

# Un maire démissionne pour s'opposer à la suppression de trains

La SNCF va retirer 17 TER par jour aux habitants d'une petite commune du Nord.

PAR V.V.

**EN PLEIN CONGRÈS** des maires, l'affaire fait grand bruit. Alors que s'ouvre aujourd'hui, à Paris, la grande messe municipale, Luc Monnet, le maire divers droite d'une commune du Nord, Templeuve-en-Pévèle, a démissionné. Il faut dire qu'à partir du 15 décembre, la nouvelle grille horaire de la SNCF prévoit 55 trains TER par jour au départ de sa gare au lieu de 72. Un tour de passe-passe ferroviaire que l'édile de cette petite commune de 6 000 habitants, surnommée parfois « la ville aux sorcières », a peu goûté.

Connue pour ses procès en sorcellerie nombreux au XVII<sup>e</sup> siècle, la commune vit dans l'ombre de la capitale du Nord. « Nous sommes à 20 km de Lille, à la limite de la



Luc Monnet est le maire divers droite de Templeuve-en-Pévèle.

Métropole, raconte Luc Monnet. Mais nous ne bénéficions pas de ses infrastructures de transports. Ce TER pour ma commune, c'est notre métro. » Alors mercredi dernier, à l'issue d'une rencontre avec la direction régionale des Hauts-de-France de la SNCF, le maire de Templeuve depuis

2001, prend une décision radicale. « La compagnie ne veut rien entendre. Et moi, je ne veux pas être comme une vache à regarder les trains passer. Alors je démissionne. » Un courroux à la hauteur de l'argent dépensé. Car pour améliorer le transport public sur ce territoire rural, 12 mil-

lions d'euros ont été investis depuis plusieurs années autour de la gare afin de faciliter l'intermodalité avec le bus. « On nous retire du service public, s'agace Luc Monnet. Ces trains auront un impact sur le pouvoir d'achat des habitants. Certains devront prendre leur voiture, d'autres aménager la garde de leurs enfants. »

## Une décision prise par la région

Contactée, la SNCF n'a pas souhaité faire de commentaires. Et pour cause, cette décision a été prise par la région des Hauts-de-France, seul décideur en matière de transports. D'ailleurs, Franck Dhersin, le conseiller régional (ex-LR) chargé du sujet, assume : « Je ne peux pas faire des trains sur mesure pour cha-

que commune, c'est impossible. Templeuve ce sont 55 trains pour Lille par jour, dont un toutes les demi-heures aux heures de pointe. C'est plus qu'entre Dunkerque et Lille. »

Chiffres à l'appui, il justifie son choix : « Un arrêt, c'est quatre minutes écoulées. Et aux heures de pointe, si vous voulez fluidifier le trafic, éviter les retards, les trains bondés et améliorer le service, il faut que les TER avancent. » Selon la région, 9 % de train en plus par jour devraient circuler avec ce nouveau plan de transport, soit 1 252 TER quotidiens. « Il faut raison garder, il y a des dizaines de communes dans la même situation que Templeuve, rappelle Franck Dhersin, qui s'interroge sur les visées électorales de cette démission à

quatre mois des municipales. Mais j'essaie, avec la SNCF, de trouver une solution. »

En attendant, Luc Monnet a lancé une pétition qui a déjà recueilli plus de 6 000 signataires. Et mercredi soir, comme des dizaines de maires il sera reçu à l'Élysée : « Je vais symboliquement remettre ma démission à Emmanuel Macron. »



**On nous retire du service public. Ces trains auront un impact sur le pouvoir d'achat des habitants.**

LUC MONNET,  
MAIRE DE TEMPLEUVE-EN-PEVÈLE



# Les recettes du professeur Nishinari pour désengorger les gares

La SNCF a fait appel à un éminent spécialiste japonais pour guider l'entreprise dans la gestion des foules, de plus en plus nombreuses, qui transitent par ses gares. Reportage à La Défense.

PAR JEAN-GABRIEL BONTINCK

**EN MATIÈRE** de transports, l'Ile-de-France n'a jamais été aussi proche de Tokyo. Deux métropoles mondiales, ultradenses, avec un réseau de transports en commun très fourni et, souvent, surchargé. Avec, en plus, la particularité pour les deux capitales d'accueillir prochainement l'un des plus grands événements mondiaux, à quelques années d'intervalles (JO 2020 à Tokyo, JO 2024 à Paris). Raison de plus pour multiplier les échanges entre spécialistes du transport en commun des deux pays.

Après un voyage au Japon cet été d'une délégation française, c'était donc au tour d'un éminent spécialiste des transports rencontré là-bas, le professeur Katsushiro Nishinari, de faire le déplacement en France. Ce matin-là, rendez-vous était pris entre le « jamologue » nippon et une équipe de spécialistes du « mass transit » (transport de masse) à la SNCF. Un jamologue, discipline méconnue en France, étudie les flux et les embouteillages (« trafic jam » en an-

glais) créés par les foules. Et en Ile-de-France, quoi de mieux comme terrain de jeu que la gare de La Défense, l'immense quartier d'affaires, avec ses quelque 200 000 voyageurs par jour ? D'autant que la SNCF, qui mène des travaux sur les escaliers d'accès aux trains des lignes L et U, y rencontre en ce moment de sérieux problèmes d'engorgements.

Depuis quelques jours, des agents de régulation munis de bâtonnets clignotants, façon « Star Wars » ou contrôleurs aériens, ont donc été dépêchés pour aiguiller les voyageurs. Au plafond, de nouvelles inscriptions incitent à garder sa droite. « C'est bien, il faut éviter que les flux ne se croisent. Mais il faut embaucher du personnel et cela coûte cher. On ne le fait pas trop au Japon », commente le professeur Nishinari, qui est aussi conseiller pour les transports des JO de Tokyo 2020.

## Surtout, éviter les déséquilibres

Au pays du Soleil Levant, on privilégie des inscriptions au sol, des pictogrammes sur des panneaux, ou encore tout un tas de petites astuces peu coûteuses et efficaces, à condition qu'elles soient respectées par les usagers.

Exemple sur le quai de La Défense en pleine heure de pointe. Katsushiro Nishinari observe la cohue à l'arrivée des trains. « Là, l'escalier est

Des agents de régulation munis de bâtonnets clignotants ont été dépêchés pour aiguiller les voyageurs en gare de La Défense.



Le « jamologue » (spécialiste des flux et embouteillages) Katsushiro Nishinari a distillé ses conseils à une équipe de spécialistes du transport de masse de la SNCF.

trop près de la porte de sortie du train. Tout le monde veut descendre tout de suite, et croise ceux qui montent. Et s'il y a un autre train qui arrive de l'autre côté du quai, cela fait trois flux qui convergent au même endroit. Les compagnies japonaises s'arrangent pour que deux trains n'arrivent jamais au même moment pour éviter cela.»

Les flux de voyageurs qui se croisent, c'est la hantise des spécialistes du trafic. Le professeur japonais propose donc aux équipes de la SNCF d'identifier tous ces endroits potentiellement sources d'embouteillages sur une carte, afin de réfléchir à des dispositifs spécifiques.

Il faut aussi éviter les déséquilibres dans l'aménagement de la gare. Comme à l'une des sorties de la gare SNCF. « On a un premier es-

calier très large, puis une plate-forme, et un second escalier deux fois plus étroit, observe Katsushiro Nishinari. Ce n'est pas bon. » De fait, les costumes-cravates attendent une à deux minutes, serrés, avant de sortir sur le parvis pour gagner leurs bureaux.

## Marques au sol, lumière ou musique

Autre conseil : guider les voyageurs avec des panneaux indiquant la sortie, des pictogrammes plutôt que de longues écritures, car sinon elles ne sont pas lues, ou elles contraignent le voyageur à s'arrêter. « Il faut qu'il y ait un signe, pas deux. Parce que sinon les gens ont besoin de prendre une décision. Et dès qu'il y a un arrêt, cela peut créer des blocages », explique-t-il. L'obsession du flux, régulier, quasi-instinctif. Cela

peut aussi passer par des marquages au sol. « On en a beaucoup au Japon, presque trop. Mais ici il n'y en a quasiment pas. Il faudrait un juste milieu... » sourit le professeur.

Pour guider une foule nombreuse et faire en sorte qu'elle soit disciplinée, il existe des petites astuces, des « nudges » qui vont inciter le voyageur à adopter le bon comportement. Cela peut aussi passer par la lumière (« les gens vont naturellement se diriger vers les sources lumineuses »), ou même... la musique, explique le professeur Nishinari. « On a fait une expérience dans un théâtre de 400 personnes. Il s'est vidé en six minutes. Puis on a mis une musique rythmée, et les gens sont sortis en trois minutes. » Une idée qui a semblé séduire la SNCF, qui compte y réfléchir pour ses gares.

Il faut qu'il y ait un signe, pas deux. Parce que sinon les gens ont besoin de prendre une décision. Et dès qu'il y a un arrêt, cela peut créer des blocages

KATSUSHIRO NISHINARI



LP11.08

LP11.08