

Intervention : Transports - grandes infrastructures à la Conférence régionale de la Picardie du 22 mars 2013.

Alain LEBRUN – syndicaliste, membre du Conseil économique et social régional (CESR) de Picardie

Tout d'abord, je voudrai rappeler que les transports, ses infrastructures sont des éléments importants, voire essentiels en termes d'aménagement du territoire. Ils font partie des vecteurs d'attractivités des villes, des départements, des régions... L'acte 3 de décentralisation prévoit que la Région devienne l'AOT (Autorité Organisatrice des Transports)

J'aborderai dans mon intervention les points suivants :

- Le canal Seine Nord Europe
- Le ferroviaire

1) Le Canal Seine Nord Europe

A ce jour, nous ne savons pas s'il va être retenu par le gouvernement comme grand chantiers prioritaires.

Je ne reviendrai pas sur les caractéristiques techniques de cette infrastructure mais sur les enjeux économiques et sociaux d'un tel projet.

La réalisation de cette infrastructure importante qui va relier les ports de Rotterdam et du Havre va permettre la circulation de péniches à grand gabarit et engendrer un trafic de plus de 15 millions de tonnes en 2020.

Il ne peut être concevable que celle-ci ne génère pas d'activité économique sur le territoire picard ;

En effet, sur le tracé 4 plates-formes vont être construites dont 3 en Picardie (Péronne, Nesles et Noyon), pour accueillir des activités notamment de logistiques et agricole.

L'ensemble de ces plates-formes vont permettre la création prévisionnelle de 3200 emplois à l'horizon 2020

La venue de ce canal doit se traduire par le développement économique de notre territoire. Pour cela, nous avons besoin de réfléchir, au delà de la logistique, à une activité industrielle en partant des atouts dont notre région dispose.

Mais au delà de ces plates-formes, cela peut être aussi la construction d'un chantier d'entretien des barges qui permettrait à des salariés d'accéder à des emplois de maintenance et de réparation.

Des compétences existent sur les territoires. Des entreprises de fonderie, de mécanique, de métallurgie ont fermés. Il y a donc des salariés qualifiés dans différents métiers qui peuvent correspondre aux besoins de cette activité.

Enfin le canal peut également être vecteur de développement du tourisme le long du tracé. Là aussi, je pense qu'il faut être vigilant sur les propositions. Il y a le tourisme autour du canal et celui sur le canal. Sur ce dernier point, d'après certaines études et expériences, il ne paraît pas concevable de faire cohabiter des barges grands gabarits et de la petite navigation de plaisance. Le tourisme sur l'eau est souvent assuré par des paquebots.

Néanmoins, il est indispensable que l'ensemble des acteurs se mobilise et impulse afin que les retombées se fassent en Picardie et que cela ne se traduise pas par une nouvelle infrastructure qui coupe la Picardie en deux comme l'A1 ou le TGV.

Cela peut donc être une opportunité pour l'emploi, les salariés de notre région.

Les emplois sont de trois types : directs, indirects et induits.

Les emplois directs concernent ceux pour la construction même du canal. Sur les 4500 nécessaires, on estime à 1500 les besoins de recrutements.

Concernant les emplois indirects et induits (sous traitants pour le canal, logement, restauration, transport...) là aussi les besoins de recrutements sont évalués à 1500.

Avec plus de 50 000 salariés en Picardie, la filière « mécanique – métallurgie » constitue le premier secteur industriel de notre région. Parmi ces entreprises, combien d'entre elles peuvent construire des éléments pour les écluses ou pour la consolidation des berges ?

Afin de pouvoir mesurer et anticiper l'ensemble des aspects, il y a besoin de labelliser l'infrastructure du Statut Grand Chantier.

Cette labellisation permettrait de

- Préparer l'arrivée du chantier dans les territoires
- Accompagner son déroulement
- Valoriser les opportunités pour le développement du territoire
- Préparer l'après chantier notamment par de la formation et de pérenniser les emplois

Elle repose sur une organisation en trois comités :

- Un comité régional et interrégional de pilotage, (Etat, Région, Conseils Régionaux et le maître d'ouvrage
- Un comité de coordination qui prend en compte les questions de logements, formation et projet territoriaux, (Institutions du Comité Régional et les techniciens)
- Un comité de concertation (Collectivités locales et les acteurs économiques et sociaux).

A ce jour, seule la CGT demande cette labellisation. Elle a convaincu le CESER de l'intégrer dans ses préconisations.

Dernier élément sur ce projet, et pas des moindres : le financement.

Le cout de celui-ci était estimé à 4,2 milliards d'euros. Aujourd'hui on est plus proche des 7 milliards.

L'option de financement qui a été choisi est un Partenariat Public Privé (PPP).

Celle-ci n'est pas le bon choix pour plusieurs raisons.

La première est que ce système est très couteux à l'état au travers des loyers qu'il devra payer pendant plusieurs décennies. Les exemples de PPP ont montré qu'à terme l'addition est deux à trois fois plus élevée et que les entreprises qui réalisent les travaux (Bouygues ou Vinci) vont s'enrichir considérablement. Un exemple :

- Futur ministère de la défense : (Bouygues) coût pour Bouygues 745 millions d'€ et pour l'état 3.5 milliards au bout de 27 ans.

La seconde est que c'est un chantier d'intérêt général de sa conception à son exploitation et que la finalité sociale et environnementale doit primer par rapport aux exigences financières.

C'est pourquoi, la maîtrise publique doit être préférée notamment au travers d'un pôle public financier.

2) Le ferroviaire
a. Le TGV

i. Picardie ROISSY :

Ce projet a pour objectif de relayer la capitale régionale au réseau grande vitesse. C'est donc la construction d'un barreau de 7 km au sud de Creil pour rejoindre Roissy. Le coût est estimé à 255 et 340 millions d'euros.

Pour info, le TGV roulera à vitesse normale entre Amiens et Roissy.

Le projet est de faire cohabiter le TGV et le TER sur cet axe.

Il y aurait 7 destinations TGV par jour aller retour et au niveau du TER 2 aller retour par heure en heure de pointe (6h le matin par exemple).

Ce projet pose un certain nombre de questions :

- Les sillons que vont emprunter les TGV au départ d'Amiens ne vont-ils pas se faire au détriment des intercités pour Paris ?
- Les TGV province/province hors LGV sont tous déficitaires et il est demandé aux collectivités territoriales de financer. La région est elle prête à le faire ?
- Concernant le TER :
15000 picards travaillent sur Roissy dont 90% prennent leur voiture pour se rendre sur la plate-forme aéroportuaire.
La proposition qui est faite exclurait près de la moitié des salariés qui travaillent en horaires décalés.
D'autre part, étant donné la superficie très vaste de la plate-forme, quels moyens de transports complémentaires pour acheminer les salariés sur leur lieu de travail depuis la gare de Roissy.
- Au niveau des infrastructures :
La gare de Creil doit être modernisée en vue de l'arrivée du TGV et du TER pour Roissy soit origine Creil ou Compiègne. Pour l'instant pas inclus dans le projet
Le plan de voie de la gare doit être revu pour augmenter la capacité par une modernisation des installations, mais aussi avec l'ajout d'un quai supplémentaire pour assurer les correspondances.
La troisième voie entre Creil et Chantilly doit être actée. Ce qui n'est pas le cas aujourd'hui
La ligne Creil Beauvais doit être modernisée en double voie et électrifier pour mettre Beauvais à proximité de la LGV (Aéroport) et éviter les ruptures de charge pour les autres destinations.

ii. Le TGV

Sur le TGV. Nombreux sont les élus locaux qui réclament un TGV dans leur ville.

C'est le cas à Amiens mais aussi à Beauvais.

Je pense qu'il faut être sérieux. L'intérêt du TGV, c'est qu'il roule à grande vitesse, c'est-à-dire à 300, 320 km/h voire plus demain.

Sur une ligne nouvelle, il faut 20 à 25 km pour qu'un TGV atteigne les 300 km/h, et pour s'arrêter il faut environ 7 à 8 km.

Par conséquent, s'il on veut qu'un TGV passe par Beauvais ou Amiens sans que cela soit une nouvelle gare extérieure à l'agglomération, il ne pourrait pas atteindre la vitesse maxi et donc être efficace. A titre d'exemple, aucun TGV partant ou arrivant à la gare de Paris Nord ne s'arrête à la gare TGV Haute Picardie.

D'ailleurs, le tracé du TGV Paris Londres par Amiens ne figure plus sur le SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport). Confirmé par le Ministre des transports à l'automne dernier lors de son déplacement à Boulogne.

Par contre, le tracé qui est retenu dans le SNIT (mais pas encore validé par le gouvernement, même si celui-ci déclare qu'il faut poursuivre les études) est celui du TGV Normandie avec une nouvelle gare à Paris sur Nanterre et un éventuel embranchement à hauteur de Rouen et qui irait vers Calais et Londres. Dans ce cas là, il pourrait y avoir une gare en Picardie à hauteur d'Abbeville. Si ces éléments venaient à se confirmer, il faudra agir afin qu'une interconnexion avec le TER soit réalisée afin de relier la capitale régionale à quelques dizaines de minutes de la LGV.

b. Le TER

Le TER est le second budget du Conseil Régional avec plus de 260 millions d'euros. Il semble important de préciser le rôle de chacun dans le domaine :

- ✚ L'Etat finance les infrastructures
- ✚ La région l'exploitation et le matériel roulant
- ✚ La SNCF assure l'exploitation à partir d'une convention signée avec la région

La régionalisation du transport a montré son efficacité : augmentation de l'offre et de la fréquentation, renouvellement important du matériel notamment en Picardie.

Le désengagement de l'état en matière d'entretien d'infrastructures, de dotations, de cessions de trains inter-cités, impose aux régions d'aller bien au delà de leurs prérogatives.

C'est ainsi qu'aujourd'hui, les régions sont amenées à financer des rénovations de lignes, de gares, et de faire des choix en matière d'offres qui n'assurent plus la péréquation entre les lignes et crée de fait des disparités de traitements entre usagers picards.

La Picardie est confrontée du fait de sa proximité avec l'IDF à des déplacements importants des salariés vers cette région.

En 2012, la progression de la fréquentation a augmenté de 6 et 7% entre Amiens et Paris, et St Quentin et Paris.

En heure de pointe les trains sont bondés, et les usagers sont évidemment mécontents. On peut réellement se poser la question : est-ce que l'on va pouvoir continuer encore longtemps à développer économiquement Paris et sa banlieue et cela au détriment des autres régions ?

C'est, à mon sens, un véritable enjeu économique, sociale et environnementale.

J'ai commencé mon propos en disant que les transports étaient un des leviers de l'aménagement du territoire, mais il peut être également suivant son utilisation être vecteur de démantèlement voire de désertification de territoire.

Aujourd'hui, on ne peut plus mettre de trains supplémentaires en gare de Paris Nord aux heures de pointes.

Le Conseil Régional a fait l'acquisition de nouvelles rames Régiolis (17) qui doivent commencer à être livrées cette année.

Elle réfléchit également sur l'acquisition d'autres matériels à capacité plus importantes (Région2N) qui peuvent accueillir 1600 personnes. Il y a même des réflexions pour adapter les rames à voyager debout. Ce qui ferait gagner encore 400 places. Le TER Roissy peut donner de l'oxygène avec l'interconnexion au Grand 8 du Grand Paris, mais pour combien de temps ?

On voit bien que nous arrivons à une situation où nous devons réfléchir au développement de l'activité économique et notamment industrielle sur notre territoire régional à partir des compétences des salariés picards et des atouts dont dispose notre région.

En parlant emploi sur notre région. Il faut savoir qu'aujourd'hui les rames longues sont entretenues au Landy en banlieue parisienne. Avoir un atelier à Longueau pour effectuer l'entretien de celles-ci créerait de l'emploi bien sûr, mais donnerait beaucoup plus d'efficacité et de réactivité lors de pannes ou d'incidents.

Pour donner également plus d'efficacité au TER dans notre région, il y aura besoin d'avoir des investissements importants au niveau des infrastructures en terme de modernisation comme par exemple Creil Beauvais ou encore Amiens Rang du Fliers ou encore la gare de Creil.

D'autre part, l'adoption du 4^{ème} paquet ferroviaire au niveau de l'europe, voté par les socialistes et soutenu par le gouvernement français ouvre la possibilité de mettre en concurrence les différents opérateurs.

C'est l'occasion pour les régions de se défaire de l'opérateur historique public qu'est la SNCF. Céder à cette tentation a des risques importants.

D'une part, les entreprises privées n'hésiteront pas pour engendrer toujours plus de profits, à s'attaquer aux conditions sociales des salariés, mais aussi de s'orienter plus vers les sillons qui leur rapporteraient le plus.

D'autre part, le Conseil Régional pourrait être très sensible à la notion du coût.

Enfin pour les usagers, cela se traduirait par des conditions de transport qui pourrait se dégrader. Les exemples ne manquent pas des pays qui ont fait ce choix.

Au niveau de la sécurité, là aussi je vous renvoie au déraillement il y a un an d'un train de Fret privé à Breteuil.

Avant de terminer, je voudrai aborder brièvement la question de l'inter modalité du transport voyageur. C'est-à-dire la complémentarité bus/train et train/transport urbain. L'acte 3 de la décentralisation prévoit que la région devienne l'AOT. Cela peut être une bonne chose à condition que l'objectif soit bien d'améliorer l'offre et l'efficacité entre le train, le TER bus, les liaisons intercommunales bus (CG). Pour ce qui est des transports urbains, il y a vraiment nécessité d'avoir une complémentarité avec les trains. Les salariés qui ne peuvent pas accéder à leur travail une fois descendus du train, alors ils prennent leur voiture et engorgent les villes. C'est ce qui pourrait se passer à Roissy avec l'arrivée du TER Picardie sans moyen efficace de complémentarité de transport.

Il y a aussi besoin d'avoir une réflexion sur cette question, notamment sur le statut de gestion des transports urbains (régie ou dsp) mais aussi sur le coût qui doit être supporté par l'utilisateur.

Merci de votre attention.