

JOURNEE D'ECHANGES ET DE PROPOSITIONS
A l'initiative du
GROUPE COMMUNISTE à la REGION RHONE-ALPES

POLITIQUE DES TRANSPORTS : BILAN ET AMBITIONS
- Samedi 10 novembre 2007 -

COMPTE RENDU DES DEBATS

Présents à la tribune :

- Jean-Michel BOCHATON : Président du groupe Communiste
- Danièle LEBAIL : Elue communiste à la commission transport
- François JACQUART : Elu communiste à la commission transport
- Bernard SOULAGE : Vice-Président délégué aux transports
- Pierre MATHIEU : Vice-Président de la Région Champagne Ardennes
- Bruno MERCADER : Directeur TER SNCF Rhône-Alpes
- Véronique MARTIN : Fédération CGT cheminots

DISCOURS D'ACCUEIL

Jean-Michel BOCHATON (Président du groupe Communiste)

- Cette journée se tient à un moment important dans la foulée du grenelle de l'environnement ou un volet transport a été abordé.
- La question des financements importants et nécessaires nous est posée, mais on doit pouvoir trouver des solutions en faisant référence au siècle dernier ou des investissements lourds avaient été réalisés.
Le monde économique doit y contribuer et participer.
- Le service public doit être un garant du développement des transports même s'il est importé par les orientations libérales au niveau européen.
A ce sujet le mini traité européen en catimini, n'est pas une réponse appropriée.
- L'endettement du système ferroviaire pèse également sur les possibilités de développement.

Bernard SOULAGE (Vice-Président, chargé des Transports)

- Dans un cadre général, je pense que le 19^{ème} siècle a été celui du ferroviaire, le 20^{ème} celui de l'automobile et le 21^{ème} siècle devrait être celui du retour au ferroviaire.
Nous devons empêcher la destruction des emprises ferroviaires qui seront nécessaires dans ce cadre.
- Le trafic TER devrait être multiplié par 4 en 20 ans.
- La part majeure des ressources doit provenir du système des transports et nous devons trouver le bon cadre au niveau tarification, notamment au niveau européen avec la directive euro vignette élargie.
- Regrette que la privatisation des sociétés d'autoroute en plein été 2006 ait privé l'AFITF (Agence Financement des Infrastructures de Transport en France) de ressources pérennes dégagées par les dividendes réalisés.

3 conditions nécessaires pour évoluer :

- 1- Remettre de l'ordre dans le système ferroviaire français avec une holding du direction de l'ensemble (SNCF + RF) et une instance de régulation autonome qui clarifie l'attribution des sillons.
- 2- Le Service Public doit s'adapter et bouger :
 - Avec les perspectives de + 9% de TER en 2008 et de +15% en 2 ans nous devons faire des économies d'échelle dans la croissance.
 - Avoir une relance de fret négociée
- 3- Une qualité de dialogue est nécessaire avec les syndicats, les usagers et leurs associations, les comités de ligne étant un outil.
Le fret doit trouver les mêmes conditions du débat.

Le bilan de la régionalisation des TER est plutôt positif. Mais nous ne pourrions pas supporter longtemps la situation financière au niveau de la région.

28 % des charges sont supportées par les usagers et 72 % par la Région Rhône-Alpes.

L'augmentation du budget de la Région est en augmentation de 31 millions d'euros soit l'équivalent de 15% de point de fiscalité.

La participation des employeurs devient obligatoire ce qui nous impose de sortir du versement Transport tel qu'il est aujourd'hui.

L'idée serait d'instaurer un système de carte orange type Région parisienne.

Restitution des débats des ateliers (cf pages suivantes) :

- Atelier n°1 : Enjeux et financement :

Animatrice : Daniel LEBAIL

Rapporteur : Gilles RAVACHE

- Atelier n°2 : Perspectives et développement :

Animateur : François JACQUART

Rapporteur : Daniel BLACHE

- Atelier n°3 : Démocratie Participative :

Animateur : Georges SUZAN

Rapporteur : Annie ANSELME

ATELIER N°1 : ENJEUX ET FINANCEMENT

Animatrice : Daniel LEBAIL

Rapporteur : Gilles RAVACHE

L'atelier a réuni une trentaine de participants dont plus de la moitié a pris la parole.

Il fut animé par Danièle LEBAIL, présidente du comité des partenaires de la Région Rhône-Alpes.

Nous avons bénéficié des apports de Pierre Mathieu, vice président aux transports de la Région Champagne-Ardenne, d'Edouard SIMONIAN, conseiller régional Rhône-Alpes membre du groupe socialiste, de Thierry DEBARD, responsable du syndicat CGT des cheminots de la région de Lyon.

La discussion a mis en évidence l'importance de l'enjeu. D'une part les urgences environnementales que le Grenelle de l'environnement a confirmé. D'autre part le niveau des moyens financiers à engager que malheureusement le Grenelle de l'environnement a totalement ignoré.

Il est apparu nécessaire de considérer toutes les dimensions.

Se poser la question du développement très important des déplacements pour les personnes comme pour les marchandises.

Concernant les marchandises, d'évidence le système du flux tendu, la sous-traitance, les délocalisations sont en cause. Ils conduisent à un système très rigide dont la souplesse est apportée par les salariés (flexibilité, précarité) et par le transport (stocks sur la route). Dans le même temps les échanges se développent, on ne produira jamais tous les produits à l'endroit de leur consommation.

Pour les déplacements il faut valoriser les possibilités de la vie moderne qui posent la question du droit de chacun à se déplacer, en soulignant l'importance des inégalités, avec des personnes qui vont et viennent à travers toute la planète pendant que d'autres ont un horizon limité à leur quartier ou leur village. Il est important de distinguer ces possibilités offertes à l'humanité par les avancées techniques qui devraient permettre la rencontre des individus et des peuples, des déplacements contraints, subis. Pour bonne partie les baisses du temps de travail ont été perdues dans les temps de trajet domicile-travail.

Par exemple le prix des loyers dans les centres urbains repousse de plus en plus loin en périphérie les populations pauvres. Les déplacements pour le travail ne concernent plus seulement les transports urbains mais également les TER et pour certains la seule solution reste la voiture. Lorsque l'Etat consacre plus d'aides aux propriétaires qu'au financement du logement social, il alimente la flambée des prix du foncier comme du logement, qui entraîne l'étalement urbain.

En matière de financement des transports il a été relevé l'imbrication des questions régionales avec les départements et communes, l'Etat et l'Union européenne.

La confusion règne sur les missions de chacun.

Concernant le financement,

- Tout le monde insiste sur la nécessaire responsabilisation des entreprises, ce qui conduit à la proposition d' « **internaliser** » **la réalité des coûts des transports** (le transport routier ne paie pas les infrastructures), une taxe « carbone » irait en ce sens,
- Pour les Régions il paraît indispensable de créer une ressource nouvelle pérenne et évoluant au rythme de l'accroissement des dépenses, ce qui conduit à la proposition de **la généralisation du versement transport**, éventuellement en revoyant son assiette et son taux, mais pour augmenter la recette pour l'étendre des collectivités communales (transports urbains) aux régions (TER).
- Pour les infrastructures :
 - la séparation de RFF et de la SNCF est un sérieux handicap, il faut en sortir. Une holding regroupant les deux entités paraît une piste à explorer,
 - il faut rappeler que le réseau doit être cohérent sur son ensemble et relève donc de la **responsabilité de l'Etat**,
 - la modernisation du réseau ne doit pas concerner seulement les « grandes lignes » mais également les « **lignes secondaires** »,
 - **l'Etat doit donc réévaluer son budget transport** (annoncé en baisse pour 2008 malgré les déclarations tenues à l'issue du Grenelle de l'Environnement). L'Etat ne peut à la fois réduire son apport financier à RFF, lui demander d'investir et lui imposer de ne pas augmenter sa dette.
- Pour la coordination, il faut créer une instance à l'échelon national réunissant l'Etat - les collectivités organisatrices des transports – la SNCF et RFF – les organisations syndicales de salariés des transports – les usagers.

ATELIER N°2 : PERSPECTIVES ET DEVELOPPEMENT

Animateur : François JACQUART

Rapporteur : Daniel BLACHE

L'atelier a réuni 38 participants dont 19 ont pris la parole.

Nous avons bénéficié des apports de Marie France MARCOS (Responsable du Groupe TER à la Région), Gérard LERAS (Président de la commission Transport), Mr MERCADIER (Responsable TER à la SNCF) et Jean Louis BOBILLON (Syndicat CGT Cheminots).

François JACQUART a annoncé quelques éléments pour le débat :

- Budget de la Région au niveau transports : plus de 500 millions d'euros comprend les investissements (matériel + infrastructures) et le fonctionnement.
- Le domaine Fret impacte le fonctionnement des TER et interfère sur la politique régionale.
- 260 millions d'euros de matériel pour une livraison 2008/2010
- Modernisation des gares avec 140 rénovations
- Fréquentation en augmentation constante
- Comment développer l'offre TER
- Quel maillage ?
- Les contrats de projet 2007/2013
- La billettique et la tarification sociale
- Le système d'information

Marie France MARCOS a complété ces éléments par un point issu du groupe de travail TER :

- La synthèse du SRST est un outil de coordination
- Des manques au niveau information des usagers
- Besoin de plus de présence humaine dans les gares
- Indemnisation des usagers
- Optimisation du matériel
- Plus de transparence nécessaire entre la SNCF et la Région
- Un point noir dans le cadencement prévu en Haute Savoie
- Aller plus loin au niveau de la tarification multimodale
- Les contrats de projet 2007/2013 :
 - 245 millions d'euros de l'ETAT
 - 245 millions d'euros de la REGION
- Besoin de plus de collaboration avec les autres A.O.T (Autorités Organisations Transports)
- Développer l'inter modalité en évitant les ruptures de charges
- On a l'impression de faire beaucoup de choses au niveau de la Région et quand on va sur le terrain, on a l'impression que tout va mal.

SYNTHESE DU DEBAT :

- Au niveau des perspectives de développement, il est demandé de sortir de l'accompagnement habituel et d'engager une véritable « révolution » pour développer les transports collectifs avec quelques idées :
 - Rendre « libre » l'accès aux transports en commun (accessibilité à tous)
 - Au niveau du coût : obliger la société à répondre à ses contraintes générées
 - Pourquoi ne pas promouvoir des TER Fret ?
 - Afin de supprimer les véhicules personnels, mettre en place des véhicules de Service Public à disposition dans les gares.

- La régionalisation est appréciée positivement vis-à-vis de l'augmentation de l'offre proposée. La nouvelle convention permet des progrès au niveau du traitement des services en gare et de l'affectation de types de matériel suivants les axes.

La SNCF a du mal à faire entrer dans les faits que la Région est co-décideuse

- Le Cadencement :

- Il faut le réussir car c'est l'enjeu pour les 3 ans à venir
- la SNCF a été longue à se mettre en mouvement
- la Région Rhône-Alpes donne l'exemple au niveau national
- le manque d'effectif pour le réaliser est souligné

- Il est souhaité que le transport ferroviaire reste public et national

- Attention à ne pas générer des transports inutiles que ce soit au niveau de la délocalisation de l'habitat ou des producteurs.

Des actes politiques sont à mener vis-à-vis de.....

- Une meilleure complémentarité au niveau de l'ensemble des transports est demandée ainsi qu'une coordination des différents A.O.T pour financer une tarification type « carte rouge ».

R.E.A.L est donné comme exemple d'intermodalité.

- Information aux voyageurs :

- des investissements importants ont été réalisés
- c'est la 2^{ème} préoccupation des usagers après la régularité
- 50 gares par an ou haltes seront équipées d'un système d'information
- l'Ardèche est le « parent pauvre » du développement des TER. La revitalisation de la rive droite du Rhône aux TER est vivement demandée et pas seulement sur la partie SUD.
 - Des pénétrantes sont nécessaires pour désenclaver le plateau Ardéchois.
 - Qui va financer les travaux liés à l'acheminement des touristes vers le futur Espace de Restitution de la Grotte Chauvet sachant que sa rentabilité demande 300.000 à 400.00 visiteurs par an.

- Les Contrats de Plan Etat/Région ou Contrat de Projet 2007/2013 :

- La réalisation de toutes les mesures prévues dans le CPER 2000/2006 n'est pas achevée
- La Région n'est pas assez exigeante vis-à-vis de l'Etat et de RFF pour que chacun tienne ses engagements.
- Des limites techniques au niveau de l'état des voies, notamment dans l'Ouest Lyonnais, existent.

- Développement :

Plusieurs demandes sont venues dans le débat :

- Accès aux PMR (Personnes à Mobilité Réduite)
- Amélioration de la desserte Pierrelatte-Die
- Accès à la gare de Montélimar car il existe peu de possibilité de stationnement et des emprises sont disponibles pour faire un parking
- Améliorer la capacité de la gare de Grenoble
- Absence de parking gratuit à Valence
- Permettre une liaison directe entre Valence et St.Etienne via le raccordement de classe non utilisé
- Créer un axe St.Etienne-Grenoble et Vienne-Grenoble avec un rebroussement à St Fons
- Créer des liaisons TER pour se rendre aux centres hospitaliers de Valence et Montélimar.

- Fret :

- La clientèle du trafic fret entraîne une répercussion sur les coûts fixes, elle-même répercutée sur les TER.
- Le fret est un enjeu majeur pour la Région Rhône-Alpes au travers des gros dossiers à venir :
 - Contournement ferroviaire de l'Est Lyonnais
 - Plate-forme Autoroute ferroviaire
 - Transalpine Lyon-Turin
- La Région doit avoir un rôle politique d'exigence et de lobbying vis-à-vis de l'Etat, voir de RFF et de la SNCF.
- On a nettement évolué sur le report d'investissements routiers vers le ferroviaire.

ATELIER N°3 : DEMOCRATIE PARTICIPATIVE

Animateur : Georges SUZAN

Rapporteur : Annie ANSELME

12 participants : un représentant de la FNAUT, un représentant d'une association Bicefal (défense du fret ferroviaire), des syndicalistes cheminots, des élus municipaux, et conseillers régionaux dont deux présidents de comités de ligne.

1) La discussion a d'abord porté sur les rapports entre Démocratie Participative et comités de ligne.

Petit historique de la décentralisation : en novembre 96, transfert à titre expérimental, la Région Rh Alpes, comme d'autres, est chargée de l'organisation et du financement des TER, existent déjà de réunions tripartites. Les compétences de la Région étaient peu étendues mais déjà ces réunions permettent de montrer l'importance des infrastructures.

Les comités de ligne ont été une avancée, une reconnaissance. On sort du monopole détenu par l'exploitant.

Les comités de ligne sont-ils un vecteur de démocratie participative ? Le concept de démocratie participative ne doit pas être galvaudé et se juge aux faits, si on n'a pas de cas concret cela ne vaut rien.

Deux études ont été réalisées :

- l'une de la FNAUT sur les comités de lignes, en 2006, à la demande de la direction des transports collectifs et ferroviaires du ministère des transports et a montré que les pratiques d'une région à l'autre étaient différentes.
- L'autre de la part d'universitaires « Six régions à l'épreuve des politiques de transports. Décentralisation, régionalisation ferroviaire et différenciation territoriale » (programme Predit)
Cette étude porte sur la composition des comités, les approches régionales, les tensions techniques (relations entre la Région et la SNCF).

Ces études ont montré les différentes approches régionales : les comités de ligne sont soit des groupes de concertation soit plus : on dépasse aussi le cadre d'une aide à l'élaboration des décisions (Rhône-Alpes et PACA par exemple). En PACA, on propose des formations gratuites pour les participants aux comités de ligne. Est-ce une proposition à reprendre ? « Faire plus de citoyens experts »

Un participant à l'atelier estime que ces comités de ligne sont un terreau idéal pour le renforcement de la position et de la légitimité de l'institution régionale et pense que l'intermodalité réussira quand le Conseil Régional aura un rôle primordial. Mais est-ce souhaitable ?

2) Un point sur les comités de ligne a été fait : 28 comités dont la composition a été fixée par délibération et les conseillers régionaux participants élus.

La participation à ces comités semblent de plus en plus importante (surtout si il y a problème) même si on regrette le manque de présence d'usagers lambda. Les syndicalistes viennent, les associations, les élus locaux de plus en plus. Ces comités deviennent des lieux d'intelligence collective.

Les comités de ligne ont été perçus comme une bouffée d'oxygène par une élue municipale.

Le travail entre SNCF et municipalités (par exemple pour créer des parkings) a été amélioré.

Le problème de la représentativité des associations a été aussi posé. Ces associations d'usagers sont fragiles, leur vie dépend de une ou deux personnes parfois, d'où évidemment des problèmes de légitimité. L'exemple la FNAUT a été donné, ils ont réussi à avoir une certaine crédibilité, les représentants des usagers souffrent aussi d'un manque de temps et de moyen parfois pour toujours participer.

Un cheminot communiste et la représentante CGT cheminot ont bien montré à quel point les usagers avaient de fortes demandes et en face les cadres dirigeants ont du mal à répondre à ces attentes. Dans la culture SNCF des dirigeants, depuis quelques années, on parle uniquement de fermeture de gares, réduction de personnels. Les comités de ligne ou d'Etoile ont au moins eu ce mérite de les mettre en face des problèmes.

L'association BICEFAL défend le développement du fret ferroviaire et pense que l'on en prépare la privatisation. Son représentant pense aussi qu'il n'y a pas de bonne évolution sans bonne confrontation.

Il estime aussi que la démocratie participative est un moyen de rendre les citoyens responsables. Les gens ne sont pas habitués, jamais on ne leur demande de réfléchir, de proposer, on leur demande juste d'exécuter.

3) Les problèmes :

Les comités d'Etoile ont permis de mieux travailler sur le cadencement mais il faut maintenir les comités de ligne pour que les usagers s'expriment beaucoup. Il faut améliorer la participation des usagers. Une élue propose un affichage dans les gares pour appeler à la participation. Il faut aussi communiquer avec l'ensemble de la population. Difficile car aucun relais médiatique. Il a été aussi demandé que l'offre précède la demande.

Un participant à l'atelier pense que les attentes en matière de transports sont très fortes parce que cela concerne le plus souvent le trajet domicile travail et ce trajet est synonyme de contraintes, c'est vital pour les personnes concernées. Ce n'est pas un temps choisi. Chacun est sommé de se débrouiller pour aller au travail et donc désire le faire au plus vite.

- Cela rejoint le problème du financement des transports : la participation des entreprises est posée.
- La tarification pour les usagers aussi.
- Le problème de l'éloignement du lieu de travail, de la crise du logement, de l'aménagement du territoire a été posé. Dorénavant, devant les risques causés par le réchauffement climatique, la mobilité doit être réfléchi.
- Le cadencement risque de dégrader à la fois l'offre de transports dans certains endroits et les conditions de travail des cheminots.
- S'il manque de moyens, il faut prioriser.

Il a été noté par tous les participants que les demandes se heurtent, partout, à l'infrastructure défaillante.

La Région ne doit pas et ne pourra pas, sans moyens supplémentaires, se substituer à RFF défaillante.

Les relations sont parfois houleuses entre les participants aux comités de ligne et certains, à droite, s'en servent. Les techniciens de la SNCF comme ceux de la Région, ont tendance à dire que rien n'est possible.

On rejoint ici le problème de la décision politique.

Enfin les élus régionaux communistes ont appelé à faire de ces comités de ligne des comités de lutte, de responsabilités, à ne pas s'enfermer dans une conception étroite. En faire des lieux de réflexion politique, d'exercice politique et ont invité les participants à venir à l'Assemblée Plénière qui sera consacrée au **Schéma Régional des Transports** et à l'avis du panel de citoyens qui ont travaillé et fait des propositions.

**DEBAT GENERAL
- SYNTHESE DES INTERVENTIONS -**

Mr MERCADER (TER SNCF)

- Estime qu'il est nécessaire de clarifier le rôle de chacun des acteurs.
- La démocratie participative est un élément important
- Après avoir détaillé ce qu'apporte la nouvelle convention, il estime qu'elle doit permettre également une efficacité économique maîtrisée.

Madeleine DORAND (Collectif Val de Savoie)

- Aller au-delà des études pour la réouverture de la ligne de Trévoux et demande des représentants consultatifs au comité de pilotage.

Michel VERDEL (Collectif A.D.U.T)

- Insiste sur l'accessibilité des PMR
- Souhaite que l'initiative de la journée soit décentralisée
- Demande la réouverture de lignes

Edmond GILLES (CGT Cheminot Montélimar)

- Evoque la teneur des comités de ligne de Pierrelatte ainsi que la faible participation des usagers.

Alain PERRIER (CGT Cheminot Le Teil)

- Revient sur la réouverture de la rive droite du Rhône aux TER entre Avignon et Valence
- Estime que la gare d'Allan n'est pas une bonne solution

Gérard LERAS (Pdt Commission Transports au Conseil Régional Rhône Alpes)

- Le vote de la prochaine session comprendra le protocole d'accord sur la réouverture de la rive droite du Rhône aux TER en lien avec les Régions PACA et Languedoc Roussillon
- Souhaite plus de qualité au niveau de l'information donnée aux comités de lignes.

Gabriel EXBRAYAT (FNAUT Rhône Alpes)

- Souhaite la mise en place d'une redevance poids lourds comme cela existe en Suisse

Intervention de Véronique MARTIN (CGT Cheminots Savoie)

Depuis la loi SRU (Dèc 2000) et la généralisation de la régionalisation, nous constatons, chiffres à l'appui, une augmentation de la fréquentation, des recettes, une modernisation du matériel ferroviaire mais aussi, et qui n'est pas négligeable, une démocratisation des prises de décisions au travers des comités de ligne et comité de partenaires même si tout cela est toujours perfectible.

Néanmoins, tout n'est pas rose dans le paysage de la régionalisation.

Cela tient au fait que tous les partenaires ne jouent pas pleinement la partition qui leur a été confié ce qui a des répercussions négatives sur la qualité de service et les conditions de travail des cheminots.

L'Etat n'a pas respecté le cadre défini :

- Attaque continuelle contre les services publics
- Fait porter l'essentiel des financements sur les budgets régionaux et ce malgré les crédits transférés.
Cette situation induit une prise en compte différente des régions occasionnant une inégalité de traitement et d'accès aux TER.
- En ne respectant pas ses engagements dans le cadre des CPER 2000-2006 avec comme conséquence des retards importants dans les investissements au niveau des infrastructures.
Non respect aggravé par le fait que la création de RFF n'a aucunement réglé le problème de la dette du système ferroviaire. RFF se trouve dans une situation où sa principale source financière se trouve dans les péages qu'il réclame à l'opérateur ferroviaire que ce dernier répercute aux régions pour ce qui est des trains TER.
Péages qui grèvent encore un peu plus les budgets régionaux.
Des retards sont aussi pris dans l'entretien et la mise à niveau du réseau ferré obligeant l'entreprise à réduire les vitesses sur certaines portions de ligne (150 km en 2006).

C'est pourquoi la CGT exige :

- Une réactualisation de la dotation de l'Etat prenant compte : l'augmentation de l'offre, la création de tarifs sociaux, et l'achat de nouveaux matériels. Et qu'une règle soit établie afin que cette dotation soit revue et réévaluée périodiquement.
- L'abrogation des dispositions législatives ayant créé RFF et la création d'un pôle public pour financer le système ferroviaire.
- Création d'une direction des infrastructures de transport terrestre dépendante du Ministère des Transports qui aurait en charge la coordination de l'ensemble des transports terrestres, maritimes et fluviaux.

Quant à l'entreprise SNCF, elle ne joue pas le rôle qu'elle devrait :

Les choses étaient claires dès le départ, la SNCF est partenaire expert de l'AOT qu'est la région politique. Elle doit mettre à disposition les moyens humains, matériels et financiers nécessaires pour atteindre et garantir les objectifs, négociés dans les conventions, en matière de qualité.

Or, la stratégie de la SNCF est bien de réduire les coûts au maximum en faisant des gains de productivité plus que nécessaire mettant ainsi en danger le défi qui nous est posé de réussir la mise en œuvre du cadencement.

Si le tir n'est pas rapidement rectifié, le cadencement, qui est aussi une des revendications de la CGT car c'est une manière de répondre aux besoins des usagers et de développer le transport ferroviaire, va se solder par une mauvaise qualité de service et une forte dégradation des conditions de travail des cheminots.

C'est qu'en tant qu'organisation syndicale nous ne pouvons admettre.

Aujourd'hui, le TER a besoin de moyens supplémentaires.

Même si la loi SRU a permis d'augmenter de 30% les moyens alloués au TER, nous sommes victimes de notre succès et des décennies de non investissement dans les transports de proximité au profit des trains grandes lignes et plus particulièrement le TGV.

Cela engendre de nombreux dysfonctionnements : trains supprimés, retards, trains bondés, ... 95% des dysfonctionnements sont liés à cette problématique et non aux soit disantes grèves à répétition.

Ce n'est pas d'une loi sur le service minimum dont nous et vous avez besoin mais bien de gare ouverte du 1^{er} au dernier train, d'une présence humaine dans les gares et dans les trains garante de lien social. Ca, c'est ce que demande les usagers.

Le transport c'est aussi le fret. :

- Fret dont l'enjeu économique et environnemental est primordial.
- Fret, véritable enjeu de service public.

Certes des efforts sont à faire sur la qualité de service et l'équilibre financier mais le remède mis en place par la SNCF, aux forceps, est plus dangereux que le mal lui-même.

Alors que l'on parle de développement durable, de report modal, la SNCF annonce la fermeture de triages, de 262 gares au trafic du wagon isolé dans un premier temps, la suppression de milliers d'emplois.

La SNCF fait du report modal mais pas dans le bon sens puisque sa stratégie a permis de mettre 1.500.000 camions de plus sur les routes en 2006.

Cette situation a obligatoirement des conséquences sur le trafic voyageur.

La CGT exige un véritable débat national et public sur l'avenir du fret ferroviaire comme véritable enjeu de service public.

Le Grenelle de l'Environnement vient de se tenir. Les discours doivent se transformer en actes avec des financements associés.

Nous avons besoin d'une véritable politique en matière de transports collectifs.

Intervention de Pierre MATHIEU (Vice Pt aux Transports à la Région Champagne-Ardennes)

Après le Grenelle de l'Environnement, le Gouvernement doit passer aux actes, ce que l'on vérifiera dans les mesures préconisées au prochain C.I.A.D.T (Comité Interministériel sur l'Aménagement et le Développement des Territoires) de fin décembre au début janvier.

En matière de financement, il faut ré internaliser les coûts externes notamment au niveau du routier vers le ferroviaire et le fluvial.

La réglementation du réseau est nécessaire pour améliorer les circulations.

Un appel d'offre de 7 milliards d'euros est lancé pour l'achat de 750 rams pour les inter cités ou circulations transverses.

Des ressources régionales pérennes et spécifiques sont possible avec l'extension du versement transport au niveau national.

Des financements européens sont également indispensables

L'écotaxe est aussi un élément de financement intéressant.

Il évoque l'initiative décidée par les comités de lignes dans sa région avec une journée du transport public à 1 € et des rencontres avec les élus et usagers dans 10 gares.

CONCLUSION

Par Danielle LEBAIL : Présidente du Comité des Partenaires Rhônalpins et Elue Régionale Communiste

Danielle a salué la présence de l'ensemble des participants et a proposé qu'une suite concrète soit donnée à cette initiative régionale avec des réunions décentralisées par département pour approfondir les questions.