



HAL
open science

Le retour des TE sur la rive droite du Rhône : le volontarisme de l'Occitanie

Jean-Pierre Wolff

► **To cite this version:**

Jean-Pierre Wolff. Le retour des TE sur la rive droite du Rhône : le volontarisme de l'Occitanie. La vie du rail, 2022. hal-04584086

HAL Id: hal-04584086

<https://hal.science/hal-04584086>

Submitted on 22 May 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers. Ou d'informations qu'elle juge intéressantes.

Le retour des TER sur la rive droite du Rhône : le volontarisme de l'Occitanie



© Jean-Pierre Wolff

Le train inaugural
Nîmes - Pont-Saint-Esprit dans la
gare de Bagnols-sur-Cèze.

Avec ce train inaugural, Nîmes - Pont-Saint-Esprit via Avignon, pour la reprise du service voyageurs suspendue depuis 1973 sur la rive droite du Rhône, ce dimanche 28 août 2022 symbolise pleinement l'engagement la politique volontariste de la Région Occitanie, concrétisant une lutte de plus de 20 ans menée par une association déterminée. Dans un premier temps, 5 allers-retours permettront aux habitants du nord du Gard de rejoindre Avignon ou Nîmes par cette ligne à double voie électrifiée (82 km) et utilisée pour le fret. D'ici 2025, 11 gares seront desservies par 8 AR quotidiens. C'est la première relance qui en préfigure d'autres : Montréjeau-Luchon (2024), Alès-Bessèges (2025) puis Limoux-Quillan et Rodez-Séverac-le-Château. Le parcours lent et semé d'embuches depuis les Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité (2016) n'a pas découragé sa présidente Carole Delga. Bien au contraire, sa politique s'inscrit dans une démarche citoyenne et volontariste en réaffirmant la valeur

du service public des transports pour répondre aux défis environnementaux, énergétiques, économiques et sociaux. L'Occitanie participe largement au financement des LGV (Montpellier-Perpignan et Bordeaux-Toulouse), à la sauvegarde et à la modernisation des lignes des Causses et du Cévenol, à la création des pôles intermodaux et à l'achat du matériel roulant; pour le fret, à la relance des lignes Agen-Auch et Lannemezan-Labarthe. Les associations souhaitent que la région aille encore plus loin avec plus de trains, plus d'amplitude ou plus de confort, mais ses ressources ne sont pas illimitées, elle ne perçoit pas de versement mobilité comme les agglomérations et elle ne peut pas lever d'impôts rémunérateurs. Malgré ces contraintes, l'Occitanie offre une tarification très avantageuse, avec les lignes à 1€, le tarif jeune +=0 ou la gratuité à partir du 6e AR, les abonnements travail, la dégressivité pour les 65 ans et +, etc..., visant le passage de 70 000 à 100 000

voyageurs quotidiens d'ici 2030. Néanmoins cette politique rencontre de gros écueils, par exemple l'absence d'un véritable RER toulousain dû à l'immobilisme de l'Etat, limitant les investissements de la SNCF, multipliant les incohérences, comme par exemple la baisse de 30 centimes par litre d'essence et le refus de diminuer la TVA sur les transports collectifs, à côté, la métropole toulousaine excluant de mettre un euro pour le RER, se retranchant dans une vision dépassée d'organiser les déplacements dans les limites étroites de son périmètre par rapport aux bassins beaucoup plus larges de mobilité, participe aussi à cette inertie pénalisant les populations. L'absence d'une véritable gouvernance des transports, malgré les défis climatiques et socio-économiques croissants, risque de freiner cette belle dynamique que seule la région porte pour le moment.

Jean-Pierre Wolff,
Conseiller national Fnaut