
Avis sur le transfert des trains intercités normands à la Région

CESER de Normandie

Mars 2016

**CONSEIL ÉCONOMIQUE
SOCIAL ET
ENVIRONNEMENTAL
REGIONAL DE
NORMANDIE**



Résultat du vote :
81 POUR
30 ABSTENTIONS
19 CONTRE

Rapporteur :
M. Francis SAINT-ELLIER

Les trains d'équilibre du territoire (TET), exploités par la SNCF pour le compte de l'État, assurent à ce jour les liaisons sur cinq lignes normandes (Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Granville, Paris-Serquigny, Caen-Le Mans-Tours). Le déficit d'exploitation structurelle de ces lignes (en Normandie et en France) et la mauvaise qualité de service (pour cause notamment de matériel vieillissant ou de conflits de circulation) a conduit le Gouvernement à engager une réflexion sur leur avenir. Le 7 juillet dernier, celui-ci rendait publique sa « feuille de route pour un nouvel avenir des trains d'équilibre du territoire » et annonçait notamment le renouvellement entier du parc de matériel roulant des lignes structurantes de l'offre TET, ainsi que l'acquisition de 34 rames neuves déjà en cours et déployées à partir de fin 2016.

La convention qui lie l'Etat à la SNCF s'est terminée à la fin de l'année 2015 et a été prolongée d'une année, dans l'attente de l'élaboration d'une nouvelle convention 2016-2020. Une mission de concertation avec les exécutifs régionaux, confiée au préfet François Philizot, est actuellement en cours sur la base des propositions formulées dans le rapport commandé au député Philippe Duron. Ce rapport formulait différentes propositions :

- un maintien des dessertes sur la ligne Paris-Caen-Cherbourg ;
- une légère diminution des fréquences sur Paris-Rouen-Le Havre ;
- un « transfert de la ligne à l'activité régionale » pour Paris-Evieux-Serquigny.

Devant cette situation, le Conseil régional a annoncé son intention de demander au Gouvernement « le transfert de la compétence à la Région en contrepartie de la prise en charge intégrale du renouvellement des matériels ». Le ministre des transports a déjà fait savoir qu'il était favorable à cette demande et un accord devrait intervenir d'ici le 31 mars 2016.

Sur la situation des trains d'équilibre du territoire, le CESER partage le diagnostic du Conseil régional. La dégradation du service et la vétusté du matériel roulant appellent une action forte et urgente des pouvoirs publics, tant dans l'intérêt des usagers que dans la promotion d'une offre multimodale alternative au transport routier.

Sur l'accord négocié entre le Conseil régional et le ministère des transports, plusieurs points méritent que des éclaircissements soient apportés :

- la compétence d'autorité organisatrice du Conseil régional imposera de financer les déficits actuels de ces lignes ou de parvenir à relancer la fréquentation de ces trains par des actions commerciales ambitieuses. En tout état de cause, un retour à l'équilibre de ces lignes n'est pas envisageable avant quelques années, ce qui imposera de trouver les ressources budgétaires pour financer les déficits. Un chiffrage précis et prospectif de cette nouvelle dépense serait intéressant ;
- la perspective de mise en service de la LNPN à l'horizon 2030 est à mettre en relation avec le renouvellement annoncé du matériel. Si l'option prise par le Conseil régional est celle d'une commande rapide de matériel neuf (en puisant dans le marché existant de la SNCF), alors ces matériels n'auront pas les caractéristiques techniques répondant aux spécificités de la LNPN. Or, un prochain appel d'offre, annoncé à l'horizon 2017, visera à la fabrication d'une nouvelle gamme de trains mais repousserait les livraisons effectives du matériel dans des délais trop lointains. La question de savoir comment concilier la nécessité impérieuse d'améliorer la qualité du matériel roulant sans compromettre la réalisation de la future LNPN reste en suspens.

En outre, le CESER souligne que le remplacement du matériel ne résoudra pas l'un des principaux problèmes à l'origine de la dégradation du service, en l'occurrence les mauvaises conditions d'insertion des trains normands de voyageurs en Ile-de-France.

L'ensemble de ces interrogations conduisent le CESER à solliciter des précisions supplémentaires quant au transfert de la compétence de gestion des TET, afin de pouvoir mieux appréhender les implications de cette nouvelle orientation.

Le CESER prend acte des informations données.

Déclaration des groupes

MONSIEUR DENYS DECLERCQ
au titre du Comité régional CGT de Normandie

Monsieur le Président,
Chers Collègues,

En 1971, déjà confrontée au retrait financier de l'Etat, la SNCF lançait le train « corail », nouvelle marque commerciale pour relancer l'activité de transport de voyageurs.

Pendant 30 ans, cette offre ne va cesser de se dégrader, le résultat là encore d'un désengagement de l'Etat et d'une réorientation sur le tout TGV et le développement autoroutier.

En juillet 2004, la SNCF crée les « TIR » (trains inter régionaux) avec déjà l'objectif de transférer les lignes déficitaires aux Régions.

Environ 25 lignes sont concernées. Selon la SNCF, cette démarche vise à répondre à la réglementation européenne en matière de transport ferroviaire qui interdit toute mutualisation entre ses activités. Le déficit d'un produit ne peut être compensé par l'excédent d'un autre. A cette époque la mobilisation combinée de syndicats de cheminots, d'associations d'usagers et la fronde commune de l'ensemble des Régions de France ont contraint l'entreprise à revoir sa copie.

En 2006, l'entreprise tente de redynamiser ces lignes et crée la marque CORAIL INTERCITES.

Le 1er janvier 2011, la convention TET (Train d'Equilibre du Territoire) entre en vigueur, engageant l'Etat comme Autorité Organisatrice de transport pour une durée de 3 ans.

Trois objectifs sont assignés à l'exploitant :

- Assurer un service grandes lignes entre les principales villes françaises non reliées par la grande vitesse ;
- Désenclaver les territoires sur des liaisons interrégionales province-province ;
- Améliorer les déplacements pendulaires dans le grand bassin parisien. La SNCF est également tenue de supporter l'investissement pour la régénération du matériel roulant existant.

Le coût total d'exploitation des TET n'est couvert qu'à 80% par les recettes. Les charges de la convention des TET, qui incluent le déficit d'exploitation et les investissements de renouvellement du matériel roulant, sont passées de 210 M€ sur l'exercice 2011 à 325 M€ entre 2011 et 2013, soit une hausse de 55% sur 3 ans. Plus de 60% de cette hausse est due à l'augmentation des péages. Le déficit de l'ensemble des TET s'élève aujourd'hui à 330 millions d'euros.

C'est dans ce cadre que début 2015, une commission présidée par le Député Philippe DURON est chargée d'établir un rapport sur le devenir des trains d'équilibre du territoire.

Il est important de rappeler que la mission confiée à cette commission est à intégrer dans le cadre d'austérité voulu par le Gouvernement, avec une seule et unique orientation : la baisse des dépenses publiques, dont la baisse des moyens alloués par l'Etat au déficit du système ferroviaire.

Si elles étaient reprises telles quelles, les orientations préconisées dans ce rapport amèneraient à une remise en cause profonde du rôle du ferroviaire sur l'ensemble du territoire national, avec des conséquences fortement néfastes sur l'aménagement du territoire. Une grande majorité des liaisons verrait au mieux une réduction importante des services et au pire, une fermeture pure et simple.

Face à la proposition d'un tel bouleversement, la CGT pense que la représentation nationale aurait dû être saisie de ce dossier pour qu'elle puisse apporter son avis sur un enjeu aussi important pour l'aménagement du territoire.

Sur la Normandie, malgré toute la communication du nouveau Président de Région, destinée à faire croire qu'il est à l'initiative de la proposition de transfert de l'ensemble des TET normands, il est bien difficile de ne pas soupçonner l'Etat de l'y avoir fortement incité.

Mais était-ce finalement possible qu'il en soit autrement, au vu des constats unanimement partagés sur une situation qui n'en finit plus de se dégrader ?

Les pions savamment avancés depuis tant d'années par la SNCF et l'Etat (son actionnaire unique) auront eu raison de cette partie d'échecs ne laissant au final que bien peu d'alternative à la région normande.

Sans vouloir minimiser la contrepartie a priori négociée que représente le financement d'un nouveau matériel, ajouter la compétence TET à celle des TER représente un changement d'échelle bien difficile à apprécier.

Le dossier tel qu'il est présenté pose plus de question qu'il n'apporte de réponses.

Quel type de matériel ? Apte ou non à rouler à 250 kilomètres à l'heure ? Qui décide de la tarification ? Quid du conventionnement avec la SNCF ou appel d'offre pour une délégation de service public ? La Région organisatrice suivra-t-elle les préconisations du rapport DURON ? Supprimera-t-elle les TET sur Caen, Le Mans, Tours ? Créera-t-elle une rupture de charge à Rouen et Caen, obligeant les voyageurs pour le Havre et Cherbourg à terminer leur voyage en omnibus ? La gare St Lazare voudra-t-elle encore des trains normands ? L'engagement peut-il être réversible ? Voilà quelques-unes des questions qui doivent être posées et qui, nous en sommes convaincus, ne représentent qu'une infime partie de toutes celles qui ne manqueront pas de survenir au moment de pousser plus loin la réflexion.

La régionalisation totale du transport ferroviaire de voyageurs ferait de la Normandie une singularité. Cette remarque mérite assurément d'être mesurée. Ce qui aujourd'hui peut apparaître comme la seule solution face à l'urgence, ne peut-elle hypothéquer tout développement futur ? Est-il raisonnable d'imaginer que le coût du rail, de sa maintenance et

de son exploitation pourraient durablement être financés en grande partie par la seule collectivité régionale ?

Après oui, le réseau de trains nationaux autre que grande vitesse doit être préservé et développé car il est un enjeu fondamental pour l'aménagement du territoire, mais le désengagement de l'Etat à assumer son rôle, contraint aujourd'hui la SNCF et les Régions à résoudre une équation pratiquement insoluble compte tenu du fait qu'il laisse à chacun d'entre eux des marges de manœuvre, notamment financières, de plus en plus ténues.

Pour la CGT, l'heure n'est pas à encourager quelque entité que ce soit à devenir le palliatif de ce désengagement mais au contraire à tout mettre en œuvre pour imposer à l'Etat d'assurer ses responsabilités vis-à-vis de tous les citoyens où qu'ils habitent sur le territoire national.

En conclusion, la CGT, opposée à ce transfert, ne peut se satisfaire d'une prise d'acte face à un engagement d'une telle importance.

Par conséquent, même s'il partage les interrogations posées, le groupe CGT votera contre l'avis proposé.

MONSIEUR JEAN-PIERRE GIROD
au titre du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande

Monsieur le Président, nous ne pouvons que souscrire au diagnostic fait et soulignons la détérioration de la qualité de service ferroviaire des lignes Paris Normandie : retards très nombreux, absence de confort. Je ne voudrais pas signaler l'absence de places assises, voire de toilettes et la difficulté de travailler tant le matériel est obsolète, mais une étude de faisabilité et d'analyse des conséquences sur le transfert de la compétence des trains d'équilibre des territoires est incontournable tant les effets sont nombreux.

Coûts réellement supportés à terme par la Région, le maintien des sillons pour les trains normands sur le réseau en Ile-de-France. Quid des coûts de péage par infrastructure SNCF ?

La compatibilité des projets du STIF avec nos propres trains, sans oublier l'organisation des services TER et TET qui reviendrait à la Région. La délibération prévoit même la possibilité de signer ce transfert tel qu'il est indiqué.

Autre question plus globale, est-ce le moyen de faire aboutir le projet de la LNPN, sachant que dès 2024, l'arrivée d'EOLE va contraindre fortement les sillons offerts aux trains normands ?

Devant l'absence de précision sur ces effets à court, moyen et long termes, je m'abstiendrai.

MONSIEUR DANIEL MARIE
au titre de l'Union syndicale Solidaires Haute-Normandie

Solidaires a déjà exprimé son désaccord sur la régionalisation des transports ferroviaires.

Le rôle d'aménageur du territoire par les grandes infrastructures est pour nous du domaine des services publics de l'Etat.

C'est l'Etat qui peut garantir l'équité territoriale, et permettre à l'ensemble de la nation de bénéficier des mêmes droits et des mêmes services.

Comment peut-on croire que le transfert des Trains d'Equilibre du Territoire, dont l'Etat veut via la SNCF se débarrasser, sera sans incidences financières pour la Région ?

Qui peut croire que cette volonté politique n'amènera pas la privatisation des transports régionaux à l'heure où l'Etat fait tout pour continuer de détruire l'ex SNCF dont nous avons sur notre territoire des pages entières de son histoire.

La loi Notre va amener un calendrier de décisions en matière de transports suffisamment chargées et demandeuses d'une vision débattue et partagée de l'ensemble de la population.

La cohérence de la mobilité, de l'inter modalité, l'arrêt de consommation des espaces par la périurbanisation, l'accès au transport pour tous en réduisant l'impact écologique sont déjà d'énormes chantiers à ouvrir. Sans parler ici de cette formidable opportunité que la LNPN apportera à la Normandie comme terre d'expérimentation.

MONSIEUR JACQUES BRIFAULT
par accord entre la filière logistique et le pôle de compétitivité Novalog

Monsieur le Président,
Chers Collègues,

Nous venons de l'entendre, la qualité du service « voyageurs » de la SNCF n'a cessé de se dégrader depuis plus de trente ans. Cette dégradation est la suite logique de celle qui touche le service fret depuis des décennies. Or les mêmes causes produisant les mêmes effets, nous en sommes à constater que le problème principal de la Normandie provient des mauvaises conditions d'insertion des trains au sein du réseau francilien.

Le risque d'asphyxie de la Normandie en matière ferroviaire déjà constaté en 1996 a conduit à la création de la filière logistique. Ceci a permis la prise de conscience d'une nécessité, celle de trouver de nouvelles solutions de passage vers l'Ile de France, d'où l'émergence du projet Serqueux-Gisors.

Ce projet est donc d'une grande importance puisque son but est la régénérescence des capacités ferroviaires normandes, mais ce ne peut être qu'un début.

Les orientations du Conseil régional, qui exprime sa volonté de prendre de nouvelles responsabilités dans la maîtrise des matériels, sont intéressantes car elles ouvrent des perspectives de régénération du matériel, mais nous sommes convaincus que cela non plus ne suffira pas à éviter l'asphyxie à terme.

Je veux insister sur le risque actuel : en prenant appui sur la réduction des trafics de fret, SNCF réseau étudie actuellement la suppression de voies capillaires desservant des entreprises industrielles normandes.

Il est donc absolument nécessaire qu'un nouveau dialogue, constructif et volontariste, s'engage avec tous les acteurs industriels et logistiques franciliens concernés sans le limiter aux Conseils régionaux et aux CESER. Pour notre part, nous y travaillons.

Pour ce qui nous concerne, l'objectif est d'ouvrir de meilleures perspectives au trafic ferroviaire normand dans son ensemble, qu'il s'agisse du trafic passagers ou fret de et vers l'Ile de France, ce qui n'empêche pas la prise en compte des intérêts des franciliens, ce qui n'est nullement contradictoire.

MONSIEUR JEAN CALLEWAERT
au titre des personnalités qualifiées

Monsieur le Président,
Chers Collègues,

Je voudrais saluer plutôt cette initiative du Président du Conseil régional puisque si, comme tout le monde, je ne peux que constater la dégradation du service ferroviaire -notamment sur ces grandes lignes depuis 40 ans/45 ans, depuis les années 70, en tout cas je parle pour les trains Paris/Caen/Cherbourg, depuis le turbo train et sa disparition-, je crois que ne rien faire, c'est de toute façon avoir de plus en plus de problèmes comme le passé l'a démontré.

De ce point de vue-là, je trouve qu'il est intéressant de prendre une initiative poussant la SNCF à réagir. Pour simplement illustrer cet exemple, la SNCF aujourd'hui -je dis SNCF, c'est l'ensemble SNCF, RFF et l'Etat puisque c'est son principal actionnaire- a comme principe de constater un déficit, déficit dont on ne nous donne jamais exactement la grandeur et ensuite de se retourner globalement vers les collectivités pour leur dire qu'il n'y a pas de solution autre que de fermer, sauf si vous payez.

Et finalement la Région essentiellement, mais souvent avec d'autres collectivités, soit Conseils généraux, voire certaines villes, a été amenée à payer sans jamais rien contrôler et là-dessus depuis vingt ans il n'y a jamais eu de changement.

J'ai toujours entendu Guillaume PEPY dire que la SNCF a une grande dette vis-à-vis de la Normandie, il n'a jamais payé le moindre intérêt et jamais commencé à rembourser le moindre capital en la matière.

Il est donc temps de faire quelque chose et cette idée de dire « puisque je paye je vais en prendre la responsabilité », je trouve qu'elle mérite d'être creusée.

Après tout, le conventionnement des TER n'a pas été défavorable aux TER, à ma connaissance, au contraire tout le monde s'en loue aujourd'hui.

Je demande d'ailleurs à tout le monde de réfléchir : s'il n'y avait pas eu ce conventionnement, dans quel état seraient nos TER aujourd'hui.

Cette idée pose beaucoup de questions, elle mérite d'être étudiée, à mon sens et c'est pour cela que bien entendu je voterai ce rapport.

Quant aux risques, il y a une contrepartie qui est le matériel, ce n'est pas négligeable ; une rame, c'est de l'ordre de grandeur de 20 millions d'euros. Le déficit, je suis quand même toujours sceptique sur les chiffres qui sont annoncés.

Il y a quelques années j'avais fait cette proposition à la SNCF de reprendre les lignes Paris-Granville et Paris-Cherbourg. La SNCF s'était bien gardée de dire oui. Je ne suis pas si sûr que cela qu'elle était preneuse à l'époque. Elle a dit non, cela j'en suis sûr.

Et puis, je m'appuie sur un rapport de la Chambre régionale des Comptes que j'ai sous les yeux. Il n'est pas vieux, il est de 2015. Il dit : « sur ces lignes d'aménagement du territoire, quatre lignes intercités présentent un compte équilibré et même profitable » et il cite quatre lignes. Vous remarquerez que dans ces quatre lignes il y a Paris/Caen/Cherbourg, Paris/Rouen/le Havre, Paris/Vernon.

Je ne suis donc pas si sûr que les chiffres qui sont envoyés sans aucune vérification parce que la comptabilité de la SNCF pour m'y être plongé depuis les conventionnements de TER est redoutable.

Une fois de plus, je comprends que cela pose des questions, mais je suis sûr qu'il faut les étudier et en tout cas lancer une initiative de cette nature de manière à faire bouger la SNCF.

MONSIEUR CHRISTOPHE LEROY
au titre de l'Union régionale Haute-Normandie UNSA

Sans reprendre les arguments de certains interlocuteurs précédents et pour les mêmes raisons, à savoir trop d'incertitudes sur ce dossier, l'UNSA s'abstiendra.

MONSIEUR JEAN-PIERRE CALLE
au titre de la Fédération Française du Bâtiment de Basse-Normandie

Je voulais simplement insister et approuver ce que disait Jean CALLEWAERT parce que je voulais moi-même citer le rapport de la Cour des Comptes et voir qu'il y a sur les 4 lignes qui sont profitables ou excédentaires quatre lignes normandes.

MADAME MARIE-CHRISTINE PORCHY

**par accord entre la Section régionale de l'Union nationale des associations
de professions libérales et la Chambre nationale des professions libérales**

Monsieur le Président,
Chers Collègues,

Comme je l'ai noté lors de la réunion de la Commission 5 sur ce point, j'ai voulu rappeler ce que vient de dire Jean CALLEWAERT, c'est-à-dire que les chiffres qui sont en général issus des rapports de la Cour des Comptes ou de la Cour régionale des Comptes ne sont pas tellement fantaisistes.

On nous annonce des déficits. Ces déficits ne sont aucunement précisés. Les lignes au moins Paris/Rouen/le Havre et Paris/Caen/Cherbourg étaient bénéficiaires. Maintenant, si effectivement pour des raisons diverses et variées, on souhaite imputer des frais de siège à géométrie variable, on peut effectivement artificiellement les rendre déficitaires.

Au nom du groupe des professionnels libéraux de ex-Haute-Normandie et ex-Basse-Normandie, nous considérons qu'avoir des trains nouveaux qui ne se heurteront aucunement à la LNPN, mais qui permettront de ne pas perdre 10 à 15 ans, car même si la ligne nouvelle doit intervenir le plus rapidement possible, il y aura des recours des tiers et vous le savez très bien, qui vont ralentir le processus.

La Normandie ne peut pas se priver d'un développement économique, d'un développement touristique et également d'un développement national et international en exigeant de tous les passagers qui viennent de circuler dans des bétailières !

MADAME ALINE PICHEREAU QUENTIN
au titre des personnalités qualifiées

Je me demande qui parmi nous prend les lignes citées ? Tous les jours pour aller au travail, pour aller au CESER ! Je me demande par exemple, aujourd'hui, qui est venu en train ?... Voilà, c'était cela ma question !

Du coup, si on ne les prend pas, pourquoi ? Fiabilité, fréquence et nombre de dessertes, accessibilité au train sur les quais pour tous les types de public et tous les types de valises.

L'Etat a choisi il y a quarante ans de financer l'automobile plutôt que le ferroviaire. Est-ce qu'aujourd'hui c'est à la Région de rattraper le coup et est-ce que la Région a les fonds nécessaires pour le faire, parce qu'il y a vraiment du travail à faire ?

Que ce soit pour l'accessibilité aux trains, souvent cela appartient à la SNCF ou à RFF et du coup il y a aussi du dialogue à amorcer avec ces entreprises.

Je vous remercie.

MONSIEUR GÉRARD LISSOT
au titre des personnalités qualifiées

Je voulais intervenir au moment de l'avis sur les orientations budgétaires, comme nous l'avons fait en commission finances, mais je le fais maintenant parce que l'éclairage qui est mis sur la problématique ferroviaire mérite d'être resitué sur un engagement budgétaire fort, très fort pour la Région dans les années à venir.

Et je voulais simplement faire remarquer qu'au niveau des orientations budgétaires et après un débat technique avec la direction financière, on a vu qu'il n'existait plus de réserve pour le financement de la LNPN, telle que cela existait dans nos deux anciennes Régions.

Ceci me paraît préoccupant sur la forme en tout cas, puisque c'est un mauvais signal adressé, même si, comme le dit Marie-Christine PORCHY, les échéances peuvent sembler lointaines.

Je pense que les réserves budgétaires doivent être mobilisées fortement pour le court et le moyen terme et ceci dans la perspective des décisions qui seront prises, y compris pour le remplacement des matériels qui n'induisent pas forcément une réponse sur les frais de fonctionnement, mais éventuellement une participation sur l'investissement, ce qui me paraît plus dans la vocation d'une collectivité territoriale, en tout cas sur ce registre de transport.

Voilà simplement ce que je voulais ajouter pour ne pas y revenir au moment des orientations budgétaires sur un problème à mon avis majeur.