REFLEXION SUR LES TRANSPORTS REGIONAUX

Destinée au colloque de Paulhan du 27 novembre 2004

Sur le plan local : des concurrences dispendieuses et peu efficaces

Nous n'entrerons pas dans le nécessaire débat sur la répartition des compétences entre les différentes collectivités territoriales en matière de transport. Si nous prenons comme exemple la relation de Perpignan à Saint Feliu d'Avail dans la vallée de la Têt, elle est desservie par :

1) des TER, soutenus par la Région, qui ne desservent que trois points d'arrêt, ne vont pas très vite, présentent de longues plages horaires sans aucun train et manquent de fiabilité, mais embarquent officiellement les vélos,

2) des autobus départementaux qui desservent plus de points d'arrêt, mais sont plus lents, peuvent embarquer un ou deux vélos à la rigueur, et présentent également des trous horaires dans leur service,

3) des autobus urbains, désormais soutenus par la communauté d'agglomération de Perpignan : ils présentent de nombreux points d'arrêt, visent à la desserte cadencée à faible fréquence, sont très rarement en grève, mais n'embarquent pas les vélos.

Aucune correspondance physique entre ces trois modes. A Perpignan, la gare SNCF est desservie par une unique ligne d'autobus urbains ne sortant pas de la ville, et le centre de correspondance urbain avec les autres lignes est à un kilomètre. Le voyageur qui sort du train, fut-il un TER, est copieusement ignoré, au point que le plus proche point de vente des tickets d'autobus est à 500 mètres de la gare. A notre connaissance, ce cas est unique en France pour une ville de cette importance.

Par ailleurs, tout service s'arrête à 20 heures, sans aucune offre de transport à la demande au delà, ce qui signifie clairement qu'on s'adresse aux publics captifs, aux horaires de type boulot-dodo, toute personne qui est retenue en début de soirée, que ce soit par son travail ou une activité culturelle, étant obligée de prendre sa voiture dès le matin. Ne parlons de la prise en charge des trajets terminaux des voyageurs arrivant après 19h30 d'une autre agglomération de la Région ou d'une autre Région. Nous sommes persuadés qu'une organisation globale, avec une partie de l'économie faite sur certaines redondances et un effort financier raisonnable, permettrait à la fois d'assurer une desserte cadencée, de proposer un transport à la demande jusqu'à 24 heures, et d'embarquer les vélos, ce qui multiple environ par 30 la superficie d'appel de chaque point d'arrêt (si l'on estime qu'un piéton est prêt à marcher un kilomètre et qu'un cycliste peut en faire en moyenne 5 à 6 pour se rapprocher des transports en commun).

La communication avec les voyageurs des TER

Informations horaires

Nous trouvons inouï qu'on retarde de plusieurs semaines la livraison des horaires des TER sous le prétexte futile (donné officiellement par le bureau d'accueil de la gare de Perpignan), de modifier le Logo. Le Logo est il au service de l'usager ou l'usager au service du Logo ? Pour l'organisation individuelle du voyageur, et en l'absence d'une base de sillons stables traversant les années, donc connue par cœur par les habitués, auxquels s'ajouteraient des services supplémentaires durant la saison touristique, un horaire devrait être diffusé au moins 10 ou 15 jours avant son inauguration. Sa mise à disposition plusieurs semaines après (2ème semaine de juillet pour le service du 12 juin 2004) est extrêmement démotivante, et, soulignons le, très peu professionnelle. Encore une fois, il

parait évident qu'on ne cherche pas à séduire, mais qu'on se livre seulement à un exercice obligatoire destiné à un public captif.

Nous nous élevons aussi contre la forme, qui se veut à tout prix originale, donnée au « guide horaires » des TER du Languedoc Roussillon. Dans la volonté ridicule de singer l'avion, qui fait peu d'étapes intermédiaires, on ne donne que des binômes [départ-arrivée]. Comme le nombre de relations à afficher explose alors, on donne l'information par zones locales où on enferme l'usager, et on ne communique que les départs et arrivées aux têtes de ligne. : Perpignan, Narbonne, Cerbère, Villefranche, etc. Le voyageur minoritaire, certes, mais pas totalement improbable, qui veut se rendre d'une gare non tête de ligne à une autre gare non tête de ligne ne trouvera nulle part l'horaire de son trajet sur ces documents : il devra effectuer une triangulation via la tête de ligne, et supposer que le train qui, à une page, arrive à la gare d'où il part, parce que son heure de départ du terminus est la même que celle du train qui, sur une autre page, arrive à la gare où il se rend, est probablement le même (non identifié par son numéro, bien sûr, pour corser la difficulté), et lui permettra d'effectuer son trajet personnel. Mais il devra identifier une « heure d'arrivée » comme son « heure de départ » et se livrer sur le « guide horaires » à une acrobatie intellectuelle qui est au moins du niveau de l'audit comptable d'une entreprise douteuse. Heureusement qu'il existe encore des fiches de lignes, mais jusqu'à quand seront elles distribuées?

En singeant stupidement l'avion (il n'y a pas d'autre mot), et probablement sous la haute influence des informaticiens, qui réduisent toute démarche au raisonnement binaire, et ne pratiquent au départ que le « oui » ou le « non », donc le « départ » ou l' « arrivée » (d'où la présentation en binôme) et aimeraient sans doute ignorer l'heure de « passage », concept trouble et équivoque, qui est à la fois « arrivée » et « départ », on exclut puissamment le voyageur qui va d'une gare de passage à une autre gare de passage, tout en consommant autant d'encre et de papier pour donner beaucoup moins d'informations. Il serait heureux qu'on réinvente de toute urgence au niveau de la Région l'horaire synthétique, donnant, ligne par ligne, l'horaire de tous les trains avec tous leurs arrêts échelonnés verticalement, comme le font d'ailleurs sans exception toutes les autres régions françaises dont nous avons pu récupérer un guide horaire des TER. Et si possible, qu'on recycle ailleurs les communicants laborieux (c'est un euphémisme) qui sont au service d'un marketing opaque plutôt que de la vie quotidienne des voyageurs de la Région Languedoc Roussillon.

Dialogue verbal en ligne

Voici des années qu'un certains nombre de gares de passage ne sont plus que des points d'arrêt, où le personnel à été remplacé par une machine qui délivre, quand elle fonctionne, des billets à usage immédiat, et un panneau d'affichage qui annonce, quand il fonctionne, les trains au départ et leur retard éventuel. Aucun téléphone pour joindre un agent des chemins de fer. En cas de panne du tableau, évidente quand un train présente un retard non annoncé, est-il normal que le voyageur, à la condition qu'il ait un téléphone portable, ce qui est déjà une exigence inadmissible, soit obligé de plus en plus, d'appeler des numéros surtaxés, alors que le service est défaillant, puisque, marketing oblige, les numéros ordinaires des gares deviennent aussi secrets que les codes d'une arme de destruction massive. Cela est économiquement, juridiquement, et moralement anormal et scandaleux.

Dans le métro de Lille, des interphones placés auprès de tous les automates, sur tous les quais, et dans toutes les rames, permettent de dialoguer à tout moment avec le PC. A l'heure où on va photographier les satellites des autres planètes du système solaire, peut-

être serait-on capables d'installer sur chaque point d'arrêt isolé un interphone solide où le voyageur honnête pourrait demander au gestionnaire de la ligne si son train existe toujours et quel retard il pourrait avoir (au cas où ce voyageur aurait l'incroyable besoin d'arriver quelque part à une heure convenue avec un tiers), et même, pourquoi, pas, signaler un obstacle sur la voie, une traverse en feu, où toute autre anomalie récente pouvant compromettre le service, voire provoquer un accident.

Voyages interrégionaux

Comme à l'intérieur du Languedoc Roussillon, les difficultés grandissent pour se rendre d'une gare secondaire de la Région à une gare secondaire d'une autre Région. Même s'il n'est pas affiché, le système par « oui » ou « non » multiplie les barrières. Pour commencer, les automates refusent de vendre un billet comprenant plus de une correspondance. Il faudra donc biaiser et passer par deux prises en charge si l'on veut passer par eux. Inutile d'attendre la moindre intelligence de leur part. Paris-Austerlitz et Paris-Lyon sont deux destinations aussi différentes que Dunkerque et Bayonne, et un « aller » vers Paris en train de nuit et un « retour » en TGV ne sont absolument pas un même voyage « aller et retour ». Belle occasion, je suppose, de refuser certaines réductions que même un employé sans CAP serait capable d'accorder.

Sans aller jusqu'à la capitale, sur l'axe Bordeaux-Narbonne, un arrêt de 10 minutes à Toulouse peut être l'occasion d'un changement de numéro de train, donc l'occasion de placer une nouvelle réservation, quitte à ce que, comme me l'a raconté un contrôleur, des personnes âgées désemparées descendent sur le quai avec leurs bagages et cherchent désespérément l'autre train, au risque de manquer le départ de celui qu'elles viennent de quitter, qui a changé traîtreusement de numéro incognito. Le même phénomène nous a été signalé à Narbonne, agrémenté de cafouillages de correspondances des places avec les réservations imprimées, créant des conflits entre voyageurs et entre ceux-ci et le personnel.

Une information de type « la réservation est close » pour les trains Corail, veut simplement dire que vous devez monter dans le train sans vous inquiéter, et que vous aurez même peut-être un compartiment pour vous tout seul. Manifestement, les gens du marketing ont inventé une nouvelle langue qui n'est plus le français.

Il est clair qu'aucune réflexion sur les déplacements interrégionaux ne peut se faire sans évoquer les TGV, puisque certaines correspondances ne sont vraisemblables qu'en les utilisant. Dans ce cas, au contraire, la réservation, qui vous interdit théoriquement de choisir vos voisins, est un carcan imposé, source avant tout, non de confort, puisqu'une place fenêtre vous donne parfois vue sur une tôle qui vous rabaisse au niveau d'un bétail de marché, mais de recette supplémentaire. A ce sujet nous aimerions savoir comment est réparti le prix d'un billet interrégional, par exemple [Le Soler-Coutras], entre le service des TGV, le service TEOZ, et les trois Régions partenaires, ou au moins celle de départ (Languedoc Roussillon) et celle d'arrivée (Aquitaine).

Car si un déplacement interrégional par les TER est manifestement exclu à la fois par les concepteurs des horaires et par les différents services d'information et de vente aux voyageurs, qui occultent à peu près autant d'information qu'ils n'en donnent, marketing oblige, on ne peut pas dire qu'il soit facilité si l'on essaye de s'adapter à leur vision binaire. Car, ou on est un voyageur TER, ou on est un voyageur Grandes Lignes, et malheur à celui prétend être les deux et utiliser un TER au départ, un ou deux « grands trains » au milieu du voyage et un autre TER à l'arrivée. Les correspondances, qui étaient déjà médiocres dans le régime SNCF ancien, à Narbonne par exemple, deviennent exécrables dès qu'on sort des relations qui vont ou partent de la ville centre. Vouloir

continuer son voyage au delà d'une capitale régionale devient une sorte d'injure lourdement punie. Quelques exemples récents pris dans les meilleurs horaires :

arrivée à Bordeaux dans un TER en provenance de Chalais : correspondance pour Toulouse : 2h14 (crime de changement de catégorie de voyageur)

arrivée à Toulouse dans un TGV en provenance de Narbonne : correspondance pour Bordeaux : 2h13 (crime de dépassement de la capitale régionale)

Un trajet [Siorac en Périgord-Le Soler] était exemplaire sur ce sujet.

1° arrivée en TER de Siorac à Agen, (où la correspondance pour Bordeaux (même Région) est d'environ un quart d'heure) :

correspondance pour Toulouse : environ une heure et quart (délit de changement de Région et crime de changement de catégorie de voyageur)

Par une incroyable faveur nous n'avions pas eu à changer de train à Toulouse, mais

2° même philosophie à Narbonne : de Toulouse vers Montpellier (déplacement radial), l'attente est brève, de l'ordre du quart d'heure, mais pour repartir vers Perpignan, compter une heure de pénalité (délit de changement de Région et crime de changement de catégorie de voyageur).

Résultat : de Siorac au Soler, en prenant le train, donc en renonçant à tout choix horaire puisqu'il n'y a qu'un horaire possible par jour, sauf à passer la nuit à la salle d'attente de la gare de Perpignan, on met le même temps, 7 heures environ, que pour faire le même trajet au plus court par les routes les plus directes, alors que les trains peuvent rouler, quand les voies classiques sont entretenues, de 120 à 160 à l'heure.

Nous pensons donc que la régionalisation du chemin de fer et la segmentation des offres interrégionales, outre les inégalités qu'elles créent entre les Régions « avec », et les Régions « sans », entre les voyageurs « Grandes Lignes », TGV, TGV on line, TEOZ, déjà plus ou moins bien traités selon qu'ils seront riches et nombreux (Paris-Nice) ou pauvres et rares (Quimper-Bordeaux) ou riches et rares (train de nuit Perpignan-Paris) et les petits besogneux que sont les voyageurs TER, contribuent actuellement à rompre la continuité du territoire. Il devient mal vu et donc très peu pratique de vouloir aller de Bordeaux à Lyon autrement qu'en passant par Paris. Et lors des dernières inondations, on a pu conseiller sans rire, les voies étant coupées à Lézignan, de passer par Paris pour se rendre de Montpellier ou Narbonne à Carcassonne ou Toulouse. Alors que la liaison par la Cerdagne existe toujours, mais que le transit est puissamment découragé à Mont Louis sur la plupart des trains par des correspondances artificielles et interminables du train jaune vers le train jaune. Ayons aussi une pensée pour les relations par Saint-Pons ou Quillan qui auraient permis autrefois ce contournement de Lézignan sans faire deux mille kilomètres.

Nous souhaitons donc que l'évolution des transports régionaux, dans le contexte de la montée en puissance de l'effet de serre et l'entrée en vigueur du protocole de Kyoto le 16 février prochain ainsi que de l'augmentation inéluctable du prix du pétrole,

1) aille vers plus de liberté et non plus de restrictions aux déplacements,
2) mette l'informatique au service de l'usager contribuable, au lieu que sa philosophie binaire fasse de ce dernier le jouet de mécanismes stupides
3) amène la Région Languedoc Roussillon à organiser des correspondances harmonieuses entre ses TER internes et ses relations « Grandes Lignes » (rappelons que la Région Nord-Pas de Calais a racheté la première génération des TGV Paris-

Lyon pour lancer des TGV régionaux), et aussi entre ses TER et les trains des régions voisines.

Afin que prendre le train ne se transforme pas en coûteuse corvée et redevienne un plaisir proposé à tous.

= = = = =

Réflexion proposée par Jean Monestier, Membre de l'association Vélo en Têt de Perpignan

Le 26.11.2004

04U26RPA