

RAPPORT MORAL

Nous alertons la région et la SNCF depuis plusieurs années sur les risques portés par la vétusté du matériel TER. Elle se manifeste au quotidien de plus en plus. L'année qui s'est achevée, a démontré la criticité de ce sujet pour les années à venir. Il est temps d'obtenir une issue favorable aux problématiques de financement des matériels roulants. La solution bricolée en 2013 avec la reconstitution partielle du parc de locomotive, a apporté une accalmie loin de répondre durablement au délabrement des matériels.

Le renouvellement du matériel repose actuellement sur deux scénarios :

- Rénovation du matériel existant
- Achat de nouveau matériel avec deux produits concurrents produits par Alstom et Bombardier.

La facture apparaît très élevée et s'échelonne entre 10 Millions d'euros pour le premier scénario et plusieurs dizaines pour les autres pour financer la capacité des 5 rames de 8 voitures et sept motrices.

Pour le conseil régional le poids des financements nécessaires pèse d'autant plus que la promesse du projet gouvernemental de « modernisation de l'action publique » (MAP) augure d'un resserrement budgétaire inédit. Associé à la précédente réforme du financement des collectivités territoriales, la région semble n'avoir aucune marge de manœuvre pour les prochaines années.

Désormais, elle considère que de nouvelles recettes doivent être trouvées. Parmi elles, bien qu'anecdotique, l'accroissement de sévérité sur les contrôles d'accès à bord des trains. Cette démarche est engendrée par un soupçon « d'évasion de recettes » important (fraude). C'est le sens de la demande du conseil régional à la SNCF, qui a renforcé les contrôles au départ.

La SNCF écarte l'explication de désaffection de ses lignes par des usagers excédés de la détérioration de la régularité et de la conformité des trains qui a particulièrement affecté l'année 2013.

Ce contexte budgétaire rappelle les acteurs régionaux aux réalités et les conduit à s'interroger sur les moyens de trouver les financements. Ils n'écartent pas la réduction du périmètre du service public comme l'a montré la fermeture de la ligne 5 et son remplacement par une desserte par car alors même que les préparatifs du centenaire de la première guerre mondiale à Verdun y attirera de nombreux touristes.

A côté des élections municipales battent leur plein. Peu d'écho des candidats sur le sujet du ferroviaire. A tout le moins, l'UMP avance une nécessaire priorité à porter sur la liaison Châlons-Reims pour soutenir son projet de métropole tripolaire dans la marne de nature à revitaliser le dynamisme d'une capitale régionale. Ce projet s'appuierait sur la conversion des usagers de la route au ferroviaire dont le nombre important souligne virtuellement l'existence

Association des Châlonnais en Champagne Usagers de la SnCF

Hôtel de Ville de Châlons en Champagne, Place Foch Châlons en Champagne

- www.accus-chalons.fr - ACCUS@wanadoo.fr – 06 52 52 63 02

d'une marge de progression. Ce projet vise également à développer l'usage du TGV grâce à une correspondance à Reims accompagnée d'un accroissement de la vitesse sur la ligne. Outre l'utopie d'un tel projet qui parie sur une rénovation complète de la ligne Reims-Châlons dont l'électrification n'a même pas pu être obtenue à l'occasion de l'arrivée du TGV-EST, l'idée nous prive d'un soutien sur le renforcement de la vitesse de circulation sur la ligne classique. Cette revendication ancienne reste la nôtre car elle ne nécessite qu'une volonté organisatrice des opérateurs de la ligne et politique du conseil régional. Elle préserve également les besoins de circulation régionale entre Château Thierry, Epernay, Châlons et Vitry dont le développement s'est accru avec la densification de la desserte.

La Mairie de Châlons, lance enfin son projet d'aménagement de la place de la gare dont la première étape est la construction d'un nouveau Parking dès mars 2014 sur l'emprise de l'entreprise Roughol. Cet emplacement éloigne le parking de l'entrée de la gare et le cheminement est établi. En revanche les accès et le sens de circulation reste encore sujet à des ajustements. Cette arlésienne aboutira enfin en 2014 à un parking offrant la capacité de 350 places (légèrement moins que l'offre actuelle) et sera gratuit ..jusqu'en 2016 selon le M. Apparu. « Après on verra » ! Evidemment, si le sujet n'est pas posé sur la table pour l'instant il conviendra de raviver le débat dès 2015.

Dans les conditions actuelles, la configuration promise de la place multimodale semble acceptable car elle préserve la gratuité du parking et offre une perspective d'aménagement d'une place digne de l'entrée de ville rêvée par nos élus.

Si ce projet semble évoluer favorablement, il n'en n'est pas de même pour l'ouverture des guichets qui s'est encore réduit l'année dernière alors même que nous en revendiquons l'amplification. Pire, les abonnés, qui souhaitent réduire leur temps passé aux guichets et permettent à la SNCF de procéder aux réservations des TGV en temps masqué par le dépôt de commande groupés sont gratifiés d'une double peine. Le guichet réservé à cette transaction n'ouvre que 5 matinée et deux après-midi. Il n'est pratiquement pas accessible aux abonnés qui se rendent tout au long des journées de la semaine à Paris.

Concernant le TGV, nous pouvons considérer que la bataille pour la sauvegarde des horaires un temps menacés en 2012 a été gagnée en 2014 avec le retour à la grille d'origine. Mais une épée de Damoclès pèse tout de même sur le Paris –Bar le Duc considéré par la SNCF comme le moins rentable des TGV qui desservent la Champagne-Ardenne déjà insuffisamment rentables. Elle est prompte à envisager des modifications en faveur de trains considérés comme plus rentables.

Un aménagement de 2013, a ainsi permis de supprimer un TGV du Paris-Reims compensés par l'arrêt de 2 TGV Paris-Nancy à Champagne-Ardenne. Cet aménagement a permis de renforcer l'offre de voyage globale sur la métropole rémoise mais aussi d'offrir de nouvelles correspondances entre la Champagne Ardenne et Nancy. Ce faisant, la SNCF a subrepticement réintroduit son plan de desserte originel reposant sur une desserte des « gare betterave » plutôt que les centres villes.

Ces ajustements constituent le fondement du développement de l'offre ferroviaire de la SNCF. Le prochain épisode sera l'ouverture de la seconde tranche du TGV-EST qui reliera la gare de Louvigny (gare Lorraine) à Strasbourg. La desserte des gares intermédiaires disparaîtra à l'instar de ce qui s'est produit pour les gares champenoises et lorraines avec la première tranche.

Association des Châlonnais en Champagne Usagers de la Sncf

Hôtel de Ville de Châlons en Champagne, Place Foch Châlons en Champagne

- www.accus-chalons.fr - ACCUS@wanadoo.fr – 06 52 52 63 02



Tous ces développements nous condamnent à conserver et développer une vigilance à chaque programmation pour nous assurer de la préservation des acquis. En effet, loin de satisfaire nos demandes nouvelles les représentants de la SNCF s'escriment à rétablir d'une saison sur l'autre les caractéristiques de la saison précédente.

Dans ce contexte, malgré notre insistance la Direction de ligne TGV – EST n'a pas donné une suite favorable à notre demande de bénéficier de l'abonnement électronique dont le montant devrait baisser en moyenne par rapport à l'abonnement classique. Nous avons cependant obtenu une promesse d'étude sérieuse dont le retour devrait s'opérer en 2014.

Enfin, les revendications que nous avons inscrites les précédentes années à notre plan d'action restent inscrites pour cette année à l'exception de celles ayant trouvée satisfaction.

L'amélioration de la vitesse des TER par un accroissement de la vitesse en région parisienne reste une priorité pour l'association.

Il en va de même de l'augmentation des amplitudes des dessertes avec la modification du 5h15, le prolongement du 22h35 et l'extension de l'ouverture des guichets au-delà de l'arrivée du TGV en gare de Châlons en Champagne.

TER	TGV
<ul style="list-style-type: none"> - amélioration de la vitesse des TER - Remise en place de TER de fin de soirée soit en prolongeant le TER Paris Château de 23h50 jusqu'à Châlons soit en obtenant la mise en place d'un TER à 22 h 35 au départ de Paris en particulier le vendredi et le samedi. Sans modifier le 21h36 - Modification de l'horaire du premier TER Châlons –Paris de 5h15 pour une arrivée avant 06h30 afin d'obtenir des correspondances plus cohérentes à Paris. - Ajustement du Plan de Transport (Neige) aux besoins des usagers 	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'un troisième TGV • Mise en place d'un TGV le Samedi soir
Aménagement de la Gare de Châlons	Tarification
<ul style="list-style-type: none"> - extension de l'ouverture des Guichets jusqu'à 20 h 45 - maintien d'un parking conséquent gratuit dans le périmètre de la Gare 	<ul style="list-style-type: none"> - Extension de « mon forfait annuel » aux usagers de la ligne Paris-bar-le-Duc