

Complément régional NORMAND au Bulletin spécial « Assises Nationales du Service Public Ferroviaire »

LES INTERCITÉS Trains d'équilibre du territoire



ÉTAT DES LIEUX

L'état de dégradation générale s'applique particulièrement aux lignes Intercités normandes : trains supprimés – trains surchargés – manque de places assises - toilettes fermées – retards de plus en plus fréquents, parfois de plusieurs heures, dus à la vétusté des installations et des matériels... au manque prévisionnel de formation de personnels compétents... sans parler de la « dégradation » en 2013, suite au chantage de la SNCF et avec la complicité de la région : conversion d'Intercités Paris-Granville en TER, et suppression des Intercités à destination de Dieppe... Aujourd'hui (avril 2016), c'est l'inconnue la plus totale quant à l'avenir du réseau Intercités normand, tant les menaces sont nombreuses.

LES « PRÉCONISATIONS » DES DÉCIDEURS...

De la SNCF - Lors de son audition du 27 janvier 2015 par la « Commission Duron », la SNCF de M. Le Vern envisage des réductions drastiques : la sortie du réseau Intercités du Paris-Granville, du Paris-Évreux-Serquigny et du Caen-Le Mans-Tours ; une réduction d'un tiers (en fréquences et en nombre d'arrêts) du trafic sur le Paris-Cherbourg ; une réduction de 50% du trafic sur le Paris-Le Havre. Certaines justifications de la SNCF interpellent quant à leur motivation, par exemple elle envisage de supprimer l'arrêt de Mantes-La-Jolie comme « irritant fort des clients de Rouen » !

Du « Rapport Duron » (25 avril 2015) -

Il préconise : Pour la ligne Paris-Le Havre, une réduction du trafic en particulier entre Rouen et le Havre ; une augmentation des fréquences sur le Paris-Cherbourg ; le transfert à la région du Paris-Évreux-Serquigny ; la réduction des fréquences et des arrêts (1/5 environ) sur le Paris-Granville ; le transfert aux régions du Caen-Le Mans-Tours et... le transfert sur route de l'ensemble !

Du Secrétaire d'État chargé des Transports – le 7 juillet 2015... M. Vidalies décide de ne pas décider, d'attendre les effets des « cars Macron » et des élections régionales ; le 19 février 2016 (le lendemain de son entrevue avec M. Morin), il propose... d'attendre encore ! Il envisage de « débloquer » 1,5 Mds € pour le matériel roulant... d'ici 2025, après appel d'offres et sur 4 lignes en France (dont celle reliant Paris-Orléans-Lyon-Toulouse dite POLT, qui nécessite à elle seule 1Md €). Pour la Normandie : le Paris-Cherbourg...

.../...

.../...



La Région Normandie – Le nouveau Président de la région Normandie qui parlait dans sa campagne électorale de « Plan Marshall » pour le ferroviaire normand semble avoir proposé (selon la presse) un marché au gouvernement : la reprise des Intercités contre une enveloppe de 70 M € pour renouveler le matériel roulant. À notre connaissance, rien sur les infrastructures, rien sur le budget de fonctionnements

VÉRITES ET MENSONGES SUR...

Les « Autocars Macron » : la libéralisation des transports par autocars a permis à plusieurs compagnies privées (Flexibus, Isilines...) et Ouibus de la SNCF de faire des ravages concurrentiels sur Le Havre, sur Rouen, sur Dieppe... Les tarifs pratiqués laissent pantois quant à la réalité des pratiques de dumping qu'elles recouvrent (en Allemagne avec déjà 2 ans d'expérience, on commence à dénoncer l'exploitation des chauffeurs d'autocars). Par ailleurs, en plus des incertitudes horaires qui ne peuvent satisfaire des usagers réguliers, les trop nombreux accidents routiers impliquant des autocars survenus ces derniers mois sur nos routes devraient nous inciter à la prudence !

Comme dit dans le *Bulletin spécial* de la CNR, nombreux sont les candidats aux dernières élections régionales devenus présidents de régions qui souhaitent faire **appel à la concurrence**. Ceci étant pudiquement déguisé sous le terme de « délégation de service public »... mais où est la différence ? Monsieur Morin n'a pas répondu explicitement à cette question (il n'avait par ailleurs pas répondu à notre questionnaire adressé aux candidats normands) ; il a retourné à l'association TDIE (Transport Développement Intermodalité Environnement) de M. Duron des propositions très générales, se proposant de « [peser] de nouveau dans les négociations avec la SNCF pour que la situation des lignes Intercités s'améliore rapidement ». La volonté de reprendre en région les Intercités semble quelque peu contradictoire avec cette intention.

SOYONS UNE FORCE DE PROPOSITIONS !

Convergence Nationale Rail a présenté le 15 avril 2015 son Mémoire devant la « commission Duron ». La Normandie y était représentée et les grandes lignes de nos propositions figurent dans le *Bulletin spécial* « Assises du ferroviaire Public » qu'accompagne ce document.

Pour « alimenter » le train, il faut maintenir, sinon accroître fréquences et arrêts !...

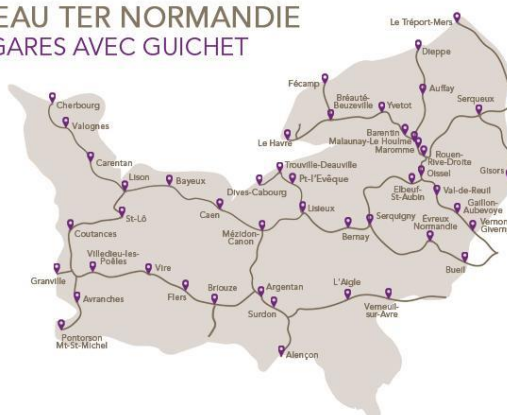
Pour maintenir la cohésion nationale de notre pays, les Intercités doivent demeurer du ressort de la Nation (et les instances nationales doivent être consultées à leur sujet). En ce qui concerne la Normandie, cela commence par le rétablissement en tant qu'Intercités de circulations sur Paris- GRANVILLE, PARIS - Dieppe et, bien sûr, par le maintien de toutes les autres lignes menacées.

Non à la concurrence ! « Chat échaudé craint l'eau froide », dit-on. L'introduction de la concurrence dans le transport ferroviaire de marchandises explique en partie le degré de déliquescence de ce secteur auquel on est arrivé. Il fait apparaître, au travers des choix des opérateurs (SNCF en premier) que l'on privilégie toujours la recherche du profit dans un service à la clientèle qui n'a rien à voir avec le Service Public. Nous attendons une prise de position claire sur ce sujet de la part tant de l'Etat que du Conseil Régional de Normandie.

Agissons auprès du gouvernement (qui doit pleinement assurer ses responsabilités et sa mission de tutelle vis-à-vis du groupe public ferroviaire, composé depuis la proclamation de la loi du 4 août 2014 portant réforme du système ferroviaire français des trois EPIC SNCF) pour qu'il règle en urgence les problèmes qui doivent l'être (au lieu de s'égarer dans d'utopiques projets de LGV ici ou là), à savoir en ce qui concerne la Normandie : la résorption de l'étranglement du Mantois, l'entretien régulier des installations, le renouvellement du matériel roulant existant... et pas dans 9 ans !

LES TER

RÉSEAU TER NORMANDIE LES GARES AVEC GUICHET



ÉTAT DES LIEUX

Depuis l'attribution des TER aux Régions... des progrès considérables ont été réalisés grâce aux investissements des Conseils régionaux, mais :

- L'enveloppe de l'État pour faire fonctionner les TER n'a pas progressé, elle.
- La SNCF n'a pas assuré son rôle : certains matériels roulants mis en place se sont révélés défectueux voire dangereux (dérive du train entre Abancourt et Rouen ...) et surtout le réseau a continué de se dégrader considérablement suite au manque d'entretien. C'est ainsi que depuis deux ans le Breauté-Fécamp est remplacé par des cars... et si la ligne va être rénovée, suite au chantage exercé par RFF (devenu SNCF Réseau) sur la Région, on le doit surtout aux actions du Collectif « Fer en Caux ».
-

VÉRITES ET MENSONGES SUR...

La concurrence des « cars Macron » ne frappe pas seulement les Intercités. Déjà, la SNCF elle-même organise cette propre concurrence en baptisant TER des autocars ! Ainsi, dans notre région, entre Caen et Rouen.

Mais la « loi Macron » comporte un volet mis en œuvre en octobre dernier : la libéralisation des autocars sur des lignes de moins de 100 km. Certes sous le contrôle (?) de l'Arafer (voir page 5 du *Bulletin spécial*), mais les premières décisions de celle-ci ne laissent pas d'inquiéter. Elles déboutent les autorités organisatrices des transports (AOT) défenderesses du ferroviaire... et indiquent aux autocaristes comment contourner l'obstacle ! (cas de l'aéroport de Beauvais)



SOYONS UNE FORCE DE PROPOSITIONS !

Il faut associer toutes les parties aux décisions concernant les TER. Du développement du réseau (ferré et non pas routier !), à l'établissement des fréquences ou à la détermination des arrêts, les usagers normands doivent être consultés. Pour éviter tout effet dilatoire ou « renvoi de balle » rétablissons (ou établissons dans nombre de cas) des comités de lignes qui fonctionnent régulièrement sous l'égide de l'autorité organisatrice (la Région), et réunissent de façon concomitante les associations d'usagers, les responsables SNCF et les représentants des cheminots qui font fonctionner le réseau.

Ne laissons pas SNCF instaurer ses propres règles de décompte des retards ou des incidents de parcours. Elles doivent aussi être négociées par l'AOT en présence des parties concernées.

Si, comme l'envisage la loi ferroviaire du 4 août 2014, la Région envisage ses propres tarifications, celles-ci devront être également débattues au sein des instances citoyennes.

TGV... GARES... ET TARIFS...

ÉTAT DES LIEUX

Le TGV se résume un aller et retour Le Havre-Marseille quotidien. Une promesse irréaliste et purement électoraliste faite en 2010 par M. Sarkozy au maire du Havre de « mettre sa ville à 1h15 de Paris en 2017 » par une ligne TGV qui ne passait même pas par Rouen, a fait long feu et abouti en 2012 au débat sur la LNPN... Elle alimente encore les débats (voir ci-dessous).

En ce qui concerne les gares, on ne compte plus celles qui ont fermé ou dont les guichets ont fermé. Et quand les points de vente des gares ont été remplacés par des boutiques, ce sont les boutiques (Sotteville, Saint-Sever, Caen, le Havre...) qui ont fermé à leur tour.

Depuis le début des années 2000, le prix moyen des billets de train a augmenté (avec la bénédiction des gouvernements successifs) de plus de 40% ! En particulier, il convient de savoir que moins il y a de trains de marchandises qui circulent, plus la tarification des trains de voyageurs tend à augmenter pour compenser les coûts liés à la maintenance et au renouvellement des infrastructures ferrées (notion de péages).



VÉRITES ET MENSONGES SUR...

La LNPN... Beaucoup de bruit depuis 4 ans sur une promesse s'apparentant, en l'absence de précisions quant aux contours financiers et ceux qui financent, à : « demain on rase gratis ». On confond vitrine médiatique et projets pharaoniques (nouvelle gare de Rouen, traversée de la Seine, etc...) et nécessités absolues. Rappelons-nous les « débats publics » de 2012 : il s'agissait essentiellement d'assurer le cheminement entre Le Havre et Roissy des hommes d'affaires havrais et chinois ! Or, il convient désormais de pallier au plus vite le manque d'anticipation des besoins de transport par fer et l'accroissement du nombre de voyageurs. Il y a des solutions plus rapides à mettre en œuvre et bien moins onéreuses pour la collectivité. C'est ainsi qu'à ce stade, la priorité des priorités réside dans le désengorgement du Mantois, dans l'entretien régulier de la ligne existante et dans l'accroissement des fréquences de dessertes via le renouvellement du matériel (voir les Intercités). Et ce, pas dans 25 ou 35 ans !...

Déshumanisation des gares, des trains : l'informatique est un outil, utile, pratique, mais ce n'est qu'un outil qui ne saurait se substituer à l'homme et ceci dans tous les domaines. En ce qui concerne le ferroviaire, l'Internet de la SNCF ne renseigne que partiellement tout en développant une promotion commerciale pour ce dont nous n'avons, le plus souvent, pas besoin ! L'informatique et la télécommunication ne sauraient se substituer à la présence humaine des contrôleurs à bord des trains, essentiellement en matière de sécurité et de sûreté.

La politique tarifaire de la SNCF se calque de plus en plus sur le « yield management » (technique libérale utilisée dans l'aviation low-cost qui vise à remplir des trains sans tenir compte des besoins réels des usagers). Incompréhensible pour les citoyens usagers, elle ne répond pas à leurs besoins et facilite la concurrence de la route.

SOYONS UNE FORCE DE PROPOSITIONS !

Que l'on (SNCF et gouvernement) cesse de considérer les citoyens comme des « clients », et que l'on respecte les citoyens-usagers qui empruntent le réseau ferré et les citoyens-cheminots qui le font fonctionner.

La réhumanisation du ferroviaire passe par le maintien des contrôleurs dans tous les trains, par la réouverture des guichets et des boutiques qui ont été fermés ces dernières années par la SNCF.

Il faut revenir à **une tarification claire** (au km) **et sociale** qui permette une réelle alternative par rapport à la route. Il ne doit pas non plus y avoir de distorsion entre les voyages par TER ou ceux par Intercités.

Si la grande vitesse à sa pertinence, c'est sur de longues distances, ce qui n'est pas le cas en Normandie. Elle ne peut en aucun cas occulter les aspects de **régularité, de sécurité, de sûreté et de confort du voyage en train.**

LE FRET FERROVIAIRE PUBLIC

ÉTAT DES LIEUX

Aussi absurde que cela puisse paraître, le modèle de référence pour le ferroviaire est désormais celui de la route ! Promue par les gouvernements successifs et par-SNCF cette aberration conduit à la fermeture successive de plusieurs triages en Normandie : Mézidon, Le Havre Soquence et maintenant Sotteville qui n'a même plus le statut de triage. La part modale du fret ferroviaire normand est inférieure à 4%... avec des « pointes » à 5% sur les grands ports maritimes du Havre et de Rouen. Ainsi le développement de Port 2000 est-il obéré par le non fonctionnement de son terminal et par l'insuffisance de dessertes ferroviaires de son hinterland. Ainsi le port de Rouen, 1^{er} port européen à l'export des céréales est-il approvisionné à 85% par des camions !

Cela se traduit par des installations abandonnées (gares de marchandises fermées) et des matériels laissés à l'abandon (installations coûteuses payées par la nation et dont on n'assure même plus l'entretien) sur les anciens triages, par la désertification des ITE (embranchements ferroviaires vers les entreprises)... par une circulation accrue de camions sur les routes engendrant pollution, insécurité routière, encombrements et catastrophes diverses (la destruction du pont Mathilde à Rouen en 2012, par exemple).



VÉRITES ET MENSONGES SUR...

L'ouverture à la concurrence n'a en rien sauvé le fret ferroviaire qui continue de s'enfoncer. **En outre, le premier concurrent de Fret SNCF, c'est ... SNCF Géodis route!** À quel prix humain ? Sur la base de quel dumping social ? Le récent reportage de « Cash investigation » ne fait que confirmer ce que nous constatons tous les jours depuis des années aux abords des entreprises et des entrepôts quant à l'exploitation de l'homme par l'homme.

Le récent « publi-reportage » payé par SNCF Réseau dans Paris-Normandie donne des indications fausses sur l'importance du trafic ferroviaire de marchandises : 10% (et encore !) est le chiffre national, pas celui de la Normandie (voir ci-dessus) ! Il est par ailleurs scandaleux (mais ô combien significatif) que l'exemple choisi soit celui de VFLI... une filiale privée de... SNCF ! **Le développement industriel de l'axe Seine et tous les projets qui se rapportent à cette voie fluviale** sont plus que jamais conditionnés par les questions logistiques et environnementales, et passent également afin d'être cohérents, responsables et crédibles par la reprise pleine et entière de l'activité du triage de Sotteville !

La ligne Serqueux-Gisors qui fait l'objet des attentions de certains et de l'opposition de quelques-uns appelle quelques réflexions : s'il est vrai qu'elle est indispensable au développement du port du Havre, elle ne doit pas se limiter à la seule desserte de cette ville. Elle doit participer par des « embranchements » judicieusement établis au développement de l'ensemble de la région, haut-normande directement et normande par le biais d'une relance du triage de Sotteville.

L'hypocrisie de **Fret SNCF** (et de l'État qui laisse faire) apparaît dans toute sa réalité abjecte lorsqu'elle appelle « Plan Ambition Fret Normandie » un ensemble de mesures qui visent à supprimer plusieurs dizaines d'emplois et à réduire les moyens matériels à disposition dans ce secteur (ces mesures sont depuis le début et aujourd'hui encore dénoncées devant les tribunaux par les cheminots).

Il faut dénoncer ce courrier conjoint de la Ministre de l'Environnement et de son Secrétaire d'Etat aux Transports qui enjoignent à SNCF Mobilités de céder son matériel inutilisé (entre autres celui qu'on laisse pourrir sur le site de Sotteville)... aux entreprises concurrentes privées ! Ceci pendant que nombre de trains de SNCF Mobilités restent immobilisés, parfois en pleine voie, faute de matériel de traction. Mais aussi pendant que les trains de la concurrence (essentiellement sous traction diesel sur des lignes majoritairement électrifiées...) perturbent la régularité des circulations ferroviaires en se montrant incapables de gravir certaines pentes ou en perdant leur chargement !

.../...

.../...

SOYONS UNE FORCE DE PROPOSITIONS !

Pour libérer nos routes et alléger nos contributions à leur entretien... Pour réduire la pollution, pour réactiver l'économie normande et en particulier les industries, à l'intérieur de la région et vers l'extérieur... Pour désenclaver nos ports (et pas seulement Le Havre et Rouen mais aussi Cherbourg, Caen, Dieppe, Fécamp, Honfleur, Granville...), il faut une : **une relance générale du Fret ferroviaire en Normandie**, via la remise en service de ses triages et de ses dessertes. C'est indispensable vis-à-vis des projets débattus dans le cadre de « **Axe Seine** ». En cohérence, la relation ferrée **Serqueux-Gisors** doit servir aussi à l'économie normande et se connecter aux réseaux régionaux et locaux. Quant au **contournement est de Rouen** : nous n'avons pas besoin d'une autoroute à péage payée par les citoyens. Quantité de marchandises peuvent être acheminées, même finement, par le réseau ferroviaire, pourvu qu'on se préoccupe de le remettre en état (entre autres la tranchée ferroviaire couverte de la rive gauche de Rouen) et de développer son aspect « capillaire ».

ASSISES NORMANDES DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE

DIEPPE LE 19 AVRIL 2016

17 h45 – 21 h30

Salle annexe de l'Hôtel de ville

