

Conseil régional PACA

Séance plénière du 25/04/2014

Pénalités SNCF et plan d'action de la Région pour rétablir le service des TER

Sophie CAMARD

Mesdames, Messieurs,
Chers collègues,

J'excuse et je prends exceptionnellement aujourd'hui le relais de mon collègue Jean-Yves Petit, Vice-Président en charge des Transports, qui a pu exprimer, à différentes reprises, son inquiétude pour les usagers, victimes de nombreuses suppressions et retards de trains ces derniers mois.

Cette situation découle d'un paradoxe : Elle ne provient pas d'un désengagement de notre collectivité pour les trains régionaux, mais au contraire d'un effort de rattrapage. La SNCF n'a pas su anticiper ses capacités de production face à l'augmentation prévue de l'offre de transports. Nous en sommes donc arrivés à une sorte de « surchauffe » du réseau.

En effet, la fréquentation augmente. Notre Région est la première pour la croissance du nombre d'usagers : +30% depuis 2010 ; +3,4% en mars 2014 par rapport à mars 2013. C'est positif et conforme à nos objectifs de report modal vers les trains régionaux. Nous sommes à contre-courant de la tendance nationale qui enregistre une baisse moyenne de 3,1% de la fréquentation des TER.

Cette hausse s'explique par une politique tarifaire attractive (carte Zou), l'augmentation du nombre de trains, l'amélioration de la qualité de l'offre, de fin 2010 à mi-2013. Cependant, elle s'accompagne de deux types de difficultés pour la SNCF :

Première difficulté : L'infrastructure doit suivre. Depuis 2007, 25% de trains supplémentaires circulent sur la même double voie ferrée qui dessert 80% de la population régionale, dans une bande étroite le long du littoral. Imaginez la saturation et l'usure d'un réseau déjà vieillissant.

Face à cette situation, la Région agit : Mise en service de la 3^{ème} voie Nice-Antibes en 2013, mises en service de la 3^{ème} voie entre Aubagne et Marseille et Avignon-Carpentras en décembre 2014, augmentation du nombre de trains prévue sur les segments Cannes-Grasse et Toulon-Hyères en 2015.

Mais il faut aussi mettre à niveau l'existant. Grâce à l'impulsion de la Région, nous disposons d'un **investissement de RFF de 300 M€ par an soit 3 fois plus qu'il y a 4 ans, en 2010**. En conséquence, nous avons actuellement, beaucoup de travaux et de chantiers. Ces travaux ne sont pas toujours bien gérés par RFF/SNCF avec de très fréquentes et anormales restitutions tardives de la voie ferrée le matin après des travaux la nuit. Cela génère une forte irrégularité.

Deuxième difficulté : le matériel roulant. Toutes les rames de train sont utilisées et il n'y a plus de trains en réserve en cas de pannes, c'est ce qui se passe depuis quelques mois. Le Technicentre de Marseille-Blancarde – qui assure 90% de la maintenance – est saturé.

Mais là aussi, la Région agit :

- **Arrivée (enfin !) des 26 nouvelles rames de trains commandées en 2010.** Nous voterons tout à l'heure une délibération qui prévoit une indemnité de retard pour la Région – entre 6 et 7 M€ – du fait des difficultés industrielles chez le constructeur Bombardier. Leur mise en service se réalisera fin 2014 ;
- **Investissements à hauteur de 45M€** sur les lieux de remisage et de maintenance dans le cadre d'un plan pluriannuel qui sera traité dans le rapport N°7;
- **Mise en place, depuis le 7 avril, de l'entretien des rames hors des périodes d'utilisation, la nuit et le week-end avec une création de 22 emplois.** Avec cette mesure, nous commençons à constater une forte diminution des trains supprimés pour raison de matériel (50% en moins – 19 contre plus de 40 par semaine) ;

Le plan de transports est revenu à la normale depuis le 19 avril 2014, après une réduction de plus de 7% de l'offre pendant 3 mois.

Voilà le contexte qui explique le dédommagement d'1,8 M€ que nous avons obtenu de la SNCF, et le renforcement des pénalités. Il est clair que notre Région ne saurait être laxiste avec l'exploitant des TER !

Au-delà de ces difficultés, que nous espérons ponctuelles, l'offre de services continuera à augmenter en 2014 : +2,5% des km-trains en 2014 (Ex. virgule d'Avignon, rétablissement de services entre Valence et Romans, adaptation La Brillane-Manosque-Marseille). Sans les travaux, ici encore nécessaires, du tunnel de Monaco, cette augmentation de l'offre serait même de +3,2%.

Ainsi, la Région déploie des moyens considérables en investissements et en fonctionnement pour améliorer le service des trains régionaux. Les usagers y répondent positivement puisqu'ils prennent davantage le train. Il n'est pas question pour nous que l'effort d'investissement se retourne contre les usagers. Nous en attendons au contraire une meilleure qualité de service et c'est pourquoi nous durcissons le ton avec la SNCF.

Dans une région marquée par de forts embouteillages et la pollution de l'air, notre objectif est de poursuivre l'effort de développement du réseau, dans un partenariat équilibré avec l'opérateur public. Nous nous y attacherons dans le Contrat de Plan qui déterminera les niveaux d'investissement de l'Etat et de la Région dans les prochaines années.