



# RÉGION NORD-PAS DE CALAIS

## CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL RÉGIONAL

### Avis relatif au projet de Convention pour l'exploitation et le financement du service public ferroviaire d'intérêt régional de transport de voyageurs

Adopté à l'unanimité par le Bureau  
vendredi 1<sup>er</sup> février 2008

Par saisine en date du 24 janvier 2008, le président du Conseil régional a saisi le Conseil économique et social régional sur le projet de convention TER. Malgré des délais très courts, l'assemblée consultative régionale souhaite attirer l'attention des élus régionaux sur certains points qui lui semblent majeurs.

#### **1° Le Train express régional en Nord-Pas de Calais : quelques chiffres**

- L'intérêt porté par le Conseil régional Nord-Pas de Calais aux transports de voyageurs est ancien puisque la Région a signé sa première convention avec la SNCF dès 1978. Devenue autorité organisatrice de transports en 2002, la région avait déjà participé à l'expérimentation de la régionalisation ferroviaire dès 1997.
- Le TER connaît un succès certain puisque, avec ses 785 trains, près de 45.000 voyageurs utilisent quotidiennement ce mode de transport dans la région ; cette fréquentation a progressé de 29% entre 2002-2007.
- La région compte 79 gares, 132 points d'arrêt et 1127 kilomètres de lignes sur l'ensemble du territoire.
- Avec le TER-GV, sur différentes lignes depuis Lille vers Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-mer et Arras, le Nord-Pas de Calais possède un dispositif unique et innovant en France. Cette offre rencontre un succès indéniable.



#### **2° Les enjeux de la prochaine convention 2007-2013**

Le Conseil régional souhaite faire de la convention avec la SNCF un outil de mise en œuvre des objectifs qu'il a définis dans le Schéma régional des transports adopté en séance plénière du 22 novembre 2006

Plusieurs objectifs sont rappelés et notamment :

- Faire du TER « l'épine dorsale de la mobilité régionale » afin de doubler d'ici à 2020 le nombre de passagers,
- Développer dans l'avenir la mobilité tout en s'inscrivant dans une démarche de développement durable,
- Intégrer le TER dans les transports en région en développant l'intermodalité,
- Faciliter l'accessibilité au TER du plus grand nombre sur l'ensemble du territoire : « unir la région par le rail ».

La convention précise les conditions d'exploitation et de fonctionnement du TER entre le Conseil régional et la SNCF. Cette contractualisation est complétée par l'action d'autres partenaires comme **l'Etat et Réseau Ferré de France (RFF)** qui se sont engagés à soutenir cette dynamique, notamment à travers le Contrat de projet Etat-Région (2007-2013). En outre, les élus régionaux ont voté la souscription d'un grand emprunt qui sera en grande partie consacré à des investissements ferroviaires.



### 3° Le CESR et le TER

De longue date, le CESR a travaillé sur le TER et a soutenu la volonté de développer ce mode de transport. La négociation de la nouvelle convention est l'occasion de mettre en évidence certains points majeurs :

- Le développement durable de la région est lié à **un développement harmonieux des différents modes de transport**. Le TER en constitue un outil majeur.

- Le TER, **un outil structurant en matière d'aménagement du territoire**

La présence des gares et des points d'arrêt sur l'ensemble du territoire régional constitue un maillage indispensable pour favoriser le déplacement des habitants de la région (*bilan socio-économique de la régionalisation du TER*, avis du 10 mars 2004) . En ce sens, le CESR partage avec le Conseil régional l'importance de la présence humaine pour accueillir les voyageurs.

- L'importance **d'une chaîne globale des transports avec une intermodalité performante et une complémentarité efficace des différents modes de transport**

La mise en place du SMIRT ( Syndicat mixte intermodal régional des transports) doit intervenir dans les plus brefs délais possibles, et se doit d'enclencher et accompagner une **véritable action concertée sur l'ensemble du territoire des différentes Autorités organisatrices de transports**. La création d'un comité des partenaires du transport public pourrait utilement apporter un éclairage à ses travaux. Dans ses réflexions antérieures (*une carte intermodale de transport pour le Nord-Pas de Calais : avis du 6 octobre 2004*), le CESR avait souligné l'intérêt de la mise en place d'une tarification intégrée et cohérente facilitant les déplacements en transports en commun des voyageurs.

Pour parvenir à une intermodalité efficace, ces dispositifs doivent s'accompagner de la réalisation de véritables pôles d'échanges permettant une réelle accessibilité des trains.

- **L'optimisation de l'accueil et du service** offert aux voyageurs.

Ils constituent des atouts à prendre en compte pour le développement du TER. En ce sens, les comités de lignes peuvent jouer un rôle important et pourraient utilement être organisés par bassin de vie plutôt que par lignes. Le CESR note la volonté d'amélioration de la qualité du service en matière de régularité avec la définition d'objectifs progressifs ( 95% en 2008 et une hausse de 0,2% par an pour 2009 et 2010) avec un système de bonus/ malus en fonction des résultats. De même, un renforcement de la sûreté des voyageurs et de la sécurité ferroviaire constitueront des éléments certains d'attractivité du TER. Il est important que les personnes à mobilité réduite puissent également en bénéficier. Le schéma régional d'accessibilité, en cours de rédaction au Conseil régional, devrait intégrer ces préoccupations.



#### **4° Eléments financiers**

Le CESR souligne l'importance budgétaire du TER. Au sein du budget primitif pour 2008, il représente 26% de l'ensemble des dépenses des politiques régionales.

Alors que la Région voit ses marges de manœuvre budgétaires se réduire, le CESR se félicite qu'à l'issue de longues négociations, la hausse du devis (2007-2008), à offre constante soit réduite de 22 à 12 millions d'euros, s'établissant ainsi au total à près de 204 millions d'euros. Il convient de noter que l'importance de l'effort financier de la Région se justifie en terme de développement durable et d'économie d'énergie notamment. A plus long terme, la volonté régionale de doubler le nombre de voyageurs d'ici à 2020 devra faire l'objet d'une véritable prospective financière permettant de suivre les évolutions des coûts d'exploitation.



Le Conseil économique et social régional Nord-Pas de Calais est aux côtés du Conseil régional pour accompagner son ambition de développement du transport collectif de voyageurs en région.

Le projet de convention 2007-2013 précise les modalités de cette ambition dans une optique d'amélioration de la qualité du service rendu. Il s'agit là de l'instrument d'une politique majeure du Conseil régional, le CESR en approuve les grands axes.

**Bureau du CESR du 1<sup>er</sup> février 2008**

**Position des milieux économiques sur l'avis du CESR relatif  
au projet de convention TER.**

L'avis du CESR souligne avec pertinence l'importance et les enjeux de cette convention TER.

Les milieux économiques souhaitent cependant attirer l'attention sur un certain nombre de points :

- L'augmentation de la fiscalité régionale en 2008 nous a été justifiée par le financement de l'augmentation du financement de la convention TER. Comment est-il envisagé de financer dans les années à venir l'accroissement prévisible des charges liées à l'exploitation du réseau TER ?

- Si des pas importants ont été franchis en direction d'une clarification des responsabilités, l'absence autour de la table de négociation de l'Etat et de RFF, pourtant acteurs majeurs du dispositif, continuent à rendre difficilement lisible et prévisible le financement du transport en région.

- Les milieux économiques tiennent à rappeler que le système de conventionnement a pour objectif de nous mettre en conformité avec la réglementation européenne, et donc d'assurer à terme les conditions d'une concurrence et d'une optimisation de la qualité du service des transports aux habitants du Nord/Pas-de-Calais, pour des coûts toujours mieux maîtrisés.

C'est en développant son efficacité et en réduisant ses coûts que le système de transport régional contribuera à la croissance économique, à la création d'emplois et à l'amélioration du pouvoir d'achat.

- Les milieux économiques tiennent également à rappeler, comme ils l'ont fait à l'occasion du vote du Schéma Régional des Transports, que ce n'est pas la circulation des personnes qui crée de l'activité économique, mais l'activité économique qui engendre la circulation des personnes. L'augmentation du nombre de voyageurs est un indicateur de résultat, pas un objectif économique.

- Le contrat annuel d'objectifs doit être l'occasion, chaque année, de faire progresser la logique de prévision et de contractualisation partenariale encore inaboutie qui doit être l'esprit des relations entre le Conseil Régional et le prestataire SNCF.



**COMITE REGIONAL CGT NORD PAS DE CALAIS**  
**BOURSE DU TRAVAIL CGT**  
*Rue Geoffroy saint Hilaire 59042 Lille cedex*  
Tel: 0320621162 Fax : 0320621160  
E-mail : crcgtnpc@wanadoo.fr

## Position de la CGT sur la convention TER

### **bureau du 1<sup>er</sup> février 2008**

En premier lieu , la CGT tient à réaffirmer sa volonté déjà exprimée de voir une assemblée plénière du CESR consacrée à tous les thèmes ayant trait au TER.

En second lieu nous souhaitons voir réaffirmer un certain nombre d'enjeux :

Pour conforter et développer un réseau de transports tel que le TER , celui ci doit pouvoir s'appuyer sur des gares ouvertes au public avec une présence humaine. La réalité est tout autre actuellement puisque des gares sont laissées à l'abandon.

Nous insistons également sur la présence humaine dans les gares et dans les trains comme élément déterminant de la qualité de service pour les personnes à mobilité réduite à un moment où la SNCF est tentée de filialiser et de faire payer ce service aux usagers. De même l' Etat doit être impliqué dans la mise aux normes d'accès des gares pour les personnes ayant un handicap.

Concernant le réseau, les infrastructures et la maintenance

Nous contestons la déconnexion du réseau VFE du TER voire la volonté de la SNCF de se désengager de liaisons interrégionales. Le réseau TER doit être complémentaire du réseau grandes lignes de la SNCF et ceci en tous points de la région.

La région doit garder des infrastructures ferroviaires de qualité. Ceci implique pour RFF d'avoir les moyens budgétaires et humains afin d'entretenir et de développer le réseau.

La SNCF dispose dans la région d'établissements chargés de la maintenance du matériel ; en ce sens, la charge de maintenance du parc TER doit être effective sur la région

Enfin signalons que la CGT est favorable à la prise en compte financière par les employeurs des navettes domicile-travail des salariés

La CGT votera l'avis du CESR

## **Position du Groupe Force Ouvrière Sur la convention TER**

**Bureau du 1<sup>er</sup> février 2008**

Il est dommage que les délais de consultation n'aient pas permis un débat en séance plénière à la hauteur de ce que représente le service public ferroviaire pour les habitants de notre région.

Néanmoins, la réunion d'échange que nous avons eue avec les représentants de la région et de la SNCF a été fort intéressante. Elle a permis de rappeler le rôle précurseur de la région et de souligner l'évolution du service liée à la prise en compte des attentes des usagers.

Beaucoup de points ont été mis en exergue :

- le TER-GV,
- l'intermodalité,
- la modernisation du matériel,
- les opérations TER-MER et TER-VERT.

Le groupe FO se félicite d'un engagement financier de la région qui contribue aussi directement et concrètement au transport à moindre coût des élèves, des étudiants, des salariés et également des personnes en recherche d'emploi.

Le TER participe donc pleinement à la vie économique de la région en facilitant la mobilité de ses habitants. C'est aussi un moyen, encore insuffisant, pour permettre le désengorgement routier et autoroutier de nos grandes agglomérations dans des conditions environnementales plus satisfaisantes qu'aucun autre moyen de transport.

De nos premiers échanges nous avons relevé plusieurs préoccupations, telles que :

- la ponctualité ;
- l'information des usagers tant à l'occasion des retards inopinés que pour la connaissance de l'offre régionale dans sa globalité : la suppression du guide TER a été regretté ; l'argument du coût eu égard aux budgets en cause nous a paru dérisoire ;
- la sécurité et la propreté ;
- la question du service minimum ; implicitement évoquée sur l'aspect financier de la convention.

Nous retenons que la facture, déjà lourde, augmenter de 12 Millions d'euros, après des tractations qualifiées « bras de fer » entre les services de la région et ceux de la SNCF.

Avec 45 millions d'euros d'investissement et 189 millions d'euros de coût d'exploitation en 2006, pour 50 000 voyageurs par jour, le TER est un service public certes incontournable mais néanmoins particulièrement coûteux.

En tout état de cause, compte tenu de ce qui précède, il nous semble important que le CESR se donne le moyen de suivre l'évolution de la convention durant sa nouvelle mandature.