

TER : des attentes pas toujours satisfaites.

Fondée en 1993, la FNAUT PACA rassemble une quinzaine d'associations, ainsi qu'une quarantaine d'adhérents individuels, et est présente dans les 6 départements de notre région. Elle a grandement appréciée les changements apportés dans les TER depuis 1998: création des comités de ligne, nouveaux matériels, renforcement des dessertes, tarifications attractives, réouvertures d'Aix - Pertuis et surtout de Cannes - Grasse.

Cependant, l'évolution de la SNCF ces dernières années a conduit à une situation difficile: la conjonction des conflits sociaux à répétition et du manque de moyens (ou la mauvaise gestion de ces moyens par l'exploitant) et les retards et suppressions de trains qui en découlent rendent l'usage des TER de plus en plus problématique, et la clientèle est en droit d'attendre mieux au vu de ce qui était possible il y a quelques années et ne l'est plus aujourd'hui.

Ceci est d'autant plus vrai que la situation s'est nettement dégradé depuis la mise en place du service dit cadencé, imposé depuis décembre 2008 sans aucune consultation préalable des usagers, et qui a conduit à des réductions de dessertes sur certaines lignes tandis qu'il est rare que la totalité des trains prévus sur d'autres soient réellement mis en circulation.

La FNAUT PACA souhaiterait que soit rapidement prises certaines mesures:

- **retour aux billets TER valables 2 mois** , comme dans la plupart des autres régions: depuis le 13 septembre 2004, les billets TER en PACA ne sont valables qu'un jour, sous prétexte de lutte contre la fraude. Cette mesure pénalise en fait surtout les clients occasionnels, obligés de faire changer leur billet lorsqu'ils l'ont acheté à l'avance et souhaitent modifier la date de leur déplacement. La mesure la plus efficace contre la fraude serait plutôt la présence visible et constante de contrôleurs dans les gares et les trains.
- **un guide régional des transports comportant les horaires des TER et LER**: le guide actuel relève plus de la brochure touristique que du document pratique utilisable par tout un chacun pour se déplacer. Quant aux fiches horaires, celles de Nice sont difficiles à trouver à Orange, tandis qu'à Embrun, il n'est pas possible d'obtenir celle de Cannes - Grasse.
- **rétablissement de navettes routières St Auban - Digne**: les nouveaux services routiers Sisteron - Digne et Manosque - Digne sont méconnus et surtout, ayant une clientèle majoritairement locale, ils ne peuvent attendre en cas de retard, d'où de multiples ruptures de correspondance avec les TER.
- **l'extension des titres de réduction régionaux aux CP**: la ligne Nice - Digne étant désormais du ressort de la Région, il semble logique que les cartes " Jeunes", " Tout Public" et "Solidarité", ainsi que les abonnements régionaux pour les salariés et les scolaires y soient valables. Lorsque les 4 nouvelles rames en cours de livraison seront en service, l'exploitant disposera d'une capacité suffisante pour faire face à la demande.

- **des Comités de Ligne plus ouverts en direction des usagers:** depuis 3 ans, nous avons constaté qu'ils devenaient une tribune pour les élus et la SNCF, et servaient à annoncer des changements déjà validés. Où est passé la démocratie de proximité?

- **une remise à plat du contrat SNCF / Région:** celui-ci n'est pas respecté par l'exploitant. Il serait bon que la Région élabore de concert avec la SNCF un schéma de desserte du réseau tenant compte de l'ensemble des contraintes (matériel roulant, personnel, infrastructure, et aussi besoins de la population). Et surtout qu'un contrôle sérieux soit effectué, éventuellement avec constat d'huissier si nécessaire: lorsque , comme celà s'est vu en 2008, un TER part régulièrement en avance pendant plusieurs semaines, il y a matière non à réflexion mais à action!

- **renforcement de la desserte sur des axes à fort potentiel:**

- création de 2 TER Marseille - Miramas par Rognac en matinée (il n'y a aucun départ entre 8.18 et 12.18, alors qu'il y en avait 2 avant décembre 2008).

- densification de l'offre sur Toulon - Les Arcs: il n'y a aucun départ de desserte locale avant 12.50 depuis Toulon! Dans l'autre sens, le seul TER d'après midi à assurer la desserte locale quitte Les Arcs à 18.10. Pourtant, que ce soit pour l'économie ou la démographie, l'Est de Toulon n'a à priori rien à voir avec les plateaux lozériens !

- un renforcement du service TER sur Marseille - Nice (seulement 6 AR en TER aujourd'hui, les autres relations étant des TGV ou TEOZ), avec prolongation sur Vintimille.

- même chose sur Marseille - Montpellier (4 à 5 AR en TER actuellement, et certains TEOZ ne desservent pas Arles).

- rétablissement des 2 liaisons directes vers l'Italie par le col de Tende, supprimées en décembre 2009 (AR Nice - Cuneo et AR Turin - Nice).

- **créations de 2 AR Avignon - Aix via Cavaillon et Pertuis:** ce service pourrait être créé à moindre coût car utilisant d'une infrastructure existante voyant occasionnellement transiter des circulations voyageurs, ce qui ne pourrait pas être réellement considéré comme une réouverture. Le potentiel de clientèle existe (salariés, étudiants), et lorsque celui-ci se développera, des travaux d'amélioration pourront permettre de relever la vitesse .

- **un développement des TER inter-régionaux.**

- **pérennisation du CEVENOL:** l'express Marseille - Clermont Ferrand " Le Cévenol" est l'unique relation directe entre la Provence, les Cévennes et l'Auvergne, ainsi qu'un des derniers trains à long parcours à desservir Miramas, Arles et Tarascon. Au delà de Nîmes, son sort est étroitement lié à l'avenir - assez sombre - de la ligne des Cévennes Alès - Langeac. Les élus locaux de Languedoc et d'Auvergne se mobilisent depuis 2 ans et ont fondé une association* pour rassembler les collectivités concernées et faire pression sur l'Etat et la SNCF. A ce jour, elle ne compte aucun élu provençal : la Région pourrait non seulement y adhérer, mais s'y impliquer directement en intégrant dans la composition du "Cévenol" une voiture Corail de son parc au moins le week-end (il est fréquent que ce train soit bondé lors de son arrivée à Marseille le dimanche: il n'a souvent que 3 voitures).

- **maintien de voitures "Corail" sur le Val de Durance:** la politique actuelle de la SNCF tend à la quasi disparition des rames tractées, chose qu'elle présente comme inéluctable et qui lui permettront surtout des économies en interne.

Pourtant, les motrices BB 67400 et les voitures Corails ont démontré leurs capacités à circuler dans les pires conditions atmosphériques, tandis qu'à l'inverse, plusieurs retards ou suppressions de TER sur le Val de Durance sont directement liés à la sensibilité des nouvelles rames (X TER et AGC) au froid et à la neige. Si l'on y ajoute la possibilité de former des rames de forte capacité avec une inter-circulation continue, et la faculté de moduler les compositions en fonction de l'affluence, ainsi que d'intégrer dans les rames des véhicules spécifiques (voiture avec commentaire, fourgon pour bagages et vélos), on ne peut s'empêcher de penser que les rames tractées ont des avantages notables, et que la Région doit pouvoir disposer d'un parc suffisant, fut-ce contre l'avis de l'exploitant.

La FNAUT PACA soutient les projets de développement du réseau TER, en particulier les réouvertures d'Avignon - Carpentras, St Auban - Digne et Les Arcs - Draguignan. Mais le réseau TER n'a de sens que si les relations qu'il comporte fonctionnent en symbiose entre elles, mais aussi avec les lignes routières et avec les services TGV et TEOZ .

Dans ce cadre, les associations membres de la FNAUT PACA formuleront des propositions concrètes afin que les dessertes répondent aux besoins de la majorité de la population.

* Association des Elus pour la Défense du Cévenol et de la Ligne Paris - Nîmes / Mairie de Brioude
/ BP 20 / 43101 BRIOUDE CEDEX Tel: 04 71 74 56 00
www.brioude.fr
Président: M. Jean Jacques FAUCHER, Maire de Brioude.