



TRANSPORT PUBLIC

VERS UNE NOUVELLE ÉTAPE

En 2006, treize conventions TER arrivant à échéance seront négociées avec les Régions. Transport public témoigne de l'implication de la SNCF dans la vie quotidienne des Français. Entretien bilan avec son directeur Bernard Sinou.

En 2005, le TER a effectué une percée notable. Va-t-elle se poursuivre ?

Bernard Sinou – C'est vrai que les chiffres sont bons : +6 % en trafic ; +8 % en recettes. Nous ne nous contentons pourtant pas d'une analyse strictement comptable. Les Régions ont investi. Elles ont travaillé avec nous. Elles en sont légitimement récompensées. Le public adhère au TER, notamment sur le trajet domicile-travail ou pour des liaisons entre les villes. Le voyageur du TER est aujourd'hui sensible aux nouvelles offres tarifaires (il y a eu 90 conventions tarifaires signées avec les Régions depuis 2002), il utilise souvent les nouveaux outils d'information comme l'Internet ou le SMS. Le résultat est que nous créons ensemble une belle alternative à la route.

Ce n'est pas pour autant un constat d'autosatisfaction...

B. S. – Sûrement pas. D'abord, nous devons être dignes de notre succès alors que certains trains sont saturés. Il va falloir en accroître la capacité et améliorer la qualité du service. Nous devons aussi poursuivre avec les collectivités notre effort pour l'accueil dans les gares et notamment l'accessibilité pour les personnes âgées

ou handicapées. Dans les grandes agglomérations (Lyon, Toulouse, Marseille, etc.), il existe une forte demande pour construire un outil de type RER. Enfin, pour la desserte du monde rural pour laquelle il existe une attente liée à l'aménagement du territoire, nous entretenons un dialogue constant avec nos partenaires des collectivités locales et des Comités de Ligne mis en place par les Régions.

Les transports d'Ile-de-France viennent de passer une étape décisive...

B. S. – Depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF* n'est plus sous la responsabilité de l'État mais de la Région. Son président n'est plus le préfet de région, mais le président de la Région, Jean-Paul Huchon. C'est une phase importante parce que nous entrons dans une nouvelle gouvernance avec de gros enjeux et un débat qui concernera toutes les collectivités locales d'Ile-de-France. Nous sommes impatients parce qu'il y a de grandes décisions à prendre, notamment pour la commande de nouveaux matériels roulants. Les industriels ont travaillé. Le temps des décisions est venu et il y a urgence à engager la fabrication de ces trains.

Le vif débat entretenu autour du Corail Intercités est en voie d'apaisement...

B. S. – Le débat que vous évoquez a eu au moins le mérite de clarifier la situation. La SNCF travaillait sur ces dessertes dans un environnement flou. Aujourd'hui, la SNCF est reconnue comme autorité organisatrice sur les services nationaux, par délégation de l'État. Il lui est demandé d'établir une péréquation raisonnable entre lignes bénéficiaires et lignes déficitaires. Nous cherchons à faire évoluer ces lignes en faisant des économies, mais notre logique n'est pas seulement gestionnaire. Nous voulons les rendre attractives avec des nouvelles offres tarifaires, avec des investissements de confort et un effort accru de régularité. La SNCF affiche en 2006 une véritable ambition sur ce produit. Espérons que la réponse de la clientèle sera à la hauteur de cette ambition.

Vos fonctions ont été créées en 2003. Au travers des succès comme des crises, comment voyez-vous évoluer le concept de transports publics ?

B. S. – 2005 n'a pas été une année de tout repos. Pourtant, je suis convaincu que l'idée du transport public progresse, et rapidement. Nous nous appuyons sur une forte demande de la population, sur de solides dispositifs construits avec les autorités partenaires. La SNCF organise et joue pleinement son rôle de délégataire de service public. Les personnels sont facilement mobilisables parce que nous sommes au cœur de la raison d'être de la SNCF dans toute son histoire. Alors, c'est vrai que les crises sont pénibles, mais ce sont des crises de croissance et elles sont le prélude à une nouvelle étape du transport collectif régional. Et ça, c'est passionnant !

* Syndicat des transports d'Ile-de-France, autorité organisatrice des transports publics de Paris et de sa région.



© SNCF

↳ **Bernard Sinou /**
DIRECTEUR
TRANSPORT PUBLIC
SNCF « L'idée
du transport public
progresse
rapidement »



© SNCF/CAV

STRATÉGIE

L'ANNÉE DES GRANDS RENDEZ-VOUS

La SNCF aborde 2006 revigorée par ses bons résultats économiques, mais consciente de l'ampleur de la tâche. Entretien de *Partenaires* avec un président déterminé... mais sans complaisance.

Quelle année 2005 a passé la SNCF ?

Louis Gallois – 2005 a été une belle année pour la SNCF, marquée par de bons résultats économiques et des innovations extrêmement bien accueillies par le public, comme iDTGV ou les tarifs Prem's. Nous avons maîtrisé nos coûts, réduit fortement les pertes du Fret, ce qui nous permet de nous fixer à nouveau des objectifs de croissance des trafics. Nous sommes en avance par rapport à nos prévisions sur le trafic voyageurs. C'est une étape décisive. Il faut rappeler que les bénéfices que nous réalisons ne sortent pas de l'entreprise, mais nous servent à financer des investissements au service de tous.



© SNCF

↳ **Louis Gallois /**
PRÉSIDENT DE LA SNCF
« Les bénéfices que nous réalisons ne sortent pas de la SNCF, mais nous servent à financer des investissements au service de tous »

Une série de rendez-vous importants s'annonce avec vos partenaires des collectivités locales...

L. G. – Treize conventions vont être renouvelées avec les Conseils régionaux. C'est par définition une période de discussions serrées ; mais nous avons des interlocuteurs très professionnels dans leur approche et nous nous connaissons mieux. Ensemble, nous nous sommes réjouis des succès du TER. Ensemble, nous savons pertinemment sur quoi nous

voulons progresser : l'intermodalité, les progrès en billetterie, le meilleur cadencement des dessertes ou l'avancée du transport périurbain. Je comprends aussi la vigilance légitime de nos partenaires sur les transferts de charge. Nous y sommes très attentifs et veillons à renforcer constamment la relation de confiance qui nous lie.

Autre partenariat, celui qui accompagne les projets de nouveaux TGV...

L. G. – L'impact du TGV sur l'économie régionale est impressionnant, mais il dépend largement de l'accompagnement par le tissu local, de l'élan ainsi créé. Cela implique des zones de bureaux autour des gares, des projets immobiliers ou sociaux permettant d'accueillir de nouveaux habitants, un effort pour faire connaître à l'extérieur le rayonnement de la ville. C'est en particulier valable aujourd'hui pour le TGV Est Européen. Voilà pourquoi nous avons initié le Club 320 qui réunit tous les acteurs de cette grande aventure. Le succès du TGV pour les territoires traversés est une construction en commun.

Dans ce fonctionnement offensif de grande entreprise, quelle place reste-t-il pour la solidarité ?

L. G. – Il ne « reste » pas une place. C'est l'une de nos missions essentielles, en même temps qu'un travail de fond. L'idée est d'une extrême simplicité. Le train, la gare doivent unir et être accessibles à tous : je pense en particulier aux personnes à mobilité réduite, mais aussi aux personnes âgées. Je présenterai, en coordination avec RFF, un plan d'action ambitieux pour l'accessibilité de nos trains à tous, au printemps prochain. D'ici là, nous lançons une expérience de gare laboratoire avec les associations de handicapés à la gare Montparnasse. Ça nous permettra d'orienter notre action au plus près des besoins. La mobilité des handicapés est une exigence de service public. Et nous nous y engageons très résolument.

Au milieu de ces actions en marche y a-t-il un problème plus rude que vous vous devez de résoudre ?

L. G. – Il y a eu trop de grèves en 2005 et je voudrais que notre politique de dialogue social s'améliore encore pour remplacer la culture du conflit par celle du compromis. L'opinion publique est lasse et on peut parfaitement la comprendre. Nous avons ensemble, personnels, syndicats et direction, une image à assumer et des responsabilités à prendre. Il faut privilégier la recherche d'accords, même imparfaits, résultats d'avancées réciproques. Cela vaut mieux pour tout le monde.

Il vous est demandé de respecter deux modèles apparemment incompatibles : entreprise rentable et pilier de la collectivité nationale. Est-ce facile à vivre ?

L. G. – À la SNCF comme partout, il faut de bons résultats et nous les obtenons. Mais notre mission va au-delà. Comme entreprise publique de service public, nous devons avancer sur nos deux jambes. D'un côté, le souci des grands équilibres et de bonne gestion sans quoi rien ne se fait. De l'autre, les missions de service public et de solidarité nationale. Nous avons à servir simultanément ces deux impératifs de compétitivité et de solidarité. C'est loin d'être pour moi une contradiction. C'est le fondement de notre identité.



Maryvonne Dejeammes /
CHARGÉE DE MISSION ACCESSIBILITÉ ET PERSONNES ÂGÉES AU CERTU

Après un parcours de chercheur à l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, elle occupe un poste de chargée de mission transversale au Certu, pour apporter aux collectivités territoriales les savoir-faire et comment-faire en matière d'accessibilité de la ville aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Elle copilote le programme "Ville accessible à tous". Elle a été déléguée à trois actions européennes COST spécifiques à l'accessibilité aux personnes handicapées dont celle concernant les réseaux ferroviaires.

PERSONNES HANDICAPÉES

POUR UN CENTIMÈTRE DE TROP

Au sein du Certu⁽¹⁾, Maryvonne Dejeammes se consacre particulièrement aux personnes à mobilité réduite. Au moment où le cadre législatif change, c'est l'occasion de réfléchir aux conditions de déplacement qu'une ville en mouvement propose (ou impose) aux personnes handicapées.

Enregistrez-vous de réels progrès dans l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ?

La nouvelle loi a été votée en février 2005. Certains aspects provoquent des applications directes. D'autres dépendent de la parution de décrets que tout le monde attend. Le nouveau dispositif intègre tous les handicaps physiques mais aussi sensorielles, mentales et psychiques. Il y a une part fondamentale accordée au volet transports avec l'étude d'une véritable chaîne du déplacement. Les autorités responsables des transports cherchent à élaborer leurs schémas directeurs d'accessibilité de services. Nous sommes sollicités pour mener formations ou réunions d'information. On retrouve la même volonté dans les collectivités locales. Élus, comme responsables techniques, cherchent à se procurer les outils de diagnostic pour que la ville soit accessible à tous.



L'évolution est-elle suffisamment rapide à vos yeux ?

Il faut reconnaître que l'on part de loin. Il y avait des retards accumulés avec des décrets non appliqués, jamais de dispositifs de contrôle et une volonté politique fluctuante d'une ville à l'autre. Il y a de nombreuses villes en pointe, comme Lorient ou encore Grenoble dans la conception de son tramway. Les retards relèvent parfois plus d'un manque de cohérence que d'un manque de volonté. À quoi sert d'avoir un établissement accessible si la traversée de la rue qui y mène est périlleuse ? Pourquoi subsiste-t-il une telle étanchéité entre les budgets (santé, emploi, transports) ? Ces dysfonctionnements ont pourtant des conséquences fâcheuses sur l'emploi des personnes handicapées, capital pour une vraie intégration.

en savoir +

SITES INTERNET

> www.certu.fr

BIBLIOGRAPHIE

- > **Accessibilité de la voirie aux personnes à mobilité réduite, CD Rom de formation** (2004, éd. Certu)
- > **Concertation en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite** (2004, éd. Certu)
- > **Handicaps et ville** (2005, éd. Techni.Cités)

Aujourd'hui, quels sont pour vous les grands chantiers ?

On cherche à aider les collectivités à faire les schémas directeurs, sur les plans d'accessibilité et l'annexe aux plans de déplacement urbain. Nous cherchons à installer une voirie pour tous où tous les modes de déplacement doivent cohabiter en harmonie. Un seul détail peut faire flancher l'ensemble. Une bordure de trottoir qui a un centimètre de trop peut avoir des conséquences graves. Il faut éliminer pour les personnes non-voyantes des obstacles non détectables, comme les bornes ou poteaux bas. Il faut absolument une meilleure coordination entre corps de métiers avec un besoin urgent de formation.

Comment jugez-vous l'implication de la SNCF ?

Il y avait un certain retard en passe d'être comblé ; notamment, parce que les personnels intègrent l'idée que la personne à mobilité réduite est avant tout un client avec des besoins spécifiques. C'est le cas grâce à la formation et une vraie préoccupation humaine. Il faut que l'entreprise fasse des choix judicieux. Une petite gare devra choisir entre la présence de personnel et des aménagements accessibles en autonomie. On doit aussi penser que les dysfonctionnements sociaux ou techniques ont des incidences lourdes sur des personnes fragiles. L'intermodalité doit se faire sans obstacles : la gare bien sûr mais aussi les abords, les trottoirs, les parkings. Cela bouge positivement grâce au partenariat avec les Régions où les deux partenaires se préoccupent ensemble des conditions d'accessibilité au TER. On voit émerger une vraie évolution que j'aimerais parfois plus rapide.

*Certu : Centre d'études sur les réseaux, les transports, et les constructions publiques.