



Compte rendu du colloque
« Midi-Pyrénées TER d'avenir »
23/10/07, Espace Bonnefoy, Toulouse

Animation des débats, M Gil BOUSQUET, journaliste économique La Dépêche du Midi.

Accueil des participants :

Intervention de M AGRAIN, Secrétaire du CER :

Mesdames, Messieurs,
Chers Amis et Chers Collègues,

Permettez-moi au nom des cheminots de Midi-Pyrénées de vous souhaiter la bienvenue à ce colloque intitulé « Midi-Pyrénées TER d'Avenir ».

La loi n° 2000-1208 du 13/12/2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain a confirmé voire renforcé les compétences et le rôle de la région comme autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional, tant à l'égard des services ferroviaires régionaux de voyageurs que des services routiers assurés en substitution des services ferroviaires.

A ce titre, la région décide sur l'ensemble de son territoire le contenu du service public de transport régional de voyageurs, notamment :

- Les dessertes

- La tarification
- La qualité de service
- L'information aux usagers.

Tout cela, dans le respect de la cohérence et de l'unicité du système ferroviaire dont l'Etat reste le garant.

La première convention, dans le cadre de la loi SRU a été signée en février 2002 pour une durée de 6 ans. La seconde devrait donc voir le jour début 2008. A ce titre, la commission économique du comité d'établissement a été mandatée pour organiser des rencontres où usagers, élus politiques et cheminots ont pu échanger sur leurs attentes, leur volonté, leur vécu. A ce jour, 11 réunions se sont tenues dans les 8 départements de Midi-Pyrénées. Elles nous ont permis de tirer quelques enseignements.

Tout d'abord, le renouvellement de la convention d'exploitation se situe dans un contexte particulièrement dynamique. Le TER connaît un succès sans précédent. La volonté politique de la région s'est traduite par une augmentation conséquente des dessertes passant de 150 trains par jour en 1997 à près de 350 en 2007, soit plus du double. Cela a entraîné une hausse de fréquentation non négligeable : + 44 %. 5,8 millions de voyageurs en 1998 pour un peu plus de 10 millions de nos jours.

A cela il convient d'ajouter la modernisation d'une grande partie du matériel. Le Conseil Régional a investi 207 millions d'€ ce qui a permis de rajeunir le parc, ramenant la moyenne d'âge de 35 ans à 21 ans.

Il convient d'énoncer également les réels efforts réalisés en matière de tarification. Je citerai par exemple les billets Midi-Pyrénées emplois qui permettent aux demandeurs d'emplois et aux RMIstes d'accéder gratuitement aux transports mais aussi les abonnements domicile – travail, les tarifs jeunes ; sans oublier la première expérience de titre unique sur la ligne Colomiers – Arènes.

Si tout cela est à porter au bilan positif de la première convention, malheureusement il faut reconnaître que lors de nos rencontres, les récriminations ont été plus nombreuses que les satisfecit. Les « dysfonctionnements » (*ce terme de technocrate qui amalgame les causes explicables aux inadmissibles*) : les dysfonctionnements disais-je, qui entachent la qualité du service rendu aux usagers ne sont plus tolérés. J'évoquerai les plus récurrents.

En premier lieu, la régularité ou autrement dit les trains qui arrivent avec plus de 5 minutes de retard. En 2006, 87,3 % des trains sont arrivés à l'heure. C'est un résultat médiocre. Pour preuve, cette année-là nous étions la 3^{ème} plus mauvaise région de France. Depuis la situation statistique s'est améliorée mais la satisfaction des usagers n'est pas encore au rendez-vous.

A cela ajoutons les trains supprimés. Sur ce chapitre, en 2005, Midi-Pyrénées s'est aussi distinguée avec plus de 4200 trains supprimés soit 12 % de la production totale. La SNCF a depuis travaillé à inverser la tendance sans toutefois répondre pleinement aux attentes des usagers. Juste un exemple : juillet 2007, 93 TER supprimés, aucun pour fait de grève !

Toujours au chapitre des insatisfactions, nous avons noté le service en gare. Beaucoup d'usagers condamnent la fermeture des guichets lorsque ce n'est pas celle des gares. Ce sujet particulièrement sensible en Midi-Pyrénées est à l'origine d'un lourd différent entre l'autorité organisatrice et la SNCF. Il a d'ailleurs été porté jusqu'au tribunal administratif.

Table ronde n° 1 : Bilan, enjeu, contexte

Intervenants :

Monsieur Charles Marziani, Vice Président du Conseil Régional

Monsieur Stéphane Coursier, Directeur Régional SNCF

Monsieur Kim Régnier, Directeur régional RFF

Monsieur Roland Le Bris, Expert du Cabinet Transit

Monsieur Alain Berthoumieu, délégué régional FNAUT

Monsieur Dominique Espinasse, Président Commission Economique du CE.



M Roland LE BRIS, Expert cabinet Transit :

M Stéphane COURSIER, Directeur régional SNCF :

M Gil BOUSQUET, journaliste, animateur des débats : M Marziani, aujourd'hui quel bilan fait le Conseil Régional de la première convention. Referiez-vous les cadencements par exemple ?

M Charles MARZIANI, Vice-Président du CR : Notre appréciation de la 1^{ère} convention est plutôt positive.

Je dirais que nous avons fait une expérience à partir d'une inexpérience totale. Le Conseil Régional n'avait pas d'expérience des chemins de fer, d'une autorité organisatrice qui doit définir la substance même du service.

Je tiens à dire pour aujourd'hui et pour demain que nous souhaitons avoir comme opérateur la SNCF.

Dans sa structure générale, la convention a bien réglé les relations entre l'autorité organisatrice et l'opérateur.

La région a choisi le développement des transports collectifs dans une vision d'aménagement du territoire. Nous avons voulu

développer le transport ferré dans une vision de l'ensemble du territoire de la région.

L'expérience est positive parce que démonstration a été faite que lorsque l'on propose une offre de service de transport conséquente, la réponse est là. On amène au transport ferré des usagers qui abandonnent d'autres modes de transport.

Il nous faut maintenant régler la question de la fiabilité et de la qualité.

M Gil BOUSQUET, journaliste, animateur des débats : Quelle appréciation portez-vous M Schimmel, vous qui êtes responsable de l'association de défense des services publics dans le Lot ?

M Christophe SCHIMMEL, Président du collectif lotois de défense et de développement des services publics : En tant qu'usagers nous n'avons pas la même appréciation de l'espace temps que le Conseil Régional ou la SNCF. Les galères pour les usagers, c'est tous les jours.

Les usagers ont besoin de plus de fiabilité. Nous pensons qu'il faut des comités de lignes.

Pour venir ce matin d'une commune à 150 km de Toulouse, j'ai pris un train à 6 h 10 pour arriver à 8h40.

Il faut redonner de la vitesse aux trains pour au moins que leur vitesse soit équivalente à la route.

M Gil BOUSQUET, journaliste, animateur des débats : A quoi cela est-il du ?

M Christophe SCHIMMEL, Président du collectif lotois de défense et de développement des services public : Cela est du à des problèmes d'infrastructures. Sur le quart nord-est de la région nous avons des lignes à voie unique. Nous avons besoin de correspondances, de rapidité.

M Stéphane COURSIER, Directeur région SNCF : Dans les deux prochaines années, nous devons réfléchir sur une réécriture des grandes lignes.

D'ici un an, nous devons travailler sur l'axe à double voie vers Montauban, Agen, Castelnaudary.

Sur d'autres secteurs pour aller au-delà en terme de rapidité ou de fréquence cela passera par des investissements plus lourds et plus longs.

M Gil BOUSQUET, journaliste, animateur des débats : Comment RFF aborde-t-il cette question d'infrastructures ?

M Kim REGNIER, Directeur Régional RFF : Nous avons deux difficultés majeures :

1) le réseau à vocation régionale est essentiellement à voie unique. Sur le quart nord-est le phénomène est aggravé sur Toulouse – Saint-Sulpice et Saint-Sulpice - Tessonnières qui sont des troncs communs.

2) l'âge du réseau oblige à une rénovation qui sera entreprise dans le cadre du plan rail. Les premiers travaux de régénération sont programmés pour 2008.

M Gil BOUSQUET, journaliste, animateur des débats : M Espinasse comment avez-vous vécu les choses ?

M Dominique ESPINASSE, Président de la commission économique du CER : Pour nous aussi le bilan a un aspect positif mais en même temps nous savons que les usagers vivent au quotidien les difficultés. D'un côté il y a une volonté indéniable d'avancer et de l'autre des freins qui entraînent des désagréments quotidiens.

Nous pensons que cela est en partie le résultat des attaques massives contre les effectifs cheminots qui se sont produits ces dernières années.

Un exemple : Pour le matériel, les défauts constatés sont dus à 20% aux incidents, 40% à la logistique des pièces de rechange que l'entreprise a externalisé, et pour 40 % au manque d'effectifs formés.

M Gil BOUSQUET, journaliste, animateur des débats : Quel serait le taux de régularité acceptable ?

M Roland LE BRIS, expert du cabinet Transit : Du point de vue des usagers il faudrait 100 % de régularité. Dans certaines régions, comme la Bretagne ou l'Alsace le taux avoisine les 100 %.

Comment expliquer l'écart entre les régions ? Il y a des éléments objectifs. En Bretagne, le réseau est en bout de territoire.

La question est d'anticiper cette question et d'arriver à apprécier de quelle marge de manœuvre on dispose.

M Gil BOUSQUET, journaliste, animateur des débats : Les choses peuvent-elles se régler rapidement ou doit-on attendre la fin des travaux sur les infrastructures ?

M Stéphane COURSIER, Directeur région SNCF : Oui les choses doivent pouvoir s'améliorer. Je reconnais que 87 % de régularité c'est inacceptable.

Les vrais retards sont ceux qui dépassent plus de 15 mm et qui représentent 3 %. Le cap des 90 % me paraît être un point possible à atteindre pour l'année prochaine.

Des moyens humains et financiers sont pour cela à mettre en œuvre. La SNCF n'a jamais caché qu'elle voulait équilibrer ses comptes mais en même temps sur Midi-Pyrénées dans le cadre de l'annonce de la Présidente de 1000 emplois pour retrouver la qualité du transport public, 20 emplois supplémentaires au service du Matériel à Toulouse ont été créés.

Nous voulons aussi que nos organisations évoluent, qu'elles nous permettent de viser des chiffres pour gagner un point de régularité par an.

M MULLIEZ Michel, association d'usagers : J'ai fait le choix d'habiter près d'une gare pour ne pas être tributaire de la voiture. L'outil rail est forcément à développer dans le cadre du développement durable.

En tant qu'utilisateur cela fait 4 ans que je demande un arrêt le matin à Rabastens.

Le Conseil Régional et la SNCF doivent prendre l'avis de la base immergée de l'iceberg, les usagers.

Je remercie le CE de donner la parole aux simples usagers.

J'avoue que je ris lorsque je vous entends dire 88 % de régularité. Je demande qu'un comité indépendant mesure la régularité et on verra que les chiffres ne sont pas exacts.

Il faut que dans la prochaine convention le Conseil Régional prévoie des pénalités vraiment dissuasives pour la SNCF.

M Gil BOUSQUET, journaliste, animateur des débats : Ce taux de régularité est-il réel ?

M Stéphane COURSIER, Directeur région SNCF : Les retards sont difficiles à supporter lorsque les voyageurs les supportent tous les jours.

Ce taux est mesuré clairement à l'arrivée.

Que peut-on faire ?

- Avoir les moyens qui correspondent aux commandes qui nous sont faites.
- Nous avons développé la formation de nos agents du Matériel
- La SNCF doit prendre ses responsabilités sur son propre appareil de production.
- Sur l'Etablissement Régional de Maintenance nous allons faire des améliorations sur nos fonds propres.

Sachez que les pénalités sont pour nous dissuasives et que nous travaillons pour améliorer les choses sans attendre d'être pénalisés.

Les cheminots sont tous les jours mobilisés pour améliorer le service.

M Charles MARZIANI, Vice Président du Conseil Régional : le cœur de la réflexion du Conseil Régional pour la 2^{ème} convention, c'est la qualité.

Nous voulons une stabilisation de l'offre et un service rendu en progression sensible.

Voyons comment les freins peuvent être surmontés. Nous avons identifié que l'ERM avait des problèmes de

fonctionnement. Nous sommes prêts à discuter dans le cadre de la convention et dans un cadre plus global et voir comment on peut progresser ensemble. Si la SNCF met du personnel supplémentaire, des personnels formés et qu'elle s'engage sur un volume de matériel disponible tous les jours, le Conseil Régional est prêt à aller vers des investissements nouveaux. La région a choisi d'investir 500 M€ dans les infrastructures. Ce choix a provoqué des débats puisque beaucoup ont estimé que ce n'était pas son rôle mais celui de l'Etat. Toutefois la région en faisant ce choix a mis dans l'obligation RFF et l'Etat à investir davantage.

Les pénalités : Pour la prochaine convention nous envisageons de passer à un système de bonus – malus. Nous voulons créer un partenariat pour tirer les choses vers le haut. Nous voulons passer de la théorie de la sanction à la théorie du partenariat.

M Daniel AUBERGER, cheminot retraité Albi : La loi SRU a fait du Conseil Régional et de la SNCF des partenaires. Il est grand temps que leurs rapports soient vraiment ceux de partenaires.

1) Les directives européennes sur la libéralisation des transports ont-elles un impact sur le TER ?

2) Il y a un manque de souplesse sur le matériel les fins de semaine. Le matériel actuel ne permet pas cette souplesse.

3) La perception des choses est différente lorsqu'on est usager. Entre Toulouse et Albi les étudiants mettaient 50 mm aujourd'hui ils mettent 20 mm de plus.

M Charles MARZIANI, Vice Président du Conseil Régional : Nous nous trouvons souvent confronté à des demandes opposées : une augmentation de la vitesse et en même temps des arrêts dans toutes les gares. Nous devons tenir compte des demandes des usagers, ne pas passer à côté de leurs demandes.

M Kim REGNIER, Directeur régional RFF : il y a une contradiction sur voie unique entre vitesse et fréquence. Il faut bien que les trains se croisent.

Augmenter la fréquence se traduit par une dégradation des temps de parcours.

M Charles MARZIANI, Vice Président du Conseil Régional : Les directives européennes n'auront pas d'impact sur le TER. Nous souhaitons que la SNCF soit l'opérateur unique pour le transport public. Nous ne discutons avec personne d'autre que la SNCF.

M Dominique ESPINASSE, Président de la commission économique : Nous avons beaucoup à gagner à la concertation. Il nous faut bâtir ensemble des projets cohérents. Pour le matériel, il faut constater que nous en manquons et que le nouveau n'arrivera pas avant 3 ans. Nous avons du matériel qui peut encore servir si on le modernise. Le matériel Corail est modulable et pourrait correspondre aux besoins.

Mme Martine LOISEAU, Association d'usagers de Laguépie : J'ai entendu ce que vous avez dit sur l'information aux usagers. Mais la SNCF a fermé les gares de Najac et de Lexos. Elle souhaite informer les usagers par SMS. Mais sur notre secteur géographique les « portables » ne passent pas très bien. Nous les usagers sommes pour la concertation. La SNCF et le Conseil Régional doivent être pédagogues. Les usagers sont en colère parce qu'ils ne connaissent pas les raisons des différentes situations qu'ils subissent. Il faut nous expliquer, nous dire les choses.

M Stéphane COURSIER, Directeur région SNCF : Les SMS ne sont pas la panacée de l'information. Nous proposons un plan d'investissement pour rénover le système d'information dans les gares qui permettra à partir d'une centrale d'informations de retranscrire les informations dans les gares, sur les quais et cela de manière réactive.

Je comprends votre demande. J'ai vu fonctionner des comités d'usagers. Ils permettent de partager, de comprendre la réalité de notre production.

Il faut savoir qu'aujourd'hui pour tracer un horaire, avoir un sillon il faut beaucoup de temps et il est très difficile de modifier les choses une fois qu'un choix est fait. Nous avons de très nombreuses contraintes pour monter une grille.

M Claude RIVENQ, Adjoint au maire de Tanus : Quel engagement prend le Conseil Régional sur le quart nord-est et notamment sur le retour des arrêts en gare de Tanus ?

M Charles MARZIANI, Vice Président du Conseil Régional : Un nouveau croisement sera mis en œuvre entre Carmaux et Rodez ainsi que des améliorations de signalisation. Nous l'avons dit il y aura des arrêts à Tanus

Notre ambition est de gagner en souplesse d'exploitation et d'avoir des trains plus rapides sur Figeac, sur Rodez. Nous voulons aboutir à des trajets de moins de 2 heures.

M Kim REGNIER, Directeur régional RFF : nous avons pour objectif de renouveler les voies en 2009 ou 2010 sur Rodez et Carmaux. Nous prévoyons des trajets de moins de deux heures en 2013.

M Jacques AGRAIN, membre du CESR : Lorsque le premier schéma a été mis en place cette démarche était très minoritaire. Mais si la régionalisation ne s'était pas faite où en serions-nous aujourd'hui ?

La région autorité organisatrice des transports représente un piège. Il y a d'autres autorités, les départements, les communes et il n'y a pas de convergence de mise en œuvre pour se déplacer correctement dans la région. Par exemple des services de rabattement, des services de bus pour aller entre Matabiau et des petites localités.

Le ressenti des usagers influe sur leur journée de travail, sur leur vie familiale. Il faut le prendre en compte.

Pour le matériel, il y a manque de souplesse. On voyage de plus en plus souvent debout y compris sur des trajets longs.

Le représentant de RFF dit qu'il est difficile de croiser sur voie unique. La réponse la plus simple est de mettre des hommes dans les gares pour assurer la fluidité, la souplesse.

M Pierre PANTANELLA, Président du collectif de défense et de développement des services publics en Aveyron : Je participe aux commissions de suivi tous les 3 mois en Préfecture pour faire le point sur la qualité de la relation Rodez - Paris suite à la suppression de la desserte directe.

Pourquoi une commission de suivi ? Pour faire ce que la SNCF ne fait pas. La SNCF ferme des gares sans concertation. Il nous faut imposer cette concertation. Vous avez parlé de pilotage par ligne. Je vous demande d'intégrer des usagers dans ces comités de pilotages. Pour venir de Millau ce matin j'ai fait 1h30 de voiture puis j'ai pris le train.

Dans ce qui a été dit jusqu'à présent je n'ai rien entendu sur cette partie de la région. Rodez – Millau pourrait se faire en 1 heure.

Dans la convention y aura-t-il quelque chose pour empêcher la privatisation du fret ?

M COURSIER, Directeur région SNCF : Sur la concurrence les choses sont claires avec le Conseil Régional.

Concernant le Fret, VEOLIA notamment, a commencé à se positionner y compris sur le quart nord-est. La SNCF vit très mal cette situation parce qu'elle ne s'est pas préparée à cela. La SNCF en utilisant toutes les possibilités de son groupe doit être au rendez-vous.

Nous devons anticiper les besoins des clients et assurer un service public moderne.

Table ronde n° 2 : Besoins, propositions :

Projection du film.

Intervenants :

Monsieur Charles Marziani, Vice Président du Conseil Régional

Monsieur Philippe Pauchet, Directeur délégué TER

Monsieur Kim Régnier, Directeur régional RFF

Monsieur Jean-Luc Chauzy, Président du CESR

Monsieur Alain Berthoumieu, délégué régional FNAUT

Monsieur Dominique Espinasse, Président Commission Economique du CE.

Monsieur Jean Bonnet, membre du CESR : Dans le schéma du Plan Régional Transport, nous pouvons dégager plusieurs courants :

- La convention est un outil du Conseil Régional.

On peut parler de réussite notamment pour sa mise en œuvre. Mais il ne faut pas oublier les conséquences que vivent les usagers. Que demandent-ils ? Fréquence des circulations, ponctualité, sûreté, confort, rapidité.

- Le cadencement répond-il à ces demandes ?

Il faut analyser la convention de 2002 et mettre en perspective les évolutions.

L'Etat est absent notamment pour les infrastructures. Il faut donc poser la question des péages. Plus la Région est ambitieuse plus elle sera amenée à payer des compensations financières à l'Etat.

- Comment cette ambition est-elle prise en compte par l'Etat ?

Au sujet des liaisons inter régions : on oublie que Midi-Pyrénées intervient sur trois régions différentes avec les

conséquences qui en résultent. (Liaison TER – Grandes Lignes Gourdon Souillac)

La question de l'inter modalité doit être avancée, intégrée à partir du ferroviaire. Il faut une convention particulière routière et une convention particulière ferroviaire avec une harmonisation tarifaire.

M Charles Marziani, Vice Président du Conseil Régional :

Au sujet de l'inter modalité : les bus sont dépendants d'un réseau départemental. Le fer est organisé par la Région. Voici l'illustration de la complexité pour une organisation harmonieuse des transports. L'inter modalité peut être prise en compte par la Région et la SNCF, mais pas avec les autres acteurs.

Dans la convention nous indiquerons notre orientation notamment en terme de billettique. Nous préconisons bien sûr la consultation avec les autres acteurs de la politique régionale.

Trois piliers sont à étudier pour y arriver :

- Les gares multimodales (Rodez, Auch.)
- Une complémentarité avec les Départements et les agglomérations afin de trouver le moyen pour que le système ferroviaire et les transports urbains soient organisés en complémentarité.
- Il faut bien sûr réfléchir à un support billettique commun à l'ensemble des réseaux.

Le cadencement n'est pas réglé par la convention. Nous poussons à cela et nous essayons notamment de parvenir à un cadencement à 2h (1/4 Nord Est), mais il faut qu'il soit en correspondance avec les autres systèmes (connections avec les Grandes Lignes)

M Philippe Pauchet, Directeur Délégué TER : Il ne faudrait pas que ce soit pris en compte. Ces trains assurent un maillage dans la région (TER) Il faut parvenir en bonne intelligence à travailler ensemble afin de trouver la meilleure solution

M Didier Bonnis, cheminot : J'aimerais parler ici du problème du matériel qui ne fait pas partie d'un sujet d'information aux usagers. Même si l'on parle de raisons structurelles d'investissement dans ce domaine, il faudrait peut-être reconsidérer la manière dont est effectué cet investissement.

Il faudrait penser à des journées portes ouvertes avec les usagers afin de leur montrer le travail des cheminots. Ceci afin de privilégier les interconnexions cheminots/usagers/SNCF.

Nous travaillons par activité et notre but est trop souvent de rentrer des contrats et pas de faire rouler les trains à l'heure.

M Philippe Pauchet, Directeur Délégué TER : C'est certainement une bonne idée ces journées portes ouvertes ; il faut en parler au directeur d'établissement pour régler les problèmes de sécurité.

M Pascal Rousson, Président commission économique du CER Languedoc Roussillon : L'interrégionalité est un enjeu primordial. Sur notre région nous sommes à 60% sur des transports loisirs. En Midi-Pyrénées il s'agit davantage de domicile -travail ou scolaires, les loisirs ne représentent que 30%.

Pour les infrastructures TER, le désengagement de l'Etat a freiné tout entretien. Il faut pourtant dégager des enveloppes, débloquent des budgets. Et quand la Région décide d'investir, comment faire pour assurer les travaux ? Les effectifs cheminots sont-ils suffisants ?

Avec un développement du cadencement, comment dédommager la région sur sa politique d'investissement. Les infrastructures seront payées par des deniers publics afin de profiter à des acteurs privés (Fret).

Au niveau de la réparation du matériel, la région Languedoc-Roussillon ne répare pas, n'entretient pas ; c'est Midi-Pyrénées qui le fait. Il faut raccourcir ces temps de maintenance.

Les comités de ligne où les acteurs locaux s'expriment sont à développer. Mais une étape supérieure peut être franchie avec les comités de partenaires (SNCF, Région, RFF, associations

d'usagers, syndiqués...) qui peuvent apporter un travail technique.

M Alain Berthoumieu, Délégué Régional FNAUT : A ce sujet nous avons l'impression d'être devant le fait accompli et ce n'est pas très satisfaisant.

M Charles Marziani, Vice Président du Conseil Régional : La question du désengagement de l'Etat est importante. Nous avons pris une responsabilité dans une compétence qui n'est pas la nôtre. Mais la région a fait le choix de dégager 820 millions d'€ d'investissements. La Région a fait le choix politique du rail et non celui de la route. Dans cette même logique notre investissement rail pousse d'autres partenaires à s'engager, notamment RFF avec 320 millions d'investissement contre 150 pour la dernière convention.

820 millions d'€ représentent la moitié de ce qu'il faudrait pour remettre le réseau en état. C'est RFF qui est en charge des travaux. D'autres régions vont investir mais comment coordonner l'ensemble des travaux ? RFF a pris un engagement d'ici 2013.

Ces travaux doivent être compatibles avec le PRT.

Sur la question de la négociation des péages (qui ne dépend pas uniquement de RFF mais aussi de l'Etat), le Conseil Région et RFF demandent effectivement à les revoir.

M Kim Régnier, Directeur régional de Réseau Ferré de France : Il y a effectivement d'autres régions qui vont investir dans les années à venir. Nous pensons avoir la mobilisation des entreprises privées sur ces travaux.

M Laurent Brun, élu CER SNCF : Les questions de développement du service public et particulièrement du service public ferroviaire sont au cœur des préoccupations de la CGT. Nombreux sont les usagers du TER qui utilisent ce mode de transport pour leurs trajets domicile - travail. A ce titre, la CGT a un regard précis sur les enjeux que posent les transports collectifs dans le cadre d'un développement durable. La CGT

cheminots, en cohérence avec cet enjeu, porte une attention particulière sur la qualité du service notamment dans la période actuelle et face à une direction SNCF qui voit le ferroviaire uniquement sous l'angle de la rentabilité économique.

Les insuffisances pointées ce matin sont connues et combattues par la CGT. Nous avons d'ailleurs, par de multiples actions ces dernières années, essayé de freiner la dégradation du service public. Encore récemment notre organisation s'est opposée à la suppression des contrôleurs sur une ligne de la région. J'y reviendrai plus tard.

Pour l'avenir maintenant, les enjeux posés aux transports ferroviaires sont multiples et la future convention doit impérativement y répondre.

Des enjeux sociaux : le prix des logements, l'éloignement constant des salariés de leur lieu de travail etc. sont autant d'éléments qui grèvent le budget des ménages. Les transports collectifs, avec une tarification attrayante sont incontournables et doivent être développés par une politique volontariste.

Des enjeux environnementaux : et ces enjeux sont largement partagés par nos concitoyens. Le TER, mais aussi le fret, même s'il n'est pas au cœur du débat d'aujourd'hui, doivent prendre une place centrale dans les solutions adoptées.

Pour cela, la SNCF doit changer sa politique. La convention de régionalisation doit lui imposer ce changement d'état d'esprit au moins pour le TER.

Des enjeux économiques : les zones d'activités, les zones commerciales à l'extérieur de l'agglomération toulousaine doivent être prises en compte par un schéma des transports ambitieux. Des dessertes ferroviaires doivent permettre le déplacement des salariés (des marchandises également) dans la région et dans de bien meilleures conditions qu'à l'heure actuelle.

Face à tous ces enjeux, la CGT développe depuis plusieurs années des propositions qui permettraient de faire du transport ferroviaire une vraie alternative au tout routier.

Ces revendications peuvent se regrouper en plusieurs points.

▪ **En Priorité, l'emploi et la qualité de service :**

4800 trains supprimés en 2005 et un emploi supprimé par jour ouvré entre 2003 et 2006, le lien de cause à effet est évident. Le déficit d'emploi est flagrant dans tous les métiers. Pire, les dernières restructurations prévues ou mises en place par la direction n'ont eu pour seul but que d'en réduire encore le nombre au détriment de la qualité du service. Pour améliorer la qualité de service, rouvrir les guichets du 1^{er} au dernier train dans les principales gares de la région, « ré humaniser » l'environnement ferroviaire, permettre un entretien du matériel et des voies efficaces et assurer une production de qualité, il est urgent de mettre en œuvre un plan de recrutement ambitieux qui comblerait le déficit cumulé entre 2003 et 2007.

La SNCF doit également abandonner sa politique de suppression des contrôleurs dans le périurbain. Sa mise en œuvre sur TEW Colomiers qui soit dit en passant, la convention actuelle n'autorise pas, prouve, comme le craignait la CGT que les contrôleurs ne sont pas plus visibles. Pire, la qualité du service se dégrade et le moindre grain de sable vient fragiliser la production entraînant retard, suppression de trains.

La CGT, note une dissonance entre la volonté d'information affichée par la SNCF et la réalité de sa politique notamment avec l'EAS. Les usagers, au travers de la FNAUT ont soutenu l'action des cheminots et affirmé que la présence humaine était primordiale.

Un mot pour finir sur le sujet de l'emploi. Les cheminots n'accepteront pas que la SNCF transfère des activités vers des filiales type EFFIA. En effet lorsqu'on prend connaissance des cahiers des charges de formation de ces entreprises privées, on se rend compte que les usagers ont tout à gagner à ce que ce soit des cheminots qui les renseignent.

▪ **Le Matériel**

S'il est vrai que le nombre de matériel moderne est en augmentation, la question de leur entretien est clairement posée et fait partie des causes principales de suppression ou retard de trains.

Rassurez-vous, les cheminots n'y sont pour rien. Ceux qui y travaillent font le maximum, mais le manque de personnel, de moyens matériels et le sous - dimensionnement de l'Etablissement Régional de Maintenance en sont les réelles causes.

La deuxième phase de l'ERM doit voir le jour rapidement, précédée très vite par des investissements en outillage. La stratégie nationale d'acheminement des pièces (PLI) doit être abandonnée et la SNCF doit remettre en œuvre les politiques de stock appliquées auparavant.

De nouveaux investissements en engins moteurs doivent être pris par la SNCF pour dimensionner le parc engin au niveau où il devrait être pour assurer une vraie qualité de transport aux usagers. La SNCF doit également investir dans des locomotives modernes (notamment des locomotives de grande puissance) afin de reconquérir le fret sur toute la région. Ces locomotives devraient être mutualisées entre toutes les activités de la SNCF et non comme c'est le cas aujourd'hui, réservées soit à fret, soit à VFE.

▪ **Infrastructure et développement ambitieux**

Remettre le réseau en état est quelque chose de positif, mais il faut surtout le moderniser afin de le dimensionner pour les décennies à venir.

Voici une liste non exhaustive des propositions de la CGT :

- Contournement de la gare de Toulouse pour le fret. (Le quai 6 ne suffira pas à désengorger la gare, celui-ci comporte une voie en butoir ce qui va limiter les possibilités d'utilisation de ce quai. Nous passons de 10 voies de circulation à 11 le bénéfice est faible. La SNCF

doit revoir et compléter son projet pour prolonger la 12^{ème} voie vers le Sud et supprimer le butoir)

- Doublement de voies : Toulouse – L'Isle Jourdain, Toulouse - SST, Toulouse Foix, création de voies banalisées entre Toulouse et PSS et création d'une troisième voie entre TE et Empalot
- Création d'une gare au Cancéropole
- Création d'une gare terminus TER à Saint-Agne pour l'inter modalité avec le métro.
- Suppression des limitations de vitesses en place et augmentation de la vitesse moyenne de nos lignes régionales.
- Avec de la volonté, la technique doit suivre, preuve a été faite avec le viaduc de Millau que lorsqu'on veut, on peut.
- Voici en quelques mots les appréciations de la CGT. Tous les sujets n'ont pas été abordés ici mais il est important de prendre conscience qu'au travers de ses structures territoriales et professionnelles, la CGT a une pertinence dans les revendications qu'elle amène.

Les quelques propositions faites ici sont certes ambitieuses mais réalisables avec un minimum de volonté politique de la part du Conseil Régional mais aussi de la SNCF.

Pour la CGT il est nécessaire de redonner véritablement au transport ferroviaire ses missions de service public et répondre pleinement aux enjeux sociaux économiques et environnementaux. La SNCF doit répondre sur les questions du matériel, de l'infrastructure et de l'emploi.

Au vu de ces éléments, une convention d'une durée de 10 ou 12 ans est incontournable et serait un signe fort vis-à-vis des usagers et des cheminots.

M Philippe Pauchet, Directeur Délégué TER : Je suis d'accord avec vous, nous avons besoin de développer le réseau. Mais je ne suis pas d'accord avec vous sur l'emploi. Depuis plusieurs années nous avons réduit les effectifs (ce qu'on a appelé productivité). Si avec le Conseil Régional nous avons doublé le

nombre de trains en réduisant les emplois c'est la diminution du fret qui l'a permis.

Avec la première convention nous avons fait de la production (service, tarification, loisirs, étudiants...). Pour la prochaine il faudra faire plus de production mais avec une dimension humaine, dans les trains, gares avec notamment l'information aux voyageurs (SMS). Les voyageurs attendent de la technique et du service.

M Gérard Souloumiac, adjoint au maire de Marssac : Je voudrais reparler du Parisien, le train de nuit Carmaux - Paris qui a été supprimé ou du moins maintenu mais avec des horaires tout à fait dissuasifs et cela sans concertation.

- L'indemnisation des voyageurs : Pourquoi ne pas passer à 15 minutes à la place des 30 minutes et avec un remboursement complet du billet ?

Pour les nouvelles grilles d'horaires, l'année dernière nous avons été mis au pied du mur avec un calendrier diffusé 8 à 10 jours avant la mise en application.

Pourrions-nous en disposer au moins un mois à l'avance ? Ces grilles horaires ne prennent pas en compte les éventuelles correspondances avec les grandes lignes, qu'en sera-t-il pour la prochaine ?

- La présence dans les gares : La présence humaine est indispensable mais il faudrait l'associer à une présence commerciale. Sur Marssac nous avons un agent présent en gare mais qui ne peut pas vendre de billets. Les automates ne sont pas faciles d'accès pour toutes les personnes, de plus ils ne rendent pas la monnaie.

- Les infrastructures : Le doublement de la voie Toulouse - Saint-Sulpice qui est la ligne la plus chargée de France, est une urgence. Je le réclame depuis 1997 puis en 2002 avec d'autres associations. On nous a traité d'utopistes ! Que d'années de perdues, de surcoût !

Il faut aussi remettre au goût du jour les points de croisement (Tanus) sur la ligne Toulouse - Albi.

- Pour le fret juste un mot : Il faut que la SNCF reprenne la main sur le fret dans le Tarn. Il faut que le fret prenne sa place dans le transport ferré afin que les péages soient partagés par le plus de matériel roulant possible.

M Kim Régnier, Directeur Régional RFF :

- Sur les infrastructures une décision a été prise et mise en œuvre : Toulouse /Montrabé – Campsas/Saint-Sulpice. Entre Toulouse et Saint –Sulpice il y a deux tunnels à revoir pour un doublement, le coût est inaccessible. On a des échéances fixées.
- Pour le point de croisement sur Rodez, la mise en service est prévue en 2013.
- Les travaux quai 6 : ce sont deux voies nouvelles qui vont voir le jour dont une branchée sur le Sud.
- Il y a d'autres projets (Tarbes), nous avons 820 millions d'€ sur 7 ans, nous nous organisons : c'est un projet très ambitieux.

M Philippe Pauchet, Directeur Délégué TER :

- Sur la grille horaires : les horaires sont réservés 3 mois à l'avance. La grille du quart Nord Est a donc été présentée en juin dans le GTC. Il y a eu des remaniements avant la deuxième phase de GTC en novembre.
- Pour l'indemnisation : il s'agit d'un service après-vente avec plusieurs responsabilités à prendre en compte. Il y a un remboursement partiel pour les grandes lignes et les TER à partir de 30 minutes de retard. Pour le TER toutes les recettes sont importantes ; doit-on augmenter la contribution du Conseil Régional ? Cela fait partie des débats. Peu de régions ont adopté ce système. Suite aux travaux sur Auch, la SNCF a décidé un remboursement en demi tarif.

- Au sujet de l'humanisation des gares : dans la première convention le Conseil Régional et la SNCF ne s'étaient pas compris : la deuxième sera plus claire.

M Charles Marziani, Vice Président du Conseil Régional : L'orientation du Conseil Régional est de donner dans le corps même de la convention, des règles du jeu claires en ce qui concerne la présence en gare et les heures d'ouverture. Nous serons exigeants.

M Ludovic Nobrega, cheminot : Je tiens d'abord à remercier le CER pour l'organisation de ce débat. Dans notre entreprise c'est difficile. Les dirigeants n'écoutent pas les syndicats et les cheminots. Nous nous battons et rien ne bouge. La direction ne parle que du bilan financier.

Avant, à partir d'Auch, nous pouvions aller jusqu'à Tarbes. Les cheminots se sont battus pour garantir la pérennité des services publics. Les cheminots ne signeront pas de chèques en blanc à l'Etat et à la SNCF. Il y a eu des avancées, nous sommes ambitieux.

Il faut dépasser la logique financière, on ne peut pas avancer avec une telle pression.

Le contournement routier de Toulouse : la rocade va coûter de 600 millions à 1400 millions d'€. C'est une opération politicienne, c'est une opération privée qui va être payée par les citoyens.

Nous avons pris beaucoup de retard ; l'urbanisation est galopante avec son lot de problèmes de réseaux, de transport.... Ce qui existe aujourd'hui ne correspond plus aux besoins : parking, vélos.... Il faut aller beaucoup plus vite. 19 000 habitants vont s'installer autour de Toulouse : il faut une réflexion avec le Conseil Général.

Sur le fret : les céréaliers d'Auch et d'Agen ne sont pas assez importants. Ces trains permettraient pourtant de rentabiliser la ligne. Si nous avons 20 ans de retard c'est à cause de ceux qui

prennent des décisions avec une logique qui n'est pas celle du service public.

M Jean-Louis Chauzy, Président du CESR :

- Le contournement autoroutier : il y a une vraie passerelle avec le CESR qui accorde dans les travaux un impact particulier au plan régional des transports.

- Pour la deuxième convention nous aimerions avoir un avis en amont, avec une réflexion sur la vision projetée du train régional et de sa dimension économique dans la continuité de la logique des services publics et son approche interrégionale (Aquitaine, Languedoc-Roussillon – Limousin).

La deuxième convention doit intégrer la question des moyens ; nous avons apporté un soutien dans ses choix avec notamment l'ambition de mettre les chefs-lieux en 2x2 voies (cette proposition a obtenu un soutien unanime).

- Le matériel : c'est un choix d'investissement lourd mais un choix légitime qui mérite l'accord de l'Etat.

La convention doit servir à préparer l'avenir : accès TGV en 2017. Nous sommes une des rares métropoles à avoir opposer deux modes de transports : avion – train pour l'avenir d'un plan de transport.

Il faut donc se préparer à la connexion TGV - TER (le grand Matabiau) avec des TER roulant à plus de 40 km/heure.

Il faut aussi des moyens techniques et humains pour assurer le service (entretien des gares et des voies).

Les négociations entre la Région, la SNCF, RFF et les personnels amélioreront quantitativement et qualitativement le service public ferroviaire.

Au sujet du grand contournement : nous payons cher l'absence de main de fer de l'Etat. L'étalement urbain pose de graves problèmes pour les travaux, la deuxième rocade est une solution pour les élections municipales. Il n'y a pas d'espace

possible à moins de 30 km ; il faut donc repenser l'aménagement du territoire.

M Christophe Schimmel, Président du collectif lotois de défense et de développement des services publics : La convention prendra-t-elle en compte le personnel humain nécessaire à sa réalisation ? Le maintien des personnels en gare fera-t-il partie d'une demande intégrée dans la convention ? (Voir la gare Gourdon - Souillac)

Pourquoi ne pas se resservir de l'expérience intelligente qui existait : le train - auto ?

La Région paye la différence charges / recettes, aussi quand il y a des luttes d'usagers merci de ne pas nous assigner au tribunal.

M Charles Marziani, Vice Président du Conseil Régional :

On ne négocie rien. La SNCF informe la Région. Pour Gourdon Souillac nous essayons de trouver un accord pour un TER du soir.

Il faut que la concertation avec les acteurs du chemin de fer soit plus active. Il faut donc une concertation en amont avec la Région afin d'améliorer ce système.

On peut aussi travailler sur les retours d'expériences et faire un travail d'anticipation.

Pour la durée de la convention, nous y réfléchissons. Il y a une hypothèse pour que la convention épouse la durée de la politique régionale (6 ans). L'autre hypothèse va sur la durée du plan régional des transport : 2013. Aura-t-on une convention qui ira jusque là ? Nous sommes ouverts à cette discussion.

L'autre aspect : il faudra intégrer une clause de renégociation car on ne peut pas partir sur une telle longueur en figeant le fond économique. Il faut une clause de révision à mi-parcours.



Conclusion du colloque : Jean-François Agrain, secrétaire du CER SNCF :

Dans le premier film réalisé à la demande du CER, par M Alain Hoger pour la société APS, que nous avons diffusé dans les onze précédentes rencontres, M Martin Malvy termine son intervention en affirmant : « Nous y mettons le prix, il faut que ça marche ! ».

Je pense que tout le monde est d'accord : il faut que ça marche.

Une majorité d'intervenants s'accorde à dire que le bilan de la première convention est contrasté. Il y a du positif concernant les dessertes supplémentaires, la tarification, le matériel nouveau, mais aussi du négatif pour ce qui est de la régularité, de la qualité de service, de la présence humaine en gare.

Il faut donc progresser.

Cela est obligatoire pour le Conseil Régional, car si les citoyens pardonnent les « erreurs de jeunesse » de la première convention, ils seront probablement moins cléments avec la seconde.

Mais obligatoire aussi pour la SNCF désignée comme opérateur unique ; il en va de sa crédibilité de transporteur. L'entreprise historique, créée pour assurer le service public se doit d'être exemplaire sous peine de justifier l'ouverture à la concurrence ; piste, que certains on le sait, rêvent d'emprunter.

Au cours de nos débats, nous avons aussi entendu les attentes exprimées par les usagers. Certaines sont à la marge de la convention, il faudra pourtant les prendre en compte. Elles portent sur :

- La capacité du matériel à augmenter
- Les temps de parcours à raccourcir
- Le confort des trains et des gares à améliorer
- Des dessertes à étoffer.

Pour réaliser cela il existe des moyens.

Tout d'abord nous l'avons longuement évoqué, c'est la convention qui donne l'impulsion en réaffirmant les orientations politiques décidées par la Région.

Ensuite, le plan rail, la participation financière émanant des citoyens de Midi-Pyrénées pour l'essentiel, il est nécessaire d'avoir des exigences envers RFF. En premier lieu la maintenance du réseau doit être très régulière car il est hors de question, une fois remises en état de laisser déperir à nouveau nos infrastructures et de demander à nos enfants ou petits-enfants dans 30 ans de re-financer une régénération.

De même, le plan rail ne prévoyant que la remise en état de 50% du réseau, il convient d'imposer à RFF de maintenir toutes les lignes en service. Je dis cela car certaines sont très fragiles. Je pense par exemple à Montréjeau - Luchon. Il ne faudrait pas qu'une culée de pont défectueuse entraîne la fermeture définitive de l'axe.

Toujours à propos des moyens, bien sûr nous ne pouvons pas faire l'impasse sur ce que la SNCF doit déployer ou redéployer. Les effectifs et le service public ne doivent plus être la variable d'ajustement pour atteindre l'équilibre comptable.

De toutes les revendications entendues aujourd'hui, j'en reprendrai quelques unes :

- Tout d'abord la durée de la convention : le temps ferroviaire est un temps long, il est important de dépasser le cap des 6 ans pour coller à cette réalité.
- Autre revendication forte : l'arrêt du diktat imposé par la SNCF concernant les dessertes nationales. Une véritable politique de transport articulée autour des correspondances VFE et TER doit être construite ; les villes moyennes et les préfectures doivent être reliées par circulation directe à la capitale ou aux autres grandes métropoles du territoire national.

- Il ne faut pas oublier non plus la mise en œuvre d'une véritable inter communicabilité rail/route tant en ce qui concerne les transports collectif bus – métro- tramway que les véhicules individuels ou les modes doux (vélos, marche...)
- Autre point à développer : l'écoute et la participation des usagers lors des débats sur les transports. Il existe à ce jour deux niveaux de négociation.
 - Les techniques et les politiques cela concerne la direction régionale SNCF et le Conseil Régional
 - Ensuite viennent les groupes territoriaux de concertation ; vaste chambre d'écho où sont conviés les usagers et autres élus politiques.
 - Il manque un étage important, nous pourrions le nommer « comité de partenaires ». Il serait composé d'élus du Conseil Régional, de représentants d'associations d'usagers et de représentants des cheminots. Il pourrait travailler sur des sujets clairement définis et éviterait que des solutions toutes faites et non concertées soient mises en œuvres.

Lors de notre colloque nous avons échangé avec les représentants de la SNCF, de RFF, du Conseil Régional, du CESR, des usagers et des cheminots pour autant il y a un grand absent c'est l'Etat. Je le signifiais dans mon discours de présentation. L'Etat est le garant de la cohérence et de l'unicité du système ferroviaire. Force est de constater qu'il joue bien mal son rôle.

Il est, me semble-t-il, important de rappeler que le plan national de transport de la SNCF, sa stratégie, ses orientations lourdes ne sont réalisées qu'avec l'accord de l'Etat. En clair si nous avons des trains nationaux supprimés en Midi-Pyrénées c'est avec l'aval du gouvernement. Ce qui est vrai pour le service voyageur l'est pour le fret.

De même si le Conseil Régional de Midi-Pyrénées est obligé d'investir dans les infrastructures ferroviaires c'est bien là aussi parce que l'Etat n'assume pas ses responsabilités.

Enfin il serait utile que l'autorité nationale assure la prise en compte du péage de tous les TER dans l'esprit du premier contrat de plan.

Bien sûr pour cela il faut dégager des moyens. L'actuel premier ministre a déclaré la France en faillite. Ce monsieur ne doit pas savoir ce qu'est une faillite ; quoi qu'il en soit nous sommes tous persuadés que de l'argent il y en a. Les choix de gestion du gouvernement lui appartiennent ; ce sont les citoyens qui jugeront de leurs pertinences.

Il ne me reste plus qu'à vous remercier pour votre participation et réaffirmer que les cheminots et le CER souhaite garder le contact avec les usagers et le Conseil Régional.

Le compte rendu de cette journée sera disponible sur le site Internet du CER.

Merci

- Aux personnels du CER en charge de l'organisation de la journée,
- Aux groupes de travail de la commission économique du CER,
- Aux agents de la mairie de Toulouse pour leur aide technique.

Merci également à Monsieur Bousquet, journaliste à la Dépêche du Midi qui a animé nos débats toute la journée.

Merci enfin à tous nos intervenants du matin et de l'après-midi.

Au revoir et à bientôt.