

TER : la SNCF continue de crisper ses usagers

Après une année 2014 catastrophique, 2015 commence plutôt mal

C'est presque un message de désespoir qu'Ophélie Pautot, employée d'une entreprise marseillaise et résidant à St-Cyr (Var), a envoyé aux rédactions régionales. Chaque jour, elle emprunte le TER pour aller travailler puis rentrer chez elle le soir. Et chaque jour, elle doit composer avec les retards trop fréquents pour être acceptables par cette abonnée dont l'employeur paie près de la moitié de sa facture de transport mensuelle de 115 €. Ce jour-là, elle a mis 2h pour parcourir la quarantaine de kilomètres qui séparent St-Cyr de Marseille. Et sur le quai de la gare de La Blancarde, les avis sont unanimes. "Depuis début janvier je crois que le train est arrivé à l'heure une seule fois", note un habitant du Var. Et la ligne Toulon-Marseille n'est pas le seul point noir recensé par les usagers en colère. "Il vaudrait mieux que la SNCF nous tienne au courant des suppressions de trains ou des retards d'au moins un quart d'heure. Hier soir encore, le trafic régional était presque totalement interrompu au départ d'Avignon, à la suite de différents incidents survenus dans le Vaucluse.

Après une conférence de presse, début janvier, au cours de laquelle la direction régionale de la SNCF avait qualifié l'année 2014 de catastrophique, et espéré un "rebond" cette année avec son lot de mesures destinées à améliorer la ponctualité et la fiabilité du trafic, 2015 démarre mal. "Janvier n'a pas été très bon, mais moins mauvais que décembre", tempère Philippe Bru qui promet de revenir à 83% de régularité, contre 81,5% actuellement. Le directeur régional a dévoilé un plan de bataille pour vaincre le fléau qui pourrait faire fuir les usagers du train : personnels issus d'autres entités mobilisés, nouvelles rames flamboyantes neuves ou encore refonte des "sillons", ces créneaux horai-



Alstom vient de livrer, avec retard lui aussi, les premières des 10 nouvelles rames Régiolis acquises par la Région.

/PHOTO GUILLAUME RUOPPOLO

res qui définissent le plan de circulation des trains, et donc leur régularité. Un arsenal nécessaire, pour rassurer la Région, autorité organisatrice des transports, qui a investi 830 M€ depuis 1998 dans l'achat de 110 rames. Et Michel Vauzelle n'a pas caché son courroux, lors de la livraison des

250 millions d'euros pour moderniser le réseau.

tout premiers Régiolis par le groupe Alstom, le 16 février dernier. "Plus d'un quart des TER ont été en retard ou supprimés en 2014, or nous payons 270 M€ à la SNCF pour un service qui n'est pas rendu, c'est à la limite de l'honnêteté", expliquait le président, qui annonçait une augmentation des 6 M€ de pénalités facturés l'an dernier à la SNCF. La Région, qui comptabilise 100 000 usagers par jour, est aus-

si prête à consacrer 250 M€ à la modernisation du réseau dans le cadre du Contrat de plan État-Région 2015-2020. Car en pleine tourmente liée à sa réforme (*lire ci-dessus*), la SNCF ne cache pas que ces problèmes chroniques, en région Paca, ne pourront être résorbés qu'une fois les infrastructures modernisées. À commencer par la gare Saint-Charles, saturée, où seulement 23 trains au maximum peuvent se croiser en heure de pointe. Inscrite dans le projet de Ligne nouvelle, qui a succédé à celui de LGV et sur lequel les services de SNCF Réseau n'ont pas fini de plancher, la construction d'une gare souterraine, prévue d'ici 2030, coûterait 2,5 milliards d'euros.

Mais comme l'indique Jean-Michel Cherrier, directeur territorial adjoint SNCF Réseau, cela ne suffira pas, si d'autres aménagements sur l'ensemble du réseau ne sont pas réalisés (*lire ci-dessus*). Le tout dans un contexte de désendettement, avec 1,5 milliard de pertes par

LES REPÈRES

► **La réforme passe mal.** Très critiquée par la CGT et Sud-rail, la réforme visant à rendre la SNCF plus efficace entrée en vigueur au 1^{er} janvier est au cœur d'une étude commandée par les syndicats sur son impact, remise au Comité central d'entreprise. Selon le cabinet Degest, elle impose des objectifs d'économies qui auront "un impact lourd sur l'emploi", notamment dans la branche Mobilités, où 10 000 postes seraient supprimés.

► **La relance du TGV.** Dans le même temps la direction de la SNCF lance l'opération "reconquête" pour le TGV. Une batterie d'innovations seront mises en place d'ici 2017 pour rendre plus attractif ce produit phare, en jouant sur la qualité du voyage et l'offre de petits prix.

an pour l'ensemble de la SNCF et une dette cumulée de 33 milliards d'euros à fin 2013... Du coup, "il y aura des arbitrages entre travaux et maintenance", rappelle à son tour Jacques Frossard, directeur territorial Paca de SNCF Réseau qui a prévu de consacrer 230 M€ en 2015 aux voies provençales, dont 105 M€ pour les moderniser et 125 M€ pour les entretenir. Le 20 février dernier, le ministre des Transports et la direction de la SNCF avaient ainsi annoncé le report à 2017 d'une vingtaine de chantiers en France, dont le tronçon Avignon-Carpentras.

Car si elle entend se réformer, en réunissant de nouveau en un seul établissement les fonctions de mobilité et d'infrastructure, la SNCF reste une maison aux usages anciens ; seuls des agents ayant un statut spécifique sont habilités à réaliser certains travaux. Autant dire que la modernisation du réseau se fera au rythme de cette vieille dame, qui n'est pas vraiment celui des usagers. **Marie-Cécile BÉRENGER**

L'ANALYSE de Jean-Michel CHERRIER projet Ligne nouvelle

Objectif: fluidifier le trafic



Jean-Michel Cherrier, qui a porté le projet de LGV Paca, notamment pendant la douloureuse concertation publique, est aujourd'hui au cœur du projet de Ligne nouvelle, qui lui succède.

Est-ce que la Ligne nouvelle est née à cause du mouvement des anti-LGV ?

Nous avons entendu le territoire qui ne voulait pas de la grande vitesse mais du transport du quotidien et nous pouvons transformer le projet. Il a été demandé à SNCF Réseau de reconsidérer les priorités et de privilégier le trafic des trains du quotidien. Il s'agit de modifier l'infrastructure, qui prévoyait de relier en TGV un point A à un point B. Désormais, la Ligne nouvelle veut aller vite aussi, mais en faisant passer des TER rapides avec des trains qui ne s'arrêtent pas dans toutes les gares.

Quelles sont les grands axes de ce projet ?

C'est un projet par phases. La première consiste à désaturer les nœuds ferroviaires de Nice et Marseille St-Charles avant 2030 et la seconde à compléter, par exemple en créant une 4^e voie Marseille-Aubagne, mais aussi la circulation de TER en boucle entre Nice et Cannes. Marseille, avec sa gare souterraine, devient traversante, n'est plus un cul-de-sac, de nombreux trains pourraient

passer sans attente. On pourrait aussi créer des liaisons transversales telles que Vitrolles/Aubagne.

La Ligne nouvelle a encore de nombreuses étapes à franchir ?

Le Comité de pilotage a demandé de préciser la zone de passage de la future infrastructure. Cette zone de passage préférentielle sur l'ensemble du projet a été validée par le gouvernement. Après une période d'information et de consultation du territoire fin 2013-début 2014, le bilan a été présenté au comité de pilotage l'été dernier et part à la Commission nationale du débat public. Concernant la priorité 1 (les nœuds ferroviaires de Nice et Marseille), les appels d'offres pour sélectionner les bureaux d'études sont lancés, un comité de pilotage est prévu le 21 mai et la concertation concernant les tracés débutera en 2016 pour une enquête publique à l'horizon 2017, suivie d'une déclaration d'utilité publique en 2019 et d'acquisitions en 2020. La priorité 2 ne sera mise en œuvre qu'après 2030. L'idée par exemple, c'est de pouvoir faire Marseille-Nice en 1h30. On ne sait pas améliorer le service ferroviaire en Paca si on ne fait pas ces infrastructures.

Quel est son coût ?

36 M€ d'études ont déjà été dépensés pour la priorité 1, il faut compter 42 M€ pour la suite, auxquels s'ajoute une rallonge de 5 M€. Pour la priorité 2 c'est 24 M€. L'année 2015 sera studieuse afin de présenter un dispositif de concertation au premier semestre 2016.

Recueilli par M.-C.B.

Une série de travaux en 2015

SNCF Réseau annonce 32 chantiers majeurs en 2015, mais aussi le renouvellement de 60% des 1 253 km de lignes d'ici 2020 et la modernisation de 24 tunnels. Parmi les grands projets annoncés en 2015, la ligne Sorgues-Carpentras, dont la mise en service est prévue le 25 avril, et l'inauguration le 30 mai, moyennant 75 M€ d'investissement. Fin juin, les Varois pourront aussi profiter de la réouverture de La Pauline-Hyères (38,5 M€), avec des fréquences doublées sur l'agglomération toulonnaise dès novembre 2015.

Mais outre ces réouvertures, destinées à fluidifier le trafic, SNCF Réseau insiste sur la nécessité de multiplier les travaux de maintenance, à la suite des accidents de Brétigny et Denguin. À commencer par la modernisation des ouvrages d'art - la région en compte 8 200 soit 11% du patrimoine national - : le tunnel du Mussuguet (Bouches-du-Rhône), sera en travaux de juin à octobre, des ponts-rails seront remplacés dans les Alpes-de-Haute-Provence en juin et celui de la Gyrone, dans les Hautes-Alpes, en septembre prochain.

RFF Réseau note aussi dans ses prévisions la nécessité de poursuivre le renouvellement de voies dans les Alpes-de-Haute-Provence entre Manosque et Château-Arnoux ou la mise en place de ralentisseurs sur les lignes de montagne composant l'étoile de Veynes.

Reste des projets pas encore finalisés, mais pour lesquels l'établissement compte sur le soutien des collectivités, comme dans le cas de la ligne Marseille-Gardanne/Aix avec des travaux en gare d'Aix programmés dès 2017 et sur les voies en 2020.