

# Régionalisation de la SNCF : la Champagne-Ardenne a signé

La Champagne-Ardenne est devenue mardi soir la 19<sup>e</sup> région de France à signer avec la SNCF une convention pour l'exploitation des services TER (trains express régionaux). Seule la Picardie résiste désormais.

La décentralisation vient de connaître une nouvelle étape en Champagne-Ardenne, dont le conseil régional a accepté mardi le transfert de la compétence ferroviaire.

C'est donc lui qui gère désormais l'organisation des trains express régionaux (le réseau TER) qui représente par jour 40.000 déplacements d'usagers, 200 trains et quelque 80 circulations d'autocars.

Schématiquement, l'État verse une dotation à la Région qui rétribue ensuite les services de la SNCF selon des modalités très précises. Le système devrait ainsi être nettement plus performant, comme le fut par exemple la gestion des lycées après que l'État eut transféré cette compétence aux régions dans les années 80.

La convention qu'ont notamment signée les présidents de la SNCF Louis Gallois et du conseil régional Jean-Claude Étienne (RPR), résulte d'une négociation entamée depuis de longs mois, à l'issue desquels les deux partenaires trouvent leur compte. « Ça n'a pas été ici plus facile qu'ailleurs », a concédé Louis Gallois.

La Champagne-Ardenne est l'avant-dernière région à s'engager dans ce processus : seule la Picardie résiste et réclame des conditions plus avantageuses.

Venu spécialement par le train de 17 h 18 et attendu en gare de Châlons par une délégation de cheminots mécontents mais fort courtois -ils se plaignent d'un sous-effectif à l'établissement maintenance du matériel de Châlons-, Louis Gallois a visité durant quelques minutes un nouveau modèle d'autorail (le X 73500) dont quatre exemplaires circuleront dès le mois de juin sur le réseau de « l'Étoile de Reims ».

## 10 ans pour tout faire

Celui-ci va de Laon à Saint-Dizier, en passant par Reims, Châlons via Épernay et Châlons via Saint-Hilaire au Temple, Vitry-le-François. Fismes intègre ce circuit. Le conseil régional a longtemps bataillé



Louis Gallois et Jean-Claude Étienne devant le flambant neuf TER 73500 dont la mise en circulation débutera tout doucement en juin prochain.

Jean-Michel FRANÇOIS

sur le niveau de la dotation annuelle de l'État, indispensable à l'exploitation du système.

Au fil des mois, Paris a plusieurs fois révisé sa participation à la hausse, pour finalement s'approcher très près des besoins réels chiffrés à 45,35 M€. Le différentiel, de seulement 1,2 M€, est ainsi le plus faible de France. Jean-Claude Étienne en fait volontiers un titre de gloire.

Le plus sérieux problème que va devoir gérer la région concerne la rénovation du matériel roulant, l'un des plus

vieux de l'Hexagone. La région a déjà acquis sur ses deniers huit autorails flambant neufs, mais l'essentiel reste à faire.

Fin juin, elle devrait programmer pour un montant de 106 M€ le financement de 29 autorails supplémentaires, dont 25 rames de grande capacité qui ne devraient pas être livrées avant 2006, soit à peu près en même temps que l'arrivée du TGV-Est. Bon an mal an, l'intégralité du matériel devrait être renouvelée d'ici à 10 ans selon le président Étienne.

Entre autres dispositions, la

convention prévoit des pénalités pour la SNCF si, pour quelques raisons que ce soit (de la grève à la panne en passant par la catastrophe naturelle), des trains devaient être supprimés inopinément du trafic.

La SNCF s'est encore engagée à maintenir le service des grandes lignes dans la région jusqu'à l'arrivée du TGV. On notera enfin dès cette année le doublement des équipes de sûreté de la SNCF dans les trains et dans les gares.

J.-M. F