



Rapporteure :

Michèle TCHIBOUKDJIAN

Commission Transports Publics Régionaux et Ecomobilité

Séance Plénière du 12 Mars 2019

SOCIETE

# Convention d'exploitation des TER 2019/2023 avec la SNCF

## 1. Rappel des contraintes géographiques du réseau ferroviaire et de l'aménagement du territoire :

Le contexte géographique régional, entre mer et montagnes, a favorisé le développement des métropoles sur le littoral et des centres urbains le long du Rhône et de la Durance. Le réseau ferroviaire s'est organisé pour desservir les zones habitées. Il se compose d'une artère principale formant une courbe d'Ouest en Est, de la vallée du Rhône à l'Italie et connectant toutes les communes du littoral. Cette artère est complétée de lignes maillant les territoires ruraux et alpins dont la principale décrit un axe Sud-Nord à partir de Marseille.

Le développement des métropoles et des centres urbains a provoqué un accroissement du besoin en déplacement qui s'est affecté par défaut sur le réseau routier aujourd'hui saturé, ayant des conséquences sur l'économie, la pollution, la santé ...

Le déploiement du réseau ferré n'a pas suivi le développement de ces aires économiques et urbaines et la région souffre d'un nombre de kilomètre de voies ferrées par habitants insuffisant ; ce ratio est le plus faible des régions françaises.

Ce réseau pâtit aussi d'un défaut d'entretien, de maintenance et de modernisation de la part du gestionnaire des infrastructures et de l'Etat dont les efforts se sont concentrés sur les réseaux TGV.

Aujourd'hui les réseaux principaux sont saturés et limitent l'offre de transport ferroviaire pour les voyageurs et usagers.

## 2. Contexte de la présentation de la convention :

Jusqu'au 31 décembre 2016, l'exécution du service public ferroviaire régional était encadré par un contrat d'exploitation des services ferroviaires régionaux entre la Région et la SNCF. En 2016, un litige entre la SNCF et la Région, relatif aux services rendus par l'opérateur et au montant des prestations facturées n'a pas permis d'aboutir à un accord. En 2017 et 2018, la Région en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) a défini seule les prescriptions d'obligation de service public TER.

Le 19 janvier 2019, un protocole d'accord signé entre le Président du Conseil régional, M. Renaud MUSELIER et le Président de la SNCF, M. Guillaume PEPY, préfigurait la convention présentée.



Conseil Economique, Social et Environnemental Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur  
27, place Jules -Guesde – CS 80255 13235 Marseille Cedex 02 – Téléphone. 04.91.57.53.00

ceser@maregionsud.fr – www.ceserpaca.fr

### 3. Quelques points forts de la convention :

La SNCF s'engage à augmenter fortement la fiabilité des TER avec un objectif de régularité relevé à 91% (82 % en 2018), et un objectif de réduction de suppression de trains inférieur à 1% (2,8 % en 2018), d'ici 2023.

Le regroupement de l'offre de transport ferroviaire et routière à travers le nouveau réseau régional de transport ZOU ! permettra d'irriguer l'ensemble du territoire, une des priorités régionales.

L'acquisition de nouvelles rames « REGIOLIS » devrait apporter un confort sur l'ensemble du réseau.

L'adaptation des services en gare devrait mieux répondre aux attentes et aux besoins des passagers.

La sécurité, la sûreté et la lutte contre la fraude seront maintenues, renforcées et complétées, selon les lignes, afin d'apporter aux usagers et voyageurs un déplacement en toute sérénité.

La convention prévoit aussi le renforcement de l'information et de la vente de billets dématérialisée.

Une maîtrise financière par la réduction de la participation financière de la Région de 22 M€ sur le fonctionnement. Parallèlement, la Région investit 96,3 M€ sur 5 ans dont 29 M€ de rachat de matériel roulant existant, en vue de l'ouverture à la concurrence.

### 4. Commentaires et interrogations du CÉSER

Le CÉSER apprécie que la Région soit arrivée à un accord permettant de structurer ses relations avec la SNCF, et constate l'intérêt porté à l'amélioration de la qualité de service, dans le contexte de l'ouverture à la concurrence.

Le CÉSER est satisfait de l'objectif annoncé en matière de régularité tout en soulignant que le pourcentage proposé n'est pas ressenti comme satisfaisant de la part des usagers, et devrait tendre vers 99 %.

Les moyens humains et techniques annoncés pour lutter contre la fraude, améliorer la sécurité, mieux informer et améliorer le Service auprès des usagers et voyageurs soulèvent la question du redéploiement du personnel. Parallèlement l'économie annoncée de 22 M€ sur le

fonctionnement interroge le CÉSER sur l'impact potentiel sur le service rendu, surtout que concomitamment, il est prévu un accroissement du nombre d'utilisateurs.

Le CÉSER souligne l'intérêt d'un billet combiné train-car pour desservir au mieux les territoires ruraux et les vallées alpines, ainsi que la volonté de développer des tarifs uniques sur les métropoles. Ces mesures devraient participer à l'augmentation du nombre de passagers, objectif à 10 %.

Ces reports sur le réseau ferré seraient facilités par une meilleure connaissance des reports modaux. Le CÉSER demande que soit porté à la connaissance le Plan Régional de l'Intermodalité (PRI).

Toutefois, la stabilisation du nombre de train-kilomètre et la diminution du nombre de trains/jours par rapport à la précédente convention interroge sur la capacité réelle à atteindre cet objectif.

Les infrastructures ferroviaires sont au centre du débat et le CÉSER réitère sa demande d'un Plan Régional des Infrastructures de Transport (PRIT) qui aurait dû être rédigé en amont du Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité du Territoire (SRADDET) arrêté en octobre 2018.

A ce sujet, le CÉSER propose qu'une convention soit établie et signée entre la Région et le gestionnaire de réseau pour programmer les travaux sur le réseau en vue d'améliorer la qualité du service tout en garantissant la qualité pour le transport des voyageurs.

Le CÉSER suggère aussi que soient réalisés des travaux indispensables à l'amélioration du service sur les secteurs saturés (gare Saint Charles et secteur Cannes-Nice) en attendant la livraison des travaux de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Sur l'Est de la région des travaux seront envisagés pour permettre l'installation du système de signalisation embarqué ERTMS, prévu pour 2026, qui fluidifiera le trafic sur le réseau. Il est constaté que ce sera le secteur ouvert à la concurrence envisagé pour fin 2022.

Concernant la mise en place des Comités de dessertes ferroviaires, permettant un suivi du trafic et de la fréquentation, le CÉSER souhaite y être représenté et recevoir les comptes-rendus des réunions.

Avis intégral voté en Assemblée plénière le 12 mars 2019 [CLIQUEZ ICI](#)



Conseil Économique, Social et Environnemental Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur  
27, place Jules -Guesde – CS 80255 13235 Marseille Cedex 02 – Téléphone. 04.91.57.53.00

ceser@maregionsud.fr – www.ceserpaca.fr