celui des lycées, remis aux Régions, en piteux état, de même que les collèges, souvent qualifiés de *Pailleron*, tous restaurés à grands frais par les Régions et Départements. Mais il y a surtout le transport ferroviaire local (*TER*) qui, sans les Régions, n'existerait plus et constituerait, aujourd'hui, une friche qui, non seulement scellerait la disparition de l'un des plus beaux réseaux ferroviaires européens, celui des grands saint-simoniens du XIX<sup>ème</sup> siècle, mais vaudrait enclavement de 15 millions de ruraux et mystification du Grenelle de l'environnement.

Il faut rappeler, à cet égard, que la compétence des Régions dans le transport ferroviaire local est partie d'une réflexion commune des élus de droite et de gauche, tous persuadés que la stratégie de la *SNCF* conduisait à la disparition de ce mode de transport. Le *TGV* asphyxiait les comptes de l'entreprise par une dette proche de 30 milliards d'€, alors même que l'État plafonnait sa contribution. Le médiocre entretien du réseau qui en résultait conduisait à des fermetures en série, amplifiées par le rapport Rivier. On avait renoncé à augmenter les recettes. On taillait donc dans les dépenses. Avec cette stratégie de la friche, la Haute-Saône était devenue et reste un désert ferroviaire, alors que le Doubs n'alignait guère qu'un réseau de 900<sup>km</sup>.

Quand l'État n'assume plus ses responsabilités, alors vient l'hymne à la décentralisation : les collectivités feront mieux que l'État central, aussitôt confronté à des partenaires-concurrents qui, aujourd'hui, après la déferlante du 21 mars, revendiquent implicitement un statut de Régions fédérées. Il fallait s'y attendre : le fédéralisme reste tabou, mais la réalité y est. Les Régions qui ont hérité, en matière de *TER*, de la compétence et de financements, totalement insuffisants, sont devenues *autorités organisatrices*. Elles décident du choix de la desserte (rail ou route), des points de desserte, des horaires et des tarifs, mais non de l'opérateur qui ne pouvait être que la *SNCF*, en attendant l'ouverture à la concurrence, renvoyée au-delà de 2015.

Les Régions vont aussitôt dépasser leur compétence par le renouvellement du matériel *SNCF*, obsolète, champion des clientèles captives et de la désertion des clientèles commerciales, et même par la rénovation des infrastructures, domaine de Réseau Ferré de France (*RFF*), comme on le voit en Midi-Pyrénées. Les *TER* ont

permis de sauver trois lignes, en Franche-Comté, toutes promises à la fermeture, sous la direction éclairée des ingénieurs des Ponts de la *SNCF* : Andelot-Saint-Claude, Besançon-Le Locle, Lure-Épinal.

Aujourd'hui, la régionalisation vaut sanctuarisation, dans un environnement économique de nouveau détestable pour la *SNCF*. Le *TGV* a cessé d'être le secteur rentable de l'entreprise, pénalisée par l'augmentation du péage payé à *RFF*, et par la crise qui réduit la clientèle. La *SNCF* supprime des *TGV*, menace de supprimer des Corail, affiche, pour 2009, et pour la première fois depuis 7 ans, un déficit d'un milliard d'€.

L'avenir du réseau ferroviaire français est de nouveau assombri par le retour du scénario de l'impossible, dans les rapports de la Cour des comptes : fermeture de 6 000 km de lignes, au motif de leur faible rentabilité qui ne dépasse pas 20 à 30 % du coût. Va-t-on se retrouver dans la situation de 1995 quand un nouveau président de la *SNCF*, imaginatif s'il en est, ne trouvait rien de mieux pour frapper les trois coups de son arrivée que d'annoncer la fermeture de 6 000 km de lignes ? On sait la suite : trois semaines de grève; la dissolution de 1997 et la droite jetée aux orties.

La conclusion pourrait être de s'étonner de telles propositions malthusiennes, en un temps d'incantation, à l'enseigne du développement durable. Elle pourrait être aussi d'inciter les Régions à majorer leurs tarifs, plus sociaux qu'économiques, pour relever la couverture des dépenses par les recettes. Mais le vrai débat n'est pas là. Il est dans la capacité de la France à assumer son territoire, son patrimoine, son Histoire. Et à cet égard, il faut méditer deux séries de chiffres : ceux de la France qui revendique 32 000 km de lignes de chemin de fer dont 2 000 de *TGV* et 5 000 fermées à la circulation, les 25 000 résiduels dissimulant encore plusieurs milliers de km condamnés à la petite vitesse pour cause de défaut d'entretien. Dans le même temps, l'Allemagne, avec moins de territoire et 40 ans de communisme, affiche un réseau plus dense que la France.