

TER : la Région vote tout un

C'est le réseau ferroviaire régional le plus cher de France. Mais pas le plus efficace... Un avenant au contrat avec la SNCF pour améliorer et sécuriser le trafic est voté aujourd'hui

C'est le réseau TER le plus cher de France (1 million d'euros par jour). Mais aussi le plus encombré (280 trains quotidiens sur l'axe Marseille-Vintimille). Et également celui où l'on fraude le plus. On pourrait évoquer aussi, histoire d'achever le sombre tableau, le taux record des retards et des annulations, la vétusté du réseau, etc. Un constat accablant partagé par le président de la SNCF « himself », Guillaume Pepy (1).

L'esprit du changement

Christian Estrosi s'est attelé dès son arrivée à la présidence de la Région au dossier qui avait largement animé la campagne. La première étape aboutit aujourd'hui avec le vote du conseil régional. Et fixe les conditions de l'avenant au contrat qui lie la Région à la SNCF jusqu'au 31 décembre. Tout un train de mesures pour sécuriser, dans tous les sens du terme, les lignes TER. Et « faire non pas plus de train mais mieux de train », selon la formule du président Estrosi.

Les moyens

Grosso modo, 5 millions. C'est la part de la Région pour financer les moyens et les études contenus dans cet avenant (1 million d'euros en investissement et 4 millions d'euros en fonctionnement).

Les objectifs

Moins de fraudes. Elles coûtent chaque année 15 millions d'euros à la collectivité. Il s'agit de déployer plus de moyens de contrôle.

Plus de sécurité. Comment détecter explosifs et armes ? La Région met les industriels et les pôles de compétitivité de Paca au défi de trouver des solutions innovantes. Les premières expérimentations sont attendues d'ici la fin de l'année. Les portiques de sécurité seront, eux, testés dans les semaines qui viennent. On ne sait pas encore dans quelle gare. Enfin la vidéosurveillance s'étend (lire par ailleurs).

Plus d'efficacité. Les handicaps sont de taille : organisation centralisée à Marseille, infrastructures hors d'âge et une unique double voie. La création d'un centre de maintenance à l'est (entre Les Arcs et Nice) prévue pour fin 2019 devrait mettre de l'huile dans les rouages.

Et après ?

Il s'agira de négocier le nouveau contrat d'exploitation liant la Région à la SNCF qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2017. Les TER ont beau coûter très cher à la collectivité, ils ne représentent que 2 % des transports effectués sur le territoire de Paca. Pourra-t-on améliorer l'offre et la fréquentation du réseau ferroviaire ? Guillaume Pepy a averti : « En l'état, nous sommes au maximum de possible... »

Et encore après ?

L'étape ultime connue à ce jour, ce sera l'ouverture à la concurrence des lignes régionales. Mais pas avant 2026. D'ici là...

MIREILLE MARTIN
mmartin@vartmatin.com

1. Lors de sa visite à la Région le 29 janvier.



Des équipes d'assistance rapide, des nouveaux systèmes d'embarquement pour les TER, plus de vidéosurveillance : ce sont les principales mesures de l'avenant au contrat avec la SNCF qui sera voté aujourd'hui par la Région.

(Photo Franz Chavaroche)

Les trois principales mesures à retenir

L'accord passé entre la Région et la SNCF porte sur six grandes priorités. Voici les trois principales.

1. Des équipes d'assistance rapide. Il existait déjà la police ferroviaire (SUGE). Vous allez faire connaissance avec les équipes d'assistance rapide (EAR) : 100 personnes réparties en six équipes, moitié Provence, moitié « secteur Azur ». Composées d'agents de la SUGE, de contrôleurs et d'agents d'escale, ces équipes

interviendront sept jours sur sept et 24 heures sur 24. Leurs missions : filtrer l'accès aux quais, contrôler les billets, prendre en charge les usagers en cas de « situation perturbée », autrement dit, quand ça chauffe pour une raison ou pour une autre sur le réseau. La mesure est coûteuse : 3,5 millions en année pleine pour financer jusqu'à 40 000 heures d'intervention de la police ferroviaire. Mais la Région compte sur une baisse de

la fraude pour adoucir la facture.

Quand ? Dès cette année.

2. Des nouveaux systèmes d'embarquement pour les TER.

Dans l'arsenal anti-fraude, c'est une arme massive. Même si on n'en connaît encore ni la forme, ni le fonctionnement. Christian Estrosi avait évoqué après son élection des portiques de sécurité et des tourniquets pour le contrôle des billets.

Le protocole prévoit une étude pour faire le tour des solutions

existantes avant de choisir l'équipement définitif. Il faudra aussi que tous les billets (TER, grandes lignes, etc.) soient compatibles avec les automatés.

Bref, le déploiement de ces systèmes d'embarquement aura lieu en 2018. D'ici là, la Région Paca veut servir de « laboratoire » en vue d'un « déploiement sur la France entière ».

3. Plus de vidéo surveillance.

Visualiser en temps réel l'ensemble des images de la gare

et ainsi « repérer les actes délicieux », c'est l'objectif. Or, le réseau actuel de vidéo surveillance est dépassé. Il faut moderniser un centre de contrôle à Marseille, en construire un nouveau à Nice, installer un logiciel d'hypervision...

Cela a un coût : 840 000 euros au départ, puis 670 000 euros chaque année en fonctionnement. Mais c'est le seul moyen d'avoir les perturbateurs à l'œil.

P. M.

Questions à Gilles Marcel, cofondateur de l'association NOSTER PACA

« La priorité des usagers, c'est des trains à l'heure »

Parmi les trois points principaux du protocole, lequel serait le plus important ?

D'après les différents retours que l'on a des usagers, ce qui les inquiète le plus lorsqu'ils prennent le train en Paca, ce n'est pas l'insécurité mais plutôt la fiabilité des horaires. Leur priorité c'est

avant tout, des trains à l'heure.

Le rabais de 30 % sur l'abonnement TER si l'usager, abonné à l'année, subit huit annulations ou gros retards dans le mois, vous semble donc juste ?

Je trouve ça alarmant de devoir subir huit retards ou annulations par mois ! Il

faut plutôt réfléchir à comment restaurer le respect des horaires. Sans oublier, surtout, d'informer les usagers.

D'après vous, il y a un manque de communication et d'information de la part de la SNCF ?

Oui. En gare, les gens ne savent jamais

ce qu'il se passe. Il faudrait mettre plus de personnels sur place. Et penser à un système d'alerte qui informerait les usagers en direct. Sur leur téléphone par exemple.

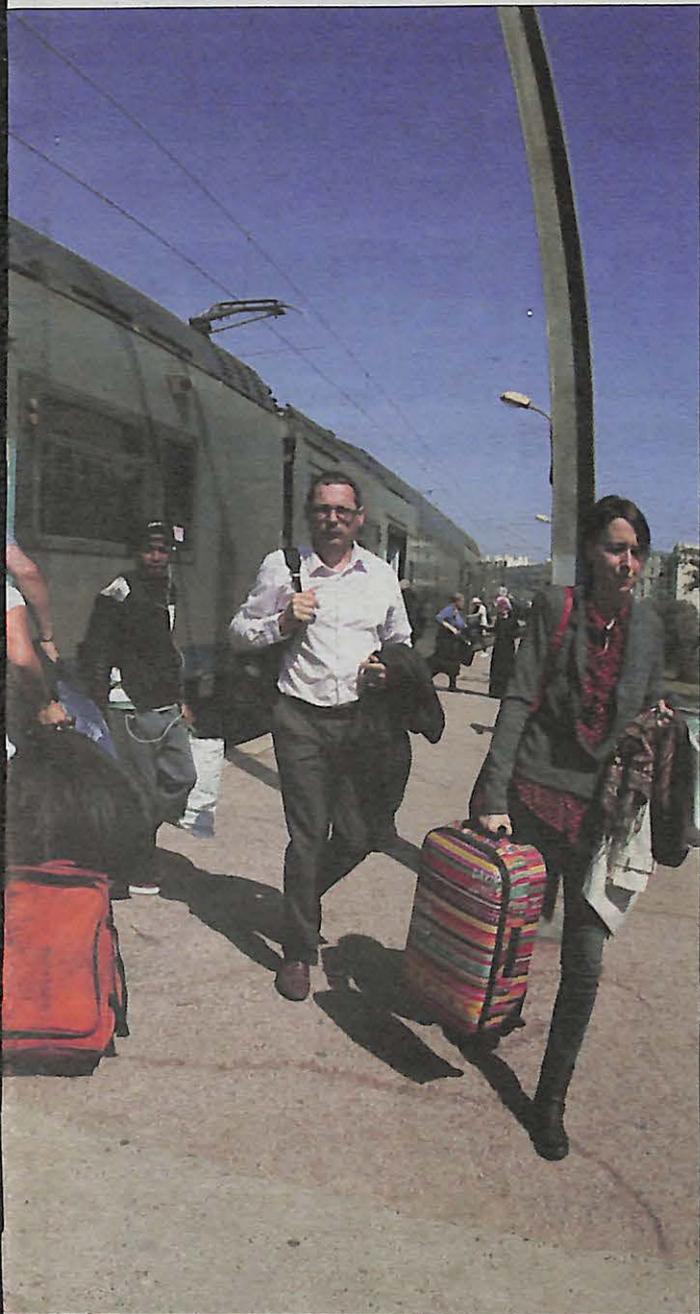
PROPOS RECUEILLIS PAR J. M.



(Photo DR)

train de nouvelles mesures

Quantité, ponctualité, prix, information... Les attentes des usagers sont fortes



Ce mercredi en fin de journée, le hall récemment rénové de la gare de Saint-Raphaël est plus calme que d'habitude. En période de vacances scolaires, les usagers sont moins nombreux à prendre un train express régional, mais leurs attentes sont fortes. Habitant Carcès, Coralie Pourret a une heure de transport deux fois par jour, du lundi au vendredi. Elle vient en voiture jusqu'aux Arcs et poursuit en TER jusqu'à Saint-Raphaël où elle travaille. « Il faudrait un peu plus de trains, dit-elle. Je termine à 18 heures et je dois attendre le train de 18h41. Le suivant est à 18h50. Soit deux trains rapprochés alors qu'il n'y en a pas pendant près d'une heure avant. Si les TER étaient plus ponctuels et plus propres, ce serait bien aussi ».

« Plus de contrôleurs »

Davantage de trains à certaines heures, c'est également le souhait de Loubna Harrat, qui fait Saint-Raphaël Cannes, aller-retour, tous les jours. « Le soir, au départ de Cannes, il y a un



Selon Alain, l'appli mobile de la SNCF n'est pas assez fiable. (Photo Frank Tétaz)

train à 19h26 et ensuite il faut attendre celui de 21h26, soit deux heures. Lorsqu'on termine en été à 20 heures, prendre le train de 21h26 c'est trop tard. Surtout lorsqu'on a des enfants qu'il faut faire garder. Je dépense 600 euros par mois pour la nounou de ma fille, je ne vais pas pouvoir continuer ainsi. Trois personnes ont déjà démis-

sionné de la boutique à cause de cela ». Et la jeune femme d'ajouter « je souhaite aussi plus de contrôleurs car on est plus rassuré lorsqu'ils sont là, surtout le soir ».

Du mieux

Utilisateur occasionnel de la SNCF, Jérémy Boule, vit et travaille habituellement à Nice. Envoyé en renfort à

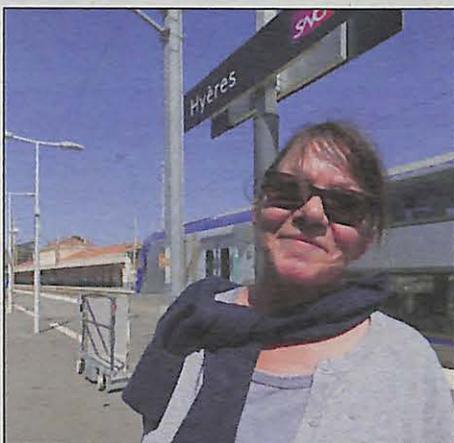
Saint-Raphaël, il trouve « que les prix sont un peu chers. La SNCF pourrait faire un effort ». En revanche, cet ancien usager quotidien des TER, du temps où il était lycéen, estime que la situation s'est un peu améliorée au niveau des retards.

Tout le monde n'a pas le même avis : « Des trains à l'heure, déjà, et uniquement à l'heure, pas des trains annulés ou des changements permanents », demande Alain G., travailleur social à Nice. « Il manque aussi une information avec des renseignements exacts sur l'appli Android de la SNCF. Elle annonçait le train que je viens de prendre à 17h51 à Nice. Il est arrivé à 17h43 et est parti à 17h46. Si on se fie à l'appli, on le rate, et ça arrive régulièrement comme il y a deux jours ». Il critique également « la suppression des trains le matin pour que les autres soient à l'heure, mais le résultat escompté n'est pas là. La ligne Cagnes/Menton a disparu et le Marseille/Nice va jusqu'à Menton/Vintimille. Ce n'est pas une solution satisfaisante ».

V. G.

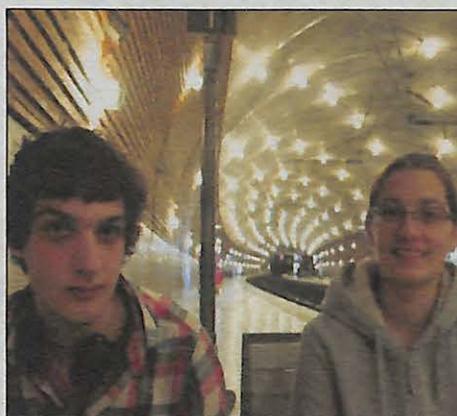
Ce qu'ils en pensent

« Plutôt favorable aux caméras »



Caroline, Le Lavandou, prend souvent le TER à Hyères « J'opterais plutôt pour les caméras car dans une petite gare comme celle d'Hyères, on ne voit pas beaucoup de contrôleurs et je doute qu'à l'avenir, il y ait davantage de personnel. Pour ce qui est du rabais de 30 %, cela ne concerne que les abonnés à l'année dont je ne fais pas partie. Enfin, concernant l'option de filtrer l'accès aux quais, je crains que ça provoque de longues files d'attente aux heures de pointe. »

« Pour un meilleur filtrage »



Sam et Sandra Remo, 20 et 22 ans, étudiants à Nice, croisés à la gare de Monaco

Quand il y a du retard, en heure de pointe, c'est vraiment impossible de monter dans un train. Un meilleur filtrage permettrait de mieux prendre le train. Même si je ne m'y sens pas en danger. Je n'ai jamais eu de « mauvaise expérience ». Et puis ce serait un bon moyen de redéfinir les horaires, parce que des agents sur le terrain permettraient de mieux juger l'affluence selon les heures.

« Rien ne remplace l'humain »



Thoraya, 19 ans, de La Garde

Même si les trains sont très et même trop souvent en retard, la priorité est pour moi la sécurité. Entre le risque terroriste et la délinquance, l'insécurité est forte. Et à choisir, je préfère que la sécurité soit assurée par une présence humaine. Rien ne remplace l'humain. La vidéo, c'est bien, mais les méfaits ont le temps d'être commis. C'est juste bon pour les enquêtes, moins pour les victimes.

« Ce n'est pas cela que j'attends ! »



Christian Pieri, 45 ans, usager régulier à St-Raphaël

J'emprunte tous les jours le TER pour me rendre sur mon lieu de travail. Les mesures que contient ce protocole ne sont, à mon sens, pas une priorité. Je ne prends pas mon cas pour une généralité, mais s'il doit y avoir des efforts, ce n'est pas là que je les attends ! J'attends simplement que la parole donnée par la SNCF soit plus fiable qu'elle ne l'est aujourd'hui. Lorsqu'on nous informe d'un retard de 20 minutes, ce n'est pas pour subir en réalité 30, 45 minutes, ou une heure de retard ! Il faut s'en tenir à ce qui est annoncé !