

Conventions d'exploitation du TER Poitou-Charentes et Limousin – Prolongation Extension du support billettique à l'ensemble de la Région Aquitaine Limousin Poitou-Charentes

Séance plénière du 23 juin 2016

Une prolongation des conventions d'exploitation TER pour préparer l'avenir

Conclues dans le cadre des anciennes Régions, les conventions d'exploitation des Transports Express Régionaux (TER) Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes arrivent à échéance à des dates différentes (respectivement les 31 décembre 2018, 2017 et 2016). Afin de mettre en œuvre une convention TER unique sur l'ensemble du territoire de la nouvelle Région, il est nécessaire de définir un terme commun aux trois conventions. La Région propose de fixer le terme des conventions existantes au 31 décembre 2018, date d'échéance de la convention la plus tardive.

Le CESER prend acte de cette prolongation. Il approuve le choix de la Région de se donner le temps de définir et d'unifier l'offre et les conditions d'exploitation du TER sur le nouveau périmètre régional. Le CESER attire toutefois l'attention sur le risque induit par la prolongation des conventions : celle-ci doit avoir pour seul effet de reconduire, à conditions équivalentes, les engagements contractualisés, sans ouvrir la voie à leur renégociation. L'enjeu est de garantir, tant en termes de niveau et de qualité de service, que de prix, les conditions déjà négociées. Le CESER invite la Région à la plus grande vigilance quant à l'évolution du périmètre et des conditions d'exploitation des TER entre l'échéance initiale des conventions et le 31 décembre 2018. Il plaide ainsi pour un moratoire de deux ans garantissant à leur niveau actuel l'offre et le niveau de services (dessertes, gares, matériels...), sauf à les améliorer.

Le CESER souhaite qu'au-delà de son caractère technique, cette période de transition soit mise à profit pour préparer les axes stratégiques de la future négociation avec l'exploitant, en termes d'offre et de qualité de service, de conditions financières... L'enjeu est double :

- il s'agit d'abord de définir, pour les années à venir, les conditions d'exploitation des TER ; si le CESER a conscience des marges de manœuvre limitées de la Région (contraintes budgétaires, relations difficiles avec l'exploitant, qui laissent percevoir des intérêts contradictoires...), priorité doit être donnée à la qualité de service, encore très insuffisante au regard de l'implication financière de la Région. L'objectif est de parvenir à un accord satisfaisant pour les deux cocontractants, dans l'intérêt de l'usager ;
- la négociation de la future convention doit également s'inscrire dans un cadre plus large que les seuls TER : la convention TER n'aura ainsi véritablement de sens qu'en étant positionnée dans une stratégie globale et coordonnée des transports à l'échelle de la nouvelle région, s'appuyant sur la complémentarité, plutôt que sur la concurrence, des modes de transports. De ce point de vue, le transfert aux Régions des transports routiers de voyageurs constitue l'opportunité d'une meilleure structuration d'une offre globale, cohérente et intermodale. De même, l'offre régionale devra pleinement intégrer la prochaine mise en service de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique, à travers, par exemple, l'articulation des liaisons TER et TGV.

Le CESER demande à être associé à l'élaboration de cette organisation régionale des transports, au regard des enjeux essentiels qu'elle porte en matière d'aménagement, de dynamisation et d'attractivité du territoire.

Une nouvelle billettique pour les usagers de la région

Lancée en 2003, la carte sans contact Modalis permet aux usagers des réseaux TER Aquitaine et TransGironde de circuler sur le réseau Transports Bordeaux Métropole (TBM), en bénéficiant d'abonnements combinés, à la tarification incitative. Afin de moderniser et d'étendre ce concept, l'ex Région Aquitaine pilote depuis 2010 une démarche d'interopérabilité billettique regroupant 21 autorités organisatrices de transports. La Région propose de poursuivre cette dynamique, en actant Modalis comme support de l'intermodalité et de la multi-modalité sur le nouveau territoire régional.

Le CESER est particulièrement favorable aux démarches d'interopérabilité billettique, qui constituent l'une des principales conditions de l'intermodalité. En évitant l'achat de titres ou d'abonnements distincts, le titre unique de transport participe en effet à affranchir les usagers des limites de réseaux, véritables freins au report modal et au développement des transports en commun.

Le CESER prend ainsi acte avec intérêt de l'élargissement de la démarche aux autorités organisatrices du territoire des ex-Régions Limousin et Poitou-Charentes. Si l'interopérabilité billettique soulève des difficultés techniques ou financières de mise en œuvre, le CESER attend toutefois que ces échanges permettent d'établir un calendrier de déploiement à une échéance relativement rapprochée. Au-delà du développement de l'intermodalité, la mise en place d'un titre unique de transport présente une véritable portée symbolique. Elle pourrait ainsi apparaître comme un signe politique fort, un élément constitutif d'une identité régionale renforcée à travers ce projet ambitieux.

Le CESER s'interroge toutefois sur le contenu, ainsi que sur les coûts, de l'offre proposée. A terme, l'objectif ne devrait pas se limiter à coupler des abonnements, mais plutôt proposer un titre de transport unique, permettant de circuler sur les différents réseaux du territoire régional, selon des modalités à explorer (tarification de zones...). Davantage qu'un simple élargissement, c'est donc un nouveau modèle qu'il convient de créer à l'échelle de la nouvelle région.



Vote sur l'avis du CESER

**« Conventions d'exploitation du TER Poitou-Charentes et Limousin – Prolongation
Extension du support billettique à l'ensemble de la Région Aquitaine Limousin Poitou-Charentes »**

186 votants

Adopté à l'unanimité

Jean-Pierre LIMOUSIN
Président du CESER ALPC