



Région Centre

**12.05.08**

## **Communication du Président du Conseil régional à la Session Plénière des 24 et 25 octobre**

### **Point sur la mise en place du service TER de décembre 2011**

Plusieurs Lignes à Grande Vitesse étant mises en service fin 2011, Réseau Ferré de France devait, pour le service 2012, revoir à la fois les horaires des TGV et le positionnement de l'ensemble des trains dans les gares afin de permettre l'accueil de ces nouvelles circulations. Par effet domino, un grand nombre de circulations Intercités, TEOZ ou même TER se voyait impacté. RFF a décidé de profiter de ces nécessaires modifications pour organiser la refonte complète des horaires. Cette décision a été confirmée par l'Etat en avril 2011 malgré les nombreuses craintes, exprimées en particulier par les Régions, portant sur l'absence du temps nécessaire à la construction d'un nouveau service de qualité.

De ce fait, au service 2012, l'ensemble des horaires TER a été modifié.

Cette nouvelle organisation des circulations a été présentée par RFF comme devant permettre un gain en lisibilité des horaires, une meilleure régularité et une plus grande disponibilité de l'infrastructure pour les circulations comme pour les travaux.

Cette réorganisation des dessertes a fait l'objet, sur le territoire de la région Centre, d'une large période de présentation du projet aux autorités organisatrices de transport ainsi qu'aux usagers au travers des CLAD. De nombreuses demandes de modifications ou de compléments ont été exprimées et la Région a demandé à RFF et à la SNCF de les étudier, ce qui a conduit à des adaptations des grilles horaires jusqu'aux derniers jours précédant le changement horaire.

Parmi les demandes reçues, toutes n'ont cependant pas pu être satisfaites, principalement pour des raisons techniques (conflits horaires entre circulations) et parfois en raison de coûts présentés par la SNCF particulièrement importants au regard de l'amélioration apportée.

Cette lourde modification des horaires s'est accompagnée d'un renforcement important des capacités sur la ligne Paris-Chartres-Nogent pour répondre à l'augmentation continue du nombre d'usagers sur cette ligne.

#### **1) La mise en place du cadencement en décembre**

Globalement, la mise en œuvre technique du changement horaire s'est bien passée. La ponctualité conventionnelle s'élevait en janvier à **93,6%**, un bon résultat par rapport au même mois les années précédentes (en moyenne 90% en janvier).

Plus que la qualité de la production, c'est la composition des circulations qui a suscité des mécontentements. En effet, les reports d'usagers ne se sont pas toujours faits comme l'avait envisagé la SNCF. Certains TER, sur Tours-Orléans, Vierzon-Tours et Paris-Chartres-Le Mans en particulier, ont connu des situations de fortes surcharges. Des solutions transitoires ont dû être rapidement trouvées.

## **2) Février/mars : la crise liée au froid**

La période de froid de février a eu de forts impacts sur le TER. La ponctualité conventionnelle du TER Centre a ainsi chuté à **87,8%** en février, perdant 6 points, accompagnée de près de 800 suppressions. La Région a cependant été touchée de manière inégale. Ainsi, si les effets ont été relativement mesurés sur Paris-Chartres, la ponctualité est descendue jusqu'à 63,4% sur Tours-Orléans et 66,4% sur Orléans-Etampes-Paris.

Le froid a immobilisé de nombreuses rames, les ateliers de maintenance ont été dans l'incapacité de répondre aux besoins supplémentaires de réparations, un poteau caténaire s'est brisé sur la ligne Orléans-Tours et sur Bourges-Nevers. Ces événements ont conduit la SNCF à établir un plan de transport adapté et les circulations ont été perturbées sur plusieurs semaines.

Ces difficultés ont fait craindre un problème structurel lié à la mise en place des nouveaux horaires même si, avec le recul, il semble plutôt qu'il s'est agi de difficultés conjoncturelles.

## **3) La mobilisation de la Région**

Les incidents durables qui ont affecté le TER Centre ont conduit la Région à plusieurs échanges avec les usagers pour leur faire part de la mobilisation de la Région à leurs côtés.

En parallèle, la Région a provoqué en urgence une rencontre avec Guillaume Pépy, le 12 mars dernier.

A la suite de cette rencontre, la SNCF a activé un plan d'urgence et financé à sa charge la mise à disposition d'une rame supplémentaire, destinée à donner plus de souplesse dans l'exploitation. De son côté, la Région a financé pour 81K€ annuels le renforcement immédiat de la capacité de TER Orléans – Tours, suite aux alertes récurrentes des usagers.

## **4) Les points durs persistants et les améliorations pour 2013 et au-delà**

Sur Tours-Orléans-Paris, la desserte Aqualys a pris fin avec le changement de service. Les habitudes de l'ensemble des usagers ont été modifiées.

La desserte des Trains d'Équilibre du Territoire est aujourd'hui composée de 4 allers-retours Tours-Blois-Les Aubrais-Paris et de dessertes Orléans-Paris. Les usagers des gares intermédiaires doivent donc prendre une correspondance à Orléans pour se rendre à Paris. Les correspondances à Orléans en 8 minutes, au lieu des 10 envisagées, fragilisent le service. Les TER sont souvent en attente de correspondance avec les TET Orléans-Paris à la ponctualité incertaine.

Par ailleurs, les usagers de Blois disposent de moins de dessertes directes vers Paris et les gares de niveau 3 (Saint-Ay, Chaingy, Suèvres, Menars, La Chaussée Saint Victor, Limeray, Chouzy, Noizay, Veuves) sont moins bien desservies en contre-pointe.

A compter du mois de septembre, une seconde rame de matériel Z2, prise en charge par la Région, a permis de diminuer les problèmes de capacités rencontrés sur la ligne. La pérennité de ce dispositif n'est aujourd'hui cependant pas assurée.

Sur Paris-Chartres-Le Mans, l'allongement du temps de parcours de quelques minutes a été très mal perçu par les usagers. Les possibilités de correspondances offertes à Versailles vers La Défense ont, de plus, été dégradées. La modification horaire ne permet plus de prendre cette correspondance dans de bonnes conditions, de nombreuses bousculades et traversées de voies sauvages sont enregistrées.

Compte tenu de la forte imbrication des dessertes TER et Transilien, la demande de la Région d'adapter les horaires pour résoudre ces difficultés n'a pas obtenu de réponse favorable pour l'instant mais reste une exigence forte.

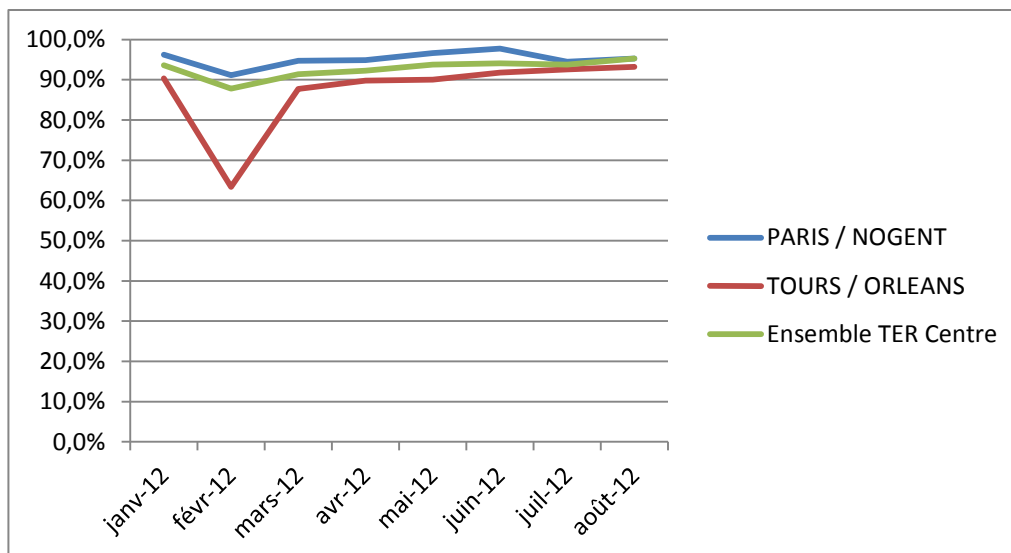
Sur Tours-Vierzon, la desserte de Thésée et Chissay par autocar en rabattement vers Chenonceaux a trouvé rapidement un public mais fait encore l'objet d'expressions de mécontentement (horaires, rupture de charges, informations...). Par ailleurs, les repositionnements horaires des trains ont généré des surcharges en hyperpointe (les vendredi soir et lundi matin). Un travail de fond a été mené en concertation avec les usagers afin d'obtenir, pour 2014, une desserte pleinement satisfaisante. Il est cependant demandé à la SNCF de prendre des mesures d'ici là pour répondre aux difficultés existantes.

Sur Tours-Port de Piles, le fort décalage des arrivées le matin génère de très vifs mécontentements. Les contraintes liées aux travaux de la LGV et aux circulations interrégionales ne permettent pas de dégager de solutions pour 2013.

Sur Orléans-La Souterraine, il a été demandé à la SNCF de se mettre en capacité d'effectuer le prolongement d'une desserte d'Argenton vers La Souterraine. Ce prolongement, acté au printemps et réalisé le 3 septembre, permet aux usagers d'Eguzon d'accéder en début de matinée à une desserte de Paris.

## **5) Quel retour d'expérience pour le cadencement en Région Centre ?**

Le changement horaire ne s'est pas accompagné d'une dégradation structurelle de la ponctualité sur l'ensemble de la région, et s'est même traduit par une forte amélioration sur Paris-Chartres. Cependant, alors que la nouvelle structuration de la desserte devait permettre une amélioration sensible de la ponctualité sur l'axe Tours-Orléans, la situation reste très inférieure aux objectifs fixés par la Région (moyenne de 85% de ponctualité depuis le début de l'année), constat qui s'applique aux axes au départ d'Austerlitz. La Région a donc réaffirmé à la SNCF son souhait d'actions fortes sur l'axe Paris-Orléans-Tours pour lequel les résultats restent très en deçà des attentes alors même que la SNCF avait fait de cette ligne une priorité (classement en « ligne sensible »).

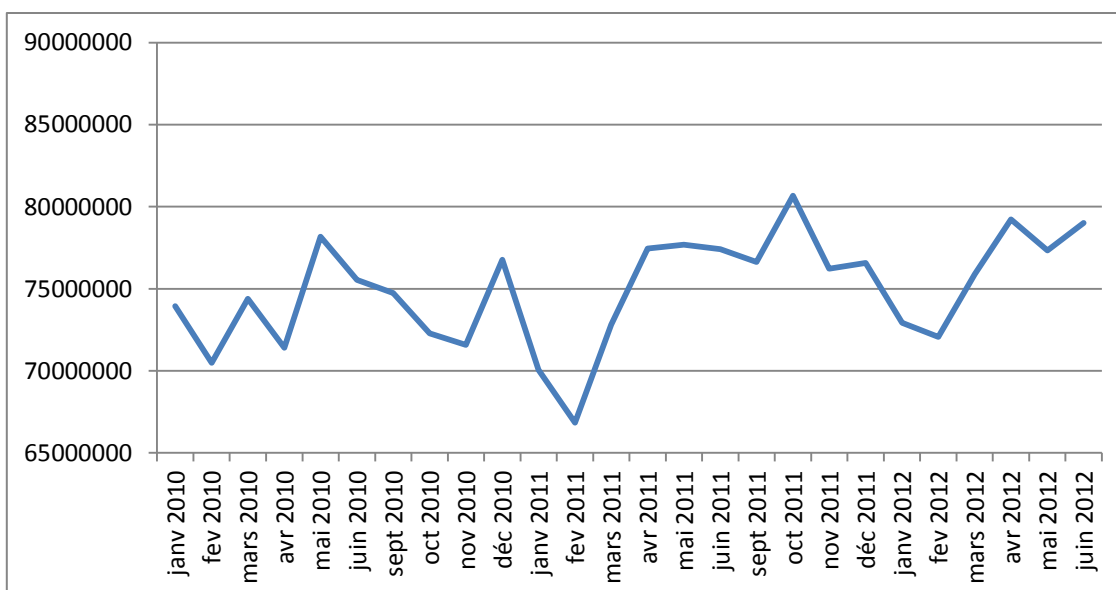


RFF annonçait le cadencement comme un moyen de rendre les horaires de trains plus lisibles qu'avant. Cela est le cas sur les axes où le nombre de circulations est le plus élevé (Paris-Chartres, Tours-Orléans, Orléans-Vierzon) mais nettement moins sur les autres. De plus, les fréquents travaux conduisent l'exploitant à adapter régulièrement les horaires en cours d'année, voire à supprimer des circulations, ce qui nuit à la lisibilité des horaires.

En termes de fréquentation, le TER Centre n'a pas perdu d'usagers avec le changement horaire mais continue à voir son trafic augmenter, ce qui prouve que les nouveaux horaires n'ont pas entraîné de départ massif des usagers comme cela avait pu être craint. Ainsi, sur le 1<sup>er</sup> semestre 2012, le trafic de l'ensemble des lignes TER Centre a augmenté de 3,2 % par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2011.

Cependant, le graphique ci-dessous montre que la comparaison se fait avec un 1<sup>er</sup> semestre 2011 ayant connu un trafic particulièrement bas par rapport aux années précédentes, ce qui nécessite, à ce stade, de relativiser "l'embellie".

### Evolution du trafic TER Centre (en voyageurs-kilomètres)



On peut malgré tout noter que, si la tendance de baisse du trafic l'hiver et de reprise à partir du mois de mars s'observe chaque année, en raison très certainement des problèmes d'exploitation plus importants l'hiver, le début d'année 2012 se situe à un niveau comparable à celui de 2010, ce d'autant plus que le TER a subi les grosses difficultés de production du mois de février décrites précédemment.

Une analyse un peu plus fine par types de "tarifs" montre de plus que, si le trafic correspondant à des tarifs "occasionnels" est actuellement dans la moyenne de ce qui a été constaté ces 3 dernières années, le niveau des abonnements de travail est lui au plus haut ce qui traduit une utilisation plus importante du TER pour des trajets quotidiens.

## **6) 2013-2016, une période de lourds travaux sur le réseau**

RFF continue un programme renforcé de travaux sur les années à venir, avec l'objectif de rattraper le retard pris sur la maintenance du réseau, ce qui constitue une nécessité pour pérenniser les performances de ce réseau.

Cependant, les conséquences des travaux annoncées pour 2013 entraîneront, en particulier sur le territoire régional, des conditions de circulation fortement dégradées.

En effet, le programme de travaux initié par RFF a de lourdes conséquences en termes de disponibilité du réseau ; les impacts vont donc être particulièrement forts pour les usagers du TER. Cette situation devrait perdurer jusqu'en 2016.

Sur Tours-Orléans, malgré les plages de travaux conséquentes octroyées pour 2013, les installations de signalisation présentes sur la ligne vont permettre de limiter les conséquences sur les TER (notamment en limitant les suppressions de trains). Ce sont les TER de milieu de journée qui seront essentiellement touchés avec des horaires de circulations modifiés, des temps de parcours allongés et la suppression systématique d'un à deux TER omnibus Blois-Orléans et Blois-Tours de milieu de journée.

Sur Orléans Limoges, l'impact sera particulièrement important ; 5 TER desservant Châteauroux en milieu de journée vont être supprimés sur l'ensemble de l'année 2013 ; 4 TER de milieu de journée seront également supprimés plus de la moitié de l'année. Pour pallier en partie ces suppressions, la Région travaille avec la SNCF à la mise en place d'une substitution par autocar la plus pertinente possible en termes d'horaire et de desserte.

Sur Paris-Châteaudun-Vendôme-Tours, les travaux prévus au CPER ont majoritairement été réalisés. La section Vendôme - Châteaudun sera traitée de septembre à décembre 2012. Le 2<sup>ème</sup> semestre 2013 connaîtra de nouvelles interventions sur la voie entre Château-Renault et Vendôme. Ces travaux nécessitent la fermeture complète de la voie sur ce tronçon et des autocars de substitution seront mis en place.

Par ailleurs, des travaux de maintenance lourde sont prévus sur de nombreux axes en région pour lesquels la Région ne dispose pas encore d'évaluation exacte de l'impact.

Compte tenu de ce contexte, la Région sera particulièrement attentive à la qualité de service qui sera rendue aux usagers du TER en 2013, pour que les nécessaires travaux permettant d'améliorer la qualité des installations ferroviaires restent compatibles avec une offre de TER de qualité, condition indispensable d'une utilisation toujours plus importante du TER.

La SNCF et RFF se sont, de plus, engagés sur une forte mobilisation de leur part au cours des mois prochains pour communiquer sur ces difficultés à venir et informer les usagers des impacts qu'elles auront sur l'offre ferroviaire en 2013.

Je vous prie de bien vouloir prendre acte de cette communication

**François BONNEAU**