

Selon moi, les TER sont toujours considérés comme la variable d'ajustements des autres trains comme les Trains d'Équilibre des Territoires (TET) c'est-à-dire les grandes lignes, et le fret. On nous oblige à mettre des TER en fonction des autres. Sur les lignes nationales, nous souhaitons avoir un équilibre entre les trains. Je comprends que la politique d'arrêts des trains grandes lignes ne peut pas être la même que celle des TER, mais il faudrait au moins se mettre en correspondance.

### **Vous avez commencé le Plan Rail en 2008, il s'achève en 2014. Quel est le bilan ?**

C'est positif. Nous n'avons pas eu beaucoup de problèmes pour un chantier de cette importance. C'est le plus gros chantier en France d'infrastructure ferroviaire depuis des décennies, hors LGV. Et on a exigé, et c'est un élément important, qu'il soit fait en peu de temps.

Globalement, ça s'est passé correctement au niveau de l'avancement des travaux. Ça ne veut pas dire qu'ici ou là il n'y a pas un mois de retard. On est dans les temps et on finira le Plan Rail à la date dite, début 2014.

*« Le cadencement des TER présente de nombreux avantages : lisibilité complète pour l'utilisateur, optimisation des infrastructures, etc... »*

*« L'objectif de notre politique de développement des TER est le report modal. Pour qu'il soit efficace, il faut réduire les temps de trajet. »*

### **Quels sont les nouveaux objectifs du conseil régional pour le TER ?**

Dans sa politique, la Région a identifié trois dimensions d'utilisation des TER, en prenant Toulouse comme point central. Le TER a tout d'abord une fonction de proximité par rapport aux banlieues. On a décidé d'avoir une intensification des arrêts-banlieue

avec la détermination des gares de banlieue. On les a identifiées : c'est Colomiers, Portet-Saint-Simon... On a ce premier périmètre dont l'objectif est de mettre en place un cadencement au quart d'heure en heure de pointe. Ensuite, il y a une deuxième couronne à 40-50km de Toulouse. C'est L'Isle-Jourdain, Castelnaudary, Auterive, Pamiers... Pour ces zones là, on estime un besoin de cadencement à la demi-heure en heure de pointe qui existe déjà vers le Gers et l'Ariège. Et troisième élément, ce sont les villes plus importantes comme Auch, Tarbes, Castres ou Albi où on voudrait un cadencement à l'heure en heure de pointe.

Notre objectif est de mettre en place ces trois types de cadencement sur toutes les lignes. C'est déjà réalisé sur les lignes totalement cadencées comme la ligne d'Auch ou de l'Ariège.

Nous travaillons aussi à l'amélioration du système. Le conseil régional est exigeant sur la qualité du service, sur la ponctualité des trains, sur l'information des voyageurs... Nous voulons également augmenter la capacité des TER.

On réfléchit aussi à l'idée de tram-train notamment entre Toulouse et Colomiers. Il s'agit de trams plus solides que des trams de ville qui peuvent circuler à la fois sur les voies de chemin de fer et sur les voies urbaines. Mais il faut électrifier les lignes de train pour avoir un système compatible avec l'utilisation du tram et les coûts sont conséquents.



# CADENCEMENT DES TRAINS EXPRESS RÉGIONAUX (TER)



FICHE N°7

CONSEIL RÉGIONAL DE MIDI-PYRÉNÉES

GERS

*Le cadencement des TER mis en place en 2003 par la Région Midi-Pyrénées a permis de rendre plus efficace les transports en train. Face au succès de ce nouveau mode d'exploitation des trains, toutes les régions de France ont adopté ce système pour favoriser les déplacements en Région.*

**Charles MARZIANI**

Vice-président du Conseil Régional de Midi-Pyrénées en charge des transports collectifs et des infrastructures de transport



### **En quoi consiste le cadencement des TER et le Plan Rail ?**

Le cadencement est un nouveau moyen d'exploitation des trains qui permet sur une infrastructure contrainte, peu développée, de faire passer plus de train et de les ordonner d'une meilleure façon. Il nous a permis de relancer le transport de personnes via les TER en Midi-Pyrénées.

Lors du transfert de compétence relative aux TER de l'État vers la Région en 2002, presque personne ne croyait au développement du ferroviaire comme moyen de transport. En effet, dès 1995, il y avait eu un plan national de fermeture de lignes TER et les lignes Toulouse-Auch et Toulouse-Latour-de-Carol devaient être fermées. C'est l'héritage que nous avons reçu.

Lorsque la Région a pris la responsabilité des TER en 2002, nous avons décidé d'investir et de rebâtir un service public de transport ferroviaire. On a essayé de mettre des trains supplémentaires sur les lignes TER.

On s'est trouvé face à un problème notamment sur la ligne Toulouse-Auch : ce sont des lignes à voie unique. Faire circuler des trains plus massivement sur un seul rail s'avérait difficile. Les spécialistes du transport disaient à la Région qu'il était techniquement impossible de monter en puissance. Cependant, avec l'aide d'ingénieurs suisses, nous avons fait la démonstration qu'il était possible d'inventer une nouvelle façon d'exploiter les trains par le biais du cadencement qu'on a instauré dès 2003. Le principe est simple : les trains partent toujours à la même heure dans l'heure et ils roulent tous à la même vitesse sans se dépasser. Le seul problème était le croisement des trains qu'on a solutionné par des zones d'évitement qu'on a du construire.

Dès la mise en service des TER cadencés sur la ligne d'Auch, il y a une réponse très importante en matière d'utilisation. On était conforté dans l'idée que c'était une vraie réponse en matière de mobilité. On a proposé de poursuivre les cadencements sur d'autres lignes : Muret, Latour-de-Carol.

Dans un second temps, on s'est intéressé à l'état de l'infrastructure. En parallèle à l'audit national de l'infrastructure réalisé par le Réseau ferré de France (RFF) en 2005, nous fait un diagnostic plus important de tout le réseau Midi-Pyrénées. On a refait appel à l'École de Lausanne pour l'expertise du réseau. On s'est aperçu que le réseau fin (TER) en avait pour entre 5 et 10 ans d'existence. Entre temps, on avait investi dans du matériel parce qu'on avait décidé de poursuivre l'expansion des TER par le cadencement. Mais ce matériel ne pourrait pas rouler sur le réseau si on ne le renouvelait pas. Face à cette nouvelle problématique, nous avons lancé ce qu'on a appelé le Plan Rail : c'était une réponse pragmatique de la Région à l'état des réseaux (voies, ouvrages d'art...).

Cette action a été réalisée avec le soutien de :



C'est la genèse : premièrement, en prenant notre responsabilité concernant les TER, on a voulu les développer parce qu'on croyait à un service ferroviaire du voyageur. Il y avait des contraintes techniques qu'on a levées par le cadencement. On a investi dans du matériel neuf. Deuxièmement, il y a eu une réponse très forte en termes d'utilisation. L'exploitation des TER n'aurait pas pu continuer si on n'avait pas réglé le problème d'infrastructure. On a mis en place le Plan Rail.

Le cadencement des TER présente de nombreux avantages : lisibilité complète pour l'utilisateur, optimisation des infrastructures, exploitation de toute la capacité d'une ligne, rationalisation des investissements, meilleure planification de l'utilisation des ressources...

### Quels sont les objectifs du conseil régional à travers le cadencement des TER ?

L'objectif de notre politique de développement des TER est le report modal. Pour qu'il soit efficace, il faut réduire les temps de trajet. Techniquement, nous pouvons le faire et nous avons l'intention de le faire, ce qui suppose une réorganisation d'ensemble. Nous nous sommes fixé comme objectif d'avoir des trains plus rapides. Par exemple, on voudrait relier Rodez, Figeac à Toulouse en moins de deux heures. Et si on est à moins de deux heures, on « concurrence » la voiture sur ces itinéraires. L'ambition affichée par la Région est de desservir le territoire de façon équitable avec un service public ferroviaire. Après, notre politique et nos actions sont soumises à une contrainte économique : la Région n'a plus les moyens dynamiques pour développer le ferroviaire puisqu'on n'a plus de fiscalité, on n'a pas de versement transport, etc.... Donc on est dans une équation compliquée. Cela ne veut pas dire qu'on veut se replier mais il y a une question économique qui est devant nous et qui est une contrainte.

### Quelles actions ont été mises en place dans le cadre du Plan Rail ?

Sur les 1 500 km de lignes en Midi-Pyrénées, 500 km ont été complètement remis à neuf par la Région. Remis à neuf signifie qu'on a tout changé : les rails, les ballastes, les traverses sur les 500 km ainsi que tous les ouvrages d'art qui y sont associés (ponts, tunnels...). Sur la ligne de l'Ariège par exemple, il y a une multitude de ponts qui ont été complètement rénovés.

### Dans le Plan Rail, il y a également un programme complémentaire qui concerne l'accueil en gare, les



**guichets, les espaces voyageurs, les abris voyageurs sur les quais, l'accessibilité des quais pour les personnes à mobilité réduite...**

Oui, il y a tout un programme de mise en accessibilité du système. Tous les nouveaux trains qui vont arriver seront compatibles avec l'accessibilité. Et sur le matériel ancien, on a investi pour faire des rénovations.

On développe également les services. Je pense que le futur des transports, c'est aussi les services associés. On veut développer une billettique plus efficace avec la carte Pastel pour l'ensemble des transports. On a commencé mais notre volonté est que tous les transports publics puissent utiliser la carte Pastel. Il y a des questions de tarifications communes à régler. C'est un premier sujet.

Deuxième sujet, c'est l'information des voyageurs, informations normales mais surtout l'information en situation perturbée. Parce qu'il n'y a rien de plus détestable que de ne pas savoir comment on poursuit son transport ou comment on peut l'organiser quand il y a un incident. Pour ça, on a développé toute une série de mesures : on est en train de déployer des écrans dans toutes les gares, on a créé avec la SNCF une cellule à la gare Matabiau qui est désormais capable de compiler les informations sur les dysfonctionnements. C'est une création récente qui permet d'alimenter le système, avec des informations fiables.

*« Le cadencement est un nouveau moyen d'exploitation des trains qui permet sur une infrastructure contrainte, peu développée, de faire passer plus de train et de les ordonner d'une meilleure façon. »*

### Comment agissez-vous pour développer l'intermodalité des gares ?

On souhaiterait avoir davantage de gares multimodales, c'est-à-dire une gare qui réunit la gare SNCF, les cars départementaux et régionaux, les bus urbains. Il en existe deux en Midi-Pyrénées qu'on a construit, à Auch et à Rodez et qui fonctionnent très bien. Il y a un partage des frais de gestion de la gare multimodale entre tous les opérateurs. On essaye aussi de réorganiser les correspondances entre tous les modes de transport pour l'intermodalité.

Depuis deux ans, nous avons également lancé avec les communes et les intercommunalités un programme de développement ou de création de parkings, mais pas uniquement voiture. On veut systématiquement des chemins, du gardiennage vélo, le passage des autocars. Actuellement, 30 chantiers de ce type sont en construction. Pour dimensionner ces parkings, nous avons fait une étude préalable pour connaître l'évolution des besoins en parkings dans toutes les gares de Midi-Pyrénées.

*« Le cadencement de certaines lignes n'est pas à l'optimum parce qu'il y a « une cohabitation » entre les TER, les trains grandes lignes et le fret. [...] La question ici est l'équilibre entre tous les trains et la politique d'arrêt des trains. »*

### Quelles ont été les conséquences du cadencement sur l'utilisation des TER ?

L'utilisation du TER ne cesse d'augmenter depuis la mise en place du cadencement. On est passé de 150 à 360 TER depuis 2000. Aujourd'hui, on est devant une nouvelle contrainte : les trains sont bondés. Il y a une saturation complète notamment aux heures de pointe et on se retrouve devant un double problème de capacité.

D'une part, le cas de la gare Matabiau est très compliqué. Tel qu'elle est bâtie aujourd'hui, on est à saturation, on ne peut plus mettre de trains supplémentaires aux heures de pointe. Il y a environ 260 TER qui partent ou qui ont leur terminus à Matabiau. On a fait des travaux importants avec RFF et la SNCF, on a créé un quai supplémentaire avec l'idée de rendre transversale la ligne Agen-Castelnaudary pour que les trains n'aient pas leur terminus à Matabiau, qu'ils puissent traverser la gare, ce qui pourrait alléger Matabiau. Il y a aussi un plan de développement de la gare Matabiau lié à l'arrivée de la LGV. D'autre part, certaines gares ont des quais trop courts ce qui nous empêche de doubler les trains et d'augmenter la capacité alors que techniquement on pourrait le faire. Quand nous avons repris les TER en main,

la longueur des trains ne posait pas de problème, leur dimension suffisait pour les voyageurs. Ce problème de capacité démontre le succès des TER qui constituent une alternative efficace à la voiture particulière. On est face à un choix clair : doubler les TER et ne plus desservir les gares non adaptées ou s'arrêter partout sans augmenter la capacité des trains. Le choix qu'on a fait pour l'instant, c'est de ne pas supprimer d'arrêts et de demander aux voyageurs « de se tasser ». Je parle pour l'exploitation actuelle car on travaille avec RFF sur la possibilité d'un programme d'allongement des quais. On a déterminé ce que j'appelle des goulots d'étranglement, il y en a sept ou huit dans la région où la question de l'allongement des quais est posée. Mais le coût d'allongement n'est pas négligeable, autour d'un million d'euros.

*« L'utilisation du TER ne cesse d'augmenter depuis la mise en place du cadencement. On est passé de 150 à 360 TER depuis 2000. »*

### Quels freins avez-vous rencontrés pour la mise en place de votre politique de développement des TER ?

La difficulté principale est qu'il faut accorder tout le monde, RFF, la SNCF et nous. Ces partenariats sont compliqués et on est parfois dans la confrontation. Les intérêts des uns et des autres ne sont pas nécessairement concordants.

Par exemple, le cadencement de certaines lignes n'est pas à l'optimum parce qu'il y a « une cohabitation » entre les TER, les trains grandes lignes et le fret qui n'existe pas ou peu sur d'autres lignes régionales telles que Toulouse-Auch ou Toulouse-Latour-de-Carol. La ligne Toulouse-Tarbes qui est à vocation nationale est la ligne qui le plus de difficulté au niveau de la cohabitation des trains alors qu'elle représente le quart des voyages en Midi-Pyrénées. On n'est pas seul à décider.

La question ici est l'équilibre entre tous les trains et la politique d'arrêt des trains. Les trains nationaux ont tendance à ne plus vouloir s'arrêter dans les gares intermédiaires, ce qui pose toute une série de questions d'équilibre sur les villes de moyenne importance comme Saint-Gaudens, Montréjeau, Lannemezan. Nous recherchons un équilibre et une complémentarité entre les deux types de train.

*« On souhaiterait avoir davantage de gares multimodales, c'est-à-dire une gare qui réunit la gare SNCF, les cars départementaux et régionaux, les bus urbains. »*