



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Ligne TER entre Libourne et Bergerac

Question orale n° 27

Texte de la question

M. Florent Boudié interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le financement de la rénovation de la ligne TER entre Libourne et Bergerac, compte tenu des surcoûts considérables annoncés par SNCF Réseau. Cette ligne ferroviaire est vitale pour la desserte des territoires concernés, lesquels se classent parmi les plus défavorisés de la région Nouvelle Aquitaine. Elle représente un enjeu majeur pour leur désenclavement, leur dynamisme économique et leur attractivité. La vétusté de cet axe ferroviaire du quotidien a justifié l'inscription de sa rénovation dans le contrat de plan État-région pour la période de 2015 à 2020 pour une première phase de travaux à réaliser en priorité de 45 millions d'euros sur un montant total de travaux de 74 millions d'euros. La région Nouvelle Aquitaine s'engageant à hauteur de 15,75 millions d'euros, à parité avec l'État, les collectivités infrarégionales (départements de Gironde et Dordogne, agglomérations et communautés de communes) ont accepté de se mobiliser à la hauteur attendue de 6,75 millions d'euros. L'étude d'avant-projet présentée par SNCF Réseau au mois de juin 2017 a conclu à un montant de travaux de 90 millions d'euros, contre 74 millions d'euros initialement, remettant en cause le tour de table fixé dans le cadre du contrat de plan État-région. Dès lors, l'avenir même de la ligne TER est désormais en suspens : si les travaux de modernisation de l'infrastructure ferroviaire ne débutent pas dans le calendrier prévu par SNCF Réseau, cette dernière estime que la fermeture de l'axe ferroviaire sera inévitable dès le printemps 2019. Les discussions en cours entre la collectivité régionale, l'État et SNCF Réseau portent prioritairement sur l'abaissement de la facture et l'exclusion de travaux qui ne relèvent pas de la responsabilité des collectivités locales, notamment en terme d'accessibilité. Dans le même temps, l'État suggère à la collectivité régionale d'orienter certains des investissements prévus au contrat de plan État-région vers le financement de la ligne TER entre Libourne et Bergerac, sans pour autant donner d'indication sur la fongibilité des contrats des trois anciennes régions. Quelles que soient les discussions en cours, une réalité s'impose : les élus locaux et les populations qu'ils administrent s'inquiètent gravement du risque de fermeture de l'axe ferroviaire. C'est la raison pour laquelle il lui demande si elle peut lui garantir que la ligne ferroviaire entre Libourne et Bergerac ne fermera pas et quelles mesures, quelles études, quels efforts financiers l'État est prêt à consentir pour garantir son maintien et sa modernisation, dans une logique d'aménagement équilibré du territoire.

Texte de la réponse

LIGNE DE TER LIBOURNE-BERGERAC

M. le président. La parole est à M. Florent Boudié, pour exposer sa question, n° 27, relative à la ligne de TER Libourne-Bergerac.

M. Florent Boudié. Madame la ministre chargée des transports, alors que la SNCF a lancé le 1er juillet dernier la ligne à grande vitesse qui met Bordeaux à deux heures de Paris, les conditions de circulation sur la ligne de TER Bordeaux-Libourne-Bergerac-Sarlat ne cessent de se dégrader pour les 700 000 voyageurs qui l'utilisent chaque année et pour les communes desservies, notamment celles de Castillon-la-Bataille et de Sainte-Foy-la-

Grande.

La vétusté de cette ligne est telle que la SNCF envisage d'en cesser l'exploitation dès le printemps 2019 si aucune rénovation n'est engagée d'ici là. Ce serait un drame territorial – et croyez bien, madame la ministre, que le terme n'est pas galvaudé.

Ce serait un drame parce que les territoires concernés relèvent de cette France périphérique qui a tant souffert depuis dix ans. Je vous invite, madame la ministre, à consulter les indicateurs socio-économiques des communes rurales que je viens de citer : toutes ou presque figurent parmi les plus pauvres de France.

Ce serait aussi une forme d'hérésie : comment comprendre que la survie de la ligne de TER reliant Bordeaux à Sarlat soit remise en cause alors même que l'agglomération bordelaise, « boostée » par sa ville-centre, subit une asphyxie routière sans précédent et sans maîtrise ? La rénovation de cette ligne n'est pas seulement une priorité locale : c'est aussi une priorité pour une métropole peu à peu encalminée par la surchauffe de ses infrastructures routières.

Pour les voyageurs, la réalité est dure : près de trois heures de trajet pour parcourir 170 kilomètres, et des temps intermédiaires qui ruinent l'attractivité de la ligne et qui freinent la mobilité des personnes concernées, souvent en grande difficulté sociale.

Consciente de l'urgence, la Nouvelle-Aquitaine a intégré la rénovation de la ligne au dernier contrat de plan État-Région pour 45 millions d'euros, première tranche d'une régénération complète estimée, à l'époque, à 74 millions d'euros. Mais une nouvelle étude de SNCF Réseau, rendue en juin dernier, a assombri nos perspectives en portant le montant de la facture à 91 millions d'euros, ce qui met en péril le projet de modernisation, donc la ligne elle-même.

L'équation est simple, madame la ministre. La première tranche de travaux de 45 millions d'euros est financée : la région a confirmé ses engagements, les collectivités infrarégionales – dont des intercommunalités parfois très modestes – apportent près de 7 millions d'euros et le financement de l'étude d'avant-projet sommaire vient d'être garanti par la Nouvelle-Aquitaine : il représente au total 1,9 million d'euros, une somme que la région et l'État se partageront à égalité. Mais les surcoûts révélés par SNCF Réseau bloquent aujourd'hui toute avancée.

Madame la ministre, pouvez-vous garantir que la ligne Bordeaux-Libourne-Bergerac-Sarlat ne fermera pas et que l'État sera au rendez-vous d'un enjeu d'aménagement vital, prioritaire pour un territoire en souffrance dont l'avenir passe sans aucun doute par le développement de la mobilité ferroviaire ?

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur le député, la section Libourne-Bergerac, sur laquelle vous m'interrogez, fait partie des nombreuses lignes régionales de Nouvelle-Aquitaine qui accusent en effet un important retard d'entretien et de régénération. Cela rejaillit évidemment sur leur vitesse commerciale, mais aussi sur la qualité de service des liaisons assurées.

Les financements nécessaires à la remise à niveau de ces lignes sont aujourd'hui considérables au niveau régional, et cette problématique est généralisable à l'échelle nationale.

Toutefois, vous le savez, j'ai clairement affiché ma volonté de redonner la priorité à l'entretien et à la modernisation des réseaux ainsi qu'aux transports de la vie quotidienne. La ligne que vous citez illustre parfaitement le risque de voir apparaître une France à deux niveaux si nous ne modifions pas radicalement notre politique des transports.

Cependant, deux éléments conduisent aujourd'hui à s'interroger sur les capacités financières que peut mobiliser l'État pour la régénération des lignes régionales du réseau ferré national. D'une part, les contraintes

particulièrement fortes qui pèsent aujourd'hui sur le budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF ; d'autre part, la priorité donnée aux opérations de fiabilisation et de sécurisation du réseau structurant.

Dans ce contexte, et devant l'écart constaté entre les ressources financières disponibles et les besoins évalués lors de l'audit du réseau ferroviaire de Nouvelle-Aquitaine réalisé en 2016 et 2017, il nous fallait disposer d'une vision globale et partagée de la hiérarchisation des actions à mener sur l'ensemble des lignes concernées au cours des prochaines années.

Ce travail est en cours sous l'égide du préfet de région et de l'exécutif régional. Il devrait certainement conclure au caractère prioritaire de la ligne Libourne-Bergerac-Sarlat, au vu de sa fréquentation et de sa compétitivité par rapport aux alternatives routières possibles. L'estimation du coût des travaux à engager d'urgence, actuellement chiffré à plus de 90 millions d'euros, serait susceptible d'être significativement optimisée. L'État financera à cet effet, dès la fin 2017, des études d'avant-projet approfondies qui permettront de confirmer la possibilité de ce gain au printemps 2018.

Soyez assuré, monsieur le député, de ma détermination à trouver des solutions pour garantir l'avenir de cette ligne.

M. le président. La parole est à M. Florent Boudié.

M. Florent Boudié. Merci de votre réponse, madame la ministre. Vous avez raison : la remise à niveau ferroviaire de l'ensemble de la région Nouvelle-Aquitaine représente 1,3 milliard d'euros, ce qui témoigne de l'importance du retard pris sur les lignes secondaires. Je me réjouis que le Président de la République et vous-même ayez fait le choix de réorienter la politique ferroviaire française et, en particulier, d'abandonner le tout TGV, même si vous ne le diriez pas en ces termes.

À travers ce problème se pose celui des ressources durables allouées au financement des infrastructures, comme l'a dit tout à l'heure ma collègue Martine Wonner : madame la ministre, il faut en venir à l'expérimentation d'écotaxes régionales, pour laquelle la région Nouvelle-Aquitaine, vous le savez, est candidate. Il faut avancer très vite en ce sens.

Données clés

Auteur : [M. Florent Boudié](#)

Circonscription : Gironde (10^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 27

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [5 décembre 2017](#)

Réponse publiée le : 13 décembre 2017, page 6398

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [5 décembre 2017](#)