



Les élus écologistes à la Région ne voteront pas la grille horaire des TER

L'Etat cherche à faire payer la Région pour des transports régionaux plus chers et de moindre qualité. Le groupe d'élus Europe Ecologie - Les Verts plaide au contraire pour une offre de transports qui s'améliore en continu.

Charbonnières-les-Bains, le 18 octobre - Le 19 mars dernier, la déclaration commune des listes socialiste et Europe Ecologie - Les Verts promettait, entre autres, des trains plus réguliers, plus ponctuels et plus confortables. Aujourd'hui, la Région doit mettre en œuvre cette politique dans un contexte de plus en plus contraint. D'une main, l'Etat a privé les régions de ressources financières comme la taxe professionnelle. De l'autre main, ses sociétés SNCF et Réseau Ferré de France peinent à exploiter le réseau ferroviaire rhône alpin à la hauteur des attentes.

Le sillon alpin, la Savoie et la Haute-Savoie perturbés

L'Etat français et la Confédération Helvétique ont souhaité améliorer l'infrastructure ferroviaire (non grande vitesse) du Haut Bugey, afin que les TGV Genève – Paris, qui l'empruntent puissent circuler plus rapidement. L'objectif était de réduire le temps de parcours entre Genève et Paris à moins de 3 heures. RFF a terminé les travaux et c'est un échec : la plupart des TGV mettront 3h15 à 3h20. Les suisses ont d'ailleurs annoncé qu'ils réduiraient leur participation.

La transformation des circulations des TGV sur cette ligne a des conséquences sur les TER qui l'empruntent, ceux qui sont en correspondance à Bellegarde et en cascade l'ensemble des trains de l'étoile d'Annemasse, et par effet domino l'ensemble des TER du sillon alpin (Valence – Grenoble – Chambéry – Genève), mais aussi ceux entre Lyon et Annecy, Lyon et Chambéry et ceux des vallées de la Maurienne et de la tarentaise.

Fin 2009, le directeur régional de RFF annonçait 40% de TER impactés pour un surcoût de 6 millions d'euros. Depuis un an, les services de la Région ont fait un énorme travail, avec RFF et la SNCF, afin de réduire les dégradations de service et la facture. Cependant, après plusieurs mois de discussions et des réductions de services choisies par la Région, la facture reste de **2,9 millions** d'euros.

Le résultat de ce travail a abouti aujourd'hui à un rapport de commission permanente que le Conseil régional devra voter ce mercredi 20 octobre. Les élus Europe Écologie / Les Verts refuseront donc d'entériner un service dégradé avec une facture augmentée. Ils ne voteront donc pas cette proposition.

« Il est inadmissible que les usagers et les contribuables de Rhône-Alpes supportent les conséquences d'un projet de liaison internationale imposée par l'Etat, estime Jean-Charles Kohlhaas président de la commission transports au Conseil régional. Nous partageons l'ambition de la vice-présidente aux transports pour un travail sur la qualité des transports. Si nous ne validons pas les propositions de la SNCF et de RFF, c'est pour remettre ceux-ci devant leurs responsabilités. »

Le service TER ligne par ligne

La proposition de service 2011, c'est-à-dire les grilles horaires des TER qui seront mises en place le 12 décembre pour un an, est la suivante.

- ▶ Seul point réellement positif : les circulations entre **Lyon et Annecy** sont nettement améliorées,
- ▶ Pour l'**Etoile d'Annemasse**, l'ensemble des horaires sont décalés de 30 mn, certaines liaisons sont transformées en car et le nombre de services est diminué le week-end,
- ▶ Pour le **sillon alpin**, les temps de parcours sont globalement allongés entre **Annecy et Chambéry** (+10mn), entre **Chambéry et St. Marcellin** (+15mn avec 19 mn d'arrêt à Grenoble), des trains sont décalés, le nombre de circulations entre **Aix et Chambéry** diminue, certains trains sont remplacés par des cars. Seule compensation : 3 TGV **Annecy-Chambéry** supplémentaire seront accessibles aux abonnés du TER.,
- ▶ **Lyon – Chambéry** : 4 trains sont remplacés par des cars,
- ▶ **Tarentaise** : des trains remplacés par des cars en basse saison
- ▶ **Maurienne** : quelques décalages, pas de grosses dégradations.

« Tous ces petits détails concourent à faire en sorte que dans de plus en plus de cas de figure, il devient beaucoup moins pertinent de prendre le train que la voiture, estime Jean-Charles Kohlhaas. Nous allons à rebours de nos engagements. »



Des panels plutôt que des comités

La concertation entre la SNCF, RFF, la Région et les usagers se dégrade. Chaque année, la Région vote les horaires des TER proposés par la SNCF et RFF pour l'année suivante. Jusqu'à présent, ces horaires étaient présentés au sein des comités de ligne mis en place par la Région en 2004. Lieux d'échanges et de débats, ces comités réunissent les parties prenantes de chaque ligne : associations d'usagers, opérateurs ferroviaires, syndicats et élus locaux. Alors que ces comités n'ont pas été réunis depuis près d'un an, la SNCF envisage la création de panels d'usagers, choisis par l'institut d'études IFOP.

« C'est une autre vision de la démocratie participative : une logique de sondages davantage qu'une logique de concertation, regrette Jean-Charles Kohlhaas. On aura fatalement des gens moins pointus qui pourront parler pour leur cas personnel, mais sans forcément comprendre la logique d'ensemble. Au final, les gens qui décident sont souvent ceux qui ne prennent pas le train. »

Cette année donc, les comités de ligne n'ont été réunis que samedi dernier pour discuter tous ensemble, outre de leur avenir, des horaires de l'année prochaine. Au sein même du Conseil régional, la commission transports composée d'élus représentatifs de tous les groupes politiques, n'a pu prendre connaissance des documents de travail qu'avec deux trimestres de retard... Tout cela en vue d'un vote le 20 octobre prochain. Aujourd'hui encore, les élus manquent d'informations nécessaires pour juger de la pertinence des modifications envisagées aux TER rhônalpins.