

Assemblée Plénière du 17 octobre 2014

TRANSPORTS ET ECO-MOBILITE

Rapport n° 30

Principes de réorganisation de l'offre des lignes régionales de transports routiers de voyageurs « Lignes Express Régionales »

Le réseau des Lignes Express Régionales (LER) comporte 22 lignes routières parcourant l'ensemble du territoire régional. Adapté en 2007 suite à l'intégration des anciennes lignes TER sur route sous l'autorité directe de la Région, ce réseau s'est construit progressivement par des lignes très hétérogènes.

Les LER répondent à plusieurs fonctions :

- maillage entre les pôles urbains régionaux ;
- compléments de desserte à certaines heures sur des axes TER ou les Chemins de fer de Provence (CP) ;
- compléments de parcours de maillage régional à partir de certains axes TER (exemple : Digne – Val de Durance) ;
- désenclavement et desserte du territoire par cabotage.

En 2013, les Lignes Express Régionales ont accueilli 1 074 941 passagers, ce qui représente une augmentation de 2,63 % par rapport à 2012. Les LER proposent un service de qualité, en effet, et enregistrent des résultats qualité très satisfaisants :

- un taux de conformité de 86,89 % lors des contrôles qualité,
- un taux de satisfaction de 81,7 % lors des enquêtes de satisfaction,
- un taux de suppression de 0,13 %,
- un taux de ponctualité de 82,8 %.

Toutefois, la qualité et l'efficacité de l'offre régionale peuvent encore être améliorées. Les LER doivent prendre en compte l'évolution des réseaux départementaux, qui se sont largement ouverts aux publics autres que les scolaires. Cette volonté d'amélioration conduit aujourd'hui à proposer une réorganisation du réseau LER avec les objectifs suivants :

- mieux coordonner les offres régionales TER, Chemin de fer de Provence et LER ;
- mieux coordonner avec les services routiers départementaux en spécialisant chacun des services,
- améliorer la qualité de l'offre (vitesse, lisibilité, fréquences) ;
- améliorer la fréquentation et les recettes pour ne pas accroître le déséquilibre d'exploitation.

Plus précisément, la mise en œuvre de cette réorganisation de l'offre régionale de transport routier pourrait obéir aux principes suivants :

- identifier clairement les fonctions de chaque ligne ;
- renforcer les liaisons de maillage entre les pôles régionaux ;
- mieux coordonner les compléments horaires des services ferroviaires en supprimant ou déplaçant les LER qui ont un trajet et un horaire équivalent aux TER ou aux CP ;
- renforcer les services LER de rabattement rapide vers les TER depuis les principaux pôles ;
- retirer progressivement les LER sur la fonction de desserte fine intra-départementale, en coordination avec les Départements ;
- limiter les arrêts en dehors des principaux pôles d'échanges et supprimer les arrêts les moins fréquentés pour accélérer les LER et les différencier des lignes départementales.

En matière de coûts, le kilométrage parcouru en appliquant le projet de réorganisation montre qu'une économie de l'ordre d'un million d'euros/an sur la charge d'exploitation (de 15 M€/an à 14 M€/an) pourrait être en théorie obtenue à terme, d'autres effets pouvant être escomptés, liés à l'accélération des services et à l'amélioration des recettes. Cette économie permettra de financer des services nouveaux, ainsi, une intensification de l'offre sera proposée à coût constant.

L'évaluation des recettes (7,2 M€ actuellement) est toujours difficile à appréhender en raison de la difficulté d'anticiper finement les comportements des usagers.

Par ailleurs, cette réorganisation nécessitant une coordination avec les Départements, une démarche de concertation avec les conseils généraux concernés a été menée, notamment sur le secteur alpin.