

La ligne Paris-Rouen-Le Havre (ici sur le viaduc ferroviaire de Barentin) est actuellement desservie par 23 allers-retours quotidiens de trains Intercités, dont treize jusqu'au Havre (photo Boris Maslard)

Trains d'équilibre du territoire (TET), autrement dit les Intercités, la SNCF dresse un état des lieux, ligne par ligne.

Sur l'axe **Paris-Rouen-Le Havre**, desservi par 23 allers-retours quotidiens, dont 13 jusqu'au Havre, la SNCF préconise de réduire de moitié le nombre d'allers-retours quotidiens, dont 4 jusqu'au Havre. Sur cette ligne-là, la SNCF réalise un chif-

fre d'affaires annuel de 98 millions d'euros. Quant au taux d'occupation moyen des Intercités, il serait de 57 %. Ce qui conduit la compagnie à jugé l'offre « globalement surabondante » sur la ligne Paris-Rouen-Le Havre. Abandonnant la moitié de ses liaisons Intercités à l'horizon 2018, la SNCF recommande un transfert vers les Trains express régionaux (TER) financés par les collectivités locales. Dans son rapport, la SNCF note, entre autres « points de vigilance », « la réduction importante des fréquences » et la perte de « 7 allers-retours quotidiens sur Le Havre », d'où un « fort enjeu d'articulation des correspondances à Rouen avec les TER ».

Autre axe, **Paris-Evreux-Serquigny**. La SNCF propose ex abrupto de faire sortir cette ligne-là, desservie par un aller-retour quotidien, du dispositif Intercités. Même sort pour la ligne **Caen-Le Mans-Tours** opérée avec deux allers-retours chaque jour. Pour le **Paris-Caen-Cherbourg-Deauville** (15 allers-retours par jour), la SNCF propose de descendre la fréquence à dix allers-retours quotidiens d'ici à 2018.

Parmi les points de vigilance, la réduction de la fréquence vers Cherbourg mais aussi la suppression des dessertes Intercités à **Bermy** ; pas sûr que cette perspective enchante le sénateur-maire de Bermy, Hervé Maurey, qui vient d'être nommé au conseil de surveillance de la SNCF... Quant à la ligne **Paris-Granville**, qui dessert **Verneuil-sur-Avre**, dans l'Eure, la SNCF considère que les cinq allers-retours quotidiens ne relèvent pas d'une offre nationale et préconise donc d'extraire cette ligne du système Intercités.



Alain Vidalies

## LA COMMISSION « TET » LANCÉE EN NOVEMBRE

« Intérêt national », « cohérence et identité »

La commission Avenir des Trains du Territoire (TET) a été lancée en novembre dernier par Alain Vidalies, le secrétaire d'État aux Transports. Selon un communiqué du ministère, cette « mission d'analyse et de propositions » doit permettre de « clarifier l'offre faite aux usagers » en matière de transport et « doter les TET d'une stratégie d'avenir ». « Il est nécessaire que l'offre de transport ferroviaire TET conventionnée par l'État réponde à un besoin d'intérêt national clairement identifié et regagne en cohérence et en identité auprès des voyageurs », déclarait Alain Vidalies en novembre dernier. Présidée par le député PS du Calvados, Philippe Duron, la commission est composée de onze personnes, dont le président du conseil régional de Picardie, Claude Gewerc.

## « AUCUN COMMENTAIRE » À LA SNCF

Les lignes normandes vont-elles réellement perdre de leurs capacités ? En lançant des « pistes de redressement de la trajectoire financière des TET qui se dégrade d'année en année », commission Duron dixit, la SNCF cherche à rationaliser - autrement dit faire des économies - et à envoyer la balle dans le camp des collectivités, notamment

De son côté, l'association Convergence nationale rail (CNR), qui défend les usagers et les chemins, sera auditionnée mercredi prochain par la commission Duron. Et Pierre Ménard, son président haut-normand, entend bien défendre le service public et rap- peler à la SNCF ses obligations pour rendre « équitable » l'accès aux transports. « Nous ne sommes pas d'accord pour que la SNCF se reporte sur les régions pour payer. Si deux régions voisines ne sont pas d'accord, l'offre de transports diminuera », souligne Pierre Ménard.

La commission Duron poursuit actuellement ses auditions et a lancé en parallèle une consultation du public. Elle remettra son rapport à la fin mai au secrétaire d'État aux Transports, Alain Vidalies. Lequel aura sûrement en mémoire les préconisations de la Cour de comptes. En février dernier, à propos des Intercités, un service organisé depuis 2010 sous la responsabilité de l'État, elle appelait de ses vœux des « mesures énergiques de réduction des coûts de gestion de ces trains, mais aussi des choix en ce qui concerne leur périmètre et leur financement ».