

Interview de Charles MARZIANI Vice Président, chargé des transports collectifs de la Région Midi Pyrénées.

M. Charles Marziani, vous êtes vice président du Conseil Régional de Midi Pyrénées chargé des transports collectifs. Ace titre vous développez une politique volontaire du transport collectif. Pouvez-vous nous expliquer la teneur et les perspectives de ce que vous mettez en place ?

La politique de la Région depuis que nous avons la responsabilité des transports régionaux TER, c'est portée sur un triple choix : développer le service public en répondant au mieux aux besoins des usagers, participer à l'aménagement équilibré du territoire et assurer une politique sociale en matière tarifaire (travail, étudiant, demandeur d'emploi).

Cela nous a conduit de 2000 à 2005 à doubler le nombre de dessertes en région, à investir dans du matériel neuf, à élargir les bénéficiaires de tarifs réduits. Ainsi ce sont près de 10 millions de voyages qui sont aujourd'hui assurés soit le double en quelques années. La Région consacre près de 40 millions d'euros de contribution supplémentaire pour ces services supplémentaires.

A l'heure actuelle nous avons ajouté des dessertes sur la quasi-totalité des axes ferroviaires. Les efforts les plus importants ont été effectués sur la ligne d'Auch et celle de l'Ariège vers Pamiers, Fois Ax et Latour de Carol. Ces deux axes ont bénéficiés d'une refonte totale du service et d'un renforcement très important des dessertes. Ces efforts se sont accompagnés d'investissements sur l'infrastructure en coopération avec Réseau Ferré de France et l'Etat. Au total ce premier plan régional des transport a donc permis d'améliorer sensiblement la situation en Midi Pyrénées et d'offrir aux usagers des services nouveaux.

Il s'agit maintenant de passer à l'élaboration d'un deuxième plan de 2007 à 2013 qui conforte la politique mise en œuvre.

Trois priorité pour cette période, le Quart Nord-est (Toulouse Figeac, Toulouse Rodez, Toulouse Castres Mazamet et Brive Rodez Millau), l'axe Muret Saint-Gaudens, Tarbes et l'axe Agen, Montauban, Castelnaudary.

Plus particulièrement le quart Nord est de la Région souffre d'un déficit d'offre de service public de transport, quels sont les projets de la Région pour désenclaver ces territoires ?

Nous avons décidé de développer dès cette fin d'année les dessertes sur les axes du quart nord est. Ainsi ce sont 13 trains supplémentaires qui vont être mis en service. Nous arrivons d'ailleurs au maximum de trains possibles, compte tenu de l'état de l'infrastructure. En effet c'est l'état des voies qui nous inquiète pour l'avenir. Il faut un programme d'investissement pour renouveler rails et traverses, il faut de nouvelles capacités de croisement de sécurité et d'exploitation. Ces investissements sont de la responsabilité de RFF qui est propriétaire du réseau et à qui nous payons un droit d'usage et de l'Etat. La région est disponible pour s'engager avec l'Etat et RFF dans un programme de modernisation pour permettre un développement du service ferroviaire. Nous souhaitons des propositions pour des travaux rapidement, afin d'avoir une nouvelle amélioration de service fin 2009. Il est clair que si des travaux de régénération des voies ne sont pas entrepris sous la responsabilité de RFF très rapidement les dessertes actuelles sont menacées.

En résumé nous sommes déterminés à développer le service public sur ces lignes, nous sommes prêts à participer à la modernisation du réseau, mais les autres acteurs RFF, Etat et SNCF doivent maintenant dire leur engagement clairement.

Lors de la mise en place de la nouvelle grille horaire du 10 décembre 2006 nous avons l'impression que face au développement de l'offre que vous mettez en place, la SNCF diminue son activité en réduisant les horaires d'ouverture de plusieurs gares. Pouvez-vous nous préciser les rôles respectifs de la Région, ceux de la SNCF et de RFF ?

Nous souhaitons que le développement des dessertes s'accompagne d'un niveau de services le meilleur possible. C'est pour cela que dans la convention qui nous lie à la SNCF nous avons établi un annexe qui fixe le niveau de service en gare. Nous demandons à la SNCF de respecter cet annexe et comme vous le savez nous sommes en contentieux sur cette question. La Région comme autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux à la responsabilité de définir le service des dessertes régionales en lien avec les possibilités techniques que nous indique la SNCF. La gestion du personnel et des autres services appartient à la SNCF. La SNCF est totalement responsable des trains des Grandes lignes dont le train direct Paris Rodez et les trains de nuit. RFF est propriétaire des infrastructures et doit en assurer avec la SNCF l'entretien. De plus nous payons à RFF des droits d'utilisation de la voie ferrés et des installations.

La SNCF prend de façon unilatérale et sans concertation la décision de supprimer la liaison directe de jour entre Rodez et Paris et retour. Que peut faire la Région ou que fait elle pour empêcher une telle décision. Quel sont ses propositions ?

Nous avons clairement exprimé notre désaccord avec cette décision unilatérale. Nous estimons que cette liaison participe à l'aménagement et à l'égalité territoriale.

C'est la SNCF au niveau national qui décide pour ce train, c'est une mauvaise décision. D'autant plus mauvaise que son financement est assuré en commun par la SNCF et la Région. Un accord financier avait été conclu pour permettre ce train direct, Paris Brive est pris en charge par la SNCF, Brive Rodez par la Région sur le compte des TER. Il n'y a aucune justification à la suppression. Sauf si on a décidé à terme de fermer la ligne nationale Paris Orléans Limoges Brive Cahors Montauban Toulouse et de la remplacer par des dessertes TER dans chaque Région. C'est cette perspective que nous condamnons aussi. Le président Malvy c'est adressé à Madame Idrac présidente de la SNCF pour lui demander de ne pas appliquer cette mesure et lui rappeler que nous sommes disposé à continuer à financer, même en THEOZ la partie Brive Rodez d'un train aller retour direct Rodez Paris.

Enfin, lors de ces derniers mois on a pu remarquer une montée en puissance des associations défendant le service public des transports. Quel rapport souhaitez vous avoir avec ces dernières ?

Je me félicite de l'existence de telles associations, elles confortent l'action que nous menons pour un développement du service publics de transport ferré. Elles sont l'expression des besoins des populations à l'heure où s'affirme la nécessité de politique intégrant la dimension développement durable à l'action publique et où la politique énergétique doit être réintérogée.

Au-delà elles doivent être des partenaires des institutions et des élus en amont des décisions, pour aider à ce qu'elles soient les plus judicieuses. Ce partenariat doit se poursuivre pour évaluer et rectifier si nécessaire, enfin elles contribuent à l'évaluation des besoins nouveaux. Pour ma part je souhaite développer encore ces partenariats, chacun étant à sa place et restant indépendant, à travers des rencontres régulières ou des groupes de travail plus formels. Les GTC sont une forme de ces rencontres qu'il faut encore améliorer.