



RAPPORT ET AVIS

4 décembre 2015

Le Transport express régional :
service public de mobilité

SOMMAIRE

I. Contexte	2
A. La loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014.....	2
B. La loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), du 7 août 2015.	3
C. Le transport régulier longue distance par autocar en France	4
II. Etat des lieux.....	7
A. Le réseau et les circulations	7
B. Maintenance et matériel	10
C. Etat du réseau et projets de modernisation.....	12
D. Le triangle Reims - Epernay - Châlons-en-Champagne.....	14
E. Les tarifications TER	15
III. Le modèle économique TER	17
A. En Champagne-Ardenne	17
B. L'expérience du TER à 1 euro en région Languedoc-Roussillon	18
IV. Les attentes des usagers.....	20
A. Le regard des personnes en situation de précarité et de pauvreté	20
B. Améliorer l'Intermodalité	21
C. L'ouverture de points d'arrêts	23
V. AVIS	24
VI. SOURCES.....	30
VII. ANNEXES.....	31

I. CONTEXTE

Les régions métropolitaines (hors la Corse et l'Île-de-France) sont devenues autorités organisatrices du TER au 1er janvier 2002, en application de l'article 124 de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU). Ce transfert fait suite à une expérimentation concluante menée dans 7 régions (Alsace, Centre, Nord-Pas-de-Calais, Pays de la Loire, PACA et Rhône-Alpes dès 1997, la région Limousin en 1999).

Les transports régionaux de voyageurs, désignés par le terme « TER » (Transport Express Régional) sont constitués par les services ferroviaires régionaux et par les services routiers effectués en substitution des services ferroviaires. A ce titre, les régions définissent le contenu du service régional, à savoir :

- la répartition entre mode ferroviaire et mode routier,
- la qualité et le niveau de service,
- l'information des usagers.

A. La loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014

En application de la loi du 4 août 2014 la nouvelle organisation du groupe SNCF intègre l'opérateur de transports et le gestionnaire des infrastructures et du réseau.

Au sein du système de transport ferroviaire national, trois établissements publics indissociables et solidaires, SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités constituent le groupe public ferroviaire.

- A la tête de ce groupe public ferroviaire, un nouvel EPIC, SNCF, assure le contrôle et le pilotage stratégiques, la cohérence économique, l'intégration industrielle et l'unité sociale de l'ensemble. SNCF Réseau et SNCF Mobilités sont liés dans ce même ensemble pour que l'entretien de l'infrastructure et la gestion des circulations prennent en compte les contraintes de l'exploitation des services de transport ferroviaire.
- SNCF Réseau regroupe les fonctions de gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national, jusqu'alors réparties entre Réseau Ferré de France, SNCF Infra et la Direction de la voie ferroviaire (DCF). Depuis le 1^{er} janvier 2015, SNCF Réseau est l'entreprise de référence pour la gestion et la maintenance du réseau ferré. Pour mener à bien ses missions, l'Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) s'appuie sur des équipes décentralisées en régions, et travaille en concertation avec les acteurs du système ferroviaire.
- SNCF Mobilités assure l'ensemble des activités d'exploitation des services de transport ferroviaire qui étaient celles de « l'opérateur historique » SNCF. SNCF Mobilités est composée de SNCF voyageurs, Keolis et SNCF Logistics. SNCF voyageurs assure les missions suivantes :
 - Transilien : transport d'Île-de-France,
 - Ter et Intercités : trains régionaux, trains classiques,

- Voyages SNCF : trains grande vitesse, cars longue distance en France et en Europe, distribution ;
- Gares et Connexions : gestion et développement des gares.

B. La loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), du 7 août 2015.

Transfert de la compétence des transports routiers non urbains des départements aux régions

L'article 15 modifie l'article L. 3111-1 du code des transports précise : « *les services non urbains, réguliers ou à la demande, sont organisés par la région, à l'exclusion des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires. Ils sont assurés par la région ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec elle une convention à durée déterminée. Toutefois, lorsque, à la date de publication de la présente loi, il existe déjà, sur un territoire infrarégional, un syndicat mixte de transports ayant la qualité d'autorité organisatrice en matière de transports urbains et de transports non urbains, ce syndicat conserve cette qualité* ». Cette disposition assure le transfert des transports scolaires du département à la région qui sera juridiquement effectif au 1^{er} septembre 2017.

Il est important de noter qu'en vertu de l'article L. 3111-9 du code des transports, « *Si elles n'ont pas décidé de la prendre en charge elles-mêmes, la région ou l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains peuvent confier par convention, dans les conditions prévues à l'article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales, tout ou partie de l'organisation des transports scolaires au département ou à des communes, des établissements publics de coopération intercommunale, des syndicats mixtes, des établissements d'enseignement ou des associations de parents d'élèves et des associations familiales.*

L'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains peut également confier, dans les mêmes conditions, tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à la région. »

La région est ainsi aux commandes de quasiment l'ensemble des transports interurbains.

Possibilité de transfert de propriété des lignes capillaires fret aux régions et aux intercommunalités

L'article 16 modifie l'article 3114-1 du code de la propriété des personnes publiques en indiquant que des transferts de propriété d'infrastructures ferroviaires ou d'installations de service appartenant à l'État ou à l'un des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire peuvent être non plus transférés aux seules régions mais désormais plus largement à une collectivité territoriale ou à un groupement de collectivités territoriales compétents en matière de développement économique.

L'article introduit également le fait que les lignes transférables ne sont plus seulement les lignes que la région utilise ou envisage d'utiliser pour organiser des services de transport de personnes qui sont séparées physiquement du reste du réseau ferré national. Il peut s'agir également de lignes à faible trafic non utilisées pour le transport de personnes depuis plus de 5 ans, à savoir des lignes capillaires fret.

Transfert à la région des transports ferroviaires d'intérêt local gérés par le département

L'article 17 consacre le transfert des départements aux régions de la propriété des infrastructures de transports non urbains de personnes et de marchandises ferrés ou guidés d'intérêt local et des compétences d'aménagement, d'entretien et de gestion de ces infrastructures. Ce transfert doit se faire dans les 18 mois suivant la promulgation de la loi. Une ordonnance précise les modalités du transfert des lignes de transport non exploitées par le département.

C. Le transport régulier longue distance par autocar en France

La période 1990 - 2011 :¹

Sur cette période, les seuls services interrégionaux de transport par autocar qu'il était possible d'exploiter en France étaient des services conventionnés par les autorités organisatrices de transport (AOT).

Il pouvait s'agir de services :

- sur des liaisons interrégionales mises en place par des régions ou des départements en application des articles L. 3111-1 et L. 3111-2 du code des transports (hors liaisons TER et délégations de l'Etat);
- en substitution des trains TER desservant des régions limitrophes. Le code des transports prévoyait alors que ces liaisons extrarégionales pouvaient faire l'objet d'une convention entre les deux régions limitrophes (article L. 2121-6);
- sur des lignes dites « d'intérêt national » (article L. 3111-3), c'est-à-dire des liaisons pour lesquelles l'Etat est censé être autorité organisatrice mais pour lesquelles il a convenu de délégations au bénéfice d'autres AOT. Seules trois lignes de ce type existaient (deux liaisons entre la région Picardie et l'aéroport de Roissy, et une liaison entre l'aéroport de Beauvais et la porte Maillot à Paris).

L'introduction du cabotage en 2011 :²

Le transport international de voyageurs par autocar est ouvert en Europe depuis les années 1990, en application d'un ensemble de règlements européens.

Le règlement européen n°1073/2009 du Parlement européen et du conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus a consolidé et amendé ce cadre. Il a surtout ajouté la possibilité pour les transporteurs européens de fournir des services dits « de cabotage », entendu comme la possibilité de réaliser un transport intérieur dans le cadre d'une liaison internationale régulière.

¹ Source : Autorité de la concurrence, Quel avenir pour le transport longue distance par autocar en France ?, 26 février 2013.

² Source : Ibid.

La réglementation française a intégré cette évolution par la suite et l'a codifiée à l'article L. 3421-2 du code des transports. Depuis 2011, celle-ci a donc ouvert la possibilité aux autocars d'effectuer des transports de personnes entre deux points du territoire national dans le cadre de services internationaux réguliers.

Pour être autorisés, les services de cabotage devaient néanmoins respecter les deux conditions cumulatives suivantes :

- entre deux arrêts quelconques du territoire national desservis par ce service, le nombre de voyageurs sur une desserte intérieure devait être inférieur à 50 % du nombre total de voyageurs transportés par ce service entre ces deux points (cette proportion étant appréciée sur une période d'un an) ;
- le chiffre d'affaires annuel du service provenant de l'ensemble des dessertes intérieures devait être inférieur à 50 % du chiffre d'affaires provenant du service de transport réalisé sur le territoire national.

De plus, les dessertes de cabotage routier devaient :

- concerner au moins deux régions, c'est-à-dire qu'il était interdit aux transporteurs de laisser monter et descendre des passagers nationaux entre deux arrêts au sein d'une même région ;
- emprunter sur le territoire national, avec un même véhicule routier, le même itinéraire et les mêmes points d'arrêt que ceux des services réguliers internationaux auxquels elles se rattachaient.

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 :

Cette loi instaure les « services librement organisés » (SLO), autrement dit, la possibilité pour les autocaristes privés d'assurer des services réguliers interurbains.

La loi précise que toute entreprise de transport « établie sur le territoire national » peut, en toute liberté, organiser des liaisons entre deux points, à condition que ce service « ne soit pas intégralement inclus dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité ». Pour toute liaison « dont deux arrêts sont distants de 100 km ou moins », une déclaration auprès de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER)³ sera obligatoire. L'autorité organisatrice – la Région, en l'occurrence – pourra interdire cette liaison si elle prouve que celle-ci porte atteinte à l'équilibre économique d'un service public. L'autorité organisatrice concernée disposera d'une semaine pour publier sa décision d'interdiction une fois que l'ARAFER aura publié une proposition de liaison.⁴

³ L'ARAFER est une Autorité publique indépendante (API) dotée de la personnalité morale. C'est une institution de l'État, chargée par le législateur d'une mission de service d'intérêt général de la régulation ferroviaire et routière. Elle veille ainsi au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire et des services réguliers interurbains de transport routier de personnes. Elle est actuellement composée des 7 membres suivants : Michel Savy, Anne Yvrande-Billon, Pierre Cardo, Marie Picard, Jean-François Bénard, Anne Bolliet et Nicolas Machtou.

⁴ Source : article 5 de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015.

La loi précise également que les autocars devront répondre à des exigences précises en matière d'émissions de particules polluantes, et qu'ils devront être équipés de dispositif d'éthylotest anti-démarrage. Un schéma régional des gares routières devra être intégré au schéma régional de l'intermodalité, permettant aux collectivités territoriales compétentes de « coordonner les actions d'aménagement des gares routières ».⁵

Le décret du 24 septembre 2015 précise que les matériels roulants affectés aux services librement organisés doivent être accessibles aux personnes handicapées. Ce même arrêté fixe les normes d'émission de polluants atmosphériques des véhicules.

A noter, la loi du 6 août 2015 ne change pas les règles du cabotage régulier dans le cadre de services routiers internationaux.

⁵ Source : article 10 de cette même loi.

II. ETAT DES LIEUX

A. Le réseau et les circulations

Au sein du réseau de transport public régional on peut distinguer 3 zones de première importance :⁶

- **L'étoile de Reims** (desserte vers la Picardie et l'Île-de-France)
Reims, Châlons et Épernay en sont les gares principales.
La ligne TER vallée de la Marne (Paris - Saint-Dizier) fait l'objet d'une contractualisation entre les Régions Champagne-Ardenne, Lorraine et Picardie (sans la Région Ile-de-France).
- **La ligne Paris - Troyes - Belfort (ligne 4)**
A l'échelle de la Région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine, la ligne 4 joue à la fois un rôle national, international et un rôle d'aménagement du territoire important puisqu'elle permet la desserte fine des territoires situés dans la partie sud-est de la nouvelle entité régionale. L'État est l'autorité organisatrice de la ligne Paris - Belfort dont le service est assuré par des Trains d'Equilibre du Territoire (TET).
Sur cette ligne circulent également des trains TER entre Paris et Culmont-Chalindrey, avec une proportion plus importante de trains effectuant la liaison Paris-Troyes.
- **La ligne Charleville-Mézières - Givet**
Une ligne vitale pour la desserte des Ardennes qui enregistre des baisses de fréquentation suite aux ralentissements liés à la vétusté de la ligne. Il s'agit également d'une porte d'entrée vers la Belgique bien que la ligne soit actuellement fermée entre Givet et Dinant.

On peut également mettre en avant 2 autres axes structurants du territoire Champardennais, à savoir :

- **Laon - Reims - Dijon**
A noter, ligne non électrifiée entre Tergnier et Saint-Hilaire-au-Temple ainsi qu'entre Saint-Dizier et Culmont-Chalindrey, seules zones non électrifiées sur l'axe Amiens-Lyon.
- **Reims - Charleville-Mézières**

⁶ Source : Audition de M. Patrick Auvrèle, Directeur régional de la SNCF Champagne-Ardenne et de M. François Peuchant, Directeur délégué TER Champagne-Ardenne.

Le TER en Champagne-Ardenne représente quotidiennement 225 circulations de trains et 80 circulations de cars. Une circulation est le déplacement d'un point A vers un point B.

La région Champagne-Ardenne est géographiquement étendue et peu densément peuplée, ce qui a un impact sur le coût du service TER financé par la Région. Néanmoins, le ratio charges TER / train.km est relativement le même entre les trois régions, à savoir : 22€/t.km en Alsace, 22,5€/t.km en Champagne-Ardenne et 21€/t.km en Lorraine.

Pour comparaison, voici les densités démographiques des trois régions qui formeront le 1^{er} janvier 2016 la nouvelle région Alsace, Champagne-Ardenne, Lorraine :

- Champagne-Ardenne : 52,2 hab. /km²
- Lorraine : 99,8 hab. /km²
- Alsace : 223,7 hab. /km²

En Lorraine et Alsace le phénomène de concentration de la population joue sur la fréquentation des TER et les rabattements vers les gares. En Champagne-Ardenne, le ratio recette voyageurs/habitants est un des derniers de France. Rapporté à la population, la Champagne-Ardenne compte 2,5 fois plus de kilomètres de lignes que la moyenne des autres régions françaises. Si la Champagne-Ardenne accuse un certain retard concernant la proposition d'offres de transport adaptées permettant le rabattement, il est néanmoins important de noter que 80 % de la population champardennaise est située, au plus, à 15 minutes d'une gare⁷. Ce chiffre ne doit toutefois pas masquer l'inégale desserte ferroviaire de la Champagne-Ardenne. En effet, comme le montre la carte du réseau régional des trains et autocars, le sud-est des Ardennes, le sud-ouest de la Marne, le nord de l'Aube et une partie de la Haute-Marne sont très mal desservis en transports en commun. Il faut également noter l'absence d'infrastructures ferroviaires entre les deux principales agglomérations de la région Champagne-Ardenne, celles de Reims et Troyes.

⁷ Source : Audition de M. Pierre Mathieu, Vice-président aux infrastructures, aux transports et à la mobilité durable de la Région Champagne-Ardenne. Audition de M. Fabrice Rodenburger, Chargé de projets à la Direction des infrastructures et des transports de la Région Champagne-Ardenne.

Trains et autocars régionaux en Champagne-Ardenne



MISE EN OCTBRE 2014

B. Maintenance et matériel

Le matériel roulant disponible pour le TER Champagne-Ardenne est le suivant :⁸

- 52 automoteurs (44 AGC et 8 X73500) payés par le Conseil régional à travers un crédit-bail, propriété de la SNCF, et mis en service entre 2006 et 2009 dont 8 automoteurs en bicourant (25 000 volts et 1500 volts) et bimode (électrique et diesel).
- 10 locomotives électriques et 51 voitures corail utilisées principalement pour assurer le service vallée de la Marne. La propriété des voitures est partagée entre la Picardie et la Champagne-Ardenne principalement, la Lorraine étant propriétaire de seulement 2 voitures.

A noter, si des missions Intercités sont réalisées en automoteurs bicourant et bimode appartenant à la Région, un loyer est payé à la Région par l'État.

Âge des matériels :

- Vallée de la Marne

Le matériel est vieillissant, il a au moins 45 ans de service et enregistre des pannes à répétition. A ce jour, les Régions Picardie, Champagne-Ardenne et Lorraine ont décidé de rénover le matériel existant (les voitures uniquement) ce qui induit d'allonger la durée de vie du matériel de 4 à 5 ans. Selon la Direction régionale de la SNCF il serait nécessaire de prendre une décision de renouvellement du matériel en 2017/2018, pour une livraison probable en 2020/2021.

- Paris-Troyes-Belfort

Sur cette ligne, il est nécessaire de distinguer le service TET du service TER.

Ligne TET Paris - Belfort : les locomotives qui assurent ce service ont 45 ans d'âge, d'où des coûts d'entretien très élevés et de fréquentes opérations de maintenance. L'État a commandé des automoteurs *Regiolis* Intercités bimode, bicourant (280 places par rame environ) afin d'assurer le service TET uniquement. Les premières rames *Regiolis* seront livrées en 2017.

⁸ Source : Audition de M. Patrick Auvrèle, Directeur régional de la SNCF Champagne-Ardenne et de M. François Peuchant, Directeur délégué TER Champagne-Ardenne.

Ligne TER Paris - Culmont-Chalindrey : ces liaisons sont assurées en TER Champagne-Ardenne et ne seront donc pas concernées par le renouvellement de matériel acheté par l'Etat et assurées actuellement en automoteurs bimode et bicourant.

- Autres lignes du réseau

Les autres lignes TER du réseau sont assurées par des matériels récents achetés entre 2006 et 2009. Ces matériels ont l'avantage d'être équipés avec redondance (double système de chauffage, double système de fermeture des portes, etc.), ce qui permet de continuer d'assurer le service aux usagers même en cas de panne de certains éléments. La durée de vie du matériel de type AGC est d'environ 30 ans, selon la Direction régionale de la SNCF. Pour des raisons de normes environnementales, les moteurs des AGC vont être renouvelés au cours de l'année 2016.

Opérations de maintenance :⁹

La maintenance courante est réalisée sur les matériels par l'atelier SNCF d'Épernay tel que prévu dans la convention TER 2009-2016. La réalisation de cet atelier a été financée par la Région. S'il y a lieu d'effectuer une maintenance lourde, une convention spécifique est alors signée avec la Région. On peut distinguer 5 niveaux de maintenance. Les matériels bicourant, bimode très utilisés, feront bientôt l'objet d'opérations lourdes de maintenance de niveau 4 à 5. D'une manière générale, avec les nouveaux matériels, il y a moins de révisions programmées mais plutôt des plans de maintenance à l'organe pour changer les éléments défectueux. Les temps d'immobilisation sont donc moins longs et peuvent s'effectuer dans la nuit sans affecter le service rendu aux usagers.

Evolution du parc

Dans les années à venir, la tendance sera à la disparition des trains composés d'une locomotive et de voitures, remplacés par des rames AGC ou des *Regiolis*.

En Champagne-Ardenne, le but est d'optimiser le matériel TER (140 000 km/an en moyenne).

Les avantages des matériels électriques :

- Coût d'exploitation moindre (maintenance et durée de vie),
- plus faible coût de l'énergie,
- Plus de fiabilité.

⁹ Source : Audition de M. Christophe Guitton, Directeur du technicentre SNCF d'Épernay.

L'efficacité du mode électrique par rapport au mode diesel n'est plus à démontrer.

La question posée pour l'électrification d'une ligne est :

Y-a-t-il suffisamment de trafic pour amortir les investissements ?

Bien évidemment, l'électrification d'une infrastructure ferroviaire repose également sur la volonté politique.

C. Etat du réseau et projets de modernisation

Ligne Charleville-Mézières - Givet

Cette ligne a besoin de travaux importants pour permettre de retrouver des vitesses commerciales normales (100km/h). Des travaux de modernisation de la ligne ont été réalisés entre 2008 et 2013 pour un montant total de 40M€. Cependant, la réalisation d'une nouvelle expertise de la ligne à l'automne 2009 a montré un vieillissement plus rapide que prévu de l'infrastructure. Une étude menée par Sncf Réseau et présentée en avril 2012 a estimé le coût de l'ensemble des travaux à 139 millions d'euros aux conditions économiques de réalisation (chiffres CPER 2015-2020).

Le montant total des travaux est estimé aujourd'hui à 150 millions d'euros pour les 64 kilomètres de ligne. Cette ligne de moyenne montagne n'est pas classée comme étant d'intérêt national. L'état actuel de l'infrastructure nécessite le ralentissement des trains sur 15 zones différentes. Ces travaux sont donc indispensables au regard de l'état de dégradation de la voie et de son impact sur les performances de la ligne (temps de transport allongé et risques accrus).

Dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020, deux premières tranches de l'opération pourront être lancées pour un montant total de 57 millions d'euros.

Ligne Reims - Fismes

Le coût total de remise en état nominal de l'infrastructure s'élèverait à 8 millions d'euros, selon la Direction régionale de la SNCF. Des premiers travaux ont été engagés à l'automne 2014 et au début de l'année 2015. Ceux-ci permettront d'éviter les ralentissements pour cause de fortes chaleurs mis en œuvre en période estivale. Les travaux engagés dans ce cadre s'élèvent à 2 millions d'euros.

Projet d'électrification de la ligne Paris - Troyes

Le projet consiste en l'électrification des 128 kilomètres de double voie entre Gretz et Troyes, avec possibilité de prolongement de l'électrification de la ligne au-delà de Troyes dans une phase ultérieure, et l'électrification des 7 kilomètres de voie unique entre Longueville et Provins.

L'approbation ministérielle du dossier d'avant-projet le 1^{er} mars 2013 a permis de lancer l'enquête publique entre le 2 avril et le 3 mai 2013. L'arrêté déclarant d'utilité publique les travaux d'électrification a été cosigné le 27 janvier 2014 par le Préfet de l'Aube et la Préfète de Seine-et-Marne. Des travaux ont déjà été réalisés par anticipation, la reconstruction du pont Voltaire à Troyes et le renouvellement des voies entre Gretz et Romilly-sur-Seine.

L'Etat confirme la tenue de ses engagements, traduits notamment dans le protocole de financement de 2011 pour engager de manière irréversible, au cours du CPER 2015-2020, en partenariat avec les deux régions et les collectivités, le projet d'électrification en tenant compte des impératifs techniques et des engagements budgétaires.

Dans le cadre du CPER 2015-2020 il a été décidé d'engager une première phase d'électrification de Gretz-Armainvilliers à Nogent-sur-Seine, pour un montant total de 169 millions d'euros réparti à parité entre les CPER de Champagne-Ardenne et d'Ile-de-France.

Il est à noter que, à l'heure actuelle, aucun accord financier n'a pour l'instant été signé entre les partenaires. *« L'enveloppe initiale, prévue à date de réalisation, était jusqu'à présent fixée à 270 millions d'euros. Les études réalisées ces derniers mois concluent que cette somme est désormais insuffisante et doit être réactualisée. Il faudra 310 millions d'euros afin notamment de tenir compte de l'évolution du coût des matières premières »*¹⁰. La ligne pourrait être électrifiée entre Gretz et Troyes à l'horizon 2022.

Les lignes reportées sur routes en totalité ou partiellement à certaines heures

- Ligne Châlons-en-Champagne - Verdun

Le report de cette ligne sur le mode routier a été choisi compte-tenu de la faible fréquentation et du mauvais état de la ligne. L'utilisation d'autocars coûte moins cher à la région Champagne-Ardenne. Plus d'aller-retour ont été mis en place mais le service assuré est différent (confort, ponctualité, accès à l'autocar).

- Ligne Culmont-Chalindrey – Merrey

Cette liaison est effectuée en autocar du lundi au vendredi. Certaines liaisons du vendredi et toutes les liaisons du dimanche sont assurées en train.

- Ligne Troyes - Chaumont - Langres - Culmont-Chalindrey
- Ligne Saint-Dizier - Joinville - Chaumont

¹⁰ « Le coût de l'électrification passe de 270 à 310 millions », article L'Est-Eclair, mardi 6 octobre 2015.

D. Le triangle Reims - Epernay - Châlons-en-Champagne

Trafic ferroviaire actuel et potentiels de déplacements ¹¹

➤ **Trafic TER actuel entre les trois villes :**

- Reims - Épernay (18 TER aller/retour) dont 8 liaisons directes avec 3 arrêts maximum,
- Reims - Châlons-en-Champagne (14 TER aller/retour),
- Châlons-en-Champagne - Épernay (16TER aller/retour).

➤ **Flux de déplacements, tous modes, tous motifs, par jour (semaine) à 10 minutes des gares, 2 sens confondus :**

- Trajet Reims-Épernay, 9000 à 10 000 trajets/jour, la part modal du train n'étant que de 10 %,
- Trajet Reims-Châlons, 8500 trajets/jour,
- Trajets Châlons-Épernay, 3000 trajets/jour.

Leviers possibles pour accroître le trafic ferroviaire

Des trains plus directs à certaines heures

Que ce soit sur les tronçons Reims-Épernay ou Reims-Châlons, les trains omnibus, s'arrêtant à tous les arrêts, ne sont pas compétitifs avec la voiture particulière. En diminuant le nombre d'arrêts à certaines heures et en organisant le rabattement vers certaines gares il y a un réel potentiel de report modal à capter. Les arrêts Maison Blanche et Franchet d'Espèrey sont essentiels car ils permettent une desserte fine du territoire rémois.

A noter, les temps de trajet assurés par des trains directs sont très compétitifs comparés au mode routier. Par exemple, sans arrêts intermédiaires, le Parcours Reims - Épernay en TER s'effectue en 25 minutes.

Créer des parkings pour le rabattement en gares

Il semble impératif de créer des parkings en gares, principalement à Épernay et Reims, pour augmenter la fréquentation de la ligne Reims - Épernay.

¹¹ Source : Audition de M. Patrick Auvrèle, Directeur régional de la SNCF Champagne-Ardenne et de M. François Peuchant, Directeur délégué TER Champagne-Ardenne.

Multiplier les TER évènements

La desserte nocturne a été abordée avec les maires des trois communes, notamment lors de concerts ou de matchs (Stade de Reims, Millesium, Capitole). La SNCF a la possibilité de proposer des TER évènements de manière ponctuelle.

Cadencement des dessertes et billettique intermodale

Pour desservir ces trois villes en proposant des solutions porte à porte, « *des parcours sans coutures* », il est indispensable de développer et mettre en place une billettique intermodale.

La desserte ferroviaire du triangle Reims - Epernay – Châlons pourrait prendre la forme d'une navette de type RER pour relier ces trois villes, avec des horaires lisibles et des fréquences élevées aux heures de pointe. Sur Reims, il serait sans doute intéressant de développer un arrêt à hauteur du pôle Farman, et peut-être de mettre en place un tram-train.

Il est à noter qu'à l'intérieur de ce triangle, la gare Champagne-Ardenne TGV permet la desserte des principales grandes villes européennes.

E. Les tarifications TER

La tarification TER est décidée nationalement par la SNCF avec agrément de l'État. La Région ne peut agir sur ces tarifs qu'à la baisse. Les situations sont très différentes selon les régions.

Le Pass'solidaire ¹²

Le Pass'solidaire est une carte gratuite, valable 12 mois et permettant de bénéficier de 80 % de réduction sur les trajets avec un minimum de 1,20 € par voyageur.

Le Pass'Solidaire est destiné aux Champardennais dont le quotient familial ne dépasse pas 72 % du SMIC net annuel : soit 9751.97€ (au 1er Décembre 2014).

Le profil type des bénéficiaires du Pass'solidaire est un couple au SMIC avec des enfants. Cette tarification a été mise en place pour les familles à faible revenu pour se déplacer en Champagne-Ardenne. Il y a actuellement 7652 cartes Pass'solidaire en circulation. Le Pass'solidaire représente pour l'année 2014, 147 609 billets pour une recette moyenne de 2,30 € par billet. Si l'on considère le volume total des voyageurs, cela représente environ 3 % des voyageurs kilomètres. La Région prend en charge le coût de traitement des cartes par la SNCF ainsi que la différence entre le billet plein tarif SNCF et le prix du billet Pass'solidaire. Le Pass'solidaire rencontre une très forte progression d'année en année.

¹² Source : Audition de M. Pierre Mathieu, Vice-président aux infrastructures, aux transports et à la mobilité durable de la Région Champagne-Ardenne. Audition de M. Fabrice Rodenburger, Chargé de projets à la Direction des infrastructures et des transports de la Région Champagne-Ardenne.

Autres tarifications.

On peut distinguer les tarifs spécifiques nationaux (carte 12-27, Escapade, etc.) des tarifs spécifiques régionaux (Pass'Solidaire, Pass'Emploi, Pass'Actif, Optiforfait, Libre Etudes, Pass'Etudes, Abonnement élève, étudiant, apprenti, abonnement scolaire règlementé, abonnement interne scolaire, Pass'Champagne-Ardenne, Mousqueter, Champagne-Ardenne pour tous, Paris pour tous, Pass'Ardenne, ligne des Bulles, TER+2CV, Mémorial Charles De Gaulle, Billet TER-TAC, en groupe c'est mieux). Les tarifs régionaux sont assez peu connus des voyageurs car peu lisibles.

III. LE MODELE ECONOMIQUE TER

A. En Champagne-Ardenne

Comme dans de nombreux services publics, le tarif payé par l'usager des transports publics ne reflète pas la réalité du coût du service public de transport régional. En Champagne-Ardenne, le total des recettes payées par les usagers représente environ 20 % du coût du service assuré par la SNCF. L'écart entre les recettes voyageurs et le coût du service est le « coût public », pris en charge par le contribuable. Ce coût public est financé par la contribution régionale qui est composée de la dotation de l'Etat aux Régions dans le cadre de la décentralisation et de la contribution nette de la Région.

A noter, une partie de l'effort budgétaire de la Région concerne la compensation des tarifs sociaux nationaux et régionaux pour un montant de 8,4 M€. Si l'on additionne ce montant aux recettes voyageurs soit 25 500 706 € afin d'estimer le montant total des recettes plein tarif, alors l'usager ne paye toujours que 24% du coût du service. Autrement dit, pour que le modèle économique du TER soit à l'équilibre, cela nécessiterait de multiplier le prix des billets par 4 ce qui n'est pas envisageable. Des économies sont donc à rechercher pour faire en sorte d'améliorer la productivité du service rendu par la SNCF.

Les données 2014 :

Coût public : **107 849 000 €** (dotation de l'Etat (82 174 102 €) + contribution nette de la Région (25 675 000 €))

Recette voyageur : **25 500 706 €**

Le prix de revient du TER est l'addition Coût public + Recette voyageur, soit **133 349 706 €**.

Au total des charges du TER s'ajoute également le montant annuel du crédit-bail pour l'achat des matériels roulants, soit 5 M€ en 2014, pour terminer à 8,7 M€ en 2042.

L'analyse des tableaux de bord TER des Régions Alsace, Champagne-Ardenne et Lorraine montre que la Champagne-Ardenne enregistre le ratio contribution/voyageur.kilomètre¹³ le plus élevé (0,36 €) contre 0,14 € pour l'Alsace et 0,23 € pour la Lorraine.

Avec le modèle économique actuel, aucune ligne TER n'est rentable mais il est tout de même possible d'effectuer un classement des lignes en fonction des recettes voyageurs :

1. Vallée de la Marne (20 % des recettes voyageurs)
2. Reims-Charleville-Mézières (20 % des recettes voyageurs)
3. Charleville-Mézières-Givet
4. Reims-Epernay

¹³ Voyageur.kilomètre : unité de mesure qui équivaut au transport d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre.

5. Reims-Châlons-en-Champagne
6. Troyes – Paris (ligne qui pourrait gagner en fréquentation avec du matériel neuf)

B. L'expérience du TER à 1 euro en région Languedoc-Roussillon¹⁴

Le réseau

Le réseau régional en Languedoc-Roussillon ce sont 7 gares d'intérêt régional et 1400 km de lignes. Il est possible de résumer le réseau à une ossature littorale Nîmes-Perpignan, sur laquelle viennent se greffer 8 lignes affluentes. S'agissant d'une région très touristique l'été, il y a de fortes évolutions du nombre de voyageurs selon les saisons.

La mise en place du train à 1 euro

Dans le modèle économique standard de l'exploitation des trains régionaux, le projet de train à 1 euro était impossible. En Languedoc-Roussillon il a d'abord fallu se mettre d'accord sur un forfait détaillant les charges de chacune des parties (SNCF et Région). Les compensations régionales pour tarifs sociaux nationaux et régionaux sont également forfaitisées.

Dans un premier temps, l'expérimentation a porté sur 5 lignes aux profils différents :

- Nîmes - Le Grau-du-Roi : ligne très fréquentée en été. Train 1 euro + **170 %** de fréquentation.
- Perpignan-Villefranche : ligne domicile-travail. Train 1 euro + **150 %**
- Carcassonne - Quillan: déplacements occasionnels. Train 1 euro + **150 %**
- La Bastide - Marvejols : très peu de voyageurs. Train 1 euro + **60 %**
- Béziers - Ceilhes : TET et TER. Train 1 euro + **30 %**

A ce jour, le train à 1 euro est déployé sur tout le réseau. Les recettes sont de 90 centimes par billet vendu en retirant le coût lié à la création et la maintenance du site internet dédié. En moyenne ce sont 1000 voyages par jour qui sont effectués avec un billet à 1 euro, 23 000 étant la moyenne du nombre total de voyages par jour sur le réseau, tous tarifs confondus.

¹⁴ Source : Audition de M. Maximilien Rudeau, Directeur du service transports de la Région Languedoc-Roussillon.

Retour d'expérience du train à 1 euro et plus largement de la reprise en main par la Région de son rôle d'autorité organisatrice des transports régionaux.

Les hausses de fréquentation permettent de connaître les perspectives de développement de chaque ligne, le prix n'étant plus un obstacle pour le voyageur.

Les billets à 1 euro vendus via le site internet dédié (www.train1euro.fr), mis en place par la Région, le sont pour un itinéraire précis, à une heure précise. Il s'agit donc de trains régionaux à réservation obligatoire. Pour limiter les risques d'afflux massifs de voyageurs, les billets à l'unité sont contingentés.

Par contre, les abonnements proposés dans le cadre du train à 1 euro permettent un libre accès à tous les trains sur le réseau régional.

De même, la Région devrait équiper les trains de terminaux de compostage afin de pouvoir obtenir des statistiques d'usages à partir des lieux de montées. La validation à bord du train permet aussi un réel contrôle social pour lutter contre la fraude.

Dans le modèle actuel des autres régions, plus il y a de voyageurs à tarifs régionaux plus la collectivité paye, il n'y a pas d'effet volume. Ce n'est plus le cas en région Languedoc-Roussillon grâce à la forfaitisation.

L'avis des acteurs champardennais

M. Pierre Mathieu, Vice-président délégué aux infrastructures, aux transports et à la mobilité durable de la Région, n'est pas particulièrement favorable au TER à 1 euro. *« On est dans le ferroviaire, il faut s'inscrire dans la durée, trouver un juste équilibre. Il est important de ne pas se priver de recettes commerciales tout en traitant l'acceptabilité sociale ».*

Pour la Direction régionale de la SNCF Champagne-Ardenne, le risque de ce type d'initiative est le phénomène de dilution. Autrement dit, sans cette offre attractive, certaines personnes n'auraient pas adopté le train pour leur déplacement, mais d'autres l'auraient pris de toute façon et auraient été prêtes à payer le prix de la place au tarif habituel. La dilution entraîne un risque de diminution du panier moyen. De plus, il y a le risque que dans l'esprit du voyageur le tarif de 1€ devienne le prix de référence lorsqu'il comparera d'autres trajets en train (TGV par exemple).

IV. LES ATTENTES DES USAGERS

A. Le regard des personnes en situation de précarité et de pauvreté¹⁵

La circulaire du 27 juin 2013 (article 4) précise qu'il « *apparaît important de chercher.../... les moyens d'associer des personnes en situation de pauvreté et de précarité aux travaux des CESER* ». Le CESER a donc engagé une initiative d'association des personnes en situation de précarité et de pauvreté en prenant appui sur la représentante des associations caritatives au sein de l'assemblée des socio-professionnels. Les éléments présentés ci-après sont le fruit d'un important travail qui a été mené par les associations en prise avec les populations fragilisées.

L'image du TER

Pour ces personnes, le train est confortable et plus rapide que le bus. Ils sont également satisfaits du lien avec les agents SNCF.

A la question : quels sont les principaux motifs de vos déplacements en train ? voici les réponses apportées et classées par ordre de priorité.

1. Pouvoir aller **se soigner**,
2. **Accéder à ses droits** (tribunal, préfecture, etc.). En particulier pour les étrangers et les demandeurs d'asile qui doivent se rendre sur Châlons-en-Champagne à plusieurs rendez-vous,
3. Pouvoir **travailler ou chercher un emploi**,
4. Aller **voir sa famille et ses amis**,
5. **Se divertir, se promener**.

Les obstacles aux déplacements

Les trois plus grosses difficultés rencontrées sont :

- **1 : les endroits pas desservis**,
- **2 : le coût**,
- **3 : l'accès à l'information**,

¹⁵ Source : Audition de M. Bris Delhalle, résident du Club de Prévention d'Épernay et membre du Conseil de Vie sociale de ce Club de Prévention. Audition de Mme Claudine Guilpain, habitante de Sézanne, participante aux ateliers du CIAS de cette ville. Audition de Mme Danielle Pierret, militante Quart Monde en Champagne-Ardenne. Audition de M. Jean-Arnaud Münch, Volontaire permanent du mouvement ATD – Quart Monde.

Les personnes auditionnées ont en particulier insisté sur l'absence de desserte en transport en commun du secteur de Sézanne, suite à la suppression de plusieurs lignes du système de transport à la demande Trans'Brie Champagne. Cette analyse peut également être faite sur d'autres territoires de la région.

« Pour les habitants, cela signifie souvent un isolement social et familial. Pour se rendre au travail ou pour en trouver, ça devient très compliqué ».

Au sujet du coût des transports, plusieurs personnes auditionnées bénéficient du « Pass'solidaire ». Néanmoins, celles-ci regrettent qu'il ne soit pas valable sur les trajets interrégionaux.

L'accès à l'information :

« Tout le monde n'a pas de portable ou un accès à internet. Le fait d'utiliser les machines peut aussi être difficile, tout le monde ne sait pas lire. D'autres n'ont pas de carte bancaire. Pour acheter un billet, avoir des renseignements, on a besoin de s'adresser à un agent, et parfois il n'y a personne, seulement des machines. La présence humaine est également indispensable pour assurer la sécurité dans les gares et points d'arrêt ».

A propos de l'information, certains ont découvert que le « Pass'solidaire » existait, en préparant l'audition devant le groupe de travail du CESER, et qu'ils y auraient droit.

Attentes et propositions

- Développer une nouvelle offre de mobilité (navettes, transport à la demande, vélos électriques, etc.),
- Simplifier les démarches d'obtention du Pass'solidaire,
- Baisser le coût du transport en rendant accessible les tarifs réduits famille à partir de l'enfant,
- Maintenir du personnel dans les gares.

B. Améliorer l'Intermodalité

D'une manière générale, afin de faciliter le report modal et d'inciter les individus à utiliser davantage les transports collectifs pour leurs déplacements, il semble indispensable de développer l'intermodalité autour des gares et points d'arrêts. Celle-ci doit passer par :

Pôles d'échanges/services en gares

Les gares doivent devenir de véritables pôles d'échanges facilitant le changement de mode de transport (routier, ferré, modes actifs) et proposant des services (restauration rapide, salle

d'attentes, points wifi, etc.). Le dialogue entre autorités organisatrices doit permettre également de proposer des correspondances adaptées entre les différents modes de transport afin de fluidifier les déplacements.

La présence humaine doit être maintenue dans les principaux points d'arrêts afin de renseigner les voyageurs, de délivrer des titres de transport et d'assurer l'accompagnement des personnes en situation de handicap.

Billettique/tarifcation

Afin d'inciter la population à utiliser les transports en commun il est important que les autorités organisatrices de la Région développent l'interopérabilité des différents systèmes de billettique. Sur la base d'un fonctionnement zonal, l'utilisateur pourrait ainsi se déplacer avec un même billet en utilisant les réseaux de transport en commun des agglomérations et le réseau des trains express régionaux. Ceci sous l'autorité de la Région, chef de file, comme le prévoit la loi NOTRe. De même, afin d'augmenter la fréquentation des TER il serait souhaitable que les tarifications régionales soit étendues à la totalité du parcours lors de voyages interrégionaux.

Centrales de mobilité

Sur les modèles de *vialsace*, *vitici* et *simplicim* la Région devra mettre en place une centrale de mobilité dynamique afin de permettre aux voyageurs de préparer leurs déplacements en disposant du maximum d'informations nécessaires (coût, temps de transport, mode(s) utilisé(s), bilan carbone, etc.).

Parkings

Il paraît important d'aménager des parkings vélos et voitures réservés aux usagers des transports en communs et aux personnes faisant du covoiturage. Développer une offre de parking gratuits ou à prix attractifs sur le modèle des parkings relais présents en périphéries des agglomérations est une des conditions sine qua non du rabattement vers les gares et de l'augmentation de la fréquentation des TER.

C. L'ouverture de points d'arrêts ¹⁶

Le retour d'expérience de deux réouvertures de gares en Champagne-Ardenne :

La gare de Bazancourt

L'Association Pour l'Ouverture de Gares entre Reims et Rethel (APOGERR) ainsi que la commune et la communauté de communes ont été à l'initiative de cette réouverture. Pour cela il a fallu faire la preuve d'un réel besoin en transports ferroviaires. Ouverte depuis fin août 2008, la gare est devenue un élément supplémentaire d'attractivité du territoire. Avec 19 arrêts par jour et des trains toutes les demi-heures à partir de 16h30, la gare enregistre 2500 voyageurs par semaine. En 2012, l'arrêt a été fréquenté par 150 000 voyageurs. Un parking gratuit a été créé et agrandi face au succès rencontré pour pouvoir accueillir à présent 62 véhicules. Le coût de l'aménagement de la gare pour sa réouverture a été de 2 M€ (co-financement des collectivités).

Une réflexion est en cours pour mettre en place un Plan de Déplacement Entreprise (PDE) qui puisse bénéficier aux 1300 salariés de la plate-forme Pomacle-Bazancourt. De même, une voie mode doux devrait être créée afin de relier l'école et le collège à la gare.

La gare de Poix-Terron

Cette halte ferroviaire éco-durable, ouverte en août 2011, et situé à proximité de la zone artisanale et du centre de formation des apprentis est un atout considérable pour le territoire.

Des projets de réouvertures et de création de points d'arrêts

Après le succès de Bazancourt, l'APOGERR souhaite la réouverture de l'arrêt du Châtelet-sur-Retourne. Un travail à ce sujet a été mené avec les élus dès 2010 et une étude a été réalisée en novembre 2012 par le cabinet *iter*. 32 communes ont adopté une motion de soutien pour cette réouverture. Le coût de la réouverture s'élèverait entre 3 et 4 M€, aujourd'hui la Région n'en n'a pas les moyens.

La gare de Liart, située dans les Ardennes, sur la ligne Thionville-Valenciennes, est ouverte mais fait l'objet d'une demande de réactivation (augmentation du nombre d'arrêts) de la part des usagers. La gare de Douzy, située sur cette même ligne, fait également l'objet d'une demande de réouverture.

Concernant le triangle Reims/Epernay/Châlons-en-Champagne, la création d'une halte ferroviaire au niveau de la zone Ecoparc Farman Croix-Blandin serait un atout décisif, répondant aux besoins des populations et facilitant le report modal en matière de déplacements quotidiens.

¹⁶ Source : Audition de M. Yannick Kerharo, Maire de Bazancourt et de M. Williams Martin, Président de l'Association Pour l'Ouverture des Gares entre Reims et Rethel (APOGERR).

V. AVIS



LE TRANSPORT EXPRESS REGIONAL : SERVICE PUBLIC DE MOBILITE

Président : Jean-Pierre Langlet

Rapporteur : Jean-Pierre Guérin

Séance Plénière du 4 décembre 2015

Avis adopté à la majorité
Abstention : 1

Le contexte

Les régions métropolitaines (hors la Corse et l'Île-de-France) sont devenues autorités organisatrices du TER au 1er janvier 2002, en application de l'article 124 de la loi du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU).

Les transports régionaux de voyageurs, désignés par le terme « TER » (Transport Express Régional) sont constitués par les services ferroviaires régionaux et par les services routiers effectués en substitution des services ferroviaires. A ce titre, les régions définissent le contenu du service régional, à savoir la répartition entre mode ferroviaire et mode routier, la qualité et le niveau de service ainsi que l'information des usagers.

La régionalisation des TER a eu pour effets positifs un changement d'image, le développement de l'offre, l'augmentation de la qualité de service, l'achat de matériels neufs et une hausse importante du nombre de voyageurs. Cette offre coûte à la Région une somme en perpétuelle augmentation (107 M€ en 2015 + montant du crédit-bail pour l'achat des matériels : 5 M€ en 2015).

En Champagne-Ardenne, 95 % des TER sont ponctuels à 5 minutes, ce qui place la Région en tête avec la Bretagne, l'Alsace et la Lorraine.

Concernant le réseau des transports régionaux de voyageurs de Champagne-Ardenne, un certain nombre de constats peuvent être faits, à savoir :

- un réseau étendu qui malgré tout ne permet pas l'égale desserte de tous les territoires de la région,
- une absence d'infrastructure ferroviaire entre les deux principales agglomérations régionales celles de Reims et de Troyes,
- un réseau ferroviaire régional connecté à la LGV Est Européenne qui dessert les principales métropoles européennes,
- un service public de transport régional ferroviaire et routier qui offre malgré tous ces handicaps un réseau étendu et permet des dessertes Est-Ouest et Nord-Sud.

Au regard du contexte réglementaire actuel (loi de réforme ferroviaire, loi NOTRe, loi Macron) et du renouvellement à venir de la convention d'exploitation des services régionaux de transport de voyageurs, le CESER émet les préconisations présentées ci-après. Le travail mené par le CESER est complémentaire au rapport inter-CESER réalisé sur le thème de l'aménagement du territoire, des transports et de la mobilité.

Les préconisations

Communication

Dans le cadre du renouvellement de la convention d'exploitation des services régionaux de transport de voyageurs entre la Région et la SNCF, le CESER préconise que figure au sein du document un volet publicité. Le contenu de la convention doit obliger la SNCF à développer une politique marketing à même de capter de nouveaux voyageurs en menant des campagnes de publicité sur des lieux stratégiques, en dehors des gares.

Le CESER estime que la Région doit communiquer, en complément de la SNCF, concernant les tarifs spéciaux proposés en région et à propos de l'offre TER en général.

Lignes

Lorsque des autocars de substitution sont mis en place lors de travaux menés par SNCF Réseau, le CESER estime indispensable que la totalité des véhicules soient dotés d'équipements permettant le paiement des titres de transport à bord de ceux-ci.

Pour certaines lignes, très fréquentées en heures de pointe mais enregistrant un faible

trafic en heures creuses, le CESER préconise, après études et au cas par cas, un renforcement des liaisons ferroviaires aux heures de pointe et la mise en place d'un mode de transport alternatif pendant les heures de faibles trafics.

Concernant la ligne Reims-Epernay (9000 déplacements quotidiens dont 10 % par le fer), afin d'augmenter significativement la part du mode ferroviaire sur cette liaison le CESER préconise la mise en place de trains directs aux heures de pointe, en complément des services omnibus déjà proposés. Cela permettrait de rendre le temps de parcours compétitif, 25 minutes sans arrêts intermédiaires, au regard du parcours routier (45 minutes).

Gares

Le CESER demande que la présence d'agents soit maintenue dans les principaux points d'arrêts afin de renseigner les voyageurs, délivrer des titres de transport et assurer la sécurité et l'accompagnement des personnes le nécessitant.

Le CESER juge indispensable que tous les potentiels usagers du TER, au sein de la région puissent avoir accès à des points d'information et de délivrance de titres de transport TER. Ce lieu devant être de préférence une gare ou un point d'arrêt, voire à défaut, l'accueil d'une mairie, une maison des services publics ou un commerce.

Matériels roulants

Concernant le matériel roulant en fin de vie (locomotives et voitures) de la ligne vallée de la Marne, le CESER préconise que la Région entame dès à présent une réflexion pour le renouvellement des matériels à l'horizon 2017-2018.

Compte tenu des perturbations hebdomadaires liées aux pannes enregistrées sur certaines lignes, entraînant une forte dégradation de la qualité de service, le CESER juge inacceptable de reporter une décision d'achat pour une livraison probable des matériels en 2020-2021.

Le CESER demande à la Région de s'entourer d'experts indépendants afin de mieux anticiper les phases d'entretien et de renouvellement des matériels imposés par la SNCF.

A court terme, le CESER souhaite que la Région engage une réflexion avec la SNCF afin de trouver des solutions pour permettre d'assurer un service de qualité en remplaçant des matériels de traction anciens (BB 15000) par des matériels de traction plus récents (BB 26000), non utilisés, et actuellement stationnés sur des dépôts situés hors Champagne-Ardenne.

Exploitation

Le CESER préconise à la Région de mieux responsabiliser l'exploitant en mettant notamment l'accent sur le rôle commercial qui est de son ressort. Le CESER considère que la politique commerciale effectuée par la SNCF sur le produit TER Champagne-Ardenne est bien en deçà de ce qui pourrait être fait pour capter de nouveaux voyageurs et maximiser le taux de remplissage des trains et autocars.

Le CESER déplore le système actuel de financement du service public de transport régional ferroviaire et routier qui n'incite pas l'exploitant à augmenter la fréquentation, le déficit de fonctionnement du système étant intégralement compensé par la Région à hauteur des objectifs

annuels de recettes voyageurs fixés au préalable.

Concernant la future convention d'exploitation des services régionaux de transport de voyageurs signée entre la Région et la SNCF, le CESER préconise une forfaitisation de la contribution régionale d'exploitation des services régionaux de transport de voyageurs qui inclue la forfaitisation des compensations régionales pour tarifs sociaux nationaux et régionaux.

Le CESER considère essentiel de garder la présence d'un agent dans les trains.

Concernant les TER événementiels, mis en place lors de manifestations ponctuelles (festivals, concerts, matchs, etc.) le CESER souhaite que l'amplitude horaire des services régionaux de transport mis en place s'adapte aux heures de début et de fin de l'évènement.

Intermodalité

Afin d'éliminer les zones blanches, actuellement non desservies par des services de transports en commun, le CESER demande que des offres de rabattement vers les gares et points d'arrêts soient créées à l'exemple ce qui est fait sur le secteur Bazancourt – Vallée de la Suipe.

Le CESER constate, en région Champagne-Ardenne, la suppression d'un certain nombre de services de **Transports A la Demande (TAD)**, mis en place il y a quelques années. Ils étaient le seul moyen pour les personnes ne disposant pas de voiture particulière et vivant sur des territoires non desservis par le TER, de pouvoir se déplacer. Le CESER souhaite donc attirer l'attention du futur Conseil régional sur la nécessité de désenclaver certains territoires, non pourvus de

solutions de mobilité alternatives à la voiture particulière (sud-est des Ardennes, sud-ouest de la Marne, nord de l'Aube et une partie de la Haute-Marne). Pour cela, la Région doit travailler avec les autorités organisatrices compétentes au développement de systèmes de TAD tout en participant financièrement à leurs mises en place.

Sur le modèle des formules tarifaires régionales intermodales proposées en région Languedoc-Roussillon, le CESER encourage la Région à développer rapidement l'interopérabilité des différents systèmes de billettique. Cela permettrait aux usagers d'emprunter le réseau régional et les réseaux urbains avec plus de facilité tout en profitant de formules tarifaires incitatives.

Pour le CESER il est urgent et indispensable de développer une offre de parkings gratuits ou à prix attractifs à proximité des gares, sur le modèle des parkings relais présents en périphérie des agglomérations. Il s'agit d'une des conditions sine qua non du rabattement vers les gares et de l'augmentation de la fréquentation des TER. Le CESER préconise à la Région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine de mettre en place une centrale de mobilité afin de permettre aux voyageurs de préparer leurs déplacements en disposant du maximum d'informations nécessaires (coût, temps de transport, mode(s) utilisé(s), bilan carbone, etc.) incitant au report modal vers les TER.

Tarifification Pass'solidaire

Le CESER demande à la Région d'étendre la tarification Pass'solidaire mise en place pour les déplacements en TER Champagne-Ardenne à l'ensemble de la région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine.

Le CESER souhaite que l'information autour de cette tarification soit mieux relayée par la Région, notamment auprès des structures directement en contact avec les personnes pouvant être bénéficiaires (pôle emploi, CCAS, missions locales, associations caritatives, etc.). Afin qu'un maximum de bénéficiaires potentiels puissent réellement accéder à cette tarification il semble également indispensable de faciliter les démarches administratives (justificatifs, photos d'identités, etc.).

Dans le cadre de liaisons TER interrégionales, permettant l'accès à des villes limitrophes à la Région, le CESER préconise d'étendre l'ensemble des tarifications régionales, dont le Pass'solidaire, à la totalité du parcours TER.

Infrastructures

Face à l'état de dégradation de la majorité des lignes de fret capillaires et de certaines lignes mixtes (fret et voyageurs) telles que Charleville-Mézières-Givet ou Reims-Fismes, le CESER demande à la Région qu'un état des lieux du réseau soit réalisé via un audit indépendant.

Le CESER demande à SNCF Réseau d'établir un Schéma directeur régional d'entretien des voies qui soit complémentaire et compatible avec le futur Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET). Pour le CESER, les lignes ferroviaires constituent un maillage du territoire indispensable tant sur le plan environnemental qu'économique, certaines entreprises étant fortement dépendantes de ces infrastructures pour leurs expéditions.

Lignes d'autocar loi Macron

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 instaure les « services librement organisés », autrement dit, la possibilité pour les autocaristes privés d'assurer des services réguliers interurbains. Pour toute liaison « dont deux arrêts sont distants de 100 kilomètres ou moins » une déclaration auprès de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER) sera obligatoire. Pour le CESER, les parcours en autocars sur longues distances constituent une offre supplémentaire de mobilité, adaptée à certains voyages (loisirs, vacances, etc.) mais ils ne peuvent se substituer aux lignes ferroviaires qui permettent notamment des déplacements professionnels rapides et efficaces (sécurité, confort, possibilité de travailler pendant le trajet).

La Région, autorité organisatrice, sera susceptible d'interdire une liaison si elle prouve que la ligne concernée porte atteinte à l'équilibre économique d'un service public.

Le CESER considère que si l'offre des transports régionaux est certes à améliorer, la mise en place de lignes d'autocars privées peut être une solution uniquement si elles complètent l'offre actuelle et permettent le rabattement des voyageurs vers les points d'arrêts et gares du réseau de transport express régional. Il est regrettable que les premières ouvertures de lignes effectives et annoncées en région ne remplissent pas ce rôle, pourtant important pour la desserte des zones blanches de la région et des villes non reliées par le fer.

Le CESER préconise que les lignes d'autocar créés soient pérennes et que leur fonctionnement se fasse sans dumping social et/ou fiscal.

Taxe transit international des poids lourds

Suite à l'abandon de l'écotaxe le CESER préconise à la Région d'engager une réflexion concernant la création d'une taxe transit international des poids lourds.

Pour le CESER, il serait intéressant de mettre en place cette taxe à titre d'expérimentation afin de limiter le trafic de poids lourds effectuant des liaisons internationales et transitant sur le territoire régional. En effet, le transit des poids lourds n'est pas autorisé en Suisse tandis que la Belgique et l'Allemagne ont mis en place l'équivalent d'une écotaxe ce qui incite les poids lourds à utiliser les axes non payants situés en France (A31, A34, A35, A36), engendrant pollutions, nuisances et dégradations de chaussées. Cette taxe permettrait de rétablir une certaine égalité entre transporteurs français et étrangers et pourrait contribuer à l'entretien des infrastructures régionales, dont celles liées au transport ferroviaire.

Conclusion

L'existence d'un service public régional de transport de voyageurs constitue pour le CESER un élément indispensable d'aménagement du territoire et de désenclavement des territoires ruraux.

A l'échelle de la Région Alsace, Champagne-Ardenne, Lorraine, malgré un financement public de plus de 400 M€ le CESER considère que la pérennité de ce service public peut être mis en danger par le modèle économique sur lequel il repose, entraînant une hausse constante de la participation de la Région.

Pour le CESER, l'objectif du service public de transport est d'assurer la desserte du territoire régional en utilisant le mode de transport le plus approprié, pourvu qu'il soit efficace (temps de parcours, prix du billet, fréquence, accessibilité, confort) et que son coût public soit le plus bas possible. Aussi, le CESER souhaite une évaluation dynamique du service rendu.

Pour le CESER il est urgent d'adapter l'offre ferroviaire actuelle aux besoins de la région Alsace, Champagne-Ardenne, Lorraine.

VI. SOURCES

Bibliographie

Législation et réglementation

- Loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014.
- Loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015.
- Règlement européen n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009.
- Loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015.
- Circulaire du 27 juin 2013 relative à l'installation programmée des Conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux.

Articles et communiqués de presse

- « *Offre à bas coût de la SNCF : la région Pays de la Loire refuse d'assumer le manque à gagner pour les TER* », la Gazette.fr, le 9 septembre 2015.
- « *Première polémique sur l'arrivée de la SNCF sur le marché des autocars longue distance* », le Monde.fr, le 9 septembre 2015.
- « *Fret ferroviaire : des collectivités en première ligne dans la sauvegarde du réseau capillaire* », Localtis.info, le 30 septembre 2015.

Études, Ouvrages, Rapports et Brochures

- « *TER Métrolor, construire un modèle économique durable* », Rapport du CESER de Lorraine, le 12 décembre 2014.
- « *Etude de desserte en transport du secteur sud de Rethel* », cabinet Iter, novembre 2012.
- « *Quel avenir pour le transport longue distance par autocar en France ?* », Autorité de la concurrence, 26 Février 2013.

Sitothèque

- arafer.fr
- www.idvroom.com
- www.ter.sncf.com/champagne-ardenne
- www.ouibus.com
- www.train1euro.fr

VII. ANNEXES

ANNEXE 1	COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL.....	32
ANNEXE 2	LISTE DES INTERVENANTS AUDITIONNES.....	33
ANNEXE 3	PROCEDURE DE REGULATION DES LIAISONS REGULIERES PAR AUTOCAR.....	34
ANNEXE 4	CRITERES D’EVALUATION DES PRECONISATIONS.....	35

Groupe de Travail :

<u>1^{er} Collège CESER</u>	<u>2^{ème} Collège CESER</u>	<u>3^{ème} 4^{ème} Collèges CESER</u>
<ol style="list-style-type: none">1. Christine CLEMENT2. Jean-Pierre GUERIN3. Luc MOUROT4. Michel RUDENT5. Géraud SPIRE	<ol style="list-style-type: none">6. Coraline FURIGO7. Jean-Pierre LANGLET8. Pascal LOUIS9. Bruno MALTHET10. Fabrice PREITE	<ol style="list-style-type: none">14. Claudette BRIGAND15. Yves CHAUVELOT16. Georges D'ACHON17. Christian DEJARDIN18. Valérie GENESSEAU

Comité de Pilotage :

- **Jean-Pierre Langlet (Président du groupe de travail)**
- **Jean-Pierre Guérin (Rapporteur)**
- **Georges d'Achon (membre)**

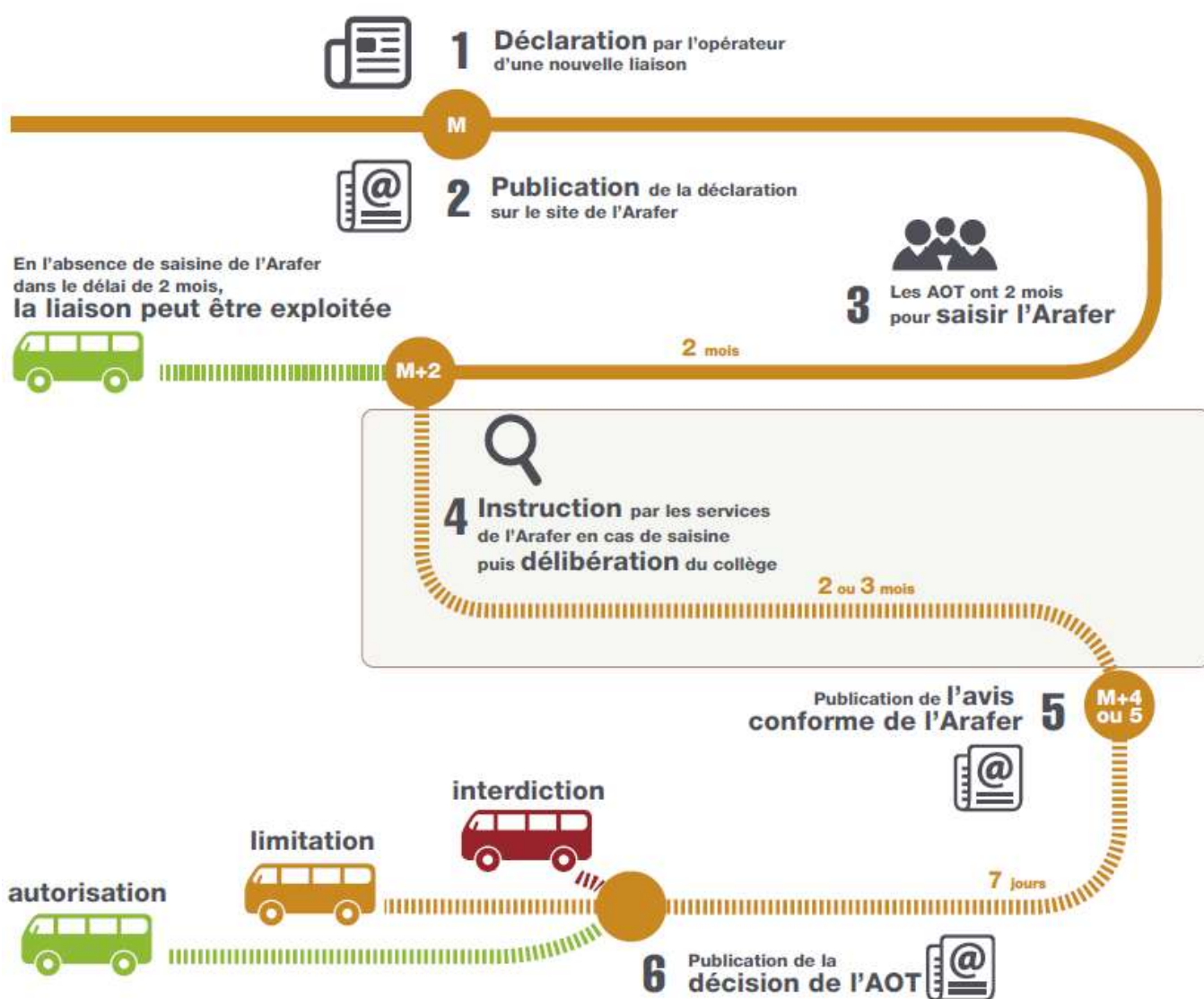
Invité permanent :

Patrick Tassin

- **M. Patrick Auvrèle**, Directeur régional de la SNCF Champagne-Ardenne,
- **M. François Peuchant**, Directeur Délégué TER Champagne-Ardenne,
- **M. Pierre Mathieu**, Vice-président délégué aux infrastructures, aux transports et à la mobilité durable de la Région Champagne-Ardenne.
- **M. Fabrice Rodenburger**, Chargé de projets à la Direction des infrastructures et des transports de la Région Champagne-Ardenne.
- **M. Karim Benali**, Président de l'Association des Châlonnais en Champagne Usagers de la SNCF (ACCUS),
- **M. Ghislain Froment**, Comité d'établissement des Cheminots de Champagne-Ardenne,
- **M. Williams Martin**, Président de l'Association Pour l'Ouverture des Gares entre Reims et Rethel (APOGERR),
- **M. Yannick Kerharo**, Maire de Bazancourt,
- **M. François Cornier**, Direction des transports de la Région Picardie,
- **M. Christophe Guitton**, Directeur du technicentre SNCF d'Epernay,
- **M. Jean-Arnaud Münch**, Volontaire permanent du mouvement ATD - Quart Monde,
- **Mme Danielle Pierret**, militante Quart Monde en Champagne-Ardenne,
- **Mme Claudine Guilpain**, habitante de Sézanne, participante aux ateliers du CIAS de cette ville,
- **M. Bris Delhalle**, résident du Club de Prévention d'Epernay et membre du Conseil de Vie Sociale de ce Club de Prévention,
- **M. Maximilien Rudeau**, Directeur du service transports de la Région Languedoc-Roussillon,
- **M. Georges Waszkiel**, Directeur des transports et de l'intermodalité de la Région Bourgogne,

ANNEXE 3 Procédure de régulation des liaisons régulières par autocar

La procédure de régulation des liaisons régulières par autocar ≤ 100 km



© Arafer 2015 - Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières



ANNEXE 4 Critères d'évaluation des préconisations

1. La présence d'un volet publicité au sein de la nouvelle convention TER,
2. La mise en place d'une campagne de publicité TER par la Région,
3. La présence à bord des autocars de substitution d'équipements permettant le paiement des titres de transport à bord de ceux-ci,
4. La mise en place de mode de transport alternatif pendant les heures de faible trafic,
5. Sur la liaison Reims-Epernay, la mise en place de liaisons directes aux heures de pointe,
6. La présence d'agents dans les principaux points d'arrêts,
7. Le maintien de points d'information et de délivrance de titre de transport,
8. Ligne Vallée de la Marne : le renouvellement des matériels roulants pour 2017-2018,
9. La consultation d'experts indépendants par la Région concernant l'entretien et le renouvellement des matériels,
10. Le lancement d'une réflexion entre la Région et la SNCF pour trouver des solutions de court terme face aux pannes répétées sur la ligne vallée de la Marne,
11. La présence d'une véritable politique commerciale au sein de la future convention TER,
12. La mise en place d'une forfaitisation des compensations tarifs sociaux nationaux et régionaux,
13. La présence d'au moins un agent dans les trains,
14. L'adaptation des TER événementiels aux heures de début et de fin de l'événement,
15. La mise en place d'offres de rabatement vers les gares et points d'arrêts,
16. Le travail de la Région avec les AOT compétentes à la mise en place de systèmes de TAD et la participation de la Région au financement de ces TAD,
17. La mise en place de l'interopérabilité des différents systèmes de billetterie,
18. L'ouverture de parkings gratuits ou à prix très réduits à proximité des gares,
19. La mise en place d'une centrale de mobilité régionale,
20. L'extension du Pass'Solidaire en l'ensemble de la Région Alsace, Champagne-Ardenne, Lorraine,
21. Une meilleure information autour de la tarification Pass'solidaire,
22. L'extension des tarifications régionales aux liaisons interrégionales,
23. La réalisation d'un état des lieux du réseau via un audit indépendant,

24. La réalisation, par SNCF Réseau, d'un Schéma directeur régional d'entretien des voies,
25. Le développement de lignes d'autocar longue distance qui soient pérennes et sans dumping social et/ou fiscal,
26. L'expérimentation, par la Région, d'une taxe transit international des poids lourds.



**CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL REGIONAL
DE CHAMPAGNE-ARDENNE**

HÔTEL DE REGION
CS 70441 - 5 rue de JERICH0
51037 CHALONS-EN –CHAMPAGNE

Tél. **03 26 70 31 79** – Fax 03 26 21 69 76
Courriel : ceser@cr-champagne-ardenne.fr

www.ceser-champagne-ardenne.fr