

LE TÉMOIGNAGE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS

## Amoureux du rail, ils se battent pour faire "bouger les lignes"

"À nous de vous faire préférer le train". Vingt-sept ans plus tard, ce vieux slogan de la SNCF claque toujours avec pertinence. Lutte contre le réchauffement climatique causé par les gaz à effet de serre, mais aussi contre la pollution atmosphérique, alternative à l'explosion du prix du carburant à la pompe, déplacements sécurisés, le rail a, en théorie, tout pour lui.

Ancien ingénieur transports de la SNCF, désormais à la tête de l'association d'usagers NosTERPaca, Gilles Marcel est bien d'accord. Jusqu'à un certain point : "Pour lâcher le volant, encore faut-il que vous disposiez de transports publics performants, rapides et d'intermodalité pertinente. Or, en Paca, on en est encore loin", regrette-t-il. Les financements de l'État, de la Région et des fonds européens vont encore trop, selon lui, "au routier en contradiction avec les volontés affichées pour le développement du ferroviaire et de décarbonation". À l'appui, Gilles Marcel évoque ainsi les millions engloutis "dans de grands projets routiers, tels le contournement d'Arles ou d'Avignon". Et si l'instauration de la LOM, en 2019, pose le cadre juridique nécessaire au développement de Réseau Express Métropolitain, "une telle dynamique ne se concrétise pas chez nous", enchaîne-t-il, déplorant toujours l'absence d'un syndicat mixte des transports, mais aussi la persistance d'intermodalités déficientes en gare (quid des derniers kilomètres ?), des trains qui se traînent, des tarifications trop complexes (lire ci-dessus). Parfois, quand des lignes, comme la MGA2, entre Aix et Gardanne, rouvrent, la décep-

tion demeure au rendez-vous : "Mais on nous avait vendu 104 trains par jour, or on est à 74/75, le compte n'y est vraiment pas", résume Gilles Marcel.



Partout en Paca, des groupes d'usagers se mobilisent (comme ici en septembre 2021 à Pertuis) pour tenter de développer une offre de TER plus en phase avec les usages du quotidien. "C'est le sens de l'Histoire", salue NosTERPaca. Photo : Photo archives G.B.

À Arles, à Pertuis, à Avignon, à Briançon, à Digne, à Tende, à Vintimille : partout, des usagers, des cheminots, des élus parfois, montent au créneau pour défendre une desserte par le rail plus efficace. "Nous, on ne fait pas de politique, mais on veut essayer de démontrer qu'avec un peu de volonté, et pas forcément des milliards, il est toujours possible de bouger les lignes." Ainsi, le 29 août prochain, la liaison ferroviaire de la "rive droite du Rhône", fermée au transport de voyageurs depuis 1973 (!), rouvrira entre Pont-Saint-Esprit et Nîmes, après la sécurisation de 27 passages à niveau.

"C'est le sens de l'Histoire, la preuve qu'on peut y arriver", salue l'association, qui, le 16 septembre prochain à Vitrolles, dans le cadre de la Semaine européenne de la mobilité, ouvrira la réflexion sur "les freins à l'instauration de services métropolitains sur le territoire". Ce sera l'occasion de sortir de l'oubli "la réouverture au service voyageur de la ligne ferroviaire Aix-Ro-

gnac", qui permettrait notamment de décharger le trafic routier dans le très encombré secteur de la zone des Milles et de rallier l'aéroport. Ce projet de ligne était d'ailleurs au menu du Plan de déplacements urbains (PDU) de l'ancienne communauté du Pays d'Aix : las, elle est "sortie des radars" au moment de la création de la métropole Aix-Marseille... "Les rails sont là, en bon état, et n'y passe aujourd'hui qu'un train de fret par jour", ajoute, dépité, Jean-Michel Pascal, secrétaire général de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) de Paca.

Cet Aubagnais, utilisateur quasi quotidien des lignes de TER, se félicite de la résorption, en dix ans, des "catastrophiques retards et suppressions de trains, sans information aux voyageurs", mais dénonce toujours la surcharge des trains entre les Alpes-Maritimes et Marseille, ou des tronçons comme Cannes-Vintimille. "Il n'y a tout simplement ni assez de trains, ni assez de wagons. Sur le Nice-Marseille, il y en a 8, il en faudrait 10 ! De même sur le Cannes-Vintimille, ce devrait être des rames doubles, comme sur le RER C, à Paris." Un chantier prioritaire à ses yeux : "Il faut tout de même que les gens puissent s'asseoir ! Là, on les voit debout, installés dans les WC, sur les soufflets, ça n'est pas possible, surtout avec des enfants." Il s'alarme ainsi du remplacement des bonnes vieilles rames Corail des années 70, d'une capacité de 600 places, par des rames neuves de 360. "La SNCF nous dit qu'il y en aura du coup une par heure, soit : mais avec moins de places, quel intérêt," se demande-t-il.

