



POLT

Bravo Président !

Mercredi 31 Octobre 2012

En réponse aux protestations de Martin Malvy, le ministre des transports accepte l'utilisation de deux trains « Teoz » Paris - Limoges - Toulouse par les usagers du TER en Midi Pyrénées entre Cahors et Toulouse.

Le président de la Région Midi-Pyrénées, Martin Malvy, a depuis plusieurs mois saisi Réseau Ferré de France et la SNCF des conséquences des modifications liées à l'organisation concomitante de travaux en fermeture de ligne, la nuit sur l'axe Tours - Bordeaux, et le jour sur l'axe Paris - Limoges - Toulouse.

Martin Malvy a déclaré aujourd'hui à ce sujet : « Les nombreuses négociations sur le sujet avec la SNCF et RFF ont permis d'atténuer quelque peu les conséquences de ces travaux pour les usagers. **Il n'en demeure pas moins que pendant 42 semaines par an sur une période de 3 ans, le service TER sera particulièrement perturbé, en particulier sur la ligne Toulouse - Montauban- Cahors - Brive, et Nantes-Bordeaux-Toulouse.** Ceci à partir de décembre» a rappelé le président de Région.

Dans ce contexte et malgré notre contestation, selon la nouvelle grille horaire pour 2013, **aucun TER ne circulera dans le sens Toulouse-Brive entre 6h25 et 15h44 du lundi au jeudi.** Le Toulouse-Brive de 13h22, sera ainsi décalé à 15h44, soit de plus de deux heures. Dans le sens Cahors-Toulouse, certains trains seraient également décalés. Le TER de 10h13 serait avancé de plus d'une heure, à 9h00. Puis le TER suivant, actuellement à 12h13, serait reporté à 14h12, soit près de 2h. Entre 9h00 et 14h12, soit **pendant plus de 5h00, aucun TER ne pourrait donc circuler sur cette ligne.**

« **Pour diminuer légèrement l'impact** de cette nouvelle organisation, j'avais insisté auprès de Guillaume Pépy, lors de sa visite à Toulouse le 22 juin dernier, pour que les usagers des TER puissent se voir, du fait de cette situation exceptionnelle, autoriser **l'accès aux trains Intercités circulant dans des horaires proches, avec leur billet TER,** sans réservation et sans majoration de prix » a ajouté Martin Malvy.

« le ministre des transports, Frédéric Cuvillier, vient de me donner son accord dans une lettre du 25 octobre dans laquelle il rappelle que certains travaux sont urgents pour des raisons de sécurité et permettront la pérennité d'une desserte ferroviaire de qualité. **Les trains TEOZ au départ de Toulouse à 10h49 à destination de Brive, et celui au départ de Brive à 12h04, avec arrivée à 14h22 à Toulouse seront donc à partir du 9 décembre accessibles sans majoration des titres de transport et sans réservation aux usagers de Midi-Pyrénées.** Ils permettront de recréer des services dans les créneaux horaires les plus impactés par la nouvelle grille » a annoncé Martin Malvy.

Et d'ajouter : « S'il s'agit là d'une mesure d'exception, dont je remercie M. Cuvillier, il n'en demeure pas moins que le service sera détérioré. Je le déplore vivement. A l'exception de travaux lourds comme l'effondrement de Mercuès, je ne m'explique toujours pas les raisons qui ont poussé à ce que deux chantiers ferroviaires assurant l'un et l'autre la desserte de Toulouse soient organisés dans le même calendrier ».

Le Président Malvy montre par cette négociation réussie, tout son attachement au POLT : Paris - Orléans-Limoges - Toulouse. Ce faisant il va permettre à la région Midi-Pyrénées d'alléger sa facture TER car la SNCF ne manquera pas de déduire du montant global les trains supprimés.

Dès lors des questions restent en suspens :

- Comment se fait-il que sur une ligne aussi peu circulée, les travaux ne puissent s'alterner en conservant l'une des deux voies ouverte au trafic ?
- Est-ce la faute à RFF qui n'a pas la compétence d'ouvrir un chantier sans interruption des circulations comme cela se faisait du temps de la SNCF ?
- Est-ce que la SNCF n'est plus directement impliquée pour assurer elle-même ces programmes et qu'un recours à des entreprises extérieures impose une vigilance stricte au point de ne laisser le privé travailler que sur des voies fermées au trafic ?

Peut être qu'après de telles conséquences sanctionnant la mauvaise organisation de l'outil ferroviaire Français, l'avenir sera plus cohérent dans la réunification de la famille SNCF.

Il est vrai que durant 5 ans, Martin Malvy en payant un plan Rail sans compter a autorisé toutes ces dérives.

Depuis de nombreuses années et cela au moins jusqu'en 2020, nous ne pouvons espérer voir simultanément toutes les lignes du réseau ferré de Midi- Pyrénées opérationnelles.



En cette attente, Midi-Pyrénées devra embarquer ses clients TER dans ces trains d'équilibre du territoire, financés par l'ETAT et pourra laisser au garage ses trains TER neufs....