

MEMORANDUM DES « COLLECTIVITES LOCALES » SUR LE FINANCEMENT DE LA RENOVATION DE LA LIGNE SARLAT- BERGERAC-LIBOURNE-BORDEAUX

La rénovation de la ligne ferroviaire Sarlat-Bergerac-Libourne-Bordeaux constitue un enjeu primordial pour l'ensemble de la vallée de la Dordogne.

La rénovation du segment Sarlat-Bergerac s'est faite dans les années 2000. On pensait alors que la rénovation du segment Bergerac-Libourne s'imposerait d'elle-même. Or, une première mobilisation des élus et responsables socio-économiques a été nécessaire pour que ce projet soit inscrit dans le contrat de plan Etat-Région 2015-2020. Aujourd'hui, ce sont les conditions de financement, exorbitantes du droit commun, qui nous conduisent à nous mobiliser de nouveau.

- Un enjeu primordial pour toute la vallée de la Dordogne

Cette ligne remplit plusieurs fonctions essentielles :

- les déplacements quotidiens d'un nombre considérable de personnes : scolaires qui fréquentent les différents collèges et lycées échelonnés sur la vallée, étudiants qui se rendent à Bordeaux, salariés, demandeurs d'emploi, patients qui fréquentent les différents lieux de soin ou de consultation situés dans la vallée ou dans l'agglomération bordelaise, Les difficultés de logement à Bordeaux et dans l'agglomération bordelaise contribuent également à renvoyer de nombreuses familles vers les vallées de la Dordogne et de l'Isle,
- l'accès à la ligne LGV – l'ouverture prochaine de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) va offrir de nouvelles chances de développement à l'ensemble de la région Nouvelle Aquitaine. Il serait profondément anormal que les acteurs et décideurs locaux, leurs interlocuteurs et clients extérieurs ainsi que l'ensemble des habitants de la vallée soient privés de cette immense opportunité.

Il faut enfin rappeler que cette ligne dessert une multitude de sites touristiques : Saint-Emilion, les vignobles Bergerac et les bastides, les vallées de la Dordogne et de la Vézère, Sarlat et le Périgord Noir.

Fait significatif, la fréquentation de cette ligne n'a pas cessé de progresser : de 560 000 passagers dans les années 1987-1988 à 670 000 passagers en 2015 et **700 000 passagers en 2016**, ce qui fait la **4ème ligne TER la plus fréquentée de la Nouvelle Aquitaine**.

- La dégradation progressive de la ligne

Faute d'un entretien régulier et d'une rénovation suffisamment rapide, le segment Bergerac-Libourne s'est profondément dégradé ces dernières années. Cette évolution a des conséquences graves sur la durée des trajets. Alors qu'en 2012, l'on pouvait mettre à peine plus d'une heure pour aller de Bergerac à Bordeaux (par exemple 8h52 pour 10H00, soit 1H08), les temps de trajet sont désormais de l'ordre d'une heure et demi -1H28 à 1H32 dans le cadre du « cadencement ».

Si rien n'est entrepris rapidement, la dégradation risque de se poursuivre. L'avant-propos du contrat de plan Etat-Région (p.V) est parfaitement lucide sur les conséquences à attendre : « l'ancienneté des voies ferroviaires, caractéristique du grand Sud-Ouest, exige par ailleurs la rénovation des lignes régionales où la circulation est souvent ralentie, voire menacée d'interruption... ».

C'est la ligne Sarlat-Bergerac-Bordeaux qui est immédiatement citée comme devant être « remise à niveau ».

- La profonde injustice des modalités de financement

Dans le contrat de plan Etat-Région 2015-2020 de l'ancienne région Aquitaine, toujours en application, la très grande majorité des crédits de l'Etat et de la Région vont vers deux départements : la Gironde et les Pyrénées Atlantiques.

Pour la Vallée de la Dordogne, Libournais, Bergeracois et Sarladais- la seule opération d'investissements identifiée est précisément la rénovation de la ligne ferroviaire Bergerac-Bordeaux.

Pour toutes les autres opérations de rénovation de lignes – regroupées dans le CPER sous la ligne 1.2.3. « Pérenniser les lignes et dessertes ferroviaires régionales : développer les capacités de circulation du réseau ferroviaire régional », le financement est tripartite : Etat, Région, SNCF réseau (p39 et suivantes du CPER).

C'est le cas en particulier pour les opérations suivantes :

1.2.3.1. Cambo-les-Bains – Saint-Jean-Pied-de Port : travaux de régénération : 44 millions d'euros. Etat : 14 667 – Région : 14 667 – SNCF-Réseau : 14 667.

1.2.3.2. Lamothe-Arcachon : renouvellement des caténaires et ouvrages d'art : 21,25 millions d'euros. Etat : 7,08 – Région : 7,08 – SNCF-Réseau : 7,08.

1.2.3.3. voie ferrée de ceinture de Bordeaux : renouvellement des caténaires et ouvrages d'art : 16,30 millions d'euros. Etat : 5,43 – Région : 5,43 – SNCF-Réseau : 5,43.

1.2.3.4. Actualisation de l'audit ferroviaire aquitaine : 0,3 millions d'euros. Etat : 0,1 – Région : 0,1 – SNCF-Réseau : 0,1.

Or, étrangement, pour le segment Bergerac-Libourne, on demande 6,7 millions d'euros aux « collectivités locales », sans prévenir d'ailleurs quelles sont les collectivités directement concernées.

1.2.3.5. Amélioration de la desserte ferroviaire de Bergerac : 45 millions d'euros. Etat : 15,75 – Région : 15,75 – SNCF-Réseau : 6,75 « Collectivités locales » : 6,75.

Certains ont prétendu que le Pays du Grand Bergeracois –qui n'était d'ailleurs pas compétent pour le faire- aurait engagé lesdites « collectivités ». Cette assertion est fausse. Le conseil d'administration du PGB a en effet délibéré pour demander l'inscription de la rénovation de la ligne au CPER le 30 octobre 2014. Il a également délibéré le 25 juin 2012 pour participer au financement d'une étude préalable de 150 000 euros (à hauteur de 7 000 euros).

Cette délibération précisait bien qu'elle n'engageait pas les parties sur une éventuelle participation financière aux coûts des études et travaux à réaliser dans les phases ultérieures du projet.

On a du mal à comprendre pour quelles raisons les rénovations de lignes sont financées sans appel aux collectivités locales dans les Pyrénées Atlantiques, pour quelles raisons la ligne Oléron-Beudos est prise en charge presque intégralement par la Région, pour quelles raisons on trouve près de 12 millions d'euros de l'État et de la Région pour financer les institutions de la langue basque et pour quelles raisons on demande près de 7 millions d'euros aux collectivités de la Vallée de la Dordogne sur le seul investissement que le CPER leur accorde.

- La situation économique, sociale et financière des collectivités concernées

On pourrait certes concevoir qu'une telle participation soit sollicitée si les collectivités de la vallée de la Dordogne connaissaient une certaine prospérité. Or, la réalité est malheureusement tout à fait contraire.

Deux des villes desservies par la ligne ferroviaire sont en politique de la Ville. 96 % du territoire de Sainte-Foy-la-Grande est inclus dans cette politique. Bergerac compte trois quartiers classés en Politique de la Ville. L'étude des besoins sociaux demandée il y a deux ans par le Centre communal d'action sociale de Bergerac a fait ressortir que le niveau de revenus et la sociologie de la Ville étaient très comparables à ceux de Saint-Ouen en Seine-Saint-Denis.

La dégradation du tissu économique du Bergeracois a conduit la Région à mettre en œuvre sur ce territoire le dispositif CADET (contrat aquitain de développement de l'emploi territorial) qui s'applique aux territoires les plus en difficulté de l'ancienne région Aquitaine. La Communauté d'Agglomération Bergeracoise (CAB) vient d'être classée dans le réseau d'alerte.

La Communauté d'Agglomération du Libournais (CALI) doit d'ores et déjà assumer la charge de l'arrêt de la LGV en gare de Libourne.

Les autres Intercommunalités n'ont que des moyens de financement extrêmement limités.

*

Les contrats de plan Etat-Région ont été institués après la loi de décentralisation de 1982 pour permettre la poursuite de la politique d'aménagement du territoire. Il serait très grave qu'ils ne répondent plus aujourd'hui à cette priorité et qu'ils reportent désormais les charges sur les territoires qui ont, moins que tous autres, les moyens de les assumer.

Nous demandons en conséquence que les modalités de financement de la rénovation de cette ligne ferroviaire soient rapidement révisées pour que les travaux désormais indispensables puissent être eux-mêmes engagés dans les meilleurs délais.