

Normandie Écologie  
Élections régionales – 6 et 13 décembre 2015

**Monsieur Pierre Ménard**  
Président de Convergence Nationale Rail  
72 rue de la République  
76800 Saint-Étienne-du-Rouvray

Rouen, le 9 novembre 2015

Objet : Votre sollicitation du 23 octobre 2015 / Positionnement sur le ferroviaire dans la région Normandie

Monsieur,

Pour faire suite à votre courrier référencé ci-dessus,

J'ai le plaisir de vous apporter les différents éléments de réponse aux sujets que vous abordez.

**1) Êtes-vous pour le maintien (ou plutôt le retour) à un Service Public Unifié du Ferroviaire français, sous la responsabilité de la Nation ?**

Normandie Écologie 2015 considère que le mode ferroviaire doit être favorisé pour répondre aux besoins de déplacement des habitants de la Normandie et répondre aux défis du réchauffement climatique. Aujourd'hui le chemin de fer traverse une grave crise qui menace sa pérennité. Il est maintenant unanimement reconnu que la création de RFF en 1997, loin de résoudre les problèmes, a contribué à désorganiser son fonctionnement. Si les parlementaires écologistes ont voté la loi du 4 Août 2014, c'est qu'ils estimaient que la création du groupe ferroviaire allait dans le sens d'un retour à l'unification du système ferroviaire français. Même si en l'absence d'une fiscalité écologique depuis l'abandon de l'écotaxe et d'un désendettement de SNCF Réseau, les moyens manquent toujours pour une amélioration significative du réseau et menacent l'existence de nombreuses lignes. Ce retour à une certaine unification ne doit pas aboutir à une recentralisation des décisions, mais au contraire renforcer le poids des nouvelles régions sur la définition des politiques de transport face à l'état et au groupe ferroviaire SNCF. Par exemple la région Normandie devra exiger de l'état, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités une approche commune, infrastructure et desserte du projet LNPN. A notre sens l'avenir du ferroviaire s'articule dans une logique de service public sur trois niveaux : régional, national et européen.

**2) En ce qui concerne les TER, dans le système actuel de délégation aux Régions, souhaitez-vous que les conventions permettant leur fonctionnement soient signées avec un opérateur ferroviaire national unique (en l'occurrence la SNCF), et à quelles conditions, ou pensez-vous faire appel à la concurrence via des appels d'offres ?**

Si la Région Normande doit renforcer ses exigences par rapport à la qualité du service opéré par la SNCF, Normandie Écologie 2015 n'est pas favorable à l'organisation d'appels d'offre sur tout ou partie des liaisons TER normandes. Une telle ouverture à la concurrence n'ajouterait qu'à l'incohérence croissante du système ferroviaire, en faisant reposer sur la collectivité l'ensemble des responsabilités, y compris techniques, du transport ferroviaire à travers la définition des appels d'offre. Elle serait un frein supplémentaire à la nécessaire coordination des offres régionales, interrégionales et nationales.

**3) En ce qui concerne les Trains d'Équilibre du territoire (Intercités, trains « Corail »...), qui ont fait l'objet d'un débat au printemps dernier, débat conclu par le rapport Duron<sup>1</sup> et prolongé par le Ministère par une « période d'interrogation » auprès des Régions (actuelles et futures) par le Préfet Philizot, pensez-vous que les Régions doivent se charger en plus de ces lignes ou plutôt qu'il s'agit de lignes d'intérêt national qui doivent rester sous la responsabilité de l'État et gérées par un opérateur national unique ?**

La région Normande est la seule des nouvelles régions à ne pas être desservie par une ligne à grande vitesse, l'état a donc une responsabilité particulière à assumer aussi bien par rapport à l'infrastructure qu'à l'organisation de ces dessertes d'intérêt national qui nécessitent à court terme des investissements