



Le Président
Député à l'Assemblée Nationale

Monsieur Guillaume PEPY
Président de la SNCF
34 avenue du Commandant René Mouchotte
75699 Paris cedex 14

Réf. : STR-D13-04250

Marseille, le **23 SEP. 2013**

Monsieur le Président,

Comme nous en avons déjà convenu à plusieurs reprises ensemble, le redressement de la qualité de service des TER est un enjeu majeur pour la Région Provence Côte d'Azur, qui s'implique avec détermination dans le développement des modes de transports alternatifs à l'automobile et attend donc des résultats à la hauteur de ces efforts.

Après une trop longue période de très forte dégradation, la Région Provence Alpes Côte d'Azur et la SNCF ont conclu fin 2010 un Protocole de redressement de cette qualité de service. A travers cet accord la SNCF s'était engagée à mettre en œuvre tous les moyens nécessaires afin de retrouver rapidement, tout d'abord un niveau de qualité acceptable puis, de façon plus pérenne, à viser une dynamique de retour à un niveau de qualité comparable à celui constaté dans les autres régions françaises et européennes, et légitimement attendus par les usagers des transports régionaux.

A travers cet accord, la Région a accepté d'établir un compromis sur un ensemble de contentieux anciens et, au terme d'une période probatoire de 15 mois, de retirer les pénalités exceptionnelles qui avaient été fixées par la Région Provence Côte d'Azur en séance du 8 février 2008, considérant que le niveau très bas de qualité de service atteint par la SNCF constituait une rupture manifeste de continuité de service public et de l'équilibre du contrat d'exploitation TER.

Comme le montrent les cas concrets suivants, il apparaît en effet que la SNCF a été gravement défaillante dans sa gestion des moyens depuis 2012 :

- l'établissement « Matériel » de Marseille-Blancarde est dans l'incapacité d'assurer un niveau adapté de maintenance et de disponibilité des matériels depuis des mois, ce qui semble résulter d'une perte de maîtrise des processus d'entretien des matériels depuis des années. Il semble en effet que l'embellie de 2011 ait été la conséquence d'un report temporaire d'opérations cycliques et non d'une réelle amélioration du fonctionnement de l'établissement, avec pour conséquence un effondrement des résultats de production à partir de 2012 du fait d'une accumulation des retards et de la désorganisation des processus, ce qui pénalise incontestablement les coûts de production ;

- les 16 locomotives 22 200 livrées au premier semestre 2013 ont un niveau de fiabilité totalement insuffisant ce qui a conduit la SNCF à remettre en service les anciennes locomotives 25 500 dont l'obsolescence avait conduit à justifier auprès de la Région l'investissement dans de nouvelles motrices ;

- le programme d'installations de remisage et d'adaptation des ateliers en vue de l'arrivée des nouveaux matériels a pris plusieurs mois de retard faute d'une anticipation et d'une organisation suffisante pour coordonner un projet d'une telle envergure, démontrant une perte d'intégration des différents éléments du système ferroviaire, avec pour conséquence des surcoûts (circulations à vide) et des dysfonctionnements lors de la mise en exploitation des nouvelles infrastructures en cours de réalisation au Contrat de projet Etat Région 2007/2013 ;

- les matériels RRR rénovés de 2007 à 2009 par la Région (plus d'1 M€/unité) ont été garés pendant plusieurs mois sans mise en exploitation par la SNCF dans des secteurs non protégés. Ces matériels ont été gravement endommagés, ce qui conduit aujourd'hui la SNCF à louer des matériels à l'extérieur du fait du manque de moyens disponibles ;

- plusieurs plans de transport adaptés ont été mis en œuvre unilatéralement par la SNCF sur des périodes de plus en plus longues, ce parfois avec seulement quelques jours de préavis, dont le dernier, durant l'été 2013, a conduit la SNCF à supprimer 15 trains par jour sur un total de 550, ce

qui constitue une atteinte au rôle de l'autorité organisatrice et aux équilibres financiers du contrat, le système de pénalité pour suppression de train n'ayant pas vocation à traiter ce type de situation ;

- l'éventualité d'un retard dans la mise en service des matériels REGIO2N en avril 2014 du fait de l'inadaptation des quais, faute d'anticipation dans les temps des interfaces sol-train par la SNCF, responsable du projet d'acquisition de matériels envers la Région.

Vous comprendrez, à la lecture de ces exemples, que j'attends de la SNCF une reprise en main significative et durable de la qualité de service du TER PACA avant la fin de l'année 2013, délai au-delà duquel je prendrai, ne pouvant rester sans réagir d'un point de vue contractuel et politique, toutes les mesures utiles.

Je ne mésestime pas les difficultés dues à l'état de l'infrastructure, résultat de décennies de sous-investissement de la part des gestionnaires, mais cette situation critique impose justement une exemplarité totale en matière d'exploitation et de gestion des aléas. Je gage également que le rapprochement engagé depuis plusieurs mois entre votre établissement et RFF a certainement permis des améliorations substantielles dans l'organisation des travaux et la réduction de leurs impacts.

Les financements affectés par la Région et d'autres financeurs publics pour développer les transports régionaux en Provence Alpes Côte d'Azur sont considérables, qu'il s'agisse des investissements en infrastructure ou en matériel roulant, mais aussi des contributions d'exploitation. Alors que les ressources financières sont fortement contraintes, la Région ne pourra durablement continuer à arbitrer en faveur des transports ferroviaires si les résultats ne sont pas à la hauteur de ces investissements.

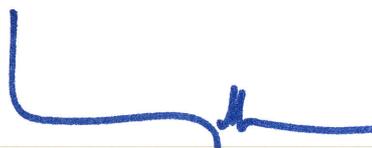
La Région a souhaité faire des transports régionaux une priorité de mandature, dans le droit fil de la politique menée depuis 1998. Avec la carte ZOU ! lancée en 2011 et du fait de l'amélioration initiale de la qualité de service, ce sont près de 22,6 % de km.passagers supplémentaires qui ont été réalisés sur le réseau TER entre 2010 et 2013, pour arriver à un total d'usagers fidélisés de plus de 100 000, à comparer aux 60 000 de 2009.

Alors que plusieurs grands projets vont être prochainement mis en service augmentant les objectifs de production, que de nouveaux matériels vont être livrés (240 M€ d'investissement), qu'une centrale régionale de mobilité est lancée en septembre 2013 pour améliorer la promotion des transports collectifs et que la Région Provence Alpes Côte d'Azur est l'une des seules aujourd'hui en France à poursuivre à ce rythme le développement ferroviaire dans un contexte d'arbitrages budgétaires toujours plus tendus, il importe que la SNCF démontre très rapidement sa capacité à regagner notre confiance et celle des usagers.

Ce signal sera également essentiel au vu du contexte de programmation des investissements de plus long terme, qu'il s'agisse du prochain Contrat de plan, des investissements du plan pour la métropole marseillaise, de la Ligne nouvelle PACA ou des nouvelles commandes de matériels qui seront nécessaires pour faire face à l'évolution de la fréquentation.

Je vous demande donc que tout soit mis rapidement en œuvre en ce sens grâce à une mobilisation forte de vos équipes et de vos moyens.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de ma plus haute considération.



Michel VAUZELLE