

COURRIER ARRIVÉ  
Conflent Canigó

LE 22 FEV. 2024

N° 102

Toulouse, le 09 février 2024

JLT  
b Lambert  
y Delcor**Jean-Luc GIBELIN**  
Vice-Président**MONSIEUR JEAN-LOUIS JALLAT**  
**PRESIDENT**  
**COMMUNAUTE DE COMMUNES**  
**CONFLENT CANIGO**  
**ROUTE DE RIA**  
**66500 PRADES**

Monsieur le Président,

J'ai souhaité porter à votre connaissance le courrier envoyé au Président de l'association Trains en Têt.

En vous souhaitant bonne réception de cette lettre, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes salutations distinguées.

**Jean-Luc GIBELIN**



**Jean-Luc GIBELIN**  
Vice-Président

Toulouse, le 09 février 2024

**MONSIEUR ENRIC BALAGUER**  
**PRESIDENT**  
**ASSOCIATION TRAINS EN TÊT**  
**7 IMPASSE DE LA PASSACAILLE**  
**66500 PRADES**

Monsieur le Président,

Le 20 janvier dernier, l'Association que vous présidez a tenu une réunion publique concernant la ligne ferroviaire reliant Perpignan à Villefranche-de Conflent, sur laquelle selon les publications vues sur les réseaux sociaux les horaires ne répondraient pas aux besoins de déplacements dans le secteur, où la qualité du service ne serait pas au rendez-vous, et qui ne bénéficierait pas d'investissements.

Il me semble important de partager avec vous un état objectif de la situation.

S'agissant de l'offre en transport régional liO, elle est constituée à la fois par la desserte ferroviaire et par de nombreuses liaisons autocars, la compétence d'organisation de ces dernières ayant été transférée à la Région en 2018 en application de la loi NOTRE.

En lien avec la réorganisation de l'offre ferroviaire autour du nœud de Narbonne intervenue en 2020, la Région a souhaité revoir l'articulation et la complémentarité entre trains et autocars liO dans la vallée de la Têt. C'est ainsi que les trains régionaux circulent désormais toutes les 2 heures toute la journée, la fréquence étant portée à un train par heure en heures de pointe, vers Perpignan le matin du lundi au samedi et dans le sens inverse le soir du lundi au vendredi et le dimanche.

En parallèle, l'offre autocars de la ligne 520 Prades Perpignan a été revue selon le principe suivant : les autocars « accélérés » sont positionnés toutes les 2 heures en alternat avec les trains, les circulations assurant les dessertes fines complétant la grille horaire.

Par ailleurs, les lignes d'autocars affluentes ont été intégralement revues et construites pour la majorité de leurs courses en rabattement sur les trains et cars au pôle multimodal de Prades (notamment les lignes 560 venant de Portet Puymorens et Font-Romeu, 521 venant de Casteil et Vernet-les-Bains), et Ille sur Têt (notamment la ligne 512 venant de Corbère).

Ainsi, désormais, l'offre liO train et car entre Prades et Perpignan est forte de 20 allers-retours (1er départ de Prades à 4h55, dernier retour à 20h43), dont 8 assurés par le train, volume inchangé avec la refonte des horaires. Les communes de St Féliu d'Avall et du Soler sont également desservies par la ligne 1 du réseau urbain Sankéo, qui offre près de 30 allers-retours par jour.



HÔTEL DE RÉGION

De plus, la tarification à 1€ pour tous est « banalisée », l'emprunt des cars liO étant possible avec un billet de train et inversement, offrant une souplesse inédite de choix entre les deux modes de transports selon les besoins de déplacement.

Cette organisation permet ainsi au flux des scolaires allant étudier à Perpignan d'emprunter le train en particulier pour leur retour le soir, utilisant majoritairement les autocars le matin qui offrent l'avantage d'une prise en charge au plus près du domicile avec des horaires calés sur ceux des établissements scolaires.

Je tiens à vous préciser que c'est la Région qui décide des services sur lesquels les scolaires ayant-droit sont affectés, l'emprunt du train étant chaque fois que possible privilégié dans tous les départements de la Région.

Cette nouvelle organisation n'a trouvée sa pleine mesure auprès des populations du territoire qu'en 2022, après la pandémie du COVID, sachant que la ligne ferroviaire était restée fermée en tout ou partie jusqu'à fin 2020, suite au dramatique accident de Millas en décembre 2017, puis à la tempête Gloria.

En 2023, la fréquentation sur la ligne ferroviaire est ainsi supérieure de 64% à celle mesurée en 2017, soit une augmentation largement supérieure à celle observée sur l'ensemble des trains liO en Occitanie, déjà exceptionnelle, et qui s'établit à + 44%. La croissance du trafic sur la ligne Perpignan - Villefranche est d'autant plus remarquable que le nombre de trains est resté constant, et que la tarification est inchangée puisque le train à 1 € pour tous avait été mis en œuvre en 2012 sur cet axe, le car à 1 € datant de 2008.

En parallèle, le trafic sur les autocars liO dans le secteur a progressé de 6,7%, signe que le mode ferroviaire a été privilégié et a capté l'essentiel du trafic supplémentaire. Ce succès du transport liO dans la vallée de la Têt est indéniable, et à l'évidence démontre l'efficacité et la pertinence de l'organisation multimodale de l'offre trains et cars mise en œuvre depuis 3 ans au profit des usagers.

En revanche, comme vous, je ne peux que déplorer la qualité contrastée du service proposé sur cette ligne par l'opérateur SNCF Voyageurs. Si la ponctualité est d'un très bon niveau avec 94,3% des trains à l'heure en 2023 (à comparer à 87,9% pour l'ensemble des liO trains), marquant de surcroît un progrès par rapport à 2022 (93,7%), ce n'est pas le cas de la fiabilité. Sur 5 179 trains devant circuler en 2023, 1 069 ont été supprimés dont près de 600 en raison des mouvements sociaux et en particulier lors des grèves du printemps contre la réforme des retraites. Par ailleurs, plus de 120 circulations n'ont pas été effectuées en juillet 2023, au moment où SNCF Voyageurs faisait face à une pénurie de conducteurs l'ayant conduit à revoir à la baisse le plan de transport sur plusieurs lignes. Cette situation n'est évidemment pas acceptable et la Région, outre l'application des pénalités contractuelles, a rappelé la SNCF à ses obligations de résultat pour proposer un service public à la hauteur des attentes légitimes des usagers.

Enfin, s'agissant des investissements, vous n'ignorez pas que depuis la signature du « Contrat de Performance » entre l'Etat et SNCF Réseau en 2017, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'est désengagé de tout investissement sur les Lignes de Dessertes Fines du Territoire, catégorie à laquelle appartient la ligne Perpignan Villefranche.

La Région ayant fait du transport ferroviaire sa priorité, elle a financé en 2019 la quasi-totalité des sommes requises et a négocié un engagement financier de l'Etat dans le cadre du Plan rail Occitanie, permettant la réalisation des travaux nécessaires. Ainsi, 15,9M€ ont été engagés en faveur de l'infrastructure ferroviaire sur cette ligne, dont 11,3M€ par la Région représentant plus de 71% des investissements, et ce hors compétences puisque le Réseau ferroviaire est propriété de l'Etat qui en a confié la gestion à SNCF Réseau.

En parallèle, la Région a apporté 0,387M€ sur 0,773M€ pour la réalisation du pôle d'échange multimodal de Prades ainsi que 1,625M€ sur 2,1M€ pour la mise en accessibilité de la gare de Villefranche-Vernet-les-Bains. C'est également la Région qui a financé à 100% les écrans d'information voyageurs dynamique installés dans les gares et haltes de Le Soler, Millas, Illes-sur-Têt, Prades, Vinça et Villefranche-Vernet-les-Bains, ainsi que des box individuels sécurisés pour le stationnement des vélos.

Tels sont les éléments que je souhaitais partager avec vous, qui traduisent l'engagement de la Région en faveur du service public des mobilités et du transport ferroviaire.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes salutations distinguées.

**Jean-Luc GIBELIN**

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Jean-Luc Gibelin', with a long horizontal flourish extending to the right.