

## Urgence POLT en colère contre la SNCF

Le conseil d'administration de l'association Urgence ligne POLT était réuni hier, à Brive, trois jours après l'annonce par la SNCF de la fermeture de la ligne TVG Brive-Lille.

Un hasard du calendrier, certes, mais qui a donné un peu plus de grain à moudre aux élus de l'association qui défend depuis plusieurs années la ligne (et les usagers) Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

« La SNCF n'a jamais vraiment admis cette démarche dynamique et volontariste des régions », ont estimé les membres du conseil d'administration, rappelant que ce sont elles qui avaient impulsé en 2007 la mise en place de cette desserte par rame TGV entre Brive et Lille.

Urgence POLT considère même que la SNCF a beau jeu d'arguer la non-rentabilité de cette ligne car « la cause essentielle de la baisse de fréquentation est due aux travaux ».

De nombreux participants, au premier rang desquels, Jean-Claude Sandrier, le président, s'insurgent contre la notion de rentabilité : « Par défini-



**DÉBAT.** Le conseil d'administration de l'association s'insurge contre ce nouveau concept de service public rentable : « Par définition, il ne peut pas l'être ».

tion, le service public ne peut pas l'être ».

L'association demande expressément le maintien de cette ligne Brive-Lille mais également son extension jusqu'à Cahors. De même Urgence POLT demande le maintien du

train de nuit Paris-Portbou supprimé le 13 décembre dernier.

Une exigence qui sera peut-être corroborée par le questionnaire que l'association a finalisé hier, qui sera remis dans les gares et diffusé sur internet

afin que les usagers et les utilisateurs potentiels de la ligne expriment leurs doléances quant aux améliorations ou au cadencement.

La réunion a enfin permis à Urgence POLT de souligner « le caractère très positif » de l'appel d'offres lancé par l'État le 19 février pour le renouvellement du matériel roulant sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Et au regard de ce qui est supprimé sur cette ligne, elle demande qu'elle soit la première bénéficiaire de ces matériels. ■

Arnaud Besnard

### ■ Bus Macron : « Une offre déloyale »

Un débat a également porté sur la « concurrence déloyale des bus Macron ». Pour Urgence POLT, les prix pratiqués par les cars « s'assimilent totalement à une vente à perte ». « Des Paris-Toulouse à 5 €, des Paris-Lyon à 15 €, c'est du transport à perte. Et qui paye la différence ? », demande l'association. « Nous avons lieu de penser que ce sont les usagers du train », conclut Urgence POLT qui se refuse cependant à ester en justice sur cette question.

## ■ EN BREF

### SNCF ■ La Région réduit sa contribution au plan de transport de 2,7M€

Le président de la région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes, Alain Rousset (PS), a écrit au directeur régional de SNCF Mobilités pour lui faire connaître sa décision de réduire la contribution de la Région au plan de transport de 5,4 % (soit 2,7M€), à hauteur du nombre de relations TER hebdomadaires supprimées (24 trains par jour), décidée unilatéralement par l'opérateur. « Nous exigeons par ailleurs, ajoute Alain Rousset dans son courrier, l'indemnisation complète des abonnés et des voyageurs occasionnels comme cela a été accordé aux usagers des TER en Nord-Pas-de-Calais-Picardie ».

La SNCF s'est engagée à verser à ces derniers au moins un mois d'abonnement pour le préjudice causé par la suppression de ces relations jusqu'au mois de juillet prochain. ■

## TRANSPORTS ■ Le groupe ferroviaire enregistre une énorme perte en 2015

# La SNCF plonge dans le rouge

La SNCF a enregistré en 2015 une énorme perte nette, conséquence d'une dépréciation d'actifs liée à la montée de la concurrence et au vieillissement de son réseau.

Si la SNCF enregistre une perte nette, elle affiche néanmoins un bénéfice en forte amélioration. À condition toutefois d'exclure cette charge exceptionnelle, « sans impact » sur sa trésorerie ni ses investissements.

Le groupe ferroviaire, qui avait enregistré un bénéfice net part du groupe de 261 millions d'euros en 2014, a subi une perte de 12,2 milliards l'an dernier, à cause de dépréciations d'un montant équivalent, selon ses résultats annuels présentés hier.

Le groupe avait averti lundi que ses résultats avaient plongé dans le rouge l'an dernier, du fait de la révision à la baisse de la valeur comptable de ses actifs.

Ces dépréciations, réalisées en application des normes comptables, visent à unifier sur une durée de 15 ans les prévisions des péages versés à sa division Réseau. Il s'agit



SIGNAL D'ALARME. Une perte de 12,2 milliards. PHOTO AFP

en effet des premiers résultats de la SNCF, depuis l'entrée en vigueur de la réforme ferroviaire en juillet dernier, qui a réuni l'entreprise et le gestionnaire d'infrastructure Réseau ferré de France, devenu SNCF Réseau.

Les dépréciations (9,6 milliards pour SNCF Réseau, 2,2 milliards pour SNCF Mobilités, division qui exploite les trains, et 450 millions pour les gares) traduisent en particu-

lier la montée de la concurrence d'autres modes de transports (covoiturage, autobus) au détriment des TGV, mais aussi l'absence de rentabilité prévisible de la nouvelle ligne LGV Tours-Bordeaux ou encore le vieillissement du réseau.

« Ce recalcul comptable n'a aucun impact sur la trésorerie ni sur notre développement », a cependant tenu à rassurer Guillaume Pepy, président

du directoire de la SNCF, lors d'une conférence de presse. « C'est une opération purement comptable » qui « n'a pas beaucoup de portée réelle », a abondé Jacques Rapoport, le président démissionnaire de SNCF Réseau, dont le successeur n'a pas encore été désigné.

### Une année de consolidation

De son côté, Guillaume Pepy a souligné que les résultats globaux étaient « plutôt encourageants » hors l'impact des très importantes dépréciations, rappelant qu'il s'agissait d'une année « de consolidation ».

Ainsi, le chiffre d'affaires s'est établi à 31,4 milliards d'euros, en progression de 0,9 % en données comparables. Il est tiré par l'international, qui représente 33 % de l'activité. Les trafics voyageurs et fret sont en augmentation, respectivement de 0,4 % pour le TGV et de 3 % pour le fret SNCF.

La marge opérationnelle, indicateur privilégié par la direction pour mesurer ses performances économiques, s'est établie à 4,4 milliards d'euros. ■

**POLITIQUE** ■ Alain Rousset évoque les factures impayées de Poitou-Charentes et son bras de fer avec la SNCF

# La Région à l'heure de choix drastiques

De passage à Brive, Alain Rousset, le président de la Région, est revenu sur plusieurs dossiers sensibles qui ont marqué les dernières semaines de l'actualité régionale.

Propos recueillis par  
Pascal Ratinaud, Eric Porte  
et Olivier Chopperon

■ **Les élus de la Chambre d'agriculture ont adopté le principe, à la majorité plus deux voix, du départ de la chambre de Limoges vers Bordeaux. Ne craignez-vous pas, à terme, un problème de maillage du territoire ?**

Si l'on veut inventer une administration du futur, cela va supposer la proximité, d'autant plus que nous allons vers une spécialisation des compétences. Le plus important, c'est l'opérationnel sur le territoire. Ce qui va être important aussi, c'est que on n'oblige pas les porteurs de projets à venir à Bordeaux, Limoges ou Poitiers. Il faut inventer une mobilité de l'exécutif et de ses équipes.

■ **Vous avez pris la décision de réduire la contribution de la Région à la SNCF de 2,7 millions d'euros. C'est œil pour œil, dent pour dent**



**ÉTAPE.** « La fusion de la grande région est plus difficile à mettre en œuvre que je ne le pensais ». PHOTO PASCAL PERRQUIN

**après, notamment, l'abandon de la rame TGV Brive-Lille ?** Je réagis à une entreprise qui a loupé le recrutement des conducteurs. On a vu se dégrader le service, on est sur un modèle économique intenable face à la SNCF. En plus, elle ne sait pas expliquer ses comptes. Je défends l'argent public et l'usager. C'est un bras de fer qui dure depuis longtemps.

Seule la concurrence fera bouger la SNCF. Dans la notion de service public, le mot le plus important, c'est public.

■ **Dans ce contexte, faut-il craindre pour les travaux du POLT ?** Heureusement cela n'a rien à voir avec la rénovation du POLT. J'ai confirmé l'engagement du président de la République sur des sommes considérables. J'ai l'engagement

du gouvernement sur l'acquisition de rames spécifiques TER.

■ **Vous aviez dit que les factures impayées de Poitou-Charentes seraient réglées en quelques semaines. Avez-vous le sentiment que ce sera plus long ?** Il y a deux éléments : régler les impayés, et dici fin mars ce sera fait. Par contre, rétablir l'équilibre va nécessiter des décisions courageuses. Poitou-Charentes menait des actions qui séparablement étaient toutes intéressantes. Mais rassemblées elles ont abouti à cette bulle financière que l'exécutif poussait devant lui et qui risquait

d'amener le conseil régional de Poitou-Charentes en cessation de paiement. Donc il va falloir faire des choix en favorisant, par exemple, le développement économique plutôt que d'intervenir pour financer des réverbères même avec des leds ou des salles de mariage. Ce n'est plus dans nos possibilités. Les décisions seront courageuses et chacun assumera son choix. Le rôle de la Région n'est pas forcément de signer des chèques à tour de bras.

■ **Cela vous empoisonne politiquement ?** Il va falloir retarder un certain nombre de programmes. Cela va peut-être accélérer la mise en place de politiques nouvelles. J'ai une réputation de rigueur, je tiens à celle-ci. Cela s'est passé comment ? Quand j'ai mis à la tête des services un directeur général adjoint qui est un de mes collaborateurs... Sinon, c'était l'omertà.

■ **Gérod Vandembroucke, premier vice-président de la Région, a pris la tête du syndicat mixte de Vassivière. Il fallait un pompier de service comme lui pour solutionner le problème ?** C'est un dossier compliqué avec beaucoup de partenaires qui ne s'entendent pas forcément mais avec un outil magique. Je lui ai demandé, dans un commun accord, de prendre le dossier. Ces lacs d'intérieur ont un potentiel extraordinaire pour peu qu'ils ne se dispersent pas trop.

■ **Vous allez prendre la présidence de l'eurorégion Euskadi-Aquitaine. La Navarre y entre, le Limousin et Poitou-Charentes arrivent. Est-ce que les politiques mises en place peuvent bénéficier à**

**ces nouveaux territoires ?** Cela va irriguer tout le territoire. On joue à l'échelle européenne. Ces grandes régions n'ont pas été créées sans intention perverse de l'appareil d'État qui s'est dit "on préfère faire des grandes régions plutôt que d'approfondir les ressources et les compétences des régions". Eh bien, on va assumer à l'échelle européenne, sur les crédits européens, sur le plan politique. Demain, quand je vais rencontrer le délégué européen à l'agriculture, il va falloir qu'il m'écoute.

■ **Certains clubs sportifs de haut niveau se posent des questions sur la politique de la Région...** Je ne toucherai pas à l'action sur le rugby à Brive ou le basket à Limoges. On va travailler avec les clubs sportifs. Il y a aussi des enjeux considérables, auprès des jeunes notamment. Il faut regarder les choses essentielles. Mais certains clubs professionnels sont devenus tellement riches que l'action publique n'a plus de sens. C'est aussi une façon de redonner du sens à la politique que de la co-élaborer. ■