
AVIS

14 mars 2019

**PROTOCOLE D'ACCORD
ENTRE LES RÉGIONS
GRAND EST ET
NORMANDIE PORTANT SUR
LE TRANSFERT DES
TRAINS TER 2N NG ET
LEUR REMPLACEMENT PAR
DES REGIO 2N**

Présenté par
M. Patrick MOREL

Résultat du vote :
Unanimité



Le protocole d'accord soumis pour avis concerne le transfert de 16 trains TER 2N NG (deux niveaux nouvelle génération) à la Région Grand Est, et l'acquisition de 16 REGIO 2N destinés à les remplacer. Au total, la Région va faire l'acquisition de 27 REGIO 2N (au lieu des 11 déjà prévus, destinés à remplacer notamment les 6 VO2N – Voitures omnibus deux niveaux – utilisés actuellement sur les dessertes Paris-Serquigny, Paris-Vernon et la vallée de Seine).

Pour la Région Grand Est, cette opération permet d'accroître sa capacité de desserte vers le Luxembourg, afin de répondre à une augmentation des besoins en termes de flux pendulaires. Pour la Région Normandie, cette opération présente plusieurs atouts. Le CESER relève ainsi différents points positifs dans le protocole d'accord présenté :

- L'arrivée des REGIO 2N permettra une amélioration du confort des usagers par rapport aux TER 2N NG et aux VO2N, sans diminution de la capacité ;
- L'homogénéisation du parc est un atout, notamment parce que les REGIO 2N pourront être couplées avec les OMNEO Premium (livrés à partir de 2020, suite à la commande par l'Etat de 40 trains pour le compte de la Région dans le cadre du transfert à la Région des trains Intercités), et qu'elles seront aptes à circuler à 200km/h, leur permettant ainsi d'être utilisées sur les relations Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg, en cas de besoin.
- Le fait de disposer d'un parc partageant le même constructeur et la même base technique est en outre favorable à l'optimisation de la maintenance de ce matériel, et au développement de l'activité du technicentre de Sotteville-lès-Rouen en cours de construction et d'aménagement.
- Enfin, le nouveau matériel sera adapté au déploiement de l'ERTMS (European rail traffic management system) de niveau 2, système européen de gestion et de signalisation du trafic ferroviaire, qui favorisera l'augmentation de la capacité des lignes.

En ce qui concerne la planification prévisionnelle des dépenses et des recettes associées à l'opération décrite par le protocole d'accord, le CESER note l'absence de linéarité des investissements, et constate que des pics de dépenses sont prévus en 2023 et 2024 (avec 92 et 120 M€ prévus en dépenses, respectivement). De façon générale, s'il juge favorablement cette opération de modernisation et d'homogénéisation du parc roulant, il sera toutefois attentif au poids du transport ferroviaire sur la trajectoire financière d'ensemble de la Région. A cet égard, la présentation annoncée lors des mois à venir d'une vision d'ensemble des perspectives en la matière, sera considérée avec grand intérêt.

Enfin, le CESER rappelle la nécessaire adaptation des futurs trains aux besoins de développement du vélo. Ainsi, qu'il s'agisse des usages quotidiens domicile-travail ou des usages occasionnels et touristiques, il est essentiel de favoriser une véritable intermodalité intégrant le développement de ce mode. A cet égard, si le transport des passagers assis doit demeurer prioritaire, en particulier lors des périodes de pointe, des solutions telles que la réservation obligatoire pour bénéficier des emplacements vélos pourraient favoriser la gestion de ces emplacements, et permettre aux usagers d'être assurés d'en bénéficier.

En conclusion, le CESER, invitant la Région à considérer les remarques formulées précédemment, observe favorablement le protocole d'accord qui lui est soumis pour avis.

Déclarations des groupes

Déclaration de Mme Nicole GOOSSENS

Au titre du groupe CFDT de Normandie

Chers Collèges,

Cette présentation très technique est tout à fait intéressante. J'ai cependant des remarques sur la mise en place avec des enjeux plus contextuels. L'achat de matériel est très intéressant surtout quand on connaît l'état du matériel aujourd'hui où il n'y a même pas de toilettes accessibles. Ceci étant, vous avez évoqué les vélos. Nous souhaiterions évoquer les personnes en situation de handicap. Vous savez que c'est aussi un accès souvent extrêmement délicat et dont vous n'avez pas fait état, et qui pose le problème d'accessibilité de façon plus générale. Enfin, une mise de situation en regard d'une politique de mobilité dans la région. Les véhicules sont une chose mais ce qu'on en fait en est une autre. Nous aurions souhaité que la mise en regard des deux soit faite ce matin.

Un certain nombre de protestations interviennent aujourd'hui contre la fermeture de certaines gares, notamment sur la ligne Rouen-Amiens, sans concertation des maires qui sont autour de ces gares arbitrairement fermées. Nous sommes intéressés plus globalement par une politique plus générale.

Déclaration de M. Pascal FEREY

Au titre de la Fédération Régionale des Syndicats d'Exploitants Agricoles de Normandie (FRSEA)

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs,
Mes chers Collègues,

Je souhaitais tout d'abord en mon nom et au nom de la commission remercier Patrick MOREL pour la pédagogie dont il a fait preuve sur ce dossier. Rentrer dans la compréhension d'outils techniques sur les trains et leur contenance, on peut comprendre assez vite, mais le réseau européen, le cadencier et l'informatisation sont des éléments un peu plus complexes.

Nous avons estimé que la Région fait une bonne opération en tant que telle et surtout sur le fait d'avoir du modèle compatible avec le matériel acheté et livré à partir de 2020. Je rappelle que notre commission a mis en place un comité d'étude pour réfléchir et proposer un certain nombre de sujets par rapport aux États Généraux de la mobilité que la Région va tenir aux mois de mai-juin 2019. La question posée par Nicole GOOSSENS fait partie de la colonne vertébrale que nous allons proposer dans quelques jours puisque nous allons examiner l'ensemble des propositions de ce comité d'étude avant de venir devant le bureau. Je regrette, d'ailleurs, au nom de tous les collègues, que le cadencier imposé par la Région soit tel que nous n'aurons pas suffisamment de temps pour travailler à fond sur les différents sujets. On s'est principalement positionné sur deux ou trois points. Je tiens à faire remarquer, puisque j'ai été particulièrement dur vis-à-vis de la Région sur son absence dans le cadre des Orientations Budgétaires, qu'elle a répondu présente sur les financements. Enfin, je suis assez surpris de la méthode de financement avec des pics d'investissement en 2023-2024, même si la durée d'amortissement financière a été allongée. Traditionnellement, les investissements se faisaient en fonction de l'état de livraison du matériel.

Néanmoins, au-delà de l'investissement fait par la Région, on se pose des questions sur une forme de nivellement de l'investissement pour que les capacités de remboursement n'obèrent pas le fonctionnement sur d'autres points.

Déclaration de M. Michel PONS

Par accord entre le Comité de Coordination des Associations des Personnes en Situation de Handicap, les délégations de l'Association des Paralysés de France du Calvados, de l'Eure, de la Manche, de l'Orne et de la Seine-Maritime, l'Union Nationale des Associations des Parents et Enfants Inadaptés de Normandie

J'apprécie que Nicole GOOSSENS comme d'autres conseillers s'intéressent à la question de l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap. Dans le cas des nouveaux trains Bombardier, puisqu'on a participé à une visite sur place, les choses s'améliorent grandement. À ce jour, l'accès au train reste compliqué pour les personnes en fauteuil roulant. Toutefois, cette difficulté d'accès n'est pas seulement vraie pour les personnes en fauteuil roulant. Par contre, les nouvelles toilettes prévues dans les trains sont spacieuses par rapport à ce qu'on peut voir notamment sur les nouveaux TGV pour Bordeaux.

Déclaration de M. Hubert BANNER

Au titre de la CFTC en Normandie

Tout simplement pour vous dire que nous approuvons ce projet de cession à la Région Grand Est. Cela permettra aux usagers d'avoir un matériel adéquat. Nous ne souhaiterions pas que cette acquisition soit aussi au détriment des services pour le public. Nous souhaitons donc le maintien des gares actuellement desservies.