

ACTES DU COLLOQUE



Comité d'Établissement des Cheminots de la région Nord-Pas-de-Calais
25 bd Jean-Baptiste LEBAS BP 116 59016 LILLE Cedex
Tél : 03 20 29 92 00 Fax : 03 20 29 92 09
www.cecheminots-nordpasdecals.com





PROGRAMME DU COLLOQUE

DISCOURS D'INTRODUCTION - Thierry FOLLET, secrétaire du Comité d'Etablissement des cheminots Nord Pas de Calais (page 3)

8h45 – 9h15 : Etudes

Présentation SECAFI (**Pascal ADDARI**) : Contexte législatif et économique du transport ferroviaire. (page 6)

Présentation INRETS (**Alain L'HOSTIS**) : Projets d'infrastructures : nouvelles gares TER, réouverture de lignes et ligne RER Hénin-Lille. (page 10)

9h15– 10h45 : Première table ronde : Les infrastructures ferroviaires : contexte et projets (page 12)

Intervenants :

Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais : **M Alain WACHEUX** *président de la région*

SNCF : **Mr Jacques GOOLEN**, directeur régional

Réseau Ferré de France : **Mme Lucette VANLAECKE**, directrice régionale RFF

Lille Métropole Communauté Urbaine : **Mr Marc SANTRE**, vice président des Transports LMCU

Syndicat UNSA : **Mr Eric TOURNEBOEUF**, secrétaire général adjoint cheminot

Syndicat CGT : **Mr Henri WACSIN**, responsable aux affaires européennes

10h45-11h15: Etudes

Présentation INRETS (**Julien TRINDADE**) : Bilan intermodal régional, valorisation du pôle d'échange de Lesquin et liaison Lille-Bruxelles. (page 30)

Présentation (**David GOBE**): Rôles et missions du SMIRT, est-il suffisant ? Propositions du Comité d'Etablissement des cheminots. (page 32)

11h15 – 12h45 : Seconde Table ronde : Une gouvernance pour une meilleure cohérence des transports (page 34)

Intervenants :

Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais : **Mr Alain WACHEUX** *président de la région*

VEOLIA Transport : **M Franck MICHEL**, responsable intermodalité

Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité : **Mr Alain L'HOSTIS**, chercheur INRETS

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports : **Mr Gilles LAURENT**, représentant régional FNAUT

Syndicat SUD : **Mr Philippe MÜHLSTEIN**,

Syndicat CGT : **Mr Gilbert GARREL**, secrétaire fédéral des cheminots

12h45 - Clôture du colloque - Président de la Commission Economique **David GOBE**. (Page 48)



DISCOURS D'INTRODUCTION - Thierry FOLLET, secrétaire du Comité d'Etablissement des cheminots Nord Pas de Calais

Mesdames Messieurs Les Conseillers Régionaux
Mesdames Messieurs Les Conseillers Généraux
Mesdames Messieurs Les Conseillers Communautaires
Mesdames Messieurs Les Maires,
Mesdames Messieurs Les Conseillers Economiques et Sociaux
Mesdames Messieurs les responsables des organismes de transport
Cheminotes, Cheminots
Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs

Tout d'abord, je vous remercie d'avoir su braver les rudesses de l'hiver pour nous rejoindre aujourd'hui à l'Hôtel de Région. Nous sommes réunis aujourd'hui dans ce lieu hautement symbolique pour les Cheminots du Nord Pas de Calais, j'ai nommé le Conseil Régional.

C'est en effet ici qu'est né le Transport Express Régional, c'est également ici que sont débattus et votés les investissements ferroviaires. Pour les cheminots, le conseil régional est et a toujours été un espace de concertation et de dialogue avec des élus concernés, souvent engagés pour le rail. Aussi, il était donc naturel que ce colloque se déroule ici même à l'hôtel de Région. Nous remercions le Président Percheron d'avoir donné satisfaction à cette revendication, qu'il se rassure, il y en aura d'autres tout au long de cette matinée.

Comme à son habitude, et fort de ses prérogatives, le Comité d'Etablissement des Cheminots du Nord Pas de Calais partage avec les acteurs du transport et plus largement avec les salariés sa réflexion et ses propositions au travers de différentes manifestations (colloques, livres, expositions, ciné-débats).

Le transport concerne chaque citoyen dans son quotidien, il est garant du lien social, il est vecteur d'échange, il concourt au développement économique, bref, le transport est au cœur de notre quotidien, au cœur de nos vies, le transport est un enjeu de société majeur. Aussi nous vous proposons aujourd'hui d'aborder cette thématique par le biais d'un débat ambitieux visant à construire une alternative à la route.

En préambule, je précise que l'idée n'est pas ici de dénoncer la route et ses acteurs, mais nous savons que cette voie possède des limites comme par exemple la saturation des réseaux et des inconvénients comme l'impact sur notre environnement. L'alternative à la route que nous souhaitons aborder ce jour s'appuie sur un transport en commun articulé sur le ferroviaire. C'est un principe inscrit dans le Schéma Régional d'Aménagement du Territoire, je cite : « le TER épine dorsale du Transport régional ». Ce travail qui a commencé depuis 18 mois s'articule autour du contexte législatif Européen et national, l'infrastructure ferroviaire, de l'intermodalité et de la gouvernance en Nord-Pas-de-Calais.

A l'origine, nous pensions inclure le transport de marchandise dans les débats. Il se trouve que notre Comité Centrale d'Entreprise (CCE) nous a offert ce débat le 15 juin dernier à Paris dans le cadre d'un colloque à Paris. A cet égard, permettez-moi de revenir sur la situation du Fret.

Les organisations syndicales ont demandé à plusieurs niveaux et à plusieurs reprises un retour d'expérience, un premier bilan sur la libéralisation du transport de marchandise. Cette demande n'a pas été entendue, dont acte. Il n'en demeure pas moins que cette analyse à posteriori doit être effectuée. Par ailleurs, une analyse doit également se faire en ce qui concerne l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs qui est effective depuis le 13 décembre 2009.

Nous assistons depuis 2002 à une casse organisée du Fret SNCF : désengagement de l'état, manque de volonté politique, erreurs, échecs, stratégies des plans fret successifs. Autant de stratégies malheureuses qui ont pour conséquence de déverser chaque jour de plus en plus de camions sur nos routes. Les Cheminotes et Cheminots se mobilisent partout en France dans les triages condamnés par la mort du trafic diffus de wagon isolé. Sur notre région ce sont les triages de Somain et de Dunkerque qui sont menacés. Composé d'organisa-



tions syndicales, de politiques et d'associations, la résistance à cette casse s'est élargie et s'organise désormais autour d'un collectif de défense du fret ferroviaire régional. Le 25 octobre dernier, en plein conflit sur les retraites, nous avons appris la sauvegarde de l'activité triage du site de Miramas. Le CE des Cheminots se félicite de cette victoire, nous saluons au passage les salariés en général et les cheminotes et les cheminots en particulier qui luttent pour préserver leur outil de travail dans les sites de triage ou ailleurs afin de garantir et développer un véritable service public du fret ferroviaire.

Nous saluons également les Cheminotes et les cheminots des entreprises privées qui luttent pour améliorer leurs conditions de travail et maintenir un haut niveau de sécurité dans des conditions difficiles. Force est de constater que pour satisfaire le marché, pour réduire les coûts, la concurrence joue principalement sur le dumping social et l'abaissement de la sécurité. Si aujourd'hui les prérogatives Fret sont dévolues à un CE national, le CE des Cheminots Nord pas de Calais entend pour sa part continuer à se saisir du sujet. Nous portons la revendication d'un service public intégré au service de la nation que ce soit pour le transport de marchandises ou celui des voyageurs

Il est urgent de créer les conditions d'un grand débat public sur le Fret ferroviaire et la sauvegarde du wagon isolé dans toutes les Régions. Aujourd'hui, nous assistons à une politique de repli sur les flux et les trafics à forte valeur ajoutée au détriment du développement durable. Je ne citerai que deux chiffres : En 8 ans à peine le Fret SNCF a été divisé par 2 et la part modale de fer est passée de 22% à moins de 15% toutes entreprises confondues. Aussi, il est important de ne pas rendre les choses irréversibles, tout n'est pas trop tard pour le fret ferroviaire et le transport de voyageur ne doit surtout pas suivre le même chemin.

Le rôle du Comité d'Etablissement est de donner les moyens aux salariés d'appréhender et de comprendre les politiques de l'entreprise. En s'appropriant ces enjeux, les salariés deviennent acteurs et peuvent agir collectivement. Les travaux que nous allons vous présenter aujourd'hui sont le fruit d'une collaboration entre chercheurs, experts, politiques, syndicalistes et cheminots. Nous ne vous exposerons qu'une partie des résultats de nos études, car il nous faudrait 3 jours de colloque pour épuiser tous les sujets que nous avons exploré. Néanmoins, vous trouverez l'ensemble des études et des hypothèses développées dans la clé USB biodégradable que nous vous avons offerte et que vous trouverez dans le dossier d'accueil.

Enfin dans sa tradition, le C.E. des Cheminots attribue une approche culturelle à ses dossiers économiques. Ainsi, nous vous invitons à l'issue des débats de ce jour à découvrir, dans cette enceinte, une exposition en lien avec le thème abordé ce jour, une exposition commandée par le Comité d'Etablissement et réalisée par Emmanuel Gouillard, photographe émérite, intitulée « Transport commun, Transport quotidiens » qui allie prises de vues et réflexions pluriels sur le transport et la place du ferroviaire en région Nord Pas de Calais. Pour donner une suite à ce colloque, vous découvrirez un livre dans quelques mois qui combinera à la fois le travail culturel et économique du CE pour construire une alternative à la route.

Avant de laisser place aux travaux, je voudrais excuser particulièrement

Mr Daniel PERCHERON qui a été retenu à Bruxelles

Madame Martine AUBRY qui s'est excusée (et se fait représenter par Mr Marc SANTRE)

Madame Jacqueline MAQUET, Députée du Pas-de-Calais

Madame Natacha BOUCHART, Maire de Calais

Monsieur Jacques VERNIER, Maire de Douai

Et l'Agence Ferroviaire Européenne avec qui nous collaborons mais qui ne pouvait malheureusement pas être présent aujourd'hui.

Je laisse maintenant la parole à Pierre Henri LAB, journaliste à l'Humanité qui a la lourde charge d'animer notre colloque dans les temps impartis.

Je vous remercie

SECONDE TABLE RONDE

Les infrastructures ferroviaires, contexte et projet



Comité d'Établissement des Cheminots de la région Nord-Pas-de-Calais
25 bd Jean-Baptiste LEBAS BP 116 59016 LILLE Cedex
TÉL : 03 20 29 92 00 Fax : 03 20 29 92 09
www.cecheminots-nordpasdecalais.com





Pierre Henry LAB : Bonjour à toutes et à tous, avant de rentrer dans le vif du sujet, je vais vous donner un aperçu de ce qui va se passer dans cette matinée. Il va y avoir deux tables rondes, la première qui sera consacrée aux infrastructures ferroviaires, le contexte et les projets notamment par rapport à la question de l'agglomération lilloise et la lutte contre la saturation, l'enjeu du report modal, ceux qui sont venus peut être en voiture ce matin ont aussi mesuré combien il y avait besoin de transport collectifs pour lutter contre les embouteillages et désengorger les routes. Et une deuxième table ronde consacrée à l'intermodalité. La région Nord pas de Calais a innové en mettant en place un syndicat mixte régional de transport prévu dans le cadre la loi SRU, on fête au mois de décembre son premier anniversaire ce sera aussi l'occasion d'avoir un premier bilan de l'activité de cette structure. Avant chaque table ronde deux exposés vont nous permettre de rentrer dans le vif du sujet. Un premier exposé sur le contexte législatif et économique du transport ferroviaire, principalement la question de l'ouverture à la concurrence et des conséquences que ça peut avoir, y compris sur les débats en termes d'infrastructure ferroviaire, avec Pascal ADDARI du cabinet SECAFI Alpha qui va nous présenter ce contexte et le deuxième exposé sera d'Alain L'HOSTIS qui est chercheur à l'INRETS qui revendra sur l'état de l'infrastructure actuelle et les projets portés par les Autorités Organisatrices que ce soit la mission bassin minier Lille, les projets de nouvelles gares aussi, il y a des propositions défendues par le C.E. des cheminots Nord Pas de calais

Cabinet SECAFI : contexte législatif et économique du transport ferroviaire — Pascal ADDARI

Pascal ADDARI : Bonjour à tous, bien je vais essayer de faire une petite introduction générale de la manière dont nous avons conçu ce colloque avec le Comité d'Etablissement des Cheminots, simplement pour rappeler que nous avons pour éclairer le débat sur les enjeux d'infrastructures, sur l'intermodalité, sur la gouvernance et aussi sur l'avenir du service public. Nous avons réalisé une série d'entretien avec les grands acteurs régionaux, des autorités organisatrices, des spécialistes du transport public, des opérateurs et je tiens ici à les remercier pour leur accueil, leur disponibilité, un compte rendu synthétique des entretiens a été élaboré, il leur sera soumis et je pense qu'il sera remis à suite de ce colloque, donc je citerais dans mon exposé tel ou tel intervenant, je parle évidemment sous leur contrôle, cela venant en illustration de l'analyse que nous avons pu essayer de réaliser en synthèse.

Quelques mots sur le contexte du transport ferroviaire en région, c'est d'abord un contexte de demande croissante qui ne se dément pas depuis une trentaine d'années. Le document remis avec l'invitation montre la progression assez extraordinaire du transport régional en nombre de km/passager et ce contexte de croissance challenge la place prise par la voiture individuelle dans nos déplacements quotidiens. Depuis maintenant quelques années, les études et les sondages montrent qu'il y a une part modale de la voiture qui est en décroissance et il y a une accélération de cette décroissance depuis 2009 dans les agglomérations.

Alors ce mouvement, nous le disons va se poursuivre, la contrainte, la préoccupation des ménages sur leur pouvoir d'achat face à la hausse du coût des carburants, face aussi à l'installation de péages, y compris maintenant des péages dans des zones urbaines. Tout cela conduira à rechercher des solutions alternatives à l'automobile privée, on voit se développer des systèmes de covoiturage, de partage de propriété, on voit aussi des modes de déplacements doux en deux roues se développer. Mais tout ça ne peut fonctionner qu'avec une forte articulation avec les transports publics et en particulier au transport ferré. Le transport public, c'est une forme socialisée alternative à la forme individuelle du véhicule privé mais c'est aussi un magnifique moyen de socialiser les populations et c'est un outil d'équité entre les citoyens avec notamment la mise en place de politiques tarifaires différenciées.



Nous avons un modèle économique du transport en commun qui est au cœur des préoccupations des instances régionales, le Conseil régional nous invite et il fait en cela un geste fort affirmant tout son intérêt pour le transport ferré. Ce qu'il faut savoir, c'est que dans le modèle économique du ferroviaire c'est l'offre qui crée la demande et les politiques publiques ont un énorme effet de levier sur les niveaux de fréquentations. Donc pour qualifier et résumer en une phrase cette poussée du développement collectif en région, je rappellerai que dans le PDU à 2020 de la LMCU, il y a tout simplement la prévision d'un doublement des flux d'échange par voie ferrée sur la Métropole entre 2006 et 2020.

Le train et la SNCF sont au cœur du Schéma Régional de Transport (SRT), en même temps la SNCF connaît des mutations organisationnelles très rapides qui complexifient un peu la relation avec les interlocuteurs régionaux, une organisation en 5 branches. Dans nos entretiens, il est apparu très clairement que la région confirme son attachement à la SNCF à la fois parce qu'il y a une appréciation positive sur la performance de l'entreprise en termes d'atteinte des objectifs de transport mais aussi pour des raisons techniques car le système TER est tout à fait performant.

Mais pour être au cœur de l'intermodalité, c'est-à-dire pour véritablement commencer à organiser le transport de voyageur de bout en bout, il faut que la SNCF dispose de lignes intermodales et dans l'entretien que nous avons eu avec Jacques GOOLEN, directeur régional et responsable des branches Proximité et Gares et connections. La SNCF dans le Nord pas de Calais manque encore de lignes intermodales, et c'est un objectif parce que le transport de bout en bout est dans la nouvelle stratégie de la SNCF qui souhaite d'ailleurs s'appuyer aussi sur Kéolis pour apporter sa capacité à faire de l'intermodalité. Cependant alors que l'entreprise doit se déployer dans ce sens, elle est confrontée à un handicap spécifique qui est le poids de la dette ferroviaire.

Avec 28 milliards d'euros de dette RFF se place dans une situation où les péages qui sont sollicités sont croissants et pourrait même conduire de par leur poids à des stratégies d'évitement. Et effectivement, il y a une inquiétude à voir que certaines autorités organisatrices par exemple pourraient choisir des solutions alternatives à RFF pour éviter d'avoir à s'acquitter des péages sur de nouvelles voies ou sur la réouverture de lignes anciennes. De la même manière, il y a un risque aussi pour la SNCF se replier sur les lignes les plus rentables voir de réorienter principalement sa stratégie sur l'international alors qu'il y a un énorme déficit de développement de l'intermodalité en région. Pour attaquer cet objectif de transport de bout en bout, l'ambition du service public se trouve confronté à ces difficultés financières et aussi aux limites actuelles des péréquations.

Les nombreux interlocuteurs que nous avons rencontré pour préparer ce colloque ont tous souligné cette problématique du péage et de l'endettement ferroviaire, ils ont aussi évoqué la réglementation européenne qui rend désormais impossible les péréquations des coûts d'exploitation qui s'opéraient autrefois naturellement au sein de l'entreprise et comme le soulignait philippe MENERAULT les autorités organisatrices doivent décider d'une prise en charge des investissements et des déficits d'exploitation sans qu'aucun système de financement externe reconstruisant une péréquation ait été mis en place par d'Etat.

Donc nous sommes dans un contexte ou en définitive, c'est l'ouverture du ferroviaire à la concurrence reste le maître mot de la nouvelle organisation du marché ferroviaire, une concurrence intermodale avec des privatisations partielles d'infrastructures qui forment une sorte de voie libérale vers une intermodalité mais dominée par des grands groupes.

On m'a demandé à ce point de l'exposé de donner quelques éléments de repères sur la façon dont s'organise le contexte législatif du transport ferroviaire. Donc, nous avons ici à l'écran quelques éléments, juste pour rappeler que ce contexte législatif est d'abord piloté par la dimension européenne, dès le traité d'intégration, l'acte unique, les conditions de mise en place d'un marché européen du ferroviaire ont été la préoccupation des instances européennes avec les trois maître mots : l'organisation des droits d'accès aux réseaux nationaux, l'organisation d'une séparation entre opérateur de service et gestionnaire d'infrastructure et c'est là que s'opère par exemple la séparation entre RFF et la SNCF et puis la mise en place de licence d'entreprise ferroviaire qui permet d'organiser l'interopérabilité du réseau de transport européen à partir de l'acte unique.



Depuis maintenant une vingtaine d'années, nous avons un certain nombre de mesures législatives et réglementaires qui arrivent par paquets, c'est une méthode européenne bien éprouvée. Les paquets législatifs européens sont portés par une vision de l'action économique dans le domaine ferroviaire la revitalisation par l'introduction des forces du marché. Ca paraît un peu paradoxal dans la mesure où la théorie des marchés efficients, on pourrait gloser sur l'impact des marchés efficients dans le monde financier depuis deux, trois ans ont a beaucoup d'exemples, mais dans le domaine du ferroviaire, on rappellera quand même que la théorie classique en économie, c'est la théorie des réseaux à rendement croissant qui forme l'infrastructure d'un monopole naturel et l'idée qu'il puisse y avoir revitalisation par les forces de marché dans un secteur qui est naturellement monopolistique est une idée économique qui manque encore un peu de fondement.

Quoi qu'il en soit c'est bien cette démarche là qui a été adoptée par l'Union Européenne et je dirai qu'on peut analyser la démarche européenne selon deux logiques. Une logique qui est de construire la concurrence sur le marché, et puis une logique qui est d'une concurrence pour le marché. Concurrence sur le marché, c'est pour toute activité qui pourrait être rentable de faire en sorte qu'il y ait des droits d'accès au réseau, qu'il y ait une infrastructure qui permette la mise en concurrence entre opérateurs et en particulier sur le fret ferroviaire international, on vient d'en parler, mais aussi sur le fret national, de voyageur international, avec l'ouverture à la concurrence entre opérateurs dès 2010 sur le voyageur international, bref une logique qui consiste à créer le marché et la mise en confrontation d'opérateurs.

L'autre logique, la concurrence pour la marché concerne toutes les activités qui nécessitent une subvention d'équilibre pour pouvoir fonctionner parce qu'elles n'ont pas un modèle économique autonome. Les obligations de service public encadrées par le règlement OSP défini en 2007 avec obligation de contractualisation pour les autorités organisatrices de transport et les régimes particuliers de mise en concurrence sur le marché. Le règlement OSP ayant une période transitoire de 10 ans. Je ne peux pas me permettre de développer beaucoup ces informations là mais je vous invite à retrouver les éléments sur la clé USB qui vous a été remise

Sur les obligations de service public juste quelques mots, le règlement OSP réfère aux autorités compétentes, que ce soit l'état, les régions, les communautés, le principe de mise en concurrence avec contractualisation sur appel d'offre européen. Alors il y a deux types de contrats possibles, il y a le marché public de service avec le maintien d'une possibilité d'attribution directe et puis il y a la délégation de service public comme système bien connu dans le transport urbain. Je le disais le règlement OSP prévoit une période transitoire de 10 ans, c'est-à-dire jusqu'en 2019, il faut quand même avoir en tête que cette période de transition n'est pas une période où rien ne se passe au contraire, il y a obligation pour les états de rendre compte étape par étape des avancées de traduction dans le droit national de ce nouveau cadre concurrentiel et je pense que c'est un élément qu'il faut avoir en tête pour bien comprendre qu'il continu à avoir une influence sur l'organisation du transport régional y compris dans notre belle région du Nord Pas de Calais.

C'est une méthode robuste et expérimentée de libéralisation qui est mise en place par l'union européenne. C'est une méthode, vous en avez tous entendu parler des livres blancs, des paquets, des règlements et directives incluant des transcriptions nationales de ces directives dans le droit français. Cette méthode a quelque chose de bon, c'est qu'elle est d'une grande visibilité et d'une grande prévisibilité, le processus de libéralisation est devant chacun d'entre vous et que vous soyez décideur politique ou que vous soyez syndicaliste ou cheminot, vous avez la possibilité d'anticiper et de vous positionner en conséquence.

Je rappelle dans la planche suivante la manière dont le cadre européen se construit avec première lecture, deuxième lecture, auprès du parlement européen, du conseil européen, le conseil des ministres et puis les arbitrages entre première et deuxième lecture devant le parlement européen devant aboutir à un consensus, s'il n'y a pas de consensus et bien en troisième lecture la mesure est abandonnée. Vous voyez que nous avons toute une strate de procédures, d'élaboration de textes, de négociations, de recherche de consensus, ce qui est intéressant dans ce schéma, c'est qu'il montre qu'à tous les niveaux de construction du droit européen, en fait c'est la prédominance de la pensée libérale qui pousse à l'adoption d'un consensus avec au cœur l'introduction des forces de marché et cette prédominance renvoi probablement aussi à des enjeux de bataille culturelle et syndicale à mener au niveau européen.



Je vais terminer mon exposé en évoquant quelques éléments d'évolution future, je disais prévisibilité et bien les étapes et enjeux à venir sont déjà identifiés tant dans la poursuite de l'ouverture à la concurrence sur le marché que pour le marché.

Les étapes sur le marché et bien c'est l'achèvement, on pourrait dire le parachèvement du premier paquet ferroviaire, c'est à dire pousser à une séparation encore plus nette entre les opérateurs et les gestionnaires de réseaux, c'est aussi tout ce qui relève de l'accélération de la libéralisation du transport voyageur.

Quant à l'approfondissement de l'ouverture de la concurrence pour le marché, rappelons que le 4ème paquet, actuellement en cours de discussion complétera et amènera le règlement OSP en généralisant l'obligation de mise en concurrence et en faisant éventuellement un meilleure place à la délégation de service public alors c'est ce qui est aujourd'hui dans les textes dans le 4ème paquet. Mais rien n'est inéluctable, il faut simplement savoir que c'est un enjeu qui est devant chacun d'entre nous et ces enjeux ont été préparés en France par des réflexions, je rappelle le rapport HAENEL sur l'organisation ferroviaire d'octobre 2009 ainsi que la commission GRIGNON qui a travaillé dans le rapport n'est pas encore connu, je crois qu'il était prévu pour être rendu public en décembre, les choses ont peut être un peu de retard.

Quoi qu'il en soit, le travail d'avancée sur ce cadre législatif avec ses conséquences en France est en cours. Ces enjeux d'ouverture à la concurrence porte non seulement des enjeux économiques mais aussi des enjeux sociaux, et il y a des enjeux sociaux pour les salariés, l'ouverture à la concurrence pose la question des conditions de travail et du statut, mais aussi des enjeux sociaux pour le grand public parce que la question est de savoir si les atouts du service public de transport de voyageurs sont compatible avec la mise en concurrence.

Je pense que c'est un élément de débat qui pourra émerger aujourd'hui, c'est le service public de transport apporte-t-il des facteurs spécifiques de qualité, sécurité, régularité, fréquence, lutte contre l'exclusion, je pense que ce sujet devrait venir dans le débat, quels sont les atouts spécifiques du secteur public pour prendre en charge les enjeux de transport. Je vais cesser là cette introduction simplement en indiquant que enjeux législatif et économiques, enjeux sociaux ces choses sont devant nous et évidemment tout ce cadre est clair, il est contraint, les conditions dans lesquelles des choix vont être fait sur des décisions d'investissement dans de nouvelles infrastructures ferroviaire. C'est un débat qui va s'ouvrir, je vais laisser la parole à Alain L'HOSTIS

Mais je crois qu'aborder la question des décisions d'investissement dans la région ne peut être fait qu'avec cette mise en perspective du cadre législatif et réglementaire européen et de cette poussée vers l'ouverture à la concurrence



Pierre Henry LAB : Merci, je vais laisser la parole à Alain L'HOSTIS pour faire le point sur ces nouveaux projets d'infrastructures pour la région

INRETS (Alain L'HOSTIS) : Projets d'infrastructures : nouvelles gares TER, réouverture de lignes et ligne RER Hénin-Lille.

Alain L'HOSTIS : Effectivement je vais introduire dans la discussion une dimension plus liée à l'aménagement de l'organisation du territoire pour présenter les propositions du C.E. en termes de d'organisation des réseaux et d'espace régional. Effectivement, le transport relie les espaces et les choix de transport sont des choix d'aménagement. La région Nord Pas de Calais, c'est d'abord une région urbaine et un des enjeux qui nous semble le plus important c'est de réussir à bien intégrer le train et la ville, à bien réussir cette intégration, articuler les gares avec l'espace urbain.

Les propositions qu'on a construites avec le Comité d'Etablissement sont très largement inspirées de l'idée du projet « Bahnville », un projet franco-allemand pour un urbanisme orienté vers le rail, comment réussir non seulement le transport ferroviaire, mais bien son intégration avec la région, avec l'espace, avec les villes.

La proposition prend appui sur l'idée que le mode ferroviaire constitue l'armature d'un système qui serait alternatif à la voiture. Comment construire cette alternative à la route ? Le mode ferroviaire est l'armature, ce qui signifie qu'il ne peut pas travailler tout seul, il doit être en intermodalité, donc le train en intermodalité avec les transports en commun, le train en intermodalité avec les modes doux, le vélo et la marche à pied. Pour illustrer cela je prendrai trois éléments : intégrer les gares à la ville, les possibilités de dessertes et puis le maillage.

Les propositions portées par le Comité d'Etablissement régional ce sont de nouvelles gares TER à Lille, on a des prévisions de croissance très forte du trafic ferroviaire et des flux de transport à Lille Flandres. Face à cette perspective de saturation, comment va-t-on diffuser les flux ? En tirant partie de l'existant, et dans une réflexion qui soit aussi une réflexion urbaine, en prenant appui sur le projet urbain de la Ville et de la Métropole lilloise en particulier autour des pôles d'excellence qui sont indiqués sur cette cartographie. La proposition reprend deux sites : le site de la Porte des Postes et le site de la gare Saint Sauveur.

Je vais commencer par le site de la gare Saint Sauveur qui pourrait devenir un pôle d'échange urbain central parce qu'on peut articuler une gare et le métro, le hub ferroviaire avec le métro et qui pourrait tout à fait s'articuler avec les projets de tram-train qu'on a repris dans leur état le plus récent à notre connaissance. Les pointillés rouges montrent les propositions du C.E. qui consistent à faire que ce projet de tram-train reprendrait une infrastructure actuelle de Saint Sauveur. Il s'agit d'accompagner un projet urbain ambitieux qui densifierait le cœur urbain lillois. Ici on voit sur une vue aérienne, l'intégration du site à la fois dans les réseaux de transport. Face aux deux projets de lignes de tram-train, le site de Saint Sauveur s'intègre de manière tout à fait intéressante et il laisse la possibilité future d'autres lignes de tram train, donc une plus grande porosité entre le réseau ferroviaire régional et ces nouveaux réseaux métropolitains qui s'articule très fortement avec les projets urbain Euralille 1, Euralille 2 et surtout Euralille 3. Nous proposons un travail d'urbaniste sur ce nouvel espace urbain qui est un enjeu très important pour le développement de la métropole lilloise.

Donc une composition urbaine autour des réseaux de transport en commun et en particulier autour du mode ferroviaire. Sur la diapositive suivante, une vue d'architecte de ce que pourrait être cette gare, cette nouvelle gare qui pourra accueillir des TER, des tram-train et qui est surplombée par un nouvel arrêt du métro.

La proposition est de travailler aussi sur la Porte des Postes parce que ces deux projets nous semblent importants et tout à fait complémentaires, on ne doit pas les mettre en opposition. La halte de la Porte des Postes pourrait être constituée autour d'un pôle d'échange de périphérie, du point de vue urbain qui vient appuyer la redynamisation de Lille Sud. On est là aussi en concordance avec les pôles d'excellence métropolitain qui sont eux aussi en périphérie, Eurasanté, Euratechnologie, on diffuse les flux plus en adéquation avec les projets urbains.



La vue suivante qui là aussi une vue aérienne qui montre le site de la Porte des Postes. C'est un site stratégique parce qu'on a la possibilité d'avoir une articulation avec les deux lignes de métro, avec le projet de tram train dont une hypothèse serait ici, que le tram train sortirai des rails pour rentrer dans la ville sur le site de la Porte des Postes, donc une halte du TER qui pourrait s'installer ici. On a sur la planche suivante une vue d'architecte, une passerelle piétonne qui relie les deux coté de la ville séparée par l'autoroute, qui vient au dessus d'une halte ferroviaire légère résoudre la séparation urbaine entre les deux secteurs de la ville.

Alors mieux intégrer le ferroviaire dans la ville oui, mais il semble très important de renforcer l'armature du réseau ferroviaire, renforcer en capacité, en vitesse en travaillant sur les relations inter cités, parce que le mode ferroviaire, c'est là qu'il est le plus adapté, c'est bien sur ces relations inter cités.

Et nous voulions vous présenter les deux alternatives qui sont en débat dans la région, c'est d'une part un projet de RER porté par la région qui a fait l'actualité récemment et une proposition plutôt portée par le C.E. qui est autour d'une modernisation du réseau existant. On voit sur la diapositive suivante le projet de RER, un des arguments très important c'est d'avoir des temps d'accès vers Hénin, entre Lille et Hénin qui atteindrait 17 minutes contre 24 minutes avec le système du TER actuel.

Si l'on prend l'hypothèse de moderniser le système existant, ce qui consisterait à améliorer les vitesses sur la portion Libercourt et Lens, avec un travail sur la signalisation ferroviaire, un travail sur des sauts de moutons, des possibilités de bifurquer plus facilement entre les deux tronçons, un travail aussi sur les passages à niveau qui vous permettent d'augmenter les vitesses à 160 km/h au lieu de 100 km/h et qui pourrait permettre de faire passer les temps d'accès de 24 minutes à 20 minutes. Il est vrai qu'avec une modernisation de ce type on se rapproche des temps annoncés pour le projet de RER. On est tout à fait en mesure d'imaginer une amélioration des relations inter cités, des relations rapides entre une partie du bassin minier et la métropole lilloise, dont on sait que c'est une relation stratégique pour la région dans cette grande aire urbaine centrale.

La troisième dimension de la proposition que je voudrais mentionner, j'ai omis de dire que ce sont simplement trois illustrations de propositions beaucoup plus détaillées que vous trouvez sur la clé USB qui vous a été fournie.

On a dans le schéma ferroviaire régional, une série de proposition de réouverture de lignes, dont certaines sont très pertinentes. On va prendre comme exemple celle de Bruay – Bully qui est probablement une des plus avancée. Au sud de Béthune, entre Béthune et Lens. La liaison Bully-Bruay, c'est un projet de réouverture de ligne et de renforcement du maillage ferroviaire régional qui est inscrit au contrat de plan mais qui tarde à se concrétiser peut être à cause du fait qu'on a un projet de tramway entre Bruay et Béthune.

Est-ce que ce projet est en concurrence ? Bruay c'est tout de même la seule ville de plus de 20 000 habitants de la région qui ne soit pas encore desservie par le TER et on a un potentiel très important. On a l'emprise d'une ligne et la propriété de RFF qui n'a pas vendu ces terrains et on a sur cette photo des travaux routiers, la création d'un pont au dessus d'une ligne qui aujourd'hui n'existe pas. On a vraiment un potentiel très important, une opportunité et cette réouverture de ligne, on le voit sur la diapositive suivante, elle dessert un bassin de population tout à fait significatif, on a une zone de chalandise, en termes techniques de 90 000 habitants. On a une densité urbaine très importante qui justifie tout à fait cette réouverture.

Du point de vue du financement, on a peu de travaux à réaliser, des travaux dont on peut imaginer qu'ils durent moins d'un an. Une électrification qui n'est pas indispensable si on utilise des matériels BiBi donc bi-mode. Voilà pour cette présentation et je vais en terminer pour laisser place au débat en appelant tous ces projets d'infrastructures qui semblent pertinents et nécessaires face aux enjeux qui nous sont rappelés. Comment peut on les financer avec les craintes pour les cheminots que constitue les Partenariats Public Privé. Je crois que c'est intéressant d'en débattre aujourd'hui et puis face à ces projets de RER et de tram train, quels opérateurs on pourrait mettre sur ces infrastructures et là encore les cheminots s'interrogent



Première table ronde : Les infrastructures ferroviaires : contexte et projets

Intervenants :

Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais : **M Alain WACHEUX** président de la région

SNCF : **Mr Jacques GOOLEN**, directeur régional

Réseau Ferré de France : **Mme Lucette VANLAECKE**, directrice régionale RFF

Lille Métropole Communauté Urbaine : **Mr Marc SANTRE**, vice président des Transports LMCU

Syndicat UNSA : **Mr Eric TOURNEBOEUF**, secrétaire général adjoint cheminot

Syndicat CGT : **Mr Henri WACSIN**, responsable aux affaires européennes

Le contexte législatif actuel impacte tout le système ferroviaire, que ce soit la propriété des infrastructures, la mise en concurrence des TER ou encore les besoins de financement. Les projets d'infrastructures répondent-ils à une logique d'aménagement du territoire ou à celle d'opérateurs de transport ? L'infrastructure ferroviaire répond elle aux besoins de la population ? Une deuxième gare TER ainsi que des réouvertures de lignes sont-elles nécessaires ?

Pierre Henry LAB : Merci, je vais vous présenter les participants. Juste à ma droite, Madame Lucette VANLAECKE, qui est directrice régionale de RFF, Mr Jacques GOOLEN qui est directeur régional de la SNCF, Marc SANTRE, adjoint au transport à la Mairie de Lille et qui est aussi conseiller communautaire à la LMCU, Mr Alain WACHEUX vice président au transport pour la Région Nord Pas de Calais, Henry WACSIN qui est responsable pour les questions européennes au syndicat CGT, Eric TOURNEBOEUF qui est syndicaliste à l'UNSA, qui est aussi administrateur salarié de la SNCF. Alors je vais commencer par Mr Alain WACHEUX, vous êtes vice-président au transport, Mr ADDARI a évoqué la concurrence, je vais vous demander de nous dire en quelques mots comment la région Nord Pas de Calais se positionne et si elle y est favorable et en même temps réagir à cette ouverture à la concurrence et dans un deuxième temps de revenir sur ces projets d'infrastructures. On l'a vu la région est attachée à une nouvelle ligne Lens – Lille est ce que la proposition portée par le Comité d'Etablissement de rénovation de l'existant vous semble intéressante ?

Mr Alain WACHEUX : Bon d'abord je veux souhaiter la bienvenue, parce qu'on est dans l'Hôtel de région et vous indiquez tout à l'heure que c'était probablement un signe que la région voulait manifester en acceptant votre proposition d'organiser ici ce colloque. Je pense qu'effectivement on peut y voir un signe mais par ailleurs je veux rappeler que la région prend effectivement à cœur les enjeux de transport, que nous y avons dans le cadre de contrat de projet Etat région consacré des moyens considérables et que nous allons un peu au-delà de la mission qui est notre compétence obligée qui est celle du TER.

On se consacre beaucoup aux infrastructures aussi, j'ai entendu avec attention à la fois les éléments de contexte de la première intervention et les éléments plus physiques, plus pratiques de la deuxième intervention. Je voudrais quand même indiquer qu'en matière d'infrastructures, si nous mettons à côté des 120 millions de l'Etat ou des 140 millions de RFF 840 millions d'euros à travers ce contrat de projet ça ne concerne pas que ces deux projets qui ont été présentés, dont on sent bien qu'ils sont en devenir et je ne voudrais pas quand même laisser oublier par les uns et les autres que la région c'est aussi vers le Littoral, c'est aussi vers Sambres – Avesnois et qu'effectivement un certain nombre de canaux qui sont à ce point saturés qu'il mérite qu'on se pose des questions supplémentaires, mais enfin je ne voudrais pas à travers les exemples qui ont été donnés qu'on imagine que la région ne se pose pas la question de l'équilibre de son aménagement et dans toute sa diversité. Je ne sais pas si on rentre tout de suite dans la question des infrastructures, je voulais au moins vous dire à quel point la région s'y engage. Si vous le souhaitez on peut donner tout de suite quelques éléments sur les deux exemples qui ont été donnés...



Pierre Henry LAB : Mais sur l'ouverture à la concurrence ?

Mr Alain WACHEUX : Oui, c'est un élément de contexte qui est très important, évidemment il n'appartient pas à la région de faire la loi, vous l'avez compris et c'est un contexte nouveau qui est offert à la suite de rapports nationaux et je vais dire de contingences européennes. L'ouverture à la concurrence inutile de vous le rappeler, et ça a été un des premier sujet tout à l'heure, elle est réelle en matière de Fret, on sent ce qui en train de se dessiner en matière de grande vitesse et l'on sent ce qui pourrait être proposé, c'est pratiquement fait, en matière de TER. Moi je l'ai déjà dit très clairement, on ne peut pas dire l'attention qu'on porte au service public et imaginer en même temps qu'on laisse cette sorte de mise en concurrence avec les conséquences qu'on peut imaginer sur le service public. Donc nous avons un opérateur, qui est la SNCF qui fait l'objet d'un conventionnement avec la région dans un échange qui me paraît à la fois constructif, loyal et porteur de solutions adaptées en termes de fonctionnement du réseau dont nous avons la responsabilité en tant qu'AOT. Ce que je dis pour la région Nord Pas de Calais me semble largement partagé par les autres régions. Nous n'envisageons pas de faire appel à un prestataire autre que celui-là. Encore une fois, je ne sais pas ce que diront demain les textes sur l'ouverture, est ce qu'elle sera définitivement proposée ou pas, en tout cas elle ne nous tente pas du tout.

Pierre Henry LAB : Quel regard portez vous sur l'état de l'infrastructure aujourd'hui dans le Nord Pas de Calais ? Après on peut revenir sur ces deux projets

Mr Alain WACHEUX : Sur l'infrastructure, on a le réseau ferroviaire qui est le plus important en France, si on met de côté la région Ile-de-France. Donc cette infrastructure, dont on a dit tout à l'heure qu'elle structurerait les chaînes de déplacement, elle est respectable, est ce qu'elle est perfectible ? Probablement et elle l'est à travers tous les aménagements qu'on évoquait tout à l'heure qui sont engagés ou qui vont être financés dans le cadre du grand emprunt de la région au service du contrat de projet Etat – Région et un certain nombre de propositions sont faites encore une fois, le Littoral, le Sambre Avesnois, etc.

On a des projets qui ont été présentés par la région pour l'un dont on essaie de faire passer qu'il serait contradictoire, il est complémentaire à toute solution efficace, et puis je reviendrai pour ceux qui ne le sauraient pas et ils sont certainement nombreux, il se trouve que le vice-président que je suis est aussi maire de Bruay la Buissonnière, je trouve que c'est un bel encouragement quand même au combat qu'on mène depuis quelques années d'entendre évoquée la réouverture de Bruay – Bully.

Sur le premier cas, celui de la liaison Bassin minier Lille, j'étais hier encore dans une réunion, d'ailleurs RFF et la SNCF y étaient représentés aussi, une réunion à Lille-Métropole pour envisager un certains nombre d'aspects du transport ferroviaire et évidemment nous l'avons fait, comme nous l'avons fait la semaine dernière en plénière de la région présenté les quelques éléments constitutifs du dossier de candidature à l'appel à projet de l'Etat. On a une saturation des flux actuellement sur l'axe bassin minier Lille. Vous l'avez indiqué tout à l'heure, il suffit de prendre sa voiture, n'importe quel jour de la semaine pour constater la saturation en question. Le problème se trouve sur la route, probablement qu'il trouve quelques éléments de réponse sur la route, par des réponses en termes d'infrastructure ou par des réponses en termes de gestion ou de régulation de trafic, ce que nous souhaitons et je pense que c'est largement partagé ici, c'est que le problème de la route trouve autant qu'il est possible une réponse par un report modal.

Il faut dans ces conditions là que nous ayons une offre de transport en commun qui le permette, comment ? Premièrement et c'est pour ça que je vous disais que ce ne sont pas des solutions qui sont opposées ou exclusives l'une de l'autre. Premièrement est ce qu'on peut améliorer ce qui existe ? C'est le premier élément et évidemment les études s'y consacreront aussi. A priori quand même il nous semble que dans la densité urbaine qui concerne ce territoire, il n'est pas facile, si on ajoute le problème de la mixité des trafics fret et voyageur, il n'est pas facile d'augmenter sensiblement la capacité, le tissu urbain est dense on pourrait imaginer que comme on a trouvé la solution par exemple sur Lille – Béthune avec un doublement d'une partie de la voie, que le doublement soit une solution technique à une augmentation capacitaire de la ligne, c'est assez tentant et probablement assez juste, à ceci près que ce doublement se heurte à des problèmes d'insertion dans le tissu urbain qui sont très problématiques en termes d'écriture du schéma urbain, d'impacts sur la bâti, et puis d'impact aussi si on veut aller au bout de la performance, mais ça a été évoqué tout à l'heure, l'impact que ça a sur l'effacement d'un certain nombre de passages à niveau et autre.



Encore une fois, les études diront la marge de manœuvre que nous avons dans ce choix là. Les études qui vont être menées prendront en compte tous ces aspects, toutes les hypothèses d'optimisation de ce réseau. La route est saturée, nous ne sommes pas sûrs, on a même tendance à penser que les marges de manœuvres sont très faibles dans l'optimisation du réseau existant et nous avons la possibilité d'avoir un service dédié à cette liaison sur un site dédié à ce service, c'est-à-dire que là on ne se pose pas la question de la mixité des trafics, c'est uniquement du voyageur et nous n'avons pas les obstacles physiques que je viens d'indiquer la proposition qui est faite, c'est donc celle-là, c'est d'un lien complémentaire vers lequel on pourrait rabattre à la fois des TCSP locaux, à la fois brancher le TER, puisque le matériel roulant qui est envisagé est du matériel qui peut utiliser le réseau ferré national et on pourrait y rabattre évidemment la circulation automobile qu'elle soit celle des transports en commun sur route, ou qu'elle soit celle des véhicules particuliers.

C'est donc la proposition qui est faite, effectivement, on arrive dans ce cadre là, à une performance de temps qui n'est peut être pas déterminante, mais enfin en tout cas elle est réelle et ça à condition évidemment de ne pas s'arrêter tous les 300 mètres, ce qui serait le cas d'un Tram mais de s'arrêter à trois endroits que sont Carvin, Seclin et Lesquin. L'arrivée sur Lille pourrait poser problème si ça supposait d'amputer la gare de Lille, dont on essaie d'augmenter la capacité année après année, si on devait l'amputer d'une partie de sa capacité, donc le choix qui est fait a priori, la proposition telle qu'elle est portée dans le dossier c'est de faire arriver ce lien nouveau en souterrain à Lille pour qu'il soit directement à disposition de l'intermodalité avec le Tram et avec le métro tels qu'on les connaît aujourd'hui, et c'est dans le schéma régional de Transport, on pourrait imaginer à terme, mis vous savez les délais que prennent les réalisations d'infrastructure en matière de transport, on pourrait même imaginer à terme qu'étant déjà sous Lille, on puisse en ressortir en prolongeant cet axe, je pense en particulier le long d'un autre axe qui est saturé qui va vers le nord ouest et en l'occurrence vers Bailleul.

C'est la logique qui a amené à faire cette proposition, encore une fois elle ne se veut pas magique ni la panacée mais elle se veut une proposition complémentaire à l'existant pour essayer de régler le problème de cet engorgement et le problème en termes d'aménagement du territoire, on pourra y revenir, j'ai entendu quelque chose d'intéressant tout à l'heure, en termes d'aménagement du territoire de rééquilibrage des fonctions exercées dans la métropole lilloise qui existe et opérable et dans la métropole en émergence qui est celle du bassin minier.

Pierre Henry LAB : Si jamais vous réalisez cette nouvelle ligne, est ce que vous la réaliserez en partenariat avec RFF ou est ce qu'un Partenariat Public Privé comme la loi vous y autorise maintenant, est une solution que a priori vous pouvez envisager ?

Mr Alain WACHEUX : Toutes les solutions sont envisageables, a priori la dernière que vous avez évoqué n'est pas celle qui tient la corde, on va dire. Alors les financements, évidemment c'est pour ça que le dossier a été fait très rapidement. Dans le schéma régional des transports de 2006 que le lien existait, dans la campagne électorale des régionales, les différentes listes l'ont soit promis, soit exigé. Simplement dans l'appel à projet de l'Etat pour les transports en commun en site propre (TCSP) lié au Grenelle, nous avons l'annonce d'un deuxième appel à projet, celui de 2010 qui fait suite au premier appel à projet de 2009, mais on ne nous annonçait pas de troisième appel à projet pour 2011. Donc l'étude ayant vocation à dire la crédibilité ou la cohérence de cette proposition a été menée et elle a été rendue à quelques jours d'ailleurs de la date limite de dépôt des dossiers auprès des services de l'Etat et le président Percheron en a fait l'annonce en commission permanente quelques jours avant cette date. Ce qui veut dire que nous espérons sur un projet dont on estime à 730 millions d'euros dans une version base qui comprend l'arrivée en souterrain à Lille mais pas le passage en souterrain à Lesquin ce qui est envisageable, donc 730 millions, il faudrait dans le cas, l'option souterraine à Lesquin serait de 200 millions de plus ce qui a amené à faire le commentaire en termes de finances d'environ un milliard d'euros. Evidemment l'appel à projet, nous y avons répondu c'est en espérant une participation financière de l'Etat sur un tel projet. Pour revenir au parallèle que vous faisiez avec l'autre solution, l'optimisation du réseau existant, ça suppose des impacts très lourds je l'ai dit, probablement des coûts importants, sont ils inférieurs à la proposition du lien nouveau ? Je n'en suis pas sûr et cela demande des temps qui sont très longs aussi parce que les impacts sont tels que ça va prendre très longtemps pour le réaliser. Encore une fois, les études nous diront les marges de manœuvre de l'une et de l'autre solution.



Pierre Henry LAB : Marc SANTRE, vous êtes adjoint au transport de Lille, votre appréciation sur l'état de l'infrastructure, je sais que vous ne représentez par la communauté d'agglomération mais il existe deux projets de Tram train de transport périurbain qui sont portés par l'agglomération. J'imagine donc que vous pensez aussi que l'infrastructure n'est pas suffisante pour accompagner le développement de l'intermodalité et du report modal et à l'issue de ça est ce que vous pouvez nous donner votre point de vue sur les propositions du Comité d'Etablissement sur les nouvelles gares TER à Saint Sauveur avec un arrêt à Porte des Postes.

Marc SANTRE : Bonjour à tous, je vais essayer de répondre à vos questions, j'avais plutôt prévu de participer à vos travaux ce matin en tant qu'auditeur pour essayer de comprendre la complexité du monde ferroviaire et de toutes les questions qui se posent à lui. Je remplace Eric QUIQUET qui est retenu ce matin en exécutif à Lille Métropole sur un sujet qui n'est peut pas si éloigné du sujet qui nous occupe ce matin puisqu'il s'agit des délibérations que nous devons prendre demain en conseil de communautés qui concernent le contournement sud est de Lille.

Contournement routier s'entend et non pas ferroviaire, donc on est pas très éloigné du propos puisque, je pense que c'est un point sur lequel je voudrai revenir, il s'agit d'améliorer et de conforter l'extension de 300 à 500 hectares de zone d'activité économique. Selon le choix d'implantation et du mode de desserte, on répond en partie ou non à savoir comment on développe une alternative à la route, en l'occurrence je pense que si on développe nos activités économiques sur la métropole par la route ou l'autoroute sans autres modes de desserte, on a déjà répondu en partie à la question qui nous occupe aujourd'hui.

Voilà, je pense aussi qu'avant de se poser la question de l'infrastructure, on doit se poser la question de la finalité, est ce qu'il y a un caractère inexorable à l'augmentation du nombre de déplacements et des distances parcourues. Je pense qu'on a organisé nos territoires et une société qui était à l'époque d'énergie abondante et bon marché, ce monde là est révolu. Si on pense qu'on doit continuer, de mon point de vue même si bien évidemment je pense qu'il faut qu'il ait un transfert de part modale entre la route vers les modes de transport non routier, si c'est en perspective à volume croissant, on aura toujours des problèmes d'infrastructure et d'insuffisance de l'infrastructure.

Il y a une espèce de fuite en avant. Je pense que ce modèle là n'est plus tenable par ce que quelque soit le mode de déplacement. Se déplacer, c'est un principe physique simple cela suppose de l'énergie et bientôt l'énergie ne sera plus abondante et ne sera plus bon marché comme elle l'a été pendant 150 ans. Voilà donc sur la question métropolitaine, sur ce qui nous a été présenté par rapport aux réflexions qui animent Lille métropole et la ville de Lille aujourd'hui on n'est pas. La question de la deuxième gare, est ce que Saint Sauveur doit être un gare TER ou est ce que Saint Sauveur doit avoir un point d'embranchement dans le réseau ferré, d'embranchement de type tram-train. Aujourd'hui effectivement, je pense que la position est plutôt sur la deuxième alternative, même si rien n'est aujourd'hui complètement arbitré, il y a la volonté de préserver la capacité d'embranchement ferroviaire sur Saint Sauveur, la trame reste. Le devenir de Saint Sauveur, c'est un sujet qui commence à occuper la ville en termes d'aménagement urbain et le point sur lequel on va mettre le curseur sur la présence ferroviaire, on est tous convaincu qu'il y a une opportunité de brancher, de connecter au métro puisque le viaduc a été prévu pour accueillir une station de métro dès son origine puisqu'on a la voie ferrée qui passe en dessous.

Il faut développer cette opportunité aujourd'hui, moi j'arbitre pas entre le tram, le tram train ou la véritable gare, eu égard aussi à ce que je viens de dire, quels besoins on a de développement des mobilités de la région, c'est pas une finalité pour les gens du bassin minier, enfin en tous les cas, je pense que ce n'est pas une aspiration personnelle de leur part à faire le bassin minier – Lille tous les jours ou l'Avesnois-Lille tous les jours que ce soit en voiture ou en train. Je pense que ça doit être vraiment des questions d'aménagement du territoire, de compétition entre les territoires et de modèle de développement économique et du message politique qu'on fait passer, moi je suis convaincu que sinon on ira dans le mur, on sera toujours insuffisant puisque les quelques comités TER auquel je participe, on se rend quand même bien compte que au jour d'aujourd'hui tout le monde veut plus de train.



Il faut plus de train et tout le monde veut des trains qui arrivent à 8h00, 8h30 ou 7h30 à Lille et qu'aujourd'hui en heure de pointe, on a sur le réseau TER des voitures qui sont bondées et sur les autoroutes qui sont bondées de voitures mais de voitures vides donc il y a une espèce d'incohérence, d'un système qui marche sur la tête. On réfléchit, Les hypothèses qui ont été présentée par Alain L'HOSTIS que ce soit Porte des Postes ou Saint Sauveur sont pas complètement déconnectées et pas très éloignées du point de vue de ce à quoi nous réfléchissons aujourd'hui. Il reste à mettre en œuvre et qu'on se mette d'accord aujourd'hui moi j'ai encore beaucoup d'élus qui nous disent, tout le monde est favorable au report modal, tout le monde est favorable au développement des transports collectifs.

Là où il y a une divergence profonde et structurelle c'est que pour certains, c'est pour absorber une croissance des déplacements et des trafics, que ce soit des personnes ou des marchandises, de mon point de vue, il faut gérer aussi une modération, une sobriété dans les transports parce que ça ne correspond pas, ce n'est pas un épanouissement. Le modèle francilien où tout le monde passe deux dans les transport par jour, fusse sur le RER, je pense que ça se voit à la tête des gens qui n'ont pas l'air pleinement épanouis, je pense qu'on ne doit pas reproduire ce modèle. Donc développer l'infrastructure, conforter, regarder, Lille métropole, pour ce que j'en connais, je n'engage que moi-même enfin je peux citer Eric QUIQUET lui-même en ayant discuté avec Martine AUBRY, Lille métropole n'est pas hostile à l'une d'elles y compris de participer financièrement au développement de l'infrastructure ferrée sur son territoire pour répondre aux besoins. Mais je pense qu'on doit normalement se poser les questions à la base et du modèle de développement qui sera soutenable, de toute façon ce n'est pas un point de vue idéologique ou dogmatique comme on peut l'entendre, c'est une réalité physique.

Notre monde est fini, on a des vrais problèmes énergétiques d'un autre coté et la mobilité ce n'est pas la fuite en avant alors par rapport au projet ... Le mythe aussi de la vitesse. Quel message on délivre à la population ? On va faire croire qu'on peut toujours aller plus vite, on se rend compte que quand c'est la vitesse de déplacement qui augmente, ce n'est pas le temps de déplacement qui diminue, ce sont les distances parcourues qui augmentent, les gens vont toujours de plus en plus loin. L'idée du RER pour faire 17 minutes, c'est 17 minutes plus le temps laissé à saint Henriette, par contre ceux qui habitent à Saint Henriette et qui travaillent à Lille Flandres. C'est un mode de transport que je souhaite collectif, ca fait une heure de trajet, ca fait deux heures par jour si on est sur des usages quotidiens, c'est pas le style de vie auquel j'aspire et je pense on a un impératif, c'est de réorganiser notre société avec une sobriété et une autre organisation et ne pas subir un dictat économique qui veut que les entreprises doivent s'implanter le long de l'autoroute A1 ou autour d'Euralille dans une vision de société qui je pense montre toutes ses limites et qui aujourd'hui me paraît plutôt orpheline qu'un modèle d'avenir...*(Applaudissements)*

Bien évidemment, on doit réfléchir toutes les activités confondues, toutes confondues dans ses compétences à l'amélioration. Je suis élu depuis 10 ans, c'est mon deuxième mandat, je mesure tous les jours le décalage qu'il y a entre la facilité à faire pour le modèle routier et la difficulté à faire pour les modes alternatifs. Pour le modèle routier, c'est des gestionnaires différents et on se rend compte que ça fini toujours par se faire avec facilité, l'organisation ... un point qui me concerne plus directement en tant qu'adjoint chargé du stationnement à Lille. On a un modèle ferroviaire qui est fondé et c'est très bien sur un respect scrupuleux de la réglementation des règles de sécurité et on a un modèle routier qui est fondé...dont la performance ne repose que sur l'infraction, infraction à la vitesse, infraction aux distances de sécurité, à Lille 60 % des véhicules stationnés sont en infraction. L'Etat met des radars sur les autoroutes parce que les feux ne sont respectés, les radars ne sont pas respectés. Donc penser qu'on va mettre en concurrence loyale deux systèmes, l'un très scrupuleux sur la réglementation, sur la sécurité, je l'espère aussi sur les règles sociales et un système qui s'affranchi de toutes les règles, je pense que les dès sont pipés, c'est difficile de penser raisonnablement que l'un pourra faire ... donc c'est tout ça qu'il faut revoir, pas uniquement l'infrastructure, l'organisation de la société et l'organisation de nos systèmes notamment vis-à-vis de l'infraction et quand je parle d'infraction, je parle pas de règles qu'un élu profondément anti voiture que prétendument je serai qui fixerait de nouvelles règles insupportables pour l'automobiliste. Appliquons les règles qui existent depuis 30 ans chez nous dans le modèle tout routier que ce soit en matière de vitesse, de sécurité, d'inter distance ou de stationnement, je ne demande pas de modification des règles. Faisons les appliquer et le système routier perdra ses performances au profit des systèmes alternatifs



Pierre Henry LAB : Le débat sur l'emplacement de la future gare TER reste ouvert...

Marc SANTRE : Aujourd'hui, on n'est pas sur un modèle, une vision de deuxième gare TER à Saint Sauveur, on est plutôt sur ce qui a été présenté la connexion à Porte des Postes qui est en cours d'étude. Le modèle aujourd'hui, c'est plutôt un branchement type tram train à Saint Sauveur et une connexion à Porte des Postes, c'est ce que je peux dire de la position de la ville. Dans mes fonctions et dans les multiples et contradictoires échos que j'entends ou que je peux lire, entre ceux qui disent que Lille Flandres est profondément saturée, il n'y a pas de développement possible et ceux qui nous disent qu'il y a les capacités de développement à Saint Sauveur. Je suis venu ce matin pour en apprendre sur le sujet donc je compte bien vous écouter avec beaucoup d'attention parce que j'entends tout et son contraire sur ce sujet là

Pierre Henry LAB : Merci. Lucette VANLAECKE, Monsieur WACHEUX nous expliquait que le projet de rénovation de la liaison actuelle Lens-Lille et cette nouvelle ligne ne s'oppose pas forcément, sans trahir vos propos, notamment sur l'idée que la rénovation pourrait ne pas suffire. Est ce que c'est aussi votre avis en tant que directrice de RFF et puis aussi quelques mots sur cette question des péages qui anime souvent le débat autour du TER et du ferroviaire en général puisque Monsieur Pepy récemment a évalué à plus de 150 millions d'euros le surcoût de l'augmentation des péages. Je sais aussi que beaucoup de régions, le Nord Pas de Calais n'y échappe pas je pense s'inquiètent aussi de l'évolution de ces coûts.

Lucette VANLAECKE : Merci beaucoup, bonjour à tous, simplement donc, je vois deux points revenir sur ce que disait monsieur WACHEUX en ce qui concerne Lille-Lens, nous menons des études à ce jour sur le raccourcissement des trajets sur la voie classique entre Lille et Lens, au niveau des études. Une première chose, c'est d'abord attendre le résultat de ces études, voir comment on peut mener un avant-projet, ça c'est en cours donc ce que je peux dire, c'est que c'est un projet que nous regardons forcément avec attention et ce avec le Conseil Régional bien sûr.

De même notre position j'allais dire en tant que gestionnaire d'infrastructure cela ne se limite pas à ça, ça se limite aussi à l'accompagnement de l'ensemble des projets de transport, donc nous suivons avec intérêt, et nous regardons aussi avec intérêt le lien rapide. C'est-à-dire que nous pensons que l'offre de transport parfois précède la demande, elle l'écoute aussi je crois qu'on voit bien qu'entre Lille et Lens, il ya des besoins de transport qui sont importants comment faut il y répondre, c'est tout l'enjeu de ces deux projets et je ne peux pas à ce jour vous dire plus que ça.

Il y a devant nous du travail pour une partie que nous menons et pour une autre partie que nous accompagnons. Je pense qu'il ne faut pas simplement nous voir, on y reviendra sur les péages comme étant des défenseurs, j'allais dire uniquement du système ferroviaire mais bien plus que ça, nous sommes des défenseurs du transport et des producteurs du transport, j'allais dire du transport collectif. La preuve en est, nous portons au travers du projet cadencement toute la dimension intermodalité, donc l'intermodalité c'est bien plusieurs modes de transport qui se parlent, qui s'échangent qui travaillent ensemble sur des nœuds de correspondances, s'échanger les voyageurs, c'est vraiment les points importants à retenir dans cette dimension.

C'est-à-dire que intermodalité signifie nœud de correspondances, et donc des transport qui sont cohérents les uns avec les autres. Ça veut aussi dire des projets de transport qui doivent être cohérents les uns avec les autres et quelque soit le type de transport. On a parlé en introduction de mode doux, on parle aussi de mode de transport collectif par bus, tout cela participe à l'intermodalité, tout ceci pour répondre à votre première question alors pour votre deuxième question c'est les péages.

Je pense que si vous ne l'aviez pas posée, naturellement je l'aurai posée puisque c'est sur ce sujet souvent que l'on nous perçoit. D'abord, il y a deux sujets dans le péage, des péages pour quoi faire ? Des péages pour quoi aussi ? Ces sont les deux points, alors les péages pour quoi faire ? Je vais simplement vous donner un exemple de ce qui se passe en Nord-Pas-de-Calais, j'ai entendu avec plaisir, je dois le dire, la satisfaction du vice président en charge des transports de l'infrastructure telle qu'elle existe, c'est-à-dire de l'état de l'infrastructure, je ne parle pas du développement, de l'état, or à cela il n'y a pas de hasard, en Nord-Pas-de-Calais, on a un réseau qui est plutôt meilleur que le réseau ferré national dans sa globalité.



On a plus de double voies, on a plus de lignes électrifiées, c'est 70 % du réseau par exemple, en Nord-Pas-de-Calais, c'est 1445 km de voies, 10 % du réseau ferré national, mais ce réseau à 70 % est électrifié et la signalisation est plutôt meilleure que sur l'ensemble du réseau ferré national, alors pour ça il n'y a pas de surprise, il n'y a pas de hasard, c'est que à jour tous les ans, en Nord-Pas-de-Calais nous investissons 100 millions d'euros sur la rénovation du réseau et nous réalisons avec notre partenaire SNCF Infra 160 millions de maintenance de ce réseau.

Je n'ai pas parlé du développement, des projets de développement sur lesquels nous travaillons en cofinancement bien sûr, avec le département et le conseil régional que je salue. Ce sont des fonds propres les 260 millions d'euros sur le Nord-Pas-de-Calais investis sur le réseau en maintenance ou en rénovation, c'est les fonds propres de RFF. Comment trouvons-nous nos fonds propres ? Il faut savoir que le coût complet du réseau ferré national c'est 6 milliards d'euros, donc c'est ce que nous dépensons au niveau national pour le réseau ferré. Il est couvert par les recettes, et les dites recettes c'est des péages, à 50%.

Donc quand on dit les péages quelque part ne pas travailler avec RFF ça signifie peut être ne pas avoir de péages mais quelque part si ces péages servent à entretenir le réseau, n'importe qui, qui construit un réseau doit l'entretenir. Donc voilà simplement vous rappeler ceci, c'est que les péages pour nous sont tous investis dans la rénovation du réseau et ça il faut en être très conscient puisque nous couvrons à 50 % le coût complet.

Les péages pour quoi faire ? Bien sûr vous pourrez me dire, puisque vous couvrez à 50 % le coût complet du réseau et on voit très bien en Nord-Pas-de-Calais nous ne couvrons pas le coût des travaux que nous faisons, on pourrait dire, il suffit de les augmenter et c'est pour ça que je dis « pour qui les péages ? », il est hors de question d'augmenter au prorata, je veux dire, c'est pas du tout la démarche qui a été prise, clairement vous me parlez d'augmentation, je dirai que à ce jour les péages sur le réseau TER, ils augmentent de ce qu'on appelle le coût de l'inflation ferroviaire c'est-à-dire 2.5 %. Au niveau de 2012, l'augmentation a été confirmée à ce niveau là de façon très récente au niveau du conseil d'administration de RFF donc le réseau TER c'est 2.5 % d'augmentation des péages

Pierre Henry LAB : Donc pour vous, l'endettement de RFF qui est assez colossal, je crois que c'est 28 milliards d'euros, ne pèse pas sur le prix des péages

Mme Lucette VANLAECKE : Dans le coût complet du réseau, il y a une partie effectivement du coût de la dette. En fait sur les 6 milliards, on est au delà de 10 % on voit bien que les péages couvrent à ce jour 50 % et pas simplement les péages puisque là aussi les cessions que nous réalisons sont toutes réinvesties donc les cessions de nos emprises, emprises de terrains issus de la répartition du monde ferroviaire entre la SNCF et RFF, tout cela c'est réinvesti dans la rénovation du réseau donc ça n'est pas pour couvrir la dette.

Pierre Henry LAB : Merci. Jacques GOOLEN, votre avis sur ce débat sur l'infrastructure mais aussi sur ce qu'évoquait Pascal ADARRI sur les réorganisations, les restructurations en cours au sein de la SNCF, dont on sait qu'elles sont aussi pour inscrire la SNCF dans ce contexte de concurrence. Est-ce qu'elles sont compatibles avec le maintien d'un service public et finalement du droit au transport pour les usagers et les inévitables conséquences sociales qu'évoquait Pascal ADARRI en terme de remise en cause des statuts, de la condition sociale mais aussi des agents et des salariés de la SNCF ?

Mr Jacques GOOLEN : Bien merci tout d'abord m'avoir invité à ce colloque et de me donner la parole, bonjour à toutes et à tous. Je pense qu'effectivement me donner la parole après les élus et RFF correspond à une réalité, aujourd'hui la SNCF est d'abord un opérateur ferroviaire, c'est-à-dire que c'est une entreprise publique qui travaille pour le compte de en particulier d'un certain nombre d'autorités organisatrices mais aussi pour son propre compte en tant qu'opérateur ferroviaire. Elle travaille aussi pour RFF puisqu'une de ses branches qui est la branche infra est sous traitante de RFF qui est gestionnaire l'infrastructure. Ceci m'amène donc à vous parler d'organisation de l'entreprise, cette nouvelle organisation en 5 branches correspond à un certain nombre de textes législatifs qui exigent que l'entreprise puisse en particulier assurer une transparence totale en matière de gestion de l'infrastructure vis-à-vis de l'ensemble des opérateurs ferroviaires. Les textes exigent aussi une transparence totale vis-à-vis des opérateurs ferroviaires en matière de gestion des gares et en particulier en matière de redevance d'emprunt de la gare vis-à-vis des autres opérateurs ferroviaires.



L'entreprise a été divisée en un certain nombre de branches correspondant à des textes législatifs, en matière de voyageurs, l'entreprise a estimé qu'il était intéressant de partager et je reviens donc au service public, de partager le « voyageur » en deux branches. Une branche qui assure les transports dits conventionnés, c'est-à-dire qui assure des transports commandités par les Autorités Organisatrices. Je dirai d'ailleurs que cette branche assure le service public de voyageurs de l'entreprise et puis une branche qui s'appelle SNCF-Voyages qui assure un certain nombre de transports qui ne sont pas un service public et que la SNCF assure d'elle-même, elle est Autorité Organisatrice pour ce type de voyage.

Le mode économique de ces deux branches est totalement différent et c'est bien pour ça que l'organisation de l'entreprise a été faite avec ces deux branches « voyageur ». Je voudrais revenir sur ce qui a été dit et en particulier ce qu'a dit Mr SANTRE, je partage complètement ses idées en matière d'organisation sociétale pour éviter la multiplication des trajets domicile-travail, j'en ai moi-même subi les conséquences pendant un certain nombre d'années et je sais que ça n'est pas facile. Simplement en tant qu'opérateur de transport public ferroviaire sous l'égide d'ailleurs d'une Autorité Organisatrice, je ne peux pas m'empêcher de constater qu'il y a de toute façon aujourd'hui un besoin réel de transport domicile-travail. Ne serait-ce que dans notre région, en regardant la disparité des taux de chômage constatés sur notre région par territoires, le taux de chômage sur la communauté urbaine de Lille est nettement inférieur à celui qui existe par exemple sur le Littoral ou en Sambres-Avesnois, la situation est telle qu'aujourd'hui, il faut pouvoir tous les matins satisfaire les besoins d'un certain nombre d'usagers, parce que là il s'agit vraiment d'usagers du service public et qui va se rendre au travail lorsqu'il va en trouver un en communauté urbaine.

Alors quel est notre rôle vis-à-vis de ça ? Notre rôle n'est pas un rôle d'aménageur, ce sont les élus. C'est RFF aussi qui a un rôle d'aménageur. Notre rôle est de chercher à donner à cet usager, je le rappelle, j'aime bien le dire parce que c'est important, les usagers du service public à partir du moment où ils montent dans notre train, ça devient nos clients, et notre rôle à nous c'est d'assurer la meilleure qualité de service. Faire en sorte que leur trajet quotidien pour arriver au travail soit le plus confortable, le moins fatiguant possible avec bien entendu, et c'est essentiel en matière de trajet domicile-travail la meilleure régularité possible. Donc pour nous, nous n'avons pas un rôle d'aménageur en matière de TER, nous avons un rôle d'opérateur ferroviaire conventionné avec le Conseil Régional et notre rôle c'est d'assurer cette meilleure qualité de service, je n'oublie pas quand même que le TER n'est pas qu'un transport domicile-travail et que le TER peut être aussi un transport pour un certain nombre de clients qui pourraient profiter du train pour aller à la mer ou carrément prendre des loisirs un peu plus nocturnes par exemple sur Lille. Et je pense qu'il faut vraiment différencier ces deux rôles, le rôle d'aménageur qui fait face à une situation actuelle de besoin de transport domicile-travail dans le Nord-Pas-de-Calais, c'est un rôle essentiel.

Pierre Henry LAB : Est-ce que la concurrence ne va pas remettre un peu en cause ce rôle, et ce que vous n'avez pas aussi un risque de repli, enfin je sais que les syndicats contestent beaucoup la réorganisation de la SNCF, qui met en avant une course à la rentabilité, une recherche du profit, est ce que ça, ça ne vient pas contre la satisfaction des besoins des populations ? Et puis j'ai une autre question que j'ai envie de vous poser, est ce que votre filiale Kéolis un jour pourrait être amenée à concurrencer SNCF- Proximité ?

Mr Jacques GOOLEN : D'abord la course à la rentabilité, ça n'est pas une course à la rentabilité. N'importe quelle entreprise a besoin sinon gagner de l'argent au moins être à l'équilibre pour survivre. Nous sommes en recherche d'assurer le service au meilleur coût possible afin de garder cet équilibre, je dirais d'ailleurs simplement qu'en matière de TER si je disais au Conseil Régional : « J'assure les transports sans faire attention aux coûts des services rendus ». Je pense que même le Conseil Régional, en l'occurrence le vice président a rappelé qu'il ne cherche pas à trouver un nouveau concurrent pour assurer le TER dans le Nord-Pas-de-Calais. Mais je pense que le Conseil Régional me dirait « Attention vous coutez trop cher et nous souhaitons quand même que le service que vous rendez soit le meilleur possible, mais au meilleur coût ».



Vis-à-vis de Kéolis, Kéolis est maintenant une filiale à part entière du groupe SNCF, Kéolis comme vous le savez a gagné la délégation de transport public de la ville de Lille. Je pense que clairement pour notre région, pour la communauté urbaine de Lille, c'est une chance. Il faut savoir que Kéolis a aussi gagné le DSP du Bassin minier du Pas de Calais, enfin des transports urbains de Lens, je pense que c'est une chance parce que travailler en intermodalité entre SNCF et sa filiale Kéolis permettra un certain nombre d'évolutions qui sont réclamées par les AOT, je pense aussi à la LMCU. Alors est-ce que Kéolis fera concurrence à la SNCF dans le Nord Pas de Calais ou même en France ? Enfin, je pense qu'on en est pas encore là, d'ailleurs dans le Nord Pas de Calais si j'ai bien compris, pour le TER la SNCF ne devrait pas être mise en concurrence dans les années qui viennent.

Pierre Henry LAB : Merci, Eric TOURNEBOEUF, vous êtes au conseil d'administration élu salarié, vous êtes aux avant postes de cette réorganisation, en tout cas pour l'observer, j'imagine que vous avez un point de vue différent de Mr GOOLEN

Eric TOURNEBOEUF : Oui, comme ça vient d'être dit, je suis à un poste d'observation particulier voir privilégié. Moi je voudrais revenir presque au titre du colloque « construire une alternative à la route » et on est des cheminots en majorité ici, je crois que quand on dit ça, on ne le dit pas par dogmatisme, ce n'est pour se faire plaisir, ou dans un réflexe purement catégoriel ou un axé sur le cheminot. C'est une vraie réalité, c'est-à-dire que le mode routier a été plutôt favorisé par l'investissement public depuis 20 ou 30 ans. ce mode arrive au bout d'une phase de développement, et entre dans une phase de saturation qui fait qu'il devient inefficace pour le coup, même sans respecter la réglementation, il finit par atteindre les limites possibles de son efficacité.

On se pose la question aujourd'hui sérieusement, en terme pragmatique du mode ferroviaire qui a été un peu perdu de vue notamment en termes d'investissements depuis des années. Alors une fois qu'on a dit ça et qu'on se dit « Tiens, il faudrait qu'on repense au vieux chemin de fer ». Est-ce que c'est plus facile aujourd'hui de faire le chemin arrière qu'avant ? Et moi ce que je pense c'est qu'effectivement avec l'ouverture à la concurrence, la libéralisation imposée par Bruxelles, qui a complexifié le modèle. C'est-à-dire que la SNCF type entreprise en situation de monopole qui est à la fois une entreprise gestionnaire de l'infrastructure mais aussi exploitante, entreprise intégrée qu'on a connue, que j'ai encore connue, dans laquelle j'ai fait la plus grande partie de ma carrière. Il me semble que c'était moins complexe dans un mode intégré avec un acteur unique qui faisait ce qu'il pouvait qu'aujourd'hui avec dans un mode extrêmement complexifié avec des acteurs multiples.

Alors ça c'est vrai du côté de la SNCF et de RFF et d'autres opérateurs d'infrastructure, si il y a des PPP. C'est vrai aussi du côté des AOT, il est évident qu'aujourd'hui il y a une multiplication des AOT, les responsabilités sont diluées et il faut que tout le monde se mette d'accord autour d'un projet et ça devient extrêmement compliqué. Je pense que cette libéralisation, et ce n'est pas spécifique au mode ferroviaire, ce qui s'est passé dans l'eau, il y a quelques années, dans la téléphonie, dans l'énergie etc... Il y a un dogme qui s'est imposé qui est celui de la libéralisation. Je pense malheureusement après 30 ans d'observation du sujet, et là où je suis placé pour l'observer, je crains malheureusement ne pas me tromper, un système éclaté est globalement moins performant que le système intégré que j'ai connu quand je suis rentré dans le ferroviaire. Voilà, ça c'est mon premier constat et ça va pas aider à ce qui est l'objet de ce colloque, c'est-à-dire construire une alternative à la route, c'est clair qu'aujourd'hui ça me semble plus compliqué peut être qu'il y a 15 ans ou 20 ans.



Pierre Henry LAB : Henri WACSIN, spécialiste des questions européennes pour la CGT, vous vous dites clairement que l'ouverture à la concurrence contrairement à ce qui a été dit notamment sur la question du Fret ne permet pas de gagner de part modale au profit du rail au contraire, elle participe à déstabiliser le système et finalement à ne pas construire cette alternative à la route

Henri WACSIN : Il faut observer et l'observation est assez rapide notamment sur le Fret. Sur le Fret, il y a trois types de réussite en Europe, la Suède autour de Green Cargo, une stratégie qui est quand même assez particulière et qui a une concurrence routière qui est soumise aux aléas météorologiques, les Pays Baltes qui sont aussi sur une situation géographique particulière et l'Allemagne avec son opérateur Deutsch Bahn qui profite d'un effet de massification.

Le reste des réseaux européens est en chute libre en ce qui concerne le Fret. Partout et quelques fois avec douleur, quand je regarde de l'autre côté de la frontière ce qui se passe en Belgique autour de B Cargo, c'est douloureux, ils ont un plan de restructuration qui va vraisemblablement amener le personnel à quitter le statut qui était celui qu'ils avaient connu jusqu'à présent et pour lesquels si ça ne se passe pas correctement, la question du dépôt de bilan est posée.

Donc, on n'est pas parti sur des pentes vertueuses contrairement à ce que la commission européenne veut nous faire croire en nous parlant à la fois, de revitaliser le secteur ferroviaire et de regagner des parts de marché. Cela étant, ça a des conséquences sur l'infrastructure puisque si vous faites rouler moins de trains, il y a moins de péages et donc le modèle économique est mis à mal.

Si une politique des transports peut être menée, il faut qu'elle tienne compte d'une politique de l'infrastructure, mais elle ne peut pas être fondée que sur une politique d'infrastructure, il faut quand même s'interroger sur quel niveau de service on met derrière en terme de desserte du territoire et de satisfaction des besoins.

Pour résumer, vous pouvez construire le nombre de plates formes multimodales et de logistique urbaine que vous voulez, si il n'y a pas d'opérateur de Fret qui soit disposé à la desservir ce sera bien beau, mais vous n'avez pas contribué à un inversement des tendances.

Manifestement, c'est un peu plus compliqué que ça, qui plus est, dans une situation de gestion de l'infrastructure qui est celle qu'on connaît et pour lesquelles la question du désendettement reste posée. Parce que le désendettement qui a eu lieu dans certains pays, qui a conduit ces mêmes pays dans des situations économiques difficiles, il n'y en a pas eu en France, tout au moins pas à la hauteur de ce qui avait été indiqué et préconisé par la commission européenne.

C'est aussi un des points qui n'a pas été satisfait par le premier paquet ferroviaire et qui est clairement remis sur la table à l'occasion de la refonte. Le problème de la prise en compte par les Etats de ce qu'était l'endettement au moment où on a commencé les restructurations du mode ferroviaire... et de satisfaire à la nécessité du désendettement pour pouvoir revitaliser le secteur, ça n'a pas été réalisé incontestablement.

Ça conduit à se poser la question de la consistance de son réseau, la question était posée dans les Echos d'avant hier, où RFF s'interrogeait clairement sur la possibilité de pérenniser un certain nombre de lignes dans les conditions actuelles.



On n'est pas concerné sur la région Nord Pas de Calais, en tout cas je ne le pense pas et ça renvoie à la position que les pouvoirs publics peuvent avoir quelque fois quand aux stratégies qui seraient susceptibles de parer à cette éventualité, et je pense au recours possible vis-à-vis des bus nationaux longue distance. Certaines réflexions sont menées par des députés autour de groupe de travail pour savoir s'il n'est pas opportun d'assurer la desserte des territoires par des bus longue distance et qui va aller conforter cet abandon du territoire par le mode ferroviaire, donc moi je suis quand même assez dubitatif quand à la stratégie qui a été développée par la commission Européenne jusqu'à maintenant notamment en terme de libéralisation ... à la fois en observant ce qui s'est passé sur le Fret et aussi ce qui se passe sur le voyageur chez certains Etats membres qui ont déjà libéralisé.

Je voulais revenir sur les stratégies d'opérateurs, parce qu'il y a eu quelques rendez vous qui ont été fixés dans la présentation, il y en a un qui a été omis, c'est celui de décembre 2014. On est à mi-parcours du délai de transition du règlement OSP et manifestement à l'occasion de ce mi-parcours, il va falloir que les grands opérateurs se positionnent. A partir de cette date va être posée la question de savoir s'ils peuvent répondre ou non à des appels d'offre européen dans d'autres états membres.

Pour un opérateur comme la SNCF, on pourrait lui reprocher d'avoir une part non négligeable de son chiffre d'affaire qui soit attribué directement ce qui la mettra en difficulté elle ou son groupe pour répondre à des appels d'offre dans un autre état membre.

Or le groupe SNCF est aussi un opérateur important dans d'autres états membres et si je prends Kéolis par exemple, c'est un opérateur ferroviaire et non pas de transport urbain en Allemagne mais aussi au Pays bas et en Angleterre.

Ça va conditionner aussi une part des stratégies nationales et donc ce qui n'était pas une obligation pourrait à la faveur d'une ouverture législative qui, me semble-t-il, a été donnée il y a quelques jours avec les ordonnances sur le code du transport. Ces stratégies d'opérateurs pourraient donner lieu à une ouverture à la concurrence même là où on n'est pas obligé de le faire, donc on ne peut pas raisonner comme si il y avait un environnement sans tenir compte des stratégies d'opérateurs, de la volonté des pouvoirs publics d'ouvrir ce marché à la concurrence et en même temps ne pas critiquer l'absence de débats qu'il y a sur ce sujet.

Un opérateur historique qui doit répondre à des besoins publics, il faut aussi à un moment ou à un autre qu'on pose le débat sur la table au grand jour, est ce que le rôle de la SNCF c'est d'aller gagner tant de marché à l'autre bout du territoire européen ou est ce que c'est d'abord de satisfaire les besoins de la population sur le plan national ? La question doit être posée et on le voit l'ordonnance telle qu'elle a été utilisée par les pouvoirs publics actuels me semble pas être de nature à permettre l'ouverture d'un tel débat ce qui veut dire que nous organisations syndicales, mais aussi les organisations d'usager et les responsables locaux doivent porter ce débat là sur la table pour pouvoir se l'approprier.

Un autre sujet sur l'infrastructure, et là où je disais que ça ne va pas être déconnecté de la politique des transports. Pour avoir discuté avec les copains de la FNAUT qui sont sur la Picardie, ils avaient avant de très bonnes relations avec le Sud de la Belgique, et bien depuis Thalys, ils ont de moins bonnes relations avec le Sud de la Belgique.

Pourtant l'infrastructure existe toujours. Je voudrais revenir sur deux exemples très concrets, ces nœuds intermodaux dont on a parlé dans la présentation, il faut qu'ils soient confortables, pour en avoir utilisé un qui est celui du CHR, il manque quand même de confort, faut reconnaître que ça ressemble plus au parcours du combattant qu'un nœud intermodal confortable. Là où je pense qu'on doit utiliser les installations ferroviaires telles que les gares, qui ne peuvent pas être approchées de la même manière que les aéroports malgré ce que la commission prétend.



La gare est directement en centre ville, la gare c'est une porte d'entrée sur la ville et à ce titre là ça ne peut pas être approché comme un aéroport. Il y a toute une espèce d'organisation de la vie qui se fait autour de la gare qui ne peut pas être approchée de manière purement commerciale. J'ai vu une présentation de Sophie Boissart, il y a une dizaine de jours à Bruxelles, qui me fait penser qu'apparemment la SNCF a percuté sur cette problématique, il ne reste plus qu'à souhaiter que ça se traduise par des faits.

La dernière observation,... c'est que derrière cette politique européenne parce que maintenant dans le cadre de la refonte du premier paquet, la commission européenne prend appui sur la stratégie 2020, en disant qu'il faut relancer l'emploi, la croissance et que un des principaux vecteurs de la création d'emploi c'est justement les transports. C'est que derrière cette problématique de l'emploi se situent des problématiques de conditions de travail et que j'invite chacun à regarder le temps qu'il fait actuellement, la nuit dernière il y a des gars de l'Équipement et d'autres fonctions des chemins de fer, qu'il soit public ou privé qui travaillaient à l'extérieur. Il y en aura la nuit prochaine aussi et suite aux dernières évolutions législatives concernant le départ en retraite. Imaginez vous qu'un gars qui va partir à la retraite à 62 ans qui travaille sur les voies dans des conditions atmosphériques pareilles, ça vous situe un peu la difficulté de l'exercice. Le problème de la politique des transports ne se situe pas exclusivement dans des problèmes de colloques ou problèmes de gestion de bureaux, qu'ils soient à Bruxelles ou à Paris, ça se situe aussi sur la voie ferrée dans des conditions très difficiles quelque fois.

Pierre Henry LAB : Merci. Est ce qu'il y a des questions dans la salle ? Je vois une main se lever...

Gérard DUPAGNY : Bonjour je suis responsable d'une association d'utilisateur donc c'est une question d'utilisateur, on a beaucoup parlé du pays lensois très peu du Hainault, c'est la Sambre, le Cambrésis, et également l'Avesnois. On vient de parler d'une liaison avec le sud de la Belgique, nous sommes concernés en Sambre Avesnois et en Cambrésis par le Corail. On ne sait pas ce que va devenir la Corail d'ici quelques années, je ne pense pas qu'il est en danger dans l'immédiat mais une fois de plus que vont devenir ce genre de liaisons transversales ? Une dernière petite question, j'ai vu avec satisfaction que le C.E. de la SNCF envisagerait ou du moins considère qu'il serait intéressant qu'on rouvre des liaisons transfrontalières entre Valenciennes – Mons et Maubeuge, c'est intéressant également et d'autre part la meilleure façon pour aller à Bruxelles, c'est certainement aujourd'hui Paris- Aulnoye – Maubeuge – Bruxelles, c'est la liaison la plus directe et la moins chère

Pierre Henry LAB : Merci, d'autres questions ou interventions ?

Joël HAGNERE : Bonjour à tous, je suis secrétaire l'association « Bruay – Lens, le train de l'avenir ». J'ai été très agréablement surpris par le projet qui a été présenté par le Comité d'Entreprise. Je voudrais rappeler que cette association a été créée en 1995 avec beaucoup d'élus et quand on l'a créée je ne pensais pas qu'elle durerait si longtemps. Surtout le 6 juin 2000, lorsque l'association avait été reçue par Monsieur PERCHERON, à l'époque il était vice-président aux transports et on avait présenté le projet et c'était le premier projet voté à l'unanimité par toute la commission. Proposé par les concitoyens, voté à l'unanimité et pour l'instant et bien, il n'y a rien... Donc on pensait avoir gagné, pour l'instant, on a rien gagné du tout. Donc ce que je voudrais rappeler c'est que Monsieur PERCHERON est un fervent du ferroviaire. Il a mis en place des TER GV pour rapprocher le temps de déplacement des villes comme Dunkerque, Calais ce qui est bien...sur Hersin, sur Bauvay ou pour aller à Lens je mets une heure quinze en autobus. Ce que je voudrais dire c'est j'espère beaucoup que ce projet aboutisse et puis aussi qu'il ne coûte pas cher 40 millions d'euros, ça fait 15 ans qu'on se bat, à Bruay on veut un train, on a du monde derrière nous et pour l'instant on entend parler de tram-train sur Bruay, et nous on entendra siffler le train et on verra.



Pierre Henry LAB : On va prendre encore très rapidement deux ou trois interventions ensuite on permettra à nos invités de réagir et de répondre

Ludovic GUYOT : Oui bonjour, Ludovic GUYOT cheminot, une petite question pour madame VANLAEKE de RFF, vous nous avez parlé de péages qui était intégralement remis dans la rénovation et dans la maintenance. J'ai trois petites questions simplement, c'est le non débroussaillage des lignes de chemin de fer ou alors tardive qui occasionne des dérangements pour la circulation des trains et des dégradations sur les rames TER. Donc si vous pouvez me parler de cela et aussi les fameux trains laveurs, vous savez en ce moment, on est dans la pleine période où les feuilles d'arbres qui ne sont pas débroussaillées tombent sur nos voies, et on s'est aperçu en tant que cheminots de la fameuse réduction des plages de travail de ces trains laveurs de 6 à 4 semaines qui occasionnent des retards impressionnants. Est ce que vous grignotez encore sur la maintenance ? Et la troisième question, pendant cette période de froid et d'enneigement, on a vu la réduction de moyens et d'effectifs qui font qu'un grand nombre de quais de gare sont encore enneigés alors que cela fait une semaine qu'on y est, et ça occasionne des chutes chez les usagers. Une quatrième question pour un autre intervenant, je suis un habitant de Calonne Ricouart... qui met 30 minutes en voiture pour aller jusqu'à Béthune. On a vu que les besoins de la population du bassin minier, mais ce n'est pas seulement Lens, Liévin et Carvin, mais aussi celle du Bruaysie, Calonne, etc. Donc le tram entre Béthune et Bruay est défendu par des élus, et l'ouverture du train Bruay – Bully défendu partiellement par les élus et totalement par l'association « le train de l'avenir ». Alors pensez vous que ces projets complémentaires, pour nous en tout cas, vont voir le jour d'ici peu ? Merci

Pierre Henry LAB : Encore deux interventions, ensuite on laissera les intervenants répondre.

Eric SANTINELLI : Bonjour, je suis eric SANTINELLI, secrétaire du syndicat Sud Rail, je suis aussi cheminot, usager. J'ai écouté avec attention le débat qui vient d'avoir lieu, il me semble que pour pouvoir avancer, il faut un projet politique. Un projet politique ça se bâtit avec des partenaires alors il y a les partenaires sociaux, les politiques de la région, le SNCF, RFF. Mais ce projet politique, il faut d'abord qu'il ait l'adhésion de la population et ensuite, effectivement celle des cheminots qui travaillent pour ces différentes entreprises. Moi, j'ai le sentiment qu'on a beaucoup parlé économique, beaucoup chiffres, investissements, beaucoup d'une ligne qui va satisfaire le maire. Mais on ne fait pas une politique des transports avec des tas de morceaux, on fait une politique des transports avec la question de savoir quelle société on veut. On sort de trois semaines de grèves, où le débat public dans la rue a porté sur la question de la répartition des richesses mais aussi de quelle société on veut. Moi j'ai entendu une personne dire que les salariés aujourd'hui ne veulent pas forcément faire deux heures de route par jour, deux heures et demi, même parfois plus....

Donc moi je pense que par rapport à ça on a besoin ici de savoir non seulement : est ce qu'il y a un projet politique de la part du conseil régional en direction des usagers qui se construit avec l'adhésion des cheminots ? Et par ailleurs deuxième question pour les cheminots est ce que la prise en place d'un cadencement, parce que c'est aussi de ça qu'il s'agit, est ce que ça va entraîner des modifications des conditions sociales actuelles ?

Modifications des conditions sociales actuelles, c'est quoi ? C'est la mobilité est ce que effectivement pour lutter contre l'augmentation des péages RFF, il faut une réflexion sur un coût de stationnement des rames demain, on ne va pas délocaliser les cheminots, ni plus ni moins que pour donner une réponse économique. Si c'est pour avoir un transport public qui effectivement devrait permettre de socialiser ensemble et permettre un transport équitable, mais qu'au bout du bout tous les usagers se retrouvent confrontés à la première situation qu'on vient de citer et que les cheminots se retrouvent tous délocalisés avec les emplois qui devraient bouger demain, je ne sais pas si politiquement on va dans le bon sens, surtout si on va dans le sens d'une réelle alternative, on va se retrouver avec des cheminots sur les routes, c'est ça qu'on va voir demain. Voilà, pour moi la question, elle est là : est ce qu'il y a des conséquences pour les cheminots avec la mise en place d'un cadencement et la réflexion qui est faite sur l'aménagement du territoire en Nord-Pas-de-Calais ? Et par ailleurs est ce que effectivement ça correspond bien aux besoins des usagers actuellement, que d'avoir un cadencement qui se ferait sur la journée complète alors que la réalité c'est un besoin plutôt de volume, de rames, d'efficacité, de qualité et notamment en termes d'horaires.



Pierre Henry LAB : Une dernière intervention dans le public

Philippe MICHAUX : Bonjour, je m'appelle Philippe MICHAUX, je suis cheminot et avant d'être cheminot, je côtoie aussi des gens qui prennent le train tous les jours, que je vois aussi dans la salle. Et une problématique Monsieur GOOLEN, c'est ces histoires de trains qui sont actuellement fortement supprimés, ces gares qui sont fréquemment fermées. Et puis tout ce qui peut déranger dans le quotidien, ce sont des faits que malheureusement nous subissons tous les jours. Cette transparence qui fait défaut dans les gares ce sont des gens qui restent en permanence sans réponses et vivent ça au quotidien

Pierre Henry LAB : Merci, peut être Mr WACHEUX sur la ligne Bruay Bully

Alain WACHEUX : Oui quand même, je ne vais évidemment pas répondre sur ce qui relève du fonctionnement de la SNCF, je m'en garderai bien. Sur l'aspect politique quand même, le transport, ça a été dit tout à l'heure, c'est un élément à la fois structurant et repérable de l'aménagement du territoire. L'aménagement du territoire, c'est au service de la vie d'un certain nombre d'habitants, c'est-à-dire ce n'est pas seulement pour faire joli, c'est la vie qui va avec. C'est pour ça que l'aménagement du territoire prévoit les pôles d'activités, tels qu'ils peuvent se développer et les fonctions qui doivent être exercées dans la région. Ces fonctions, elles peuvent être celles de l'habitat, ça peut être de l'activité économique, de la formation, de l'emploi, de la culture, c'est du sport, c'est du loisir, c'est de la santé. La politique de transport elle consiste à vérifier que ces fonctions à cette échelle là, elles sont bien accessibles à l'ensemble de la population.

Si demain, on arrive à répartir de façon plus équilibrée ces fonctions, c'est un peu ce qui a été dit tout à l'heure pour raccourcir les temps de transports qui sont nécessaires, alors on aura progressé. Aujourd'hui, en tous cas, la volonté politique de la région, c'est à la fois d'avoir cet aménagement équilibré du territoire et de vérifier que chacun peut dans les conditions actuelles accéder à toutes ces fonctions et quand je dis la volonté politique, j'ai donné quelques chiffres tout à l'heure qui démontrent quand même que dans cette région en particulier la volonté politique a un certain nombre de signes repérables en terme d'engagement financier.

Donc voilà, la politique des transports, c'est celle là, je disais que c'était très structurant l'aménagement en terme de transport. Dans la présentation aussi, on a dit tout à l'heure que finalement la structuration urbaine en dépendait. Je ne suis pas sûr que les transports soient toujours la conséquence des projets d'aménagement du territoire. On a vu et ceux qui ont été du côté de Karlsruhe ont pu le vérifier, c'est quelque fois l'inverse, c'est la structuration du transport qui amène les villes à se réorganiser, à se restructurer, voir à se déplacer, c'est vraiment un élément important et la volonté politique, elle est complètement consacrée à ça.

Les autres questions interpellaient me semble-t-il d'avantage l' élu local que régional, simplement sur cette ligne effectivement, j'étais présent à une réunion avec le Président PERCHERON concernant la réouverture et la région conformément à l'engagement qu'il avait pris à l'époque a engagé une étude pour la réouverture de cette ligne, de mémoire ça devait être en 2002 ou en 2003, même si je n'étais pas à la région, mais j'étais au comité de pilotage parce que j'étais le président de l'agglomération.

L'étude a été menée après que les chiffres aient été considérés et reconsidérés, elle a débouché sur un avis favorable par le comité de pilotage qui accompagnait l'accord politique du Président PERCHERON. A ceci près que dans un deuxième temps on nous a indiqué que le coût en investissement et la simulation financière pour l'exploitation ne permettait pas de retenir de façon prioritaire ce projet. C'est un projet que l'on a toujours défendu et d'ailleurs pour être clair, je ne l'ai pas défendu à l'époque simplement comme un tronçon du réseau transversal au bassin minier et Valenciennes, Douai, Lens, Bruay, je l'ai même présenté comme un des éléments qui pouvait structurer les liaisons transversales mais aussi bien à l'échelle régionale en se prolongeant éventuellement vers le Ternois et le Littoral. Moi, je suis toujours dans cette démarche là et aujourd'hui les deux échelles qui sont prises en compte pour la place et les perspectives de l'agglomération Béthune Bruay, c'est à la fois renforcer l'agglomération pour qu'elle existe au niveau régional et renforcer le Bassin Minier qui doit nous concerner aussi pour que cela existe. Et effectivement le risque serait que nous n'existions plus à l'échelle de la région qui s'arrêterait à Lille Métropole et que nous n'existions plus dans le Bassin Minier qui s'arrêterait à Lens. Je suis persuadé que nous avons deux échelles, dont deux territoires et deux axes de transport dans lesquels nous devons travailler



Pierre Henry LAB : Merci. Madame VANLAEKE a été interpellée sur le niveau de maintenance du réseau par un cheminot, et notamment sur la question du déneigement des quais et sur la tombée des feuilles.

Lucette VANLAEKE : Il y a un troisième point d'ailleurs qui est le train laveur que j'ai bien noté. Ces trois points font l'objet du contrat que nous avons effectivement avec SNCF Infra concernant la partie maintenance dont je vous ai parlé tout à l'heure en termes de coûts. Il faut savoir que nos efforts ne faiblissent pas du tout sur ce sujet, sur ce domaine et sur ce contrat, c'est-à-dire que c'est pour nous un objet d'attention très forte, alors que ça ne soit pas parfait et bien oui, je veux dire, on aimerait que ça le soit comme toujours dans le cadre de notre travail commun, ça ne l'est pas encore à ce jour.

Sachez que c'est un point d'attention très fort, si je veux parler du débroussaillage par exemple, c'est un point que nous avons travaillé au niveau national parce que ça n'est pas uniquement au niveau de la région que des efforts doivent être renforcés en matière de débroussaillage donc nos efforts tant sur le plan financier que, j'allais dire sur le plan ne faiblissent pas sur le sujet, c'est une priorité et c'est un travail que nous menons de manière de plus en plus fine et de façon très partenariale avec SNCF Infra de comment améliorer effectivement ce service que nous rendons et aux utilisateurs du réseau et d'une façon générale à l'ensemble des utilisateurs

Pierre Henry LAB : Merci. Monsieur GOOLEN vous avez été interpellé sur plusieurs questions, l'avenir des trains Corail dans le Sambre – Avesnois, les conséquences de la mise en place du cadencement et puis je voudrais aussi que vous reveniez sur ce qu'à dit Mr WACSIN tout à l'heure à propos des débats intermodaux et de la politique de « Gares et Connexions ».

Mr Jacques GOOLEN : D'abord la question des Corail Intercités, vous savez sans doute que le nom risque de changer à cause d'un contexte législatif qui vient de changer, en fait un certain nombre de trains vont s'appeler dorénavant trains d'équilibre du territoire, à moins de changer de nom dans les jours qui viennent, donc ce sont les TET. Les TET contiennent effectivement des trains dont parlait Mr DUPAGNY à savoir ceux qui desservent Sambre-Avesnois au départ de Paris qui desservent aussi d'ailleurs la Picardie. Ce contexte législatif est un contexte que nous attendions nous à la SNCF, à savoir que ces trains d'équilibre du territoire vont enfin devenir ... enfin d'abord leur utilité a été reconnue par l'Etat ce qui me paraît essentiel et la nécessité de leur existence a été reconnue par l'Etat qui a décidé d'être Autorité Organisatrice de l'ensemble de ces trains, c'est à comparer à ce qui se passe au niveau d'une région avec les TER, l'Etat a décidé que les trains d'équilibre du territoire étaient nécessaires à l'aménagement du territoire et l'Etat a décidé d'assurer leur financement et d'assurer leur organisation, ce qui veut dire que dorénavant l'état décidera des horaires, de l'organisation, du plan de transport de ces trains d'équilibre du territoire. En plus il a signé tout dernièrement ou il va signer une convention avec l'opérateur SNCF pour 3 ans, déléguant donc à l'opérateur SNCF, l'organisation de la production de ces trains. Et donc dans cette convention, l'avenir des trains qui desservent la Sambre et l'Avesnois est assuré puisque pendant trois ans leur financement est assuré

Pierre Henry LAB : Les conséquences du cadencement ?

Mr Jacques GOOLEN : Les conséquences du cadencement. Alors le cadencement a d'abord une conséquence importante c'est que l'ensemble des horaires des TER va évoluer. Tout cheminot sait que quand les horaires évoluent, et bien les roulements des personnels et les roulements des matériels évoluent et donc nécessairement, il y a aura des conséquences sur l'organisation du travail pour les cheminots en particulier les roulants. C'est un sujet d'ailleurs important, excessivement même important pour les cheminots du Nord-Pas-de-Calais et pour dire les choses clairement et on va rentrer dans le langage technique, ça fera l'objet d'un projet et bien entendu ça sera l'objet d'un certain nombre de débats dans le comité d'établissement de la région Nord-Pas-de-Calais.



Pierre Henry LAB : Et sur les questions des interconnexions posée par Mr WACSIN et de la politique de « Gares et Connexions »

Mr Jacques GOOLEN : je ne comprends pas bien la question là ...

Pierre Henry LAB : Effectivement Mr WACSIN croyait déceler une évolution positive autour ...

Henri WACSIN : Non, non, on n'était pas favorable à la création de « Gares et Connexions » mais j'observe dans la stratégie et dans le développement de la SNCF quant à la gouvernance de ces ports de villes que sont les gares, il y a manifestement une orientation qui me paraît plus vertueuse que ce qui était à envisagé à l'origine avec notamment le modèle aéroportuaire. Avec le principe d'associer notamment les collectivités territoriales, alors que les organisations syndicales ne sont pas encore conviées, il y a encore des bagarres à mener, mais le tour de table s'est élargi, et donc le fait d'approcher cette problématique de manière plus ouverte que ce que c'était au départ, c'est plutôt un bon signe, il faut demander à voir la traduction dans les faits.

Je voulais préciser deux choses, d'abord revenir sur les TET qui viennent d'être décrit par le directeur de région, effectivement la contractualisation, elle était nécessaire, elle était demandée aussi imposée par le règlement OSP parce qu'on ne pouvait pas faire autrement. Les modalités de la contractualisation, par contre, on peut discuter parce que quand l'Etat dit qu'il met au panier pour la compensation de service public, c'est essentiellement pris sur la taxe sur les grandes lignes donc c'est surtout l'utilisateur qui va payer le transfert. Ça démontre aussi qu'il y a quand même des perméabilités qui existent entre les différentes grandes activités.

Pierre Henry LAB : Eric TOURNEBOEUF..

Eric TOURNEBOEUF : Oui pour enchaîner sur cette question et donner un ordre d'idée, le coût annuel de la convention la subvention de l'état c'est 200 millions d'euros, il ya 35 millions qui viennent de la Taxe d'Aménagement du Territoire (TAT) qui est prélevée sur les péages autoroutiers et le reste, une tranche de 100 millions prélevée sur TGV et 75 millions prélevés sur les résultats par le biais de deux autres taxes qui viennent d'être instaurées dans le projet de la loi de finance de 2011, voilà pour la question Disons que si on veut donner un jugement sur cette convention, elle est pour l'instant à caractère défensif, c'est-à-dire qu'on maintient en l'état ces trains qui sont quand même des trains menacés depuis plus de 15 ans. Cette convention prévoit quand même 302 millions d'investissements sur le matériel existant ce que la SNCF n'aurait probablement pas fait elle-même sans la convention donc il y a entre guillemets quelque chose qui permet éventuellement de travailler et notamment dans une deuxième phase de renouvellement de la convention à l'horizon de trois ans sur une vision peut être un plus optimiste ou un peu plus offensive comme ça s'est fait dans les régions dans le cadre des autres conventionnements. Disons que le chantier n'est pas clos par cette convention, le chantier s'ouvre avec cette convention voilà pour les TET. Sur les questions des péages, qui a été posée de la maintenance etc.

Je pense que le constat qu'on peut faire et que je fais depuis trente ans, c'est que le mode ferroviaire n'est pas capable de payer l'intégralité de ses coûts d'infrastructure. Il n'est pas capable d'auto financer la totalité de ses coûts d'infrastructure, à la fois ses coûts de maintenance mais surtout ses coûts de développement. C'était vrai du temps de la SNCF en situation de monopole qui a failli être étouffée quand on a créé des lignes TGV, étouffée par la dette. C'est vrai aujourd'hui après la création de RFF quand on prend le couple SNCF RFF. Ce qui a changé c'est que pendant la période 1998 - 2008 c'est la dette de RFF qui croissait, c'est-à-dire que le manque de financements pour le mode ferroviaire était porté par RFF et que me semble-t-il depuis 2008, l'Etat ayant considéré qu'RFF était au taquet de ce qu'il pouvait encaisser comme dette sans prendre le risque que cette dette soit requalifiée dette d'Etat, le problème européen existe, et bien c'est la SNCF qui voit sa dette de nouveau ré-augmenter du manque de financement du système ferroviaire.



Voilà c'est le constat qu'on fait et ça se traduit par une augmentation très importante des péages notamment depuis 2008. Enfin sur le contrat de maintenance, malheureusement, il y a un besoin de remise à niveau des sommes allouées à la maintenance. Pour faire simple, la convention de gestion c'était à l'euro constant depuis 1996, ça veut dire que la SNCF faisait avec l'argent qu'on lui donnait et c'était moins 1000 cheminots à l'Équipement tous les ans. Donc effectivement au bout d'un moment avec moins 1000 cheminots tous les ans, on arrive à des kilomètres de ralentissements sur le réseau, on arrive à une dégradation, vous êtes encore épargnés par ça dans la région Nord-Pas-de-Calais, par rapport à d'autres régions qui sont beaucoup moins bien lotis mais si il n'y a pas une prise de conscience qu'il faut remettre de l'argent dans la maintenance, on n'y arrivera pas.

Ça devait être fait, il y a un travail qui a été engagé avec un cabinet d'Audit, Roland Berger Consulting pour calibrer la convention de gestion et les besoins sur la maintenance, ça devait être fait pour 2011. Je crois que ça ne sera pas fait en 2011, c'est-à-dire qu'on a encore une convention de type temporaire sur la maintenance pour 2011 et donc je pense que malheureusement ça ne va pas s'arranger sur les questions qui ont été abordées. Donc moins de moyens, moins de temps d'interventions parce qu'il y a un vrai problème sillon et je pense malheureusement que les difficultés vont encore être présentes et les cheminots vont encore travailler dans des conditions dégradées

Pierre Henry LAB : Merci, Monsieur SANTRE est ce que vous voulez ajouter quelque chose ou pas spécialement,

Marc SANTRE : non pas spécialement, j'ai entendu ce qui a été dit sur le pôle d'échange du CHR, à l'époque quand il a été conçu on ne parlait pas de pôle d'échange, on peut mieux faire. Ça pose la question de la Porte des Postes parce que je pense qu'on aura du mal à faire CHR et Porte des Postes

SECONDE TABLE RONDE

Une gouvernance pour une meilleure cohérence des transports



Comité d'Établissement des Cheminots de la région Nord-Pas-de-Calais
25 bd Jean-Baptiste LEBAS BP 116 59016 LILLE Cedex
Tél : 03 20 29 92 00 Fax : 03 20 29 92 09
www.cecheminots-nordpasdecalais.com





Pierre Henry LAB : Je vais tout de suite laisser la parole d'ailleurs à nos deux intervenants qui vont introduire cette deuxième table ronde, Julien TRINDADE chargé d'étude au comité d'établissement et ensuite David GOBE le président de la commission économique du C.E. Julien TRINDADE va nous présenter un bilan régional de l'intermodalité à partir de plusieurs exemples : Calais, Valenciennes et Lens.

INRETS (Julien TRINDADE) : Bilan intermodal régional, valorisation du pôle d'échange de Lesquin et liaison Lille-Bruxelles.

Julien TRINDADE : Bonjour, après avoir traité les projets d'infrastructure, nous allons aborder les infrastructures existantes, donc à savoir de quelle manière elles sont gérées et comment on peut les améliorer.

Pour cela, nous allons étudier plus précisément l'articulation entre le réseau SNCF et les réseaux de transport en commun. Nous allons nous axer sur deux exemples concrets : Lens et Lesquin. L'exemple de Lens car il s'agit d'un modèle d'infrastructure d'intermodalité et Lesquin car il représente un potentiel encore inexploité.

Tout d'abord, je vais commencer par définir le concept d'intermodalité qui justement peut permettre d'améliorer considérablement les temps de parcours et les qualités d'accessibilité. L'intermodalité, c'est faciliter l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Ce concept d'intermodalité se regroupe autour de cinq principes fondamentaux que sont :

- la continuité, c'est-à-dire la qualité de correspondance, réduire au maximum le temps d'attente,
- la compatibilité, c'est-à-dire l'interopérabilité et l'intégration tarifaire afin de permettre à l'utilisateur de voyager dans des conditions uniformes et de bonne qualité ;
- la cohérence, c'est-à-dire un aménagement d'un Pôle d'échange efficace, c'est-à-dire que le fait que le parking relais, la station de métro ou la gare soient situées au même endroit ou à proximité directe, ensuite
- la lisibilité qui est le quatrième principe fondamental qui définit l'information clientèle et la signalétique afin que l'utilisateur puisse se repérer au mieux dans le pôle d'échange enfin
- la complémentarité se sera le point sur lequel on va s'appuyer qui consiste en zone de rabattement et en zones d'irrigation. Les zones de rabattement ce sont les bus qui se rendent vers la gare et les zones d'irrigation ce sont les usagers qui s'arrêtent à la gare TER et qui par l'intermédiaire de bus vont se rendre dans leur commune, dans leur domicile.

La diapo suivante montre le pôle d'échange de Lens, constitué en jaune d'un parking relais de boutique Tadao qui regroupe l'ensemble des informations clientèles, c'est-à-dire les fiches horaires, les plans intermodaux et enfin la gare SNCF qui est une des gares régionales les plus importantes en termes de trafic. Concernant la gare de bus qui est juste à proximité est constituée de 15 quais, dont le quai 14 correspondant à la ligne de bus « Bulle ». Dans le cadre de notre étude sur l'intermodalité nous nous sommes reposés sur un logiciel développé par l'INRETS qui est PerfNod, c'est-à-dire les performances modales qui visent à étudier la qualité des correspondances entre le train et le bus. Pour cela nous avons établi une plage horaire spécifique à Lens, entre 0 et 5 mn et plus de 15 minutes, nous avons considéré que l'intermodalité n'était pas bonne, car elle est soit trop courte soit trop longue pour permettre à l'utilisateur de passer d'un mode de transport à un autre. Entre 5 et 12 minutes par contre, l'intermodalité est bonne.

Nous avons effectué des études sur les 5 lignes structurantes du réseau TADAO de Lens. Il y a 21 lignes qui passent par cette gare et nous avons décidé d'en étudier 5. La première ligne concernée, la ligne Bulle qui relie Liévin Stade couvert à Noyelle Godeau Europe. Il s'agit d'une ligne cadencée toutes les 20 minutes, il y a des bus qui arrivent à la gare TER et qui en partent. Les résultats que l'on peut observer, c'est que dans les deux sens, nous avons 70 % de correspondances satisfaisantes et 30% de correspondances insatisfaisantes. En heure de pointe soir, c'est-à-dire 16h30 – 18h30, nous pouvons constater que 74% des correspondances sont satisfaisantes et 65% dans l'autre sens, donc correspondances satisfaisantes.



Ensuite nous avons étudié 4 lignes Eglise - La Bassée Mairie, là les résultats sont toujours bons en heure de pointe matin soit 06h30-08h30. Au niveau de l'heure de pointe soir, les résultats sont un peu plus contrastés puisqu'on a 57% qui sont en correspondance insatisfaisante et 52% de l'autre côté. Ensuite nous avons étudié 5 lignes spécifiques, dont voici rapidement les diapositives : la ligne 14 Lens gare – Noyelle Godault 75% de correspondances insatisfaisantes, 55% de correspondances insatisfaisantes sur la ligne Lens gare-Noyelle Godault par Méricourt. Sur l'ensemble du réseau TADAO, nous avons 76% de correspondances insatisfaisantes en heure de pointe du matin et 70% de correspondances insatisfaisantes en heure de pointe soir. Donc les résultats intermodaux et l'articulation entre Bus et TER n'est pas très bonne.

D'un point de vue technique et économique, il est très difficile que pour chaque train corresponde un bus, c'est pourquoi nous avons décidé de baser notre étude sur les TER structurants, qui sont les TER les plus fréquentés. La région en a déterminé 100. Sur l'ensemble des gares de Valenciennes, Lens et Calais on retrouve près de la moitié des TER structurants de la région Nord Pas de Calais. En rouge, on trouve les correspondances insatisfaisantes et en vert les correspondances satisfaisantes. Dans le cadre du réseau de Valenciennes, le seul mode de transport qui est bien articulé avec le TER, c'est le tramway, ceci s'explique par sa fréquence très élevée. Concernant Lens, la seule ligne de bus structurante est la ligne Bulle, elle est fréquente et cadencée sur le réseau TADAO. Concernant Calais par contre, on constate que tous les résultats sont mauvais excepté cette ligne, le Balladin qui est une navette gratuite reliant Calais centre à la chambre du commerce et d'industrie au Jardin des plantes. On peut constater qu'en heure de pointe matin la correspondance est insatisfaisante à 100 % puisque le service du Balladin ne commence qu'à 9h00, ce qui est beaucoup trop tard pour correspondre aux attentes des usagers. Par contre, sur l'heure de pointe du soir, le Balladin passe toutes les cinq minutes, donc on constate une correspondance optimale de 100%. Cela concerne le rabattement vers la gare TER, en ce qui concerne l'irrigation (à partir de la gare), ce sont les mêmes constats, c'est-à-dire une qualité intermodale optimale au niveau du tramway et au niveau de la ligne Bulle.

Les trains structurants se doivent d'être articulés avec une grande majorité des transports en commun. Les principaux chiffres que nous pouvons tirer des études PerfNod c'est que pour 35 % des trains structurants, on peut emprunter un bus en correspondance. On peut accéder aux trains structurants en bus dans 33% des cas. Et enfin seules les lignes urbaines à fréquence élevée type tramway et ligne Bulle obtiennent des résultats satisfaisants. Il a un travail à effectuer au niveau de l'intermodalité sur ce bassin d'emploi et sur Calais, Valenciennes et Lens et au niveau régional.

Le deuxième exemple que nous avons traité, c'est le pôle d'échange de Lesquin. Pourquoi parle-t-on de potentiel inexploité ? Lorsqu'on observe cette carte, on constate que le temps de trajet entre la gare de Lesquin et la gare de Lille-Flandres est de 7 à 10 minutes, selon s'il s'agit d'un train direct ou d'un train omnibus. Si l'on prend l'exemple d'un étudiant qui veut se rendre à 4 Cantons, il doit faire 7 à 10 minutes de trajet vers la gare Lille- Flandres pour effectuer sa correspondance et reprendre le métro pendant 13 minutes pour arriver à 4 Cantons ce qui fait un trajet approximatif de 23 minutes. Par contre, si l'usager décide de s'arrêter à la gare de Lesquin en prenant le bus, le temps de trajet est de seulement 5 minutes, donc le gain de temps est assez considérable. Temps de correspondance compris on observe un gain de temps de 17 minutes par Lesquin.

Sur la diapo suivante : voici les temps d'accessibilité en fonction des pôles générateurs, on peut constater qu'en s'arrêtant à la gare de Lesquin après 5 minutes de bus, on peut accéder directement au Synergie Parc à la Haute Borne et à l'université de Lille 1. En ajoutant une minute de trajet en plus pour aller jusqu'à l'arrêt de métro Cité Scientifique, nous pouvons accéder au futur grand stade par un cheminement piétonnier et également à l'université de Lille 1, à deux minutes de plus on accède au centre commercial V2 et avec 3 minutes supplémentaires, on accède à l'Université de Lille 3. Cela montre bien que la gare de Lesquin représente un potentiel à niveau de l'accessibilité de Villeneuve d'Ascq



Diapo suivante : nous avons effectué une étude intermodale au niveau de l'articulation entre les bus et les trains TER. Ce qui figure en vert ce sont les correspondances satisfaisantes, en jaune les correspondances moyennes et en rouge les correspondances insatisfaisantes, soit des temps d'attente supérieurs à 10 minutes. Ce qui font perdre le temps de trajet gagné sur le TER jusqu'à la gare Lille Flandres. On constate que le temps moyen est de 19 minutes, ce qui est trop important sur ce secteur pour permettre un report modal, une désaturation de la gare Lille Flandres sur le pôle d'échange de Lesquin pour que les usagers se rendent sur les pôles générateurs de Villeneuve d'Ascq

Diapo suivante : nous pouvons voir la qualité intermodale de Lesquin qui est insatisfaisante à 83%, c'est-à-dire inférieure à 2 minutes ou supérieure à 10 minutes. 2 minutes ne laissent pas le temps à l'utilisateur de changer de mode de transport puisque la distance entre l'arrêt de bus et la gare est de 100 mètres. La correspondance moyenne, c'est-à-dire de 3 à 4 minutes ou de 8 à 10 minutes, représente 14%. Par contre, la correspondance idéale n'est que de 3%.

Diapo suivante : La valorisation du pôle d'échange de Lesquin est majeure puisqu'elle permet de désaturer la gare Lille Flandres qui va être confrontée au cadencement et à une hausse de la fréquentation du TER. La gare de Lesquin est également en corrélation avec les pôles d'excellence en périphérie dans la manière dont ils sont implantés et dessert le CRT et l'aéroport de Lesquin, donc la création d'un pôle périphérique multimodal à Lesquin serait intéressant. Cela permettrait de conférer au pôle d'échange de Lesquin une ampleur métropolitaine, ce qui améliorerait considérablement l'intermodalité et cela à moindre coût puisque il s'agit juste de rééquilibrer l'offre de Transpole et l'offre TER. Enfin, cela pourrait passer par la création d'une ligne de bus adaptée à l'offre TER sur le tronçon 4 cantons-Lesquin.

Diapo suivante : L'intermodalité permet plusieurs choses, elle permet d'augmenter la mobilité, elle améliore la qualité des dessertes et elle simplifie les trajets. Les différents projets de l'intermodalité sont par exemple la billettique ou l'information et les organismes qui sont à même d'améliorer l'intermodalité sont les opérateurs de transport, la SNCF et le SMIRT. Tout cela pour rendre plus attractif l'usage des transports en commun. Dans le cadre de la gouvernance et du SMIRT, je vais laisser David GOBE traiter de ces points. Je vous remercie

David GOBE): Rôles et missions du SMIRT, est-il suffisant ? Propositions du Comité d'Etablissement des cheminots.

David GOBE : Nous allons parler du problème de la gouvernance. Qui décide aujourd'hui ? On a 14 AOT, la Région et 11 AOT urbaines. On a un contexte de libéralisation du secteur ferroviaires et des transports urbains. On a faire face à l'organisation des opérateurs par rapport à ce cadre concurrentiel, à la fois la séparation juridique de RFF et SNCF mais également la restructuration de la SNCF en 5 branches. La décentralisation a rapproché les centres de décisions, mais il faut tendre vers un système cohérent pour coordonner le tout.

Diapo suivante : on a un partenariat ancien, puisque l'existence d'une association des AOT date de 1994, il y a une charte de l'intermodalité qui a été créée en 1999, la loi SRU qui date de 2000 et qui prévoyait déjà l'élaboration du SMIRT. La Loi ORTF et création du SMIRT en décembre 2009, dont on va fêter les un an d'existence

Diapo suivante : Les compétences du syndicat mixte portent sur la coopération entre ses adhérents, c'est-à-dire les 14 AOT. Il a pour rôle de coordonner les services de ces autorités organisatrices, il doit mettre en place un système d'information multimodale, il doit également rechercher une création tarifaire coordonnée et d'un titre de transport unique, type Navigo. Le SMIRT est présidé par Monsieur PERCHERON et compte 33 délégués qui représentent ces 14 AOT



Diapo suivante : les propositions du C.E sur la gouvernance. La loi permet au SMIRT de se saisir du versement transport. Donc on propose que le SMIRT s'en saisisse. Le versement transport est prélevé sur la masse salariale des entreprises et peut être majoré jusqu'à 0.5%. Il permet d'investir dans les infrastructures et de laisser intact le budget des AOT urbaines, parce que sinon on prélève sur les AOT urbaines. Il nous paraît plus juste que la TIPP. Actuellement, c'est sur la TIPP que sont financées les infrastructures. Ensuite on propose de transformer les comités de ligne en comités de bassins, effectivement, c'est une revendication qui datait déjà de notre cahier des charges de 2007 lors du renouvellement de la convention TER. Actuellement, les comités de lignes sont organisés par rapport à une ligne managériale de l'entreprise publique, parfois dans une gare vous trouvez plusieurs lignes ce qui complique les débats.

Il nous semble plus intéressant de réunir les gens par bassin, les gens qui se trouvent autour d'une gare, pour parler à la fois du ferroviaire mais aussi de l'articulation, de l'intermodalité avec les autres modes de transport. Ensuite nous proposons de mettre en place le comité des partenaires, acté en 2000 par la loi SRU, elle est recommandée. Ce comité réunirait à la fois les représentants des salariés et des usagers ainsi que 2 à 5 conseillers régionaux, 2 représentants du CESER, un conseiller général par département, 2 ou 3 maires désignés par les associations de maires, des représentants de chaque AOT, le directeur régional de l'Équipement, le directeur de la SNCF, le directeur de RFF, 2 représentants des salariés, 2 représentants des usagers, un représentant d'une organisation patronale et un représentant de la chambre de commerce et d'industrie

Une avant dernière proposition est de prendre en considération l'avis des instances représentatives du personnel, je pense qu'il serait temps aujourd'hui dans une démocratie qui se veut participative, que la position officielle des salariés puisse être connue, à la manière du conseil économique ou des conseils de développement, les comités d'entreprise doivent être consultés sur les contrats de délégation de service public ou les conventions ainsi que les avenants tout au long de leur durée. L'avis des salariés doit être connu des AOT.

Enfin dernière proposition, c'est de débattre d'un outil au service des collectivités qu'on appelle un pôle public de transport public qui a deux objectifs, doter les collectivités locales d'un outil industriel national concrétisant le droit au transport pour tous, l'égalité de traitement et la solidarité. Enfin assigner les entreprises publiques et aux principaux groupes privés de transport des obligations prioritaires de service public

Mettre en œuvre des normes de péréquation entre les territoires en fonction des indicateurs sociaux, de conseiller et d'épauler les AOT dans la mise en œuvre d'une politiques multimodales de transport collectif. En effet comme l'a montré l'exposé de Julien TRINDADE, il y a encore des progrès à faire en matière d'intermodalité. Il s'agit aussi de renforcer l'ingénierie avec le pôle public, à la fois dans l'exploitation, l'organisation et le financement, de protéger les salariés du dumping social et de créer les conditions d'une harmonisation vers le haut des conditions sociales des salariés. Je vous remercie

11h15 – 12h45 : Seconde Table ronde : Une gouvernance pour une meilleure cohérence des transports

Intervenants :

Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais : **Mr Alain WACHEUX**, président de la région

VEOLIA Transport : **M Franck MICHEL**, responsable intermodalité

Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité : **Mr Alain L'HOSTIS**, chercheur INRETS

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports : **Mr Gilles LAURENT**, représentant régional FNAUT

Syndicat SUD : **Mr Philippe MÜHLSTEIN**,

Syndicat CGT : **Mr Gilbert GARREL**, secrétaire fédéral des cheminots



Pierre Henry LAB : Merci, pour cette deuxième table ronde, nous avons avec nous Dominique PLANCKE qui est président de la commission transport au Conseil Régional, Alain L'HOSTIS qui chercheur à l'INRETS, Gilbert GARREL, secrétaire général de la CGT cheminot, élu la semaine dernière, Philippe MULSTEIN du syndicat Sud, Monsieur Gilles LAURENT qui représente la FNAUT et Monsieur Franck MICHEL de Veolia Transport. Je vais d'abord me tourner vers monsieur PLANCKE. On a vu un exposé qui montre qu'il y a une marge de progression important pour développer l'intermodalité dans le Nord Pas de Calais, il a une proposition concrète présentée par le comité d'établissement sur une liaison entre la gare de Lesquin et 4 cantons. Vous allez fêter au mois de décembre, la première année d'existence du SMIRT, quel bilan vous en tirez ? Vous vous êtes déjà réunis 3 ou 4 fois, est ce que ça s'avère efficace ? Est ce que ça répond aux attentes qui ont donné lieu à sa création et puis est ce que vous êtes prêts à mettre en œuvre cette proposition du comité d'établissement c'est-à-dire la création d'un comité des partenaires pour mieux associer les usagers, les élus locaux mais aussi les représentants du comité d'établissement qui ont démontré qu'ils pouvaient apporter des choses concrètes en termes de réflexion sur l'intermodalité

Dominique PLANCKE : Le SMIRT a mis très longtemps à être créé puisqu'il y avait un obstacle à l'époque, un syndicat mixte ne pouvait pas adhérer à un autre syndicat mixte. Ça s'était réglé il y a un an avec la loi de décembre 2009, puis il a fallu attendre les élections régionales de mars 2010 et très concrètement, le SMIRT est en train de se mettre en place d'un point de vue institutionnel avec la mise en place de commissions.

Ceci étant, le travail avait déjà commencé avant et il a continué sur les trois points qui ont été évoqué, la coordination de l'offre, l'information multimodale et la question de l'intégration tarifaire, je pense qu'il ne faut pas tout attendre La question du versement additionnel n'a pas été posée, elle a été évoquée mais pour l'instant elle est mise de côté par les collectivités, sachant qu'on ne peut pas prélever ce versement transport additionnel là où il est déjà au plafond, c'est-à-dire des autorités urbaines ce qui fait déjà une bonne partie du territoire, on ne peut pas non plus en attendre trop.

Sur l'intégration tarifaire en revanche, il y a des choses qui avancent que je pense que c'est important de le signaler puisque que ça a été évoqué par Mr GOBE tout à l'heure le groupe Kéolis et donc indirectement la SNCF est aujourd'hui titulaire de la délégation de service public sur le périmètre de l'ancien bassin minier du Pas de Calais c'est-à-dire Artois Gohelle et sur la communauté urbaine de Lille à travers Transpole et Tadao, tous les deux font une proposition dans leur DSP d'intégration tarifaire entre les tarifs urbains et l'utilisation du périmètre SNCF dans leur périmètre de transport, donc les deux c'est prévu à l'horizon 2011, c'est-à-dire bientôt, c'est une avancée importante. C'est-à-dire qu'un usager des transports en commun avec le même titre, le même abonnement va pourra utiliser indifféremment le réseau ferroviaire ou le réseau urbain donc...

Je pense que c'est une novation dont on n'a pas encore vu l'ensemble des conséquences. Par rapport à ce qui a été dit tout à l'heure, j'ai très vite regardé sur le logiciel qui permet de regarder les correspondances et c'est vrai que le liaison de Lesquin à 4 Canton est intéressante à observer puisqu'en fait, il y a trois lignes de bus de Transpole qui desservent la gare de Lesquin qui permettent d'aller de Lesquin à 4 cantons, je pense pas qu'il faille en rajouter. Par contre, il y a effectivement un problème, un bus qui part à 08h05, un autre à 08h07 et le troisième à 08h11 alors qu'il y a pas de train en face. Mais par contre quand il y a un train qui arrive le bus est parti ou va partir tout de suite, il y a un manifestement du travail à faire, c'est plutôt au bus de s'adapter que le train, c'est un peu plus compliqué.

Maintenant, on est en phase de remise à plat des horaires avec le cadencement, donc je pense que c'est un travail qui à travers le SMIRT doit pouvoir être fait, l'exemple est bien choisi, les 4 Cantons, c'est la porte de beaucoup de lieux d'activités sur Villeneuve d'Ascq. Je pense que là tout ce travail qui a commencé à être fait à certains endroits reste à faire pour améliorer, pour faciliter l'intermodalité entre les différents modes de transport.



Le comité des partenaires, j'ai toujours pas compris pourquoi il ne s'était pas mis en place donc je ne vais pas avoir de réponse définitive, je pense qu'il n'y a pas de raison de ne pas le mettre en place donc j'y suis à titre personnel plutôt favorable comme toutes les instances de concertation.

Je ne partage pas tout à fait le point de vue du CE sur les comités de lignes, moi je pense que les comités de bassin, comme on peut l'avoir comme celui de Lille, en fait c'est le comité de Lille c'est Lille Métropole et donc c'est un comité de bassin de fait, sur certaines lignes. Hier soir, j'étais à Bailleul pour le comité de ligne Lille - Dunkerque, je pense qu'un comité de ligne sur cet axe est plus logique qu'un comité de bassin, il n'y a pas de bassin à Bailleul, il n'y a pas de bassin à Hazebrouck, donc c'est bien qu'on ait une ligne, enfin je ne veux pas être désobligeant pour les gens d'Hazebrouck mais ce n'est pas la même notion de bassin que sur la métropole lilloise ou que sur Valenciennes.

Je pense qu'il faut pouvoir mettre de façon parallèle différents type et rester assez souple. Je suis désolé pour l'instant on a pas trouvé mieux dans la région que les comités de ligne, ça dépend j'étais à Cambrai avec Mr DUPAGNY samedi, il y avait 40 personnes, il y avait des choses qui se disaient, qui étaient fortes et des attentes extrêmement fortes des usagers, l'intérêt d'avoir en face la SNCF et la région parfois RFF, c'est que cela évite de se renvoyer la balle, les gens sont l'un en face de l'autre et que les usagers ont la réponse immédiatement. Hier soir à Bailleul sous la neige, il y avait 35 personnes quand même donc avec aussi des choses à dire avec une expertise d'usager qu'on aura jamais, ni nous comme élus, ni la direction régionale de la SNCF.

Pierre Henry LAB : On aura l'occasion de revenir sur toutes ces questions, Franck MICHEL, vous êtes responsable de Veolia Transport, Mr PLANCKE vient de dire que c'est au bus de s'adapter, vous êtes un des acteur du transport urbain et notamment du transport par bus. Est ce que vous pouvez répondre éventuellement à Mr PLANCKE. Comment analysez-vous ces graphiques qui montrent que, on a vu l'exemple de Lens mais on a dit que c'était la réalité de beaucoup d'agglomérations, y compris de villes où Veolia Transport est l'opérateur de transport urbain. Comment améliorer cette intermodalité, puis peut être que vous réagissiez aussi à ce que David GOBE n'a pas eu le temps de développer mais il insiste sur la nécessité d'un pôle public de transport public avec des opérateurs publics. En gros, sans trahir sa pensée, je pense qu'il estime que les opérateurs privés jouent mal leur rôle, donc je pense que ça vous donne envie de réagir, merci.

Franck MICHEL : Bonjour à tous, je suis directeur marketing chez Veolia donc je pense que je suis légitime pour répondre à la première question, mais pour répondre sur la seconde beaucoup moins, mais j'essaierai d'y répondre quand même, rassurez vous. Simplement, ce que je voulais dire suite à ce que j'ai entendu ce matin, et j'ai un peu une image qui me vient, c'est que l'intermodalité, c'est très bien, mais ce n'est pas une fin en soi, on ne fait pas de l'intermodalité pour faire de l'intermodalité.

En fait, il faut penser à une chose, c'est que déjà prendre les transports en commun, indépendamment de savoir si c'est le train ou le bus, c'est une course de haie par rapport à la voiture. On peut comparer ça : la voiture c'est un 100 mètres avec Usain WOLT, les transports en commun c'est un 110 mètres haies avec... les plus anciens le connaissent Stéphane CARISTAN, donc ça veut dire qu'en gros on met un peu moins de 10 secondes et de l'autre côté on met 14-15 secondes, en fait on s'aperçoit que les trajets en transport en commun dans 95% des cas, il y a quelques exceptions sont généralement 50 % plus longs que les trajets voiture. Alors la question de l'intermodalité, il y a plusieurs raisons à cela et l'intermodalité peut être une solution mais elle peut être aussi une contrainte supplémentaire. Il faut savoir que à chaque fois qu'on fait une correspondance vous allez perdre 25% des voyageurs, 2 correspondances 50%, trois correspondances 75 %, plus que ça puisqu'on a plus personne, sauf si vraiment vous êtes un usagers au sens captif et que vous n'avez pas fait le choix de prendre les transports en commun alors par rapport à la logique de bus, je pense qu'il y a différents type de gares, différents types d'agglomérations.

Vous citez le bassin de Bailleul, ce n'est pas celui de Valenciennes ou de Lille. Il y a des grandes agglomérations dans lesquelles le train a une part prépondérante des déplacements et notamment domicile-travail, domicile-école, je pense à Paris évidemment, Lyon, Marseille, Lille etc.... et les agglomérations qui sont autour, représentent effectivement une majorité des déplacements tout au moins pour l'heure de pointe, j'y reviendrai parce que c'est un point extrêmement important, va être orienté notamment vers la ville centre et vers les pôles d'emploi et on va avoir effectivement un lien nécessaire très fort avec le train.



Vous avez un second type d'agglomération, vous citez Calais ou Valenciennes, à Valenciennes, il y a quand même une attractivité locale importante, il y a plusieurs bassins à Valenciennes d'ailleurs il y a 4 bassins de population dans la grande agglomération. Il y a une partie, une bonne partie, une majorité des déplacements qui est local en terme de bassin de déplacement et une minorité qui est externe vers Lille ou ailleurs, ça veut dire dans ce deuxième cas de figure, il faudra faire un certain nombre de correspondances, c'est évident, mais ce qui est important, c'est d'avoir le déplacement interne. Troisième cas de figure, Calais, il y a la gare TGV qui effectivement pour le coup est mal desservie en transport en commun parce que en dehors du périmètre de transport urbain, c'est la commune de Fréthun. Vous avez la gare qui est un peu excentrée. Quand même une petite parenthèse, j'entendais tout à l'heure que les gares sont des portes d'entrée de centres ville, vous avez tout à fait raison, simplement, en fonction des agglomérations, elles sont plus ou moins éloignées, au mieux 300-400 mètres, parfois 500 mètres, parfois un voir deux kilomètres et puis il y a même des agglomérations où la gare, enfin la vraie gare, je pense à Tours en particulier voir à Orléans, la gare où passe la majorité des trains est à plusieurs kilomètres plus loin, donc ça veut dire que dans tous les cas de figure, il va y avoir un bipole qui va être organisé entre les pôles de correspondances centrales qui est la destination majeure des déplacements d'un bassin de déplacement, d'une ville comme Calais ou autre et puis effectivement la gare qui dans un certain nombre de cas va être une destination majeure et puis dans d'autres cas une destination mineure.

Donc la question qui se pose par rapport aux correspondances c'est de déterminer si effectivement c'est une destination mineure ou si c'est une destination majeure. A partir de là, la question qu'il faut se poser, c'est si on veut que les gens prennent les transports en commun. Une fois qu'on a déterminé ça, l'important c'est de favoriser le maximum de personne pour utiliser les transports en commun en fonction des déplacements qu'ils ont à faire notamment s'ils sont nouveaux. Pour ça il y a plusieurs solutions, la première c'était évoqué tout à l'heure, j'étais assez étonné d'entendre parler d'une ligne à 20 minutes comme une ligne à fréquence quand on fait des analyses de clientèles, on considère que la fréquence jusqu'à 10 ou 12 minutes d'attente, cela veut dire en gros 5-6 minutes en heure de pointe, heure creuse d'attente moyenne, on a pratiquement pas besoin d'horaires, parce que l'horaire c'est une contrainte supplémentaire dans la course d'obstacle. Après on considère que jusqu'à 15 minutes, je parle de déplacement urbain d'une manière générale, on reste compétitif, crédible.

C'est peut être le point que je n'ai pas entendu, j'étais relativement d'accord avec ce que disait Julien TRINDADE sur l'intermodalité, mais la crédibilité globale de l'offre notamment qui permet d'accéder à ces pôles ou d'aller dans des lieux de destination au-delà de 15 minutes, on tombe dans le service public au sens où on a aucune chance d'être attractif pour des voyageurs et là c'est un vrai débat de fond, quelle desserte prioriser ? Il faut penser par exemple à quelqu'un qui vient du bassin minier qui aura pris un bus, peut être la Bulle avec 20 minutes, donc une attente moyenne de 10, donc là il calcule son horaire, il ne va pas au hasard, il arrive à la gare, il attend peut être moins de 15 minutes, 15 minutes ça me paraît énorme, dans l'urbain et les pôles de correspondance, c'est 3-5 minutes maximum, alors effectivement sur le train ça peut être un peu plus, mais je crois que ça dépend du type de desserte et de la vitesse de la desserte, donc il attend 7 à 8 minutes, il a déjà son trajet, il faut savoir qu'un trajet dans une ville moyenne c'est à peu près une demi heure maximum sur une radiale après dans une grande ville ça peut être beaucoup plus long, donc il a peut être eu 20 minutes de trajet, un quart d'heure d'attente, il va avoir 10 minutes de train, il va avoir une correspondance, donc une deuxième correspondance à Lesquin, il faut prendre un bus qui au mieux est cadencé ou pas, ensuite il va se retrouver à 4 cantons, mais lui malheureusement il ne va pas à 4 cantons, il va à Auchan V2, donc il va encore prendre le métro derrière. Il va avoir 4 correspondances, donc il va prendre sa voiture.

Il faut bien avoir en tête que l'intermodalité ce n'est pas une fin en soi, ça ne veut pas dire qu'il ne faut pas la faciliter mais c'est essentiel de penser la chaîne de déplacement et de penser la mobilité dans des territoires et il y a parfois des moments où on peut toujours chercher à être compétitif et on ne le sera pas et il n'y aura pas d'usage quoi qu'on fasse.



Pierre Henry LAB : Et la deuxième question ?

Franck MICHEL : Alors la deuxième question, je ne vais pas rentrer dans le débat délégation de service public ou pas de délégation de service public, ce que je peux dire pour avoir pas mal travaillé sur Lille, c'est que la délégation de service public, ça permet quand même d'avoir une créativité assez importante en terme d'innovation de la part d'opérateurs qui sont spécialistes et le challenger ça permet aussi de challenger la collectivité sur ses propositions. Sur Lille, on sait qu'un certain nombre de propositions qu'on a faite notamment sur le réseau de bus qui pour le coup est extrêmement complexe, peut être il va être simplifié. Les lignes sont très peu cadencées par exemple, on parlait des correspondances tout à l'heure. Le cadencement, c'est compliqué tout le monde le sait, notamment le cadencement sur le train, mais nous quand on essaie de simplifier la chaîne de déplacement pour l'ensemble des voyageurs dans une grande agglomération, on essaie d'avoir du cadencement des lignes, pas fréquenté mais du vrai cadencement 07h37, l'arrêt suivant c'est 08 38 etc.

Je reviens sur les correspondances, quand votre train n'est pas cadencé, parce que le vrai cadencement...on s'aperçoit que même en Rhône Alpes, quand vous regardez précisément les horaires vous avez 3 horaires sur 4 qui sont effectivement cadencés, le 4^{ème} il est intermédiaire, et nous derrière sur le domaine de desserte de bus, on va essayer de simplifier l'accès au réseau de transport, pour essayer d'enlever un certain nombre d'obstacle.

Comme je disais tout à l'heure par rapport au 110 mètres haies, le cadencement supprime l'horaire, il n'y a pas besoin de consulter un horaire, si votre train n'est pas cadencé, vous ajuster vos bus aux trains ce qui est louable, si tenté qu'il y a une demande. Derrière, le problème c'est que vous allez décadencer les deux bus et vous allez les rendre moins accessibles. Quand on ne sait pas où passe le bus et qu'il faut consulter un horaire, c'est un obstacle et c'est un des obstacles pour le train. Pour reprendre sur la question des DSP et notamment entreprise privée, entreprise publique. Moi, je crois que le service public peut être assuré par une entreprise privée comme une entreprise publique, l'important c'est de répondre aux besoins de mobilité des habitants d'une grande agglomération.

Donc, nous on essaie de faire des propositions, dans le cadre de Lille, on a fait beaucoup de propositions. Il faut savoir que quand on répond à un appel d'offre, ça peut avoir un coup de 1 millions, 1 millions d'euros notamment en études externes. Donc c'est un apport d'idées. Les collectivités se retrouvent avec plein d'idées pour pouvoir le challenger, ils font appel à des bureaux d'études qui font des synthèses à la fin et finalement qui est gagnant ? C'est l'habitant qui va avoir un réseau qui aura beaucoup bougé. Quand il n'y a pas de délégation de service public, on peut rester dans une offre qui bouge pas ou qui bouge peu, qui bouge on va dire par agrégats successifs sans remise en question. On sait par exemple que dans l'agglomération lilloise, on a le tramway, on a le métro, on a quelques liens avec le reste du réseau de bus qui est extrêmement complexe. Nous, on a fait un certain nombre de propositions pour le simplifier pour le cadencer, pour mieux relier les pôles générateurs et les émetteurs, donc on a ce rôle d'initiative, de créativité, de veille sur le marché des déplacements qui me paraît indispensable pour ne pas s'endormir.

Un dernier point que je voulais souligner. On parle beaucoup de domicile-travail et domicile-école, il faut savoir que le domicile-travail sur le marché des déplacements tous modes confondus, c'est 30% des déplacements obligés, si bien qu'aujourd'hui on a 70% de déplacements non obligés, certes si on veut décharger l'A1, effectivement on peut construire des ligne de tram train, etc. Je suis tout à fait favorable à ça mais ça ne va répondre notamment à des déplacements d'heure de pointe certes ils sont importants 25% à 30%, mais qui se réduisent au fil du temps par le vieillissement de la population et les nouvelles habitudes de déplacements et en revanche sur un marché où on est souvent et là je parle tous modes de transport confondus et tous opérateurs confondus extrêmement mauvais c'est tout ce qui est « heures creuses », c'est là où on a souvent, il suffit de regarder un certain nombre d'horaires, en heures creuses, il n'y a plus d'horaires on divise par deux les horaire et c'est là qu'il y a la majorité des déplacements.



On parlait tout à l'heure des pôles d'échanges il y a un mot que je n'ai pas entendu c'est la localisation parce que les échanges c'est train-bus, c'est bus-parking, mais la localisation est extrêmement importante puisque si vous n'avez rien à y faire dans votre pôle pendant que vous attendez, effectivement vous allez perdre votre temps et vous allez préférer le passer en voiture. Si vous êtes dans des endroits où il se passe quelque chose, je pense notamment à des endroits où il y a des activités commerciales par exemple, on peut se poser la question, pour des pôles urbains des pôles d'échange autour des centres commerciaux c'est une certaine logique autour des gares, après ça passe par le développement d'activités autour des gares, sous réserve qu'il y ait un bassin et là on rejoint l'urbanisme, un bassin qui permet d'avoir des réponses adaptées.

Pierre Henry LAB : Gilles LAURENT, vous êtes représentant de la FNAUIT qui est la Fédération nationale des Associations des Usagers du Transport, enfin pour ceux qui ne connaissent pas, j'imagine que ces chiffres qui ont été donnés sur le mauvais niveau de l'intermodalité vous parle. Comment réagissez-vous à cette proposition du comité d'établissement d'élargir les comités de ligne à des comités de bassin de vie pour mieux prendre en compte les besoins de déplacements ? Est-ce que c'est une proposition qui vous parle ou pas du tout ?

Gilles LAURENT : Les comités de bassin de vie, je vais commencer par ça puisque la question est posée ? C'est une approche différente moi je vais au comité de ligne de la Métropole Lilloise qui se trouve être justement un bassin de vie aussi, donc j'ai une vision un peu des deux à la fois. Les deux ont leur intérêt ça dépend de leur positionnement auprès de telle agglomération, ça dépend du type de clientèle qui utilise le train, je n'ai pas de préférence marquée pour l'une ou l'autre des deux versions. Sinon par rapport à ce qui a été évoqué, l'analyse des correspondances entre TER et Bus est intéressante et on voit très bien l'écart entre les moyens de transport à grande fréquence et ceux à moyenne fréquence où là forcément on tombe à côté de la plaque.

Un autre aspect important pour nous, c'est la rapidité des transports parce que si on a un TER efficace qui avance vite, je pense notamment au TER GV mais aussi au TER classique, et qu'on se retrouve avec un correspondance par bus ensuite dans des zones urbaines, il faut savoir qu'on met facilement une demi heure pour faire 5 kilomètres et même les « Lianes » lilloises ont à faire de ce côté là. Ce n'est pas suffisant d'avoir des transports urbains fréquents, il faut aller plus loin et leur donner une véritable priorité politique dans la rue, je dirais que c'est un choix politique à faire de priorité dans la rue pour accélérer leur service à une vitesse moyenne plus proche de 20 km/h comme un tramway et non pas de 10 km/h comme c'est le cas souvent actuellement.

Un autre point j'ai été surpris lorsque durant cette matinée on n'a jamais parlé des cars départementaux, c'est pourtant aussi un des éléments de la chaîne intermodale. C'est malheureux mais ici en Nord Pas de Calais où on a pourtant un réseau de cars départementaux assez fourni, il est très difficile de se procurer de la documentation, pourquoi n'a-t-on pas ces renseignements dans les gares ou dans les agences de transport urbain, tout ça devrait être complémentaire l'un avec l'autre. Sur internet c'est très difficile à trouver aussi contrairement au TER ou au transport urbain. Toujours sur les cars départementaux où les cars ne desservent pas les gares SNCF comme Boulogne par exemple où il part du centre ville, donc si on arrive en TER ou éventuellement en TGV à Boulogne, on fait 20 minutes à pied pour arriver au point de départ d'un bus qui dessert la cote donc il y a quelque chose qui ne va pas. Calais Frethun on en parlait aussi, on est en dehors du périmètre de desserte de Calais, le département n'a pas fait de ligne au départ de Calais Frethun, c'est-à-dire qu'on a un outil TER GV qui a été mis en place par la région et qui n'est pas du tout valorisé en termes de desserte fine locale en transport collectif.

Autre point, la desserte des gares par les vélos. Parce que la gare, il faut bien y aller, on n'habite pas toujours à côté des gares, la mise en place récente d'un parking vélo de 550 places est tout à fait positive depuis à peu près 30 ans que les associations le demandaient donc, il faudrait le généraliser aux autres gares importantes de la région. Il ne faut pas oublier que le vélo a un rôle dans l'avenir je pense comme moyen de transport urbain à part entière, individuel bien sûr, mais il faut voir qu'avec la vitesse du vélo on a quand même une zone de rabattement sur les transports collectifs qui concerne 10 fois plus de personnes qu'à pied, considérant qu'on va à peu près 3 fois plus vite.



Un point qui n'a pas été abordé non plus, c'est l'euro région, moi je suis frappé parce qu'on parle d'Europe, on a supprimé les frontières etc. j'habite à côté de Lille et moi j'ai le réseau ferroviaire qui est coupé en deux, c'est-à-dire que le Sud, on y va très facilement par le TER ou les trains SNCF ; vers le Nord et l'Est vers la Belgique là on a une espèce de mur de Berlin avec des trains cadencés mais qui ne s'arrêtent pas partout en France et qui ne sont pas toujours fiables en horaires non plus. Mais l'absence complète d'information commerciale, l'absence complète d'information sur les trains en général, et la difficulté pour se procurer même un billet. En juin dernier, les billetteries électroniques ou internet ne délivraient aucun billet pour la Belgique et le seul moyen d'y aller c'était de faire la queue au guichet. Alors quand on compare faire un billet Lille - Calais ou faire un billet Lille-Bruges par exemple, chacun prend sa voiture pour Bruges. L'euro région est coupée en deux du point de vue ferroviaire.

La tarification doit être attractive, donc ce dont on parlait tout à l'heure va dans le bon sens, on parle du TER au tarif Transpole sur la zone LMCU, c'est très bien. Au-delà des abonnements qui sont intéressants, domicile-travail, etc... le tarif individuel est quand même assez dissuasif. Lille-Boulogne aller-retour : 40 euros, donc ça dissuade et les gens vont en voiture parce qu'en plus, ils n'ont pas de correspondances, pas d'attente.

Concernant les Corails, jusque là, on a parlé d'intermodalité entre des organismes différents. Les trains Corails, c'est la SNCF qui les gère, mais au fil du temps, on se rend compte que la SNCF a été tripoter le réseau des trains Corails, en reportant les trains sur des TGV, en reportant d'autres sur les Régions, en les saucissonnant de façon à ce que les liaisons Corails un peu longues, genre Nantes - Marseille soit coupées en rondelles pour pouvoir les transformer en TER. Mais le résultat de tout ça c'est que la fréquentation des trains Corails a bien sûr baissée et qu'on les supprime les uns après les autres.

Alors, il y a la nouvelle convention avec l'état. Est ce que cela est un progrès ? Je n'en sais rien, on espère que l'état jouera un rôle similaire à celui que les régions jouent pour le TER. C'est un sérieux problème aujourd'hui, le train corail n'a pas une visibilité commerciale et quand on voit la carte que met la SNCF dans un dépliant Intercités, il apparaît que tout le quart sud-est de la France ne dispose d'aucun train corail alors que ce n'est pas vrai, donc on a l'impression que cette information est défectueuse vis-à-vis du public.

Un dernier point sur les comités de ligne dont on a parlé tout à l'heure. On considère que c'est une très bonne chose parce que l'utilisateur n'est pas seulement là pour payer son ticket ou son abonnement, c'est important qu'il y ait aussi un retour d'information, qu'il participe à la mise en place des services publics de transport. Nous demandons que ce système soit généralisé dans les transports urbains et départementaux parce que le modèle de la région me paraît utile. Donc pour conclure sur l'alternative à la route, on considère que c'est une nécessité environnementale mais ça nécessite des moyens techniques, des tarifs incitatifs, une information disponible, il faut tout ça. C'est une ambition nécessaire, mais il y aura toujours des gens pour prendre leur voiture

Pierre Henry LAB : Merci, je voulais signaler quand même les dessins de Babouse qui nous accompagne durant ce colloque en réagissant aux propos des uns et des autres...Alain L'HOSTIS, monsieur LAURENT vient d'évoquer un certain nombre de difficultés relatives à l'intermodalité, quelles sont les grandes causes de ces taux d'intermodalité insatisfaisants ?

Alain L'HOSTIS : c'est vrai que le constat est plutôt accablant, ce n'est pas la première fois, cela fait longtemps qu'on fait cette remarque en particulier sur Lesquin. L'intermodalité n'est pas une fin en soi, mais le cas de Lesquin est illustratif du fait que l'on pourrait vraiment améliorer les conditions de déplacement d'une partie des gens qui utilisent le mode ferroviaire en l'occurrence, c'est plutôt en provenance du Valenciennois vers pôles de Villeneuve d'Ascq.



Il y a vraiment beaucoup de potentiel et quand il y a un potentiel, les améliorations peuvent vraiment apporter à des déplacements contraints vers l'emploi ou vers le loisir. Il est certain que dans la mobilité actuelle, les déplacements contraints qui sont vers l'emploi et les études ne sont pas forcément les plus nombreux en masse de déplacement et c'est ceux pour lesquels les contraintes horaires, les contraintes d'emploi du temps sont les plus fortes et si le système alternatif à la voiture n'est pas formé sur ce segment là, il ne va pas convaincre les gens de l'utiliser aussi dans des heures creuses, ce qui renvoie à des difficultés, des coûts d'exploitation importants. C'était pour apporter un petit bémol.

Je voudrais dire aussi que dans le travail qui a été présenté, encore une fois c'est une partie de ce qui a été réalisé avec Julien TRINDADE. On a aussi travaillé sur la possibilité de mieux brancher la Région et la Métropole lilloise avec l'Europe du Nord en améliorant les correspondances à Bruxelles et là on a quelque chose qui pourrait vraiment apporter...le réseau TGV est en train de croître vers les Pays-Bas et vers l'Allemagne ; Lille risque un petit peu d'être mis à l'écart de ce réseau parce que le Thalys ne s'arrête pas. Donc des correspondances mieux organisées à Bruxelles, et là aussi une meilleure connexion de la région vers la Belgique pourrait contribuer à développer cette accessibilité vers le Nord qui échappe un peu.

Il faut qu'on pose la question, il faut que les acteurs puissent se mettre ensemble, partager les informations. On voit bien qu'un acteur du transport public a ses contraintes, les acteurs du transport inter urbain ont leurs contraintes, les autorités organisatrices devraient être là pour fluidifier pour permettre que les informations s'échangent et que les systèmes s'améliorent. Je pense que Mr PLANCKE l'a bien dit, la réponse institutionnelle, un syndicat mixte : le SMIRT n'est pas la panacée, il faut que les autorités et les opérateurs communiquent, mais on n'y arrive pas aujourd'hui et je pense que la proposition du Comité d'Etablissement d'une réflexion sur un pôle public de transport public est vraiment intéressante à débattre parce que elle pourrait justement porter une ingénierie qui est déficiente aujourd'hui, croiser les informations, croiser des connaissances entre les différents niveaux, et je crois que david GOBE l'avait bien souligné, la décentralisation a, en partie mené une perte de cohérence de l'ensemble d'un réseau au service des usagers et on a probablement besoin de nouveaux outils d'ingénierie au sein de cette intermodalité qui peut apporter beaucoup.

Pierre Henry LAB : Merci, Philippe MÜHLSTEIN de Sud Rail, j'imagine que ce qu'a dit Mr MICHEL va vous faire réagir notamment sur l'idée que le service public peut être assumé par un opérateur privé et puis votre avis aussi sur cette question de la gouvernance de l'intermodalité

Philippe MÜHLSTEIN : Oui bonjour à toutes et à tous. Je voudrais évoquer plusieurs points assez rapidement, mais je voudrai revenir d'abord sur un point qui me paraît très important puisqu'on parle de gouvernance, je voudrai parler de la gouvernance du système ferroviaire public. Il faut savoir que nous sommes actuellement dans le système ferroviaire public dans un état de fragmentation et d'éclatement qui n'a aucun équivalent dans tous les pays européens. On a entendu ce matin que ce qui avait été fait découlait de la législation européenne, des directives, des règlements et que l'organisation qui avait été choisie de la SNCF en 5 branches découlait elle aussi de la législation.



Je voudrais un tout petit peu corriger, et c'est un euphémisme ces propos là. Aujourd'hui encore ce qu'exige la réglementation européenne, c'est une comptabilité séparée entre ce qui relève de l'infrastructure et ce qui relève des services ferroviaires. Une comptabilité séparée renforcée, c'est-à-dire avec un compte de bilan particulier pour l'infrastructure, avec un compte de bilan particulier pour ce qui relève du Fret mais en aucun cas les directives et les règlements européens n'exigent une séparation totale, une séparation institutionnelle, c'est-à-dire sous forme de deux établissements différents comme cela a été fait en France avec la création de RFF. Cette création de RFF a posé d'énormes difficultés, parce que RFF a récupéré 20,5 milliards d'euros de dette d'infrastructure de la SNCF. Et ces 20,5 milliards d'euros, dont théoriquement la SNCF a été déchargée, c'est comme ça qu'on nous a vendu la réforme de 1997, sont sortis par la fenêtre d'une reprise de dette d'infrastructure et rentrent par la porte des péages. Les péages s'élevaient à 900 millions d'euros en 1997, première année de la réforme et c'est 3,2 milliards d'euros aujourd'hui.

Mme la présidente de région de RFF a précisé que le coût complet de l'entretien du réseau, c'était 6 milliards d'euros et on veut s'acheminer vers la couverture de ce coût complet auquel cas il ne restera rien des services ferroviaire, il faut le savoir ça a été dit, jamais nulle part aucun service ferroviaire n'a payé le coût complet de son infrastructure. Coté SNCF, là aussi on nous a dit « organisation en 5 branches à cause de la législation », je suis désolé mais cette fragmentation en 5 branches qui sont complètement autonomisées, séparées avec des moyens dédiés, des personnels qui sont différents et communiquent de moins en moins bien, ça n'est pas la législation qui l'impose.

Là aussi ce qui est imposé, c'est une séparation comptable de la partie «Gare et connexions », c'est la séparation comptable de la partie infrastructure mais pas cet éclatement total qui fait qu'aujourd'hui la SNCF intégrée est devenue une pure fiction et que nous avons en réalité aujourd'hui à la SNCF, 5 entreprises cotes à cotes avec des conséquences très très fortes socialement. C'est cela qui m'interpelle beaucoup en tant que syndicaliste, c'est une très grande souffrance sociale, puisque les cheminots dans cette affaire là, surtout ceux qui ont connu l'entreprise intégrée perdent complètement leurs repères aujourd'hui, jusqu'à ne plus savoir pour qui ils travaillent, quelles sont leurs missions et à qui ils doivent rapporter.

Vous m'avez demandé de répondre à Mr MICHEL concernant les services publics qui peuvent être assumés par des entreprises privées. Moi à titre personnel, je préfère effectivement, et au syndicat Sud Rail, nous préférons que les services publics soient assurés par des entreprises publiques parce que nous pensons qu'à priori si on n'a pas à servir de dividendes à des actionnaires, ça peut coûter un petit peu moins cher. Maintenant, on met la SNCF en concurrence, mais on la met en concurrence totalement faussée. On le sait bien les statuts des personnels de la SNCF et les statuts des entreprises privées ne sont pas les mêmes

Le syndicat Sud Rail avait demandé il y a 10 ans à la direction de la SNCF et au gouvernement que soit mis au point une convention collective des travailleurs du rail avant l'ouverture à la concurrence de manière à ce que cette concurrence puisse s'exercer sur la qualité des services rendus si tant est qu'on nous impose la concurrence, nous n'y sommes pas favorable mais considérons qu'on nous l'impose, cette concurrence doit s'appliquer sur la qualité des services rendus. Mais aujourd'hui comme il n'y a pas de statut unifié des travailleurs du rail, on constate que la concurrence elle s'applique en fait sur les statuts sociaux à cet égard le contre exemple de ce qu'il ne faut surtout pas faire, c'est ce qui s'est passé au Fret.

Le Fret a été ouvert à la concurrence en 2007, avec des statuts sociaux inférieurs chez les concurrents privés ECR, EuroPorte, Colas Rail, etc. qui font que le privé a pu venir écrémer les meilleurs trafics de la SNCF avec des prix inférieurs du fait que les statuts ne sont pas les mêmes. Donc finalement, et ce n'est pas moi à dire cela comme ça, mais le président de la SNCF Mr Guillaume Pepy avec cette concurrence faussée d'une certaine manière, on est dans une situation où... dites moi le statut social de votre personnel, je vous dirai à quelle part de marché vous avez droit.



Concernant le cadencement rapidement, c'est une espèce de dogme, de pensée magique aujourd'hui. Alors je pense que dans certains cas, ça peut être utile et intéressant mais il ne faut pas perdre de vue que le cadencement, cela présente un certain nombre de risques sociaux de mobilité forcée pour le personnel et le cadencement ça représente des coûts très importants et des coûts d'infrastructure. Non seulement des coûts pour l'exploitant ferroviaire qui doit concevoir des roulements de matériel, éventuellement de disposer de d'avantage de matériel, mais ça représente aussi des coûts d'infrastructure très importants. En Suisse, on a réalisé le cadencement sur l'ensemble du réseau, les chemins de fer suisses ont dépensé des sommes considérables pour augmenter le nombre des voies à quai dans les gares parce que le cadencement exige des stationnements de train à quai plus longs.

En ce qui concerne l'intermodalité, je pense qu'elle doit concerner les tarifs, sur le modèle PassNavigo en Ile de France et elle doit concerner les horaires et les renseignements donnés aux usagers et à cet égard la multiplicité des autorités organisatrices et Mr LAURENT a cité une mauvaise articulation en ce qui concerne le département et ce qui relève de la région interroge sur une réflexion à mener sur les Autorités Organisatrices.

Enfin un dernier point, je voudrai dire que je suis complètement d'accord avec l'intervention qu'à faite Mr SANTRE ce matin, parce qu'à au delà de la question de savoir si il faut reporter les trafics de la route vers le rail, vers les transports en commun, évidemment nous sommes d'accord, mais avant toute chose, et c'est une réflexion de plus long terme, ce n'est pas demain matin, c'est du moyen long terme. Il faut très fortement remettre en cause l'aménagement du territoire, la politique industrielle qui a été menée jusqu'à présent qui a pour conséquence un étalement urbain et une péri urbanisation qui est dramatique pour l'environnement qui augmente le nombre de déplacements contraints domicile-travail et qui est très préjudiciable à l'environnement

Pierre Henry LAB : Merci. Gilbert GARREL , secrétaire général de la CGT cheminots. En quoi ce pôle public de transport public constitué par des opérateurs publics que défend également la CGT, en quoi c'est une réponse qui peut permettre de développer cette intermodalité ? Est ce que pour vous c'est une réponse à cet éclatement du système ferroviaire qu'à évoqué votre collègue MUHLSTEIN

Gilbert GARREL : je crois que ça va plus loin que ça. Depuis ce matin, les présentations, les échelles sont passionnantes, il sont vu au travers du prisme d'une région, avec le prisme du bassin d'emploi ou avec le prisme d'une gare. Il faut impérativement qu'on ait une réflexion qui soit plus globale que ça sur la question des transports avec bien entendu des déclinaisons à l'intérieur. Il faut qu'on parte d'une politique nationale des transports, mais la tendance qui est voulue par le gouvernement, qui est liée au désengagement de l'état aujourd'hui, est dramatique.

On en parle sur le réseau ferré, on pourrait en parler à propos des Trains d'Equilibre du Territoire. Ce qu'on a oublié de dire ce matin, c'est que dans cette convention déjà certains trains ont été sortis des Trains d'Equilibre du Territoire, et ces trains là sont purement et simplement supprimés. Demain par exemple à La Rochelle, il y a une manifestation parce qu'il y a des trains qui ont été écartés des Trains d'Equilibre du Territoire, ce qui signifie suppression des trains.

Ce qui signifie qu'il faut une politique nationale des transports avec ses déclinaisons et là on se rendrait compte qu'il y a aujourd'hui des régions qui sont en vraie difficulté et puis des régions qui assurent des prérogatives qu'elles n'ont pas ailleurs. La région Nord Pas de Calais envisage de construire une ligne ferroviaire, ce n'est pas une prérogative régionale de construire une ligne ferroviaire. On est dans l'aménagement du territoire et c'est une prérogative nationale.

Dans la région de Toulouse, face à l'insatisfaction des usagers, la présidente de région, la majorité régionale décide de mettre 500 millions d'euros pour améliorer la régularité mais sans regarder ce qui peut se passer dans le Limousin ou en Auvergne, ou dans des régions qui n'ont pas ces moyens là. On va droit à une balkanisation du territoire avec des régions riches qui peuvent se permettre de développer le train et des régions pauvres qui ne peuvent pas se permettre et un état, un gouvernement qui regarde faire et qui se frotte les mains.



Quand on parle d'un pôle national de transport, c'est comment mettre en place les conditions d'une véritable solidarité nationale sur la question des transports. Comment on crée une véritable réflexion nationale sur l'aménagement du territoire. Et bien entendu, dans les territoires, comment on fait intervenir les usagers, les salariés. Et je crois que ce pôle public national des transports et il doit être impérativement associé à un pôle financier public, parce que qui dit une réflexion sur l'aménagement du territoire sur un mode de transport propre sur un développement du ferroviaire nécessite derrière des financements et par quel mode de financement public on crée les conditions.

Je voudrais aussi faire une réponse à Mr MICHEL sur la question de la délégation de service public. Il ne faut pas regarder les choses sous une seule facette. Quand on parle de service public et puisqu'on parle de délégation de service public ou quand on parle de service public assuré par une entreprise publique, on est plus dans la délégation de service public. On est sur deux visions complètement différentes du service public. Ce qu'oublie de dire Mr MICHEL, c'est que les premiers qui demandent des comptes à l'entreprise, c'est ni la région, ni les usagers, ce sont les actionnaires tandis qu'une entreprise publique qui assure le service public se pose la question de comment je réponds aux besoins service public des usagers.

Si dans la convention il y a un excédent budgétaire, ça ne part pas dans la rémunération des actionnaires. Derrière tout cela il y a pas mal de questions qui se posent, c'est la formation, les qualifications, ce sont les niveaux des salaires et les conditions de travail. Si on regarde de façon beaucoup plus territorial, je parle en tant que cheminot, si je parle intermodalité, il faut que ça s'appuie sur de la régularité.

Aujourd'hui, au niveau de la SNCF on a fait pas trop mal au niveau de la régionalisation avec une progression de 47% en termes de trafic et de 30 % en termes de fréquentation. Par contre aujourd'hui, l'éclatement de l'entreprise, le manque de synergies qu'il y a entre les services, toutes ces opérations de sectorisation par branche qui ne sont absolument pas obligatoires contrairement à ce qui a été dit. Il faut prévenir les cheminots quand on leur dit que créer les établissements Infra Circulation au sein de la DCF est une obligation de la loi ORTF c'est faux.

On a fait avaler quelques couleuvres aux cheminots. Aujourd'hui on est en vrai déficit dans cette entreprise, on est en vrai déficit de synergie, de mutualisation des moyens, d'optimisation des moyens, on est en vrai déficit de « travailler ensemble » en tant que cheminots et derrière, ça se traduit inévitablement par une baisse de la qualité, par une sécurité qu'il va falloir regarder de plus près et puis ça se traduit par une dégradation de la santé physique et quelque fois mentale des cheminots et la détérioration de leurs conditions de travail. Et ça, je crois que y compris une autorité organisatrice a certes le volet économique, écologique et environnemental à voir, mais elle a impérativement le volet social à regarder et quand on parle de délégation de service public, le volet social est un volet qui ne peut pas être neutre pour une autorité organisatrice telle qu'une région ou un département

Pierre Henry LAB : Merci, on va prendre quelques réactions dans la salle

Alain VAILLANT Fédération Nord Nature Environnement : je voudrais faire deux remarques, la première c'est que, bien sur, nous sommes pour le report de l'automobile sur le train, ne serait ce que pour les économies d'énergie, c'est évident. Mais, en même temps, il faut savoir que quand on consomme de l'électricité pour 80 % on produit des déchets nucléaires. Une adéquation sera parfaite avec nos souhaits lorsqu'on changera aussi le mode de production de l'électricité. Parce que se déplacer davantage en train consommerait davantage d'électricité. Deuxième remarque, beaucoup plus concrète, ce matin je me suis gelé pendant un quart d'heure en gare d'Hazebrouck, d'abord à l'intérieur de la gare parce qu'elle n'est pas chauffée et ensuite sur le quai parce qu'il n'y a pas de brise vent suffisant. Donc l'intermodalité, c'est très bien, on a vu beaucoup de choses intéressantes ce matin, mais le temps que l'on passe à attendre, ça a été peu évoqué.



Pierre Henry LAB : Merci, d'autres réactions ?

Gérard DUPAGNY : Tout à fait d'accord avec ce qu'à dit Gilles LAURENT, puisque je suis également une association d'usagers. Le train coute très cher, espérons que comme l'a dit Dominique PLANCKE tout à l'heure, qu'on va arriver peut être à un accord dans les années à venir sur un billet unique, sur un tarif unique avec des cartes X,Y,Z qui permettront à tous les usagers et pas seulement aux usagers abonnés, parce qu'il n'y a pas que les 42 000 usagers qui sont dans le TER en région mais pour les autres usagers ça coute très très cher.

Une dernière petite observation, on a beaucoup parlé de cadencement et j'ai entendu au comité de ligne de Cambrai parler également du cadencement. Effectivement, les cheminots dans leur grande majorité se posent des questions, ils ont peut être raison d'être préoccupés mais l'utilisateur aussi peut se poser des questions parce qu'on ne sait pas tellement à quelle sauce on va être mangé et ce qui serait peut être bien, c'est qu'on ne pourrait pas trouver une solution pour qu'il y ait une personne, un usager, un voyageur par comité de ligne qui soit un peu plus mis au parfum et mis au courant parce que ce sont quand même les usagers qui connaissent le terrain aussi bien que les cheminots.

On est confronté à d'autres problèmes que les cheminots, on est dans le train, on voyage et donc ce serait peut être bien qu'il y ait un petit noyau d'usagers qui participent. Je ne sais pas quoi, je ne sais où cela se fait actuellement, même moi je suis un peu perdu, donc ce serait bien qu'on ait ce petit noyau de personne qui participe à l'élaboration de ce cadencement qui n'est pas un problème de la SNCF ou de la région, c'est aussi un problème de l'utilisateur. Il va être confronté à ce problème en 2012. Et 60% des TER vont être touchés par le cadencement si j'ai bien compris

Pierre Henry LAB : Merci, est qu'il y a d'autres réactions ?

Gérard CAVIE Association des amis de la terre : Je voudrais évoquer ce qu'il se passe dans mon village, c'est péri urbain. Nous avons réussi avec Transpole à obtenir aux heures de pointe des bus supplémentaires de manière à ce que les gens puissent prendre le train, parce que aussi étonnant que cela paraisse, on ne pouvait pas avant, les horaires ne correspondaient pas. Maintenant, on a résolu cela mais on a un autre problème. C'est que les scolaires qui prennent pour un certain nombre le bus, se retrouvent sur le quai de la gare. Pourquoi ? Parce que c'est une petite gare, c'est Pérenchies et ce qu'il se passe régulièrement, c'est que de temps en temps, le train ne passe pas et personne ne sait pourquoi, je me suis intéressé autour de moi et c'est quelqu'un de la SNCF qui m'a dit c'est pas rare, dans les petites gares quand on a des problèmes de matériel, on réquisitionne les locos et il y a des lignes qui sont rentables et qu'on ne peut pas défavoriser, les petites lignes on les laisse tomber. Les scolaires sont sur le quai et personne ne les prévient.

Pierre Henry LAB : Merci est qu'il y a d'autres réactions ?

Henry WACSIN : oui, j'ai entendu la demande d'une convention collective de branche. Je suis satisfait qu'on mette une organisation syndicale de plus autour de la table, parce que la négociation a été engagée il ya trois ans notamment sur la partie Fret et il faut bien reconnaître qu'on a regretté quelques absences notamment celle de la SNCF. La question que je voulais poser, c'est que comme on a quelqu'un de Veolia, quelle est sa vision sur la négociation collective de branche ?



Pierre Henry LAB : Mr PLANCKE sur ces demandes des usagers d'être mieux associés y compris à l'élaboration de l'offre de transport, cette demande aussi formulée par Mr GARREL d'une prise en compte par les autorités organisatrices de l'aspect social et des conditions de travail des salariés des opérateurs. Peut être aussi le point de vue de Mr L'HOSTIS notamment sur

la question de la qualité

Mr PLANCKE : Oui, il y a eu trois questions des représentants d'usagers, Mr VAILLANT pour la fédération France Nature, Mr DUPAGNY puis Mr CAVIE, donc ça prouve qu'il y a une forte demande d'informations d'associations des usagers. Moi, je suis très content que la FNAUT par l'intermédiaire de Gilles LAURENT renaisse dans le Nord Pas de Calais, on manquait d'interlocuteur sur l'ensemble de la région. Je voudrais quand même dire que Pérenchies n'est pas une petite gare, c'est sur l'axe Lille-Armentières qui est l'un des plus gros de la région, donc je pense que l'explication n'est pas celle là par contre vous posez bien la question de l'information en situation perturbée qui est celle qui revient le plus souvent en comité de ligne et donc là-dessus on ne peut qu'accompagner l'opérateur sur toutes les initiatives comme les agents Proximité qu'on peut appeler quand on a un problème.

On accompagne financièrement mais ce n'est pas à nous de faire. Je partage les angoisses de Mr VAILLANT sur le fait d'être tout seul dans le froid, puisqu'hier soir on était deux à Bailleul, on a attendu 12 minutes en se demandant si le train allait arriver et Bailleul c'est encore plus isolé qu'Hazebrouck, là-dessus tout ce qui est accueil dans les pôles d'échange est une des préoccupations du conseil régional. C'est une politique que finance le conseil régional en lien avec les collectivités, donc il y a des projets sur Hazebrouck et sur Bailleul aussi d'amélioration de l'accueil, pour arriver à pied, à vélo ou en voiture ou en transport en commun dans ces gares mais aussi les conditions elles-mêmes d'accueil dans les gares de cette importance.

Par rapport à la question de Mr DUPAGNY, il n'y a pas d'instance qui englobe les comités de ligne, éventuellement le comité des partenaires qui a un peu un autre rôle. Je n'ai pas de réponse aujourd'hui. Vous avez dit que la question du cadencement n'était pas seulement celle de la SNCF ou celle du conseil régional, je vous rappelle que quand même c'est d'abord celle de RFF, puisque nous sommes tout à fait demandeur de tout ce qui peut favoriser la visibilité et favoriser la régularité, l'optimisation des moyens régionaux, très concrètement la date de décembre 2011 crée une certaine angoisse chez les conseillers régionaux qui ont peur d'un cadencement qui va tomber en plein travaux d'amélioration de l'accueil de Lille Flandres qui vont durer deux ans, donc à chaque réunion on insiste sur le fait que RFF prend ses responsabilités, on espère qu'elle l'assumera. Et la SNCF, si j'ai bien compris s'est rangée à ce calendrier là mais avec aussi une urgence qui n'était pas forcément celle que l'entreprise avait choisie.

Sur le social et les conditions de travail, c'est toujours un peu la difficulté en tant qu'autorité organisatrice de transport, on n'est pas l'employeur, on n'est pas l'exploitant. Il y a un certain nombre de choses qui relèvent de la convention entre la SNCF et le conseil Régional, notamment le fait que nous ne souhaitons pas que circulent dans notre région des trains agent seul et quand je me trouve dans un train et que je ne vois pas de contrôleur, ça m'inquiète un petit peu. Mais nous n'avons pas de rapports directs, nous pouvons exprimer un certain nombre de préoccupations dans le cadre de la convention au-delà nous pouvons éventuellement recevoir les organisations syndicales, qui je vous le rappelle et c'était une demande du conseil régional sont invitées systématiquement aussi dans les comités de ligne, je regrette un peu qu'elles ne soient pas plus présentes. Je pense que c'est aussi une occasion de faire partager aux usagers des difficultés qui peuvent être rencontrées. Ce sont des préoccupations générales mais dans le concret on n'a pas beaucoup de moyens.

Pierre Henry LAB : Merci, Alain L'HOSTIS



Alain L'HOSTIS : C'est difficile de répondre très concrètement à chacun des exemples, je voudrais juste faire état d'une expérience dans le projet de recherche BAHNVILLE, une ville orientée par le rail. On avait fait une expérience consistant à prendre des usagers de la voiture et à leur donner un délai gratuit pendant un mois pour leur faire essayer le train. C'était très intéressant de connaître leur point de vue sur le ferroviaire avant et après l'expérience. Il en ressort beaucoup de points très positifs. Cela se passait à Saint Etienne avec des trains rénovés et une modernisation importante des matériels et des services. La notion de confort ressortait fortement, la notion de coût à l'avantage du train, c'est l'époque où l'essence commençait à coûter cher et je crois que c'est une problématique qui va monter. Une des grandes difficultés c'est l'information, et c'est peut-être pas tant l'information quotidienne quand le train fonctionne correctement, même si pour l'anecdote, c'était la Gare Carnot qui a le quai 1 et le quai 2 et l'automate annonçait un train arrivant quai C, et ça amuse un petit peu les usagers. Mais le plus difficile c'est dans les situations dégradées, où là l'utilisateur est désorienté parce que l'information est vraiment déficiente. Et pour terminer sur une note plus positive effectivement l'intermodalité est en partie un pis aller parce qu'on ne peut pas faire se déplacer le train jusqu'à la destination finale de l'utilisateur. Quand on regarde les statistiques d'utilisation et les modes d'accès au train, on s'aperçoit qu'il y a une part très importante de la marche à pied. Les usagers qui arrivent en voiture pour chercher leur train pour une bonne part sont partis de la commune de la Gare. Pour le développement de l'usage du ferroviaire, il y a encore un potentiel très important de report autour des modes doux et ça revient aussi à réfléchir aux espaces publics autour des gares à la façon dont on construit les villes autour des gares qui est aussi une question très importante.

Gérard DUPAGNY : je ne suis pas d'accord avec la question du coût, parce que je me suis bien renseigné, un couple quidam qui n'a pas de réductions qui veut faire Aulnoye – Dunkerque pour passer une journée au bord de la mer, c'est 100 euros aller retour. Il n'y a pas photo, on prend la voiture.

Alain L'HOSTIS : Je faisais référence avec des usagers abonnés pour lesquels le rapport au coût est très différent, mais je suis tout à fait d'accord parce que ça a été souligné par les usagers. Le coût pour un déplacement ponctuel est différent, même si il y a des opérations comme la carte grand TER qui permet un accès plus léger

Gilles LAURENT : Alors la carte grand TER c'est le même jour, donc on ne peut pas passer un Week End à la mer. J'aimerais d'ailleurs savoir combien de billets pleins tarifs sont vendus sur le réseau TER. Je crois qu'il y a quand même beaucoup de gens qui ont des réductions, j'espère pour eux. Je voulais intervenir sur trois choses. Pour ceux qui ont froid sur le quai des gares TER qu'ils se rassurent même à la gare Lille Europe toute neuve, faite par un architecte de renom, on se gèle aussi en attendant les trains sur les quais. C'est scandaleux qu'une gare comme celle-là soit pleine de courants d'air. Le « Peak oil », on y est dans quelques années en principe mais je crois qu'on ne peut pas non plus tout faire au niveau aménagement urbain et je pense qu'il est du devoir des collectivités de mettre en place des transports performants maintenant. Il y a aussi la responsabilité de chacun de choisir un lieu d'habitation et si possible un lieu de travail, mais ça devient plus compliqué qui soient en connexion avec les moyens de transport qui existent. Enfin dernière chose, vous parliez du billet gratuit pendant un mois. Pour avoir fait l'expérience d'un trajet domicile-travail à la fois en voiture d'abord puis en métro après, ce n'est pas le même schéma, en voiture on a un trajet, en transport en commun, on va passer dans des endroits qui ne sont pas les mêmes et puis aussi on du temps libre qu'on peut occuper. C'est un changement mental important.

Pierre Henry LAB : Merci, Mr Michel vous avez été interpellé par Mr WACSIN sur la négociation d'une convention collective de branche. Qu'est ce que vous pouvez répondre à Mr WACSIN ?

Franck MICHEL : Malheureusement, je ne vais pas pouvoir répondre grand-chose puisque ce n'est pas mon domaine. Comme vous le savez, il y a des négociations collectives par entreprise qui sont souvent bien meilleures que la convention collective de base. Mais je suis directeur marketing et je suis désolé de ne pas pouvoir répondre à cela. Je voulais ajouter quelques observations. Nous avons fait un observatoire de la mobilité dans une dizaine d'agglomérations dont Lille on a essayé de comprendre les critères d'utilisation des transports urbains, et un des critères vraiment majeur, c'était que 85% des voyageurs étaient prêts à marcher 5 minutes de plus, ça représente entre 300 et 500 mètres pour un bus qui passe deux fois plus souvent. On a classé les critères en 4 grandes catégories, ceux qui contribuent à la crédibilité de l'usage des transports en



La deuxième chose, c'est la visibilité parce qu'il faut savoir que 85% des déplacements en ville sont fait indépendamment des transports en commun. Donc l'idée est de susciter l'envie de prendre les transports en commun, donc il faut vraiment être visible, bien sûr par les infrastructures, par les véhicules. Les deux tiers de l'effet qui va amener à peut être changer de mode, c'est la crédibilité et la visibilité. Mais ce n'est pas suffisant, il y a deux critères derrière qui sont l'attractivité, c'est-à-dire « je m'y sens bien » dans des conditions d'attente, on m'accueille, je me sens bien quand je prends les transports en commun, on me considère, l'information est simple à comprendre, etc. il faut voir qu'on a une clientèle qui est très volatile, on pense qu'il y a effectivement beaucoup de captifs, il y a certes une partie de captifs, mais la clientèle est volatile. Pour peu que vous commenciez un peu plus tard le matin et que vous finissez un peu plus tard le soir, pour le trajet travail domicile, dès que vous changez de boulot, vous quittez les transports en commun parce que ça ne fonctionne plus.

C'est toujours complexe d'accès d'où cet intérêt pour la simplicité, le cadencement. Pour revenir sur l'attractivité, c'est à peu près un tiers du résultat, sachant que il y a aussi le fait de susciter l'envie et donc d'aller voir les gens pour les inciter comme dans cette expérience de BANHVILLE, nous aussi on fait parfois des mois gratuits, alors c'est plus des effets d'appel parce que le prix est un critère très faible d'utilisation des transports en commun urbain, c'est pas tout à fait le cas pour l'inter urbain mais le prix n'est jamais le critère qui ressort à quelques exceptions près. Tout ça pour dire que avoir un bon réseau, avoir une bonne visibilité, il faut derrière penser à la qualité de production, mais aussi la qualité d'accueil.

Pierre Henry LAB : Merci, monsieur MULHSTEIN si vous voulez réagir

Philippe MÜHLSTEIN : Simplement par rapport à une intervention qui a été faite au sujet de la source de l'énergie électrique qui alimente le réseau, bon nous sommes d'autant plus à l'aise pour répondre à ce sujet qu'à Sud Rail cela fait déjà 4 ans que nous avons pris fait et cause nettement en faveur de la sortie progressive du nucléaire. Si on regarde le fait qu'on a 58 réacteurs nucléaires en France, la totalité de l'énergie électrique de Traction consommée par les trains de la SNCF représente environ la production d'un réacteur nucléaire, donc il ne faut pas penser que si on a développé le nucléaire, c'est pour alimenter le ferroviaire en électricité, ce n'est pas le cas. Si on regarde comment se répartit la consommation d'énergie entre les différents modes de transport, il ne faut pas oublier que le train, que ce soit pour le voyageur ou pour le fret, il assure 10% de la consommation, il consomme un peu moins de 2% de l'énergie. Donc l'efficacité énergétique du train, ce n'est pas un vain mot, c'est quelque chose de très important. Et derrière l'efficacité énergétique, il y a les pollutions locales, les émissions de gaz polluants, il y a aussi des pollutions globales, émissions de gaz à effet de serre ? Si on veut que le train en France puisse constituer une véritable alternative à la route, si on veut qu'il puisse être mis au service de l'intérêt général et notamment au service d'une politique de protection de l'environnement local et global et c'est urgent. Il faut absolument réintégrer autant qu'on le peut le système ferroviaire public français parce que pour le moment, on demande au système ferroviaire public de courir un 100 mètres avec un boulet à chaque pied.

Pierre Henry LAB : Mr GARREL, je crois que la réponse de Mr MICHEL qui a été faite à Mr WACSIN sur la convention collective ne vous satisfait pas

Gilbert GARREL : La CGT s'est fortement impliquée dans la convention collective des travailleurs du rail. Elle s'est impliquée pour créer les conditions d'une convention collective qui se rapproche le plus possible de notre système. Le plus dramatique, et il faut le savoir, c'est que quand on parle de délégation de service public à des entreprises privées qui font aussi bien ; le plus dramatique c'est que la convention telle qu'elle existe aujourd'hui ne nous convient pas, elle n'est pas de niveau assez élevé, mais le pire c'est qu'on a des entreprises ferroviaires privées qui ne la respecte même pas.



Il faut se souvenir que le 28 juillet 2010, il a fallu faire un rassemblement devant la direction d'ECR parce qu'un délégué CGT était menacé de licenciement juste pour avoir voulu faire respecter la convention collective. Donc quand on parle d'entreprises privées des transports, systématiquement, on est sur des questions de sécurité dans la réglementation du travail.

Et là on se rend compte comment est considérée la sécurité derrière une belle façade. Deux mots sur l'énergie, il faut se rappeler les choses, la SNCF avait une filiale qui produisait 30% de son énergie électrique en hydraulique. Elle a donné cette filiale pour l'euro symbolique au moment où on a décidé de faire de l'argent frais en vendant les bijoux de famille pour aller acheter ITL en Allemagne ou NTV en Italie. Et aujourd'hui on a la même direction de la SNCF qui se plaint qu'EDF augmente bien au-delà de l'inflation et ça se traduit sur le billet. Sur l'exemple du prix du train, cela revient à un débat primordial : quel est le coût des transports ?

Pourquoi aujourd'hui des entreprises choisissent des camions plutôt que le rail, parce que des entreprises privées de transport routier par le dumping social, par la déréglementation du travail, par le non entretien de leur matériels, par le non respect des règles. Ces entreprises se permettent de ne pas faire du transport à son vrai coût. Et en ce qui concerne le réseau routier, quel est l'implication financière en ce qui concerne l'entretien ? Il faudra qu'on réfléchisse un jour au vrai coût du transport avec tous les éléments qui y rentrent et peut être qu'alors le ferroviaire deviendra plus attractif.

Pierre Henry LAB : Merci alors malheureusement on va arrêter là et encore bravo a Babouse pour ses dessins. Quelques mots pour conclure ce colloque

Clôture du colloque - Président de la Commission Economique **David GOBE**.

David GOBE : Merci à tous pour ces débats. On a eu un débat large et ouvert et je vous remercie pour la qualité de vos interventions. Le CE a lancé des pistes, ce sont des débats qui on l'espère vont être prolongés dans d'autres instances. Beaucoup de questions ont été soulevées, j'ai retenu que la LMCU et la mairie de Lille n'étaient pas fermés sur un gare à Saint Sauveur, je pense qu'il y a des convergences et qu'on peut aussi se rassembler avec les usagers et les cheminots. J'ai retenu que Mr WACHEUX a dit pas de Partenariat Public Privé sur une ligne éventuelle, il faudra s'en rappeler. On s'est également posé la question de la nécessité des déplacements. RFF manie toujours aussi bien la langue de bois, ce n'est jamais sa faute si il y a des feuilles sur les rails, si ce n'est pas nettoyé, mais par contre les péages augmentent.

On a souligné l'inquiétude des cheminots sur l'éclatement de l'entreprise, on a ciblé aussi les conséquences non seulement pour les cheminots mais aussi pour les usagers et le service public en général. Je vais faire court et vous dire que la nécessité d'un pôle public de transport se pose vraiment parce qu'il faut une cohérence nationale pour éviter et je vais reprendre les propos de Gilbert, il y a vraiment une différence entre entreprise publique et entreprise privée de délégation de service public. Derrière se posent les questions de la formation, de la qualité, du niveau de salaire et des conditions de travail. Beaucoup d'usagers ont pu s'exprimer et je pense qu'on peut s'en féliciter. Je pense que la proposition des cheminots pour laisser une place à la fois aux usagers et aux salariés est pertinente. J'ai relevé le fait que Dominique PLANCKE était favorable au comité de partenaires, un peu plus indécis sur les comités de bassins, je pense qu'on n'est pas fermé les deux formes de comité de ligne ou de bassin peuvent alterner suivent les situations. Les débats ne sont pas clos, on a fait un bout de chemin aujourd'hui. Merci à tous de votre participation.