

Région - SNCF :

ensemble pour un service public de qualité

Plus qu'une signature, le logo de la Région inscrit sur les voitures des TER est un symbole.

Celui d'une coopération jamais démentie entre la Région et la SNCF.

Le processus a été entamé en 1978 avec la signature d'une première convention, unique en France, entre le Nord - Pas de Calais et la SNCF.

Le TCR (Transport collectif régional), devenu TER en 1987, n'a cessé de monter en puissance, bénéficiant du nouvel élan qui lui a été donné en 1997 lorsque le Nord - Pas de Calais, au même titre que 5 autres Régions, s'est porté candidat à l'expérimentation de la décentralisation du TER. En 20 ans, le nombre de trains a augmenté de 60 % . La fréquentation s'est accrue de 90 % pour atteindre 40 000 aller-retour quotidiens. Dans le même temps, la Région a investi 305 millions d'euros (2 milliards de francs) pour renouveler le matériel roulant et financer 120 nouvelles rames.

Le changement dans la continuité

Depuis le 1^{er} janvier 2002, un nouveau seuil est franchi. Les lignes régionales SNCF relèvent désormais de la compétence des Régions. Une réforme anticipée par la Société nationale qui a déjà réorganisé ses structures internes avec la mise en place d'une commission de régionalisation au sein du conseil d'administration et la création, depuis 2000, de postes de directeurs délégués TER, interlocuteurs directs des Régions. La signature de la convention Région - SNCF constitue un changement dans la continuité pour les 10 500 cheminots du Nord - Pas de Calais qui ont acquis depuis 1997 à une culture de proximité, d'écoute et de résultats. Celle-ci a porté ses fruits. Dans les 5 autres régions candidates à l'expérimentation de la décentralisation, le trafic a augmenté de 12 %, contre 6 % sur le reste du réseau national. Sept cent cinquante trajets ont été créés, 350 gares remises en état, 915 millions d'euros investis pour la rénovation ou l'acquisition de matériel roulant.



Dotations d'Etat :

Le compte n'y est pas !

“Chat échaudé craint l'eau froide !”. La Région Nord - Pas de Calais se souvient de l'héritage “lycées” que lui a légué l'Etat en 1986 : patrimoine vétuste ; ateliers hors normes de sécurité ; capacités d'accueil insuffisantes pour faire face, jusqu'en 1992, à l'arrivée massive de 40 000 lycéens supplémentaires. Ici, il a fallu faire plus qu'ailleurs. Les dotations d'Etat, sensées compenser les dépenses, se sont avérées largement en deçà des besoins. Cette année, l'Etat consacrera 1,5 milliard d'euros à la régionalisation du TER ; somme à partager entre 20 régions. Alors que le Nord - Pas de Calais évalue le poids de cette compétence à 180 millions d'euros, l'Etat lui attribue une dotation globale de 108 millions. Un manque à gagner qui pourrait, à terme, peser sur le contribuable dans une région où, rappelons le, les revenus sont parmi les plus faibles de France.



La séance plénière du 25 janvier dernier sur la décentralisation du TER a confirmé le sentiment général : d'accord pour la signature de la convention Région-SNCF qui fixe les modalités de l'exploitation et du financement des services ; “non” au calcul de la dotation de l'Etat prévu dans le décret.

Le compte n'y est pas. Un recours auprès du Conseil d'Etat a donc été présenté par le Conseil régional. Réponse attendue pour l'été prochain.

Région - SNCF :

à chacun son rôle

La Région Nord - Pas de Calais est l'autorité organisatrice des transports. A ce titre, elle décide, en collaboration avec la SNCF, du contenu du service que doit offrir le TER : les horaires, la rénovation des gares, l'achat du matériel roulant. Elle est maître de la politique tarifaire, à condition toutefois de rester dans certaines limites fixées nationalement.

La SNCF exerce la mission d'exploitant chargé de réaliser le niveau de service défini par la Région. Elle a en charge la mise en œuvre de la qualité, la commercialisation et joue un rôle d'expert et de force de proposition tout en assurant la maîtrise des coûts. Elle conserve la responsabilité de la gestion du personnel et du matériel. Le réseau, les infrastructures relèvent de Réseau ferré de France (RFF) mais leur gestion reste confiée à la SNCF.



Photos : E Watteau



Le TER en chiffres

Dans une région densément peuplée (321 habitants au km²) et fortement urbanisée, qui souffre de l'engorgement de ses infrastructures routières, le TER se révèle un outil précieux d'aménagement du territoire.

Le TER c'est aujourd'hui :

- > 1 300 km de voies ferrées (le réseau le plus dense après l'Île de France) ;
- > 211 gares et points d'arrêt ;
- > 650 trains circulant sur 18 lignes TER ;
- > 40 000 usagers quotidiens, majoritairement des étudiants et des salariés. A 98 %, ils résident dans des pôles urbains. 56 % d'entre eux ont moins de 25 ans, 70 % effectuent des aller-retour quotidiens, 20 % y ajoutent une correspondance.

Coup d'œil

sur les

progrès accomplis

Des trains plus confortables

Depuis 1978, la Région a financé l'acquisition de 120 rames dont 34 TER à 2 niveaux (206 places par rame) qui circulent notamment sur l'axe Lille - Val de Sambre. D'ici à 2010, les matériels les plus anciens (X 4500 et rames RIB) seront remplacés et le parc développé. La première étape de ce programme, évalué à 167 millions d'euros, s'est traduite depuis 2001 par la commande à Alstom et Bombardier de :

- 16 TER 2 N nouvelle génération, 3 caisses (315 places assises) - Livraison à partir de 2003 ;
- 10 autorails thermiques légers (80 places assises) - Livraison à partir de 2003 ;
- 10 autorails à grande capacité (170 places assises) qui remplaceront une partie des trains circulant sur les lignes Béthune/Saint-Pol-sur-Ternoise, Arras/Saint-Pol/Etaples, Rang du Fliers/Boulogne/Calais. L'objectif est d'apporter à ces lignes non électrifiées la qualité de service proposé ailleurs sur le réseau.



Photos : E. Watteau

P. Valet



E. Watteau



B. GROSSMANN



Parc de matériel TER Nord - Pas de Calais en 2002

Type de matériel	Année de livraison	Nombre de rames	Nombre de voitures	Age moyen	Nombre total de places assises	Nombre de places assises utiles commercialement
Autorails X 4500	1960	21	45	42 ans	3 525	2 820
Rames inox omnibus	1978/1982	53	162	23 ans	15 688	13 320
Voitures régionales 2 niveaux VR2N	1984	10	54	18 ans	8 750	8 100
Rames régionales réversibles RRR	1987	8	25	15 ans	2 396	2 296
Automotrices 2 niveaux Z2N	1996	6	24	6 ans	2 928	2 928
Automotrices 2 niveaux TER 2N	1999	34	68	3 ans	7 140	6 300
Total		132	378	Age moyen du parc : 20 ans	40 427	35 764



D. Bokalo

Coup d'œil

sur les
progrès accomplis

Des gares plus accueillantes



F. Lo Presti

- 71 gares et points d'arrêt ont été rénovés depuis 7 ans, Le Contrat de Plan État-Région 2000 / 2006 prévoit un effort équivalent ;



E. Watteau

- 3 500 places de parkings gratuits et des abris vélos ont été aménagés pour les usagers du TER ;

- la Région participe également au financement des espaces publics aux abords des gares et des pôles d'échanges permettant de desservir le site par les transports publics.

Plus vite et plus loin

L'un des objectifs de la Région est de rallier Lille en 1 heure environ au départ des villes les plus éloignées de la Métropole. C'est désormais le cas pour le Littoral et le Val de Sambre :

- avec le TER à grande vitesse (TER-GV), expérience unique en France, le temps de trajet entre le Littoral et la Métropole lilloise est divisé par deux : Dunkerque - Lille 30 mn ; Calais - Lille 38 mn ; Boulogne - Lille 1h00. Prochaine liaison à l'étude : Arras - Lille ;

- 700 voyageurs sont abonnés au TER-GV et 400 personnes par mois l'empruntent occasionnellement ;

- par ailleurs, un TER rapide met aujourd'hui Maubeuge à 62 mn de Lille. Depuis sa mise en place en juin 2001, ce TER rapide est déjà emprunté par plus de 300 voyageurs chaque jour.





TER, bus, métro, tram : l'intermodalité

Le développement du TER passe par la possibilité pour les voyageurs d'utiliser une chaîne de transport leur permettant d'effectuer la totalité de leur déplacement de la façon la plus simple et la plus pratique. C'est l'objectif de l'intermodalité !

La Région prendra l'initiative de proposer à ses partenaires la création d'un syndicat mixte régional de transport, comme le propose la loi.

D'ores et déjà, la Région coordonne son action avec les autorités organisatrices de transports urbains et départementaux pour permettre aux usagers de bénéficier dans certains secteurs :

- du **Ticket plus** , tarif réduit pour les déplacements en bus, métro, tramway et TER sur la Communauté urbaine de Lille ;
- de l'abonnement de travail "**Plus**" pour utiliser les 13 réseaux de transports urbains en complément de l'abonnement de travail TER ;
- de la **Transcarte**, support magnétique utilisé par 40 000 usagers Semurval (Réseau urbain du Valenciennois) et par 25 000 étudiants sur le TER.

Coup d'œil

sur les
progrès accomplis

Des tarifs avantageux



E. Watteau

En complément des tarifs proposés par la SNCF, la Région finance des tarifs attractifs supplémentaires.

Quelques exemples :

- “Carte étudiants TER” : 100 % de réduction pour les boursiers ; 50 % pour les non-boursiers ;

- abonnement de travail régional au-delà de 75 km en complément de l’abonnement de travail (au-dessous de 75 km) proposé par la SNCF ;
- abonnement de travail “Plus” pour utiliser les 13 réseaux de transport urbain du Nord - Pas de Calais en complément de l’abonnement de travail TER ;
- la carte Grand’TER (7 euros par an) pour les week-ends et jours fériés. Elle permet de voyager à tarif réduit pour un aller-retour dans la journée : 50 % pour le titulaire de la carte et le premier accompagnant ; 0,1 € pour les trois suivants.
- En 2002, une tarification spéciale pour les demandeurs d’emploi va se mettre en place. Elle fait actuellement l’objet d’une concertation avec les associations de chômeurs.

Actuellement les usagers ne paient en moyenne que 22 % du coût réel du TER qui, comme tout système de transport, est un service public largement subventionné.



D. Bokato