



ADRESSE AUX USAGERS et leurs ASSOCIATIONS et aux ELU.E.S de PROXIMITE

10 octobre 2022

Le Conseil Régional va-t-il acter l'ouverture à la concurrence et mettre le doigt dans la destruction du Service Public ferroviaire en Normandie ?

Une délibération est prévue être mis à l'ordre du jour de la séance plénière du 17 octobre au Conseil régional, qui suggère d'ouvrir à la concurrence les dessertes ferroviaires voyageurs, dans un premier temps sur «l'étoile de Caen», puis rapidement pour une mise en place à l'horizon 2030 sur l'ensemble des lignes de la Région.

Depuis son arrivée à la tête de la Région en 2015, la majorité au Conseil Régional avait fait le choix de reprendre, en qualité d'Autorité Organisatrice des Transport (AOT), la gestion de tous les trains TET (trains équilibre du territoire) au départ de Paris, en plus du trafic conventionné TER, **on ne peut pas dire que le développement et l'amélioration du mode ferré de transport ont été au rendez-vous !**

S'il est vrai qu'il a été procédé à des investissements en matériels et son entretien, le bilan montre aujourd'hui que de nombreux services ont disparu et la feuille de route promise « Normandie Trains 2020 » n'a jamais été respectée: de nombreux guichets et gares ont été fermés, l'accompagnement des trains réduit, des arrêts supprimés, rendant l'accès au train plus difficile pour une grande partie de la population. Et ça continue... Dernièrement un nouveau projet de réduction de 25% des effectifs dans les guichets, accueils et quais de toutes les gares de l'ex Haute-Normandie...

Une déshumanisation choisie des gares et des trains, qui acte 180 suppressions d'emplois en 6 ans !
Quid alors de la sécurité et sûreté des usagers, de l'accès aux trains de ceux à mobilité réduite, de l'illectronisme, etc...?

Dans le même temps, et contrairement à ce qui avait été annoncé, **les prix des billets n'ont cessé d'augmenter** en lien avec une multitude d'abonnements et une tarification de plus en plus complexe. Et l'offre ferroviaire a aussi été drastiquement réduite sur tous les axes normands, la logique financière prévalant sur la nécessité de développer l'un des transports les plus écologiques... Ainsi, en début d'année la décision était prise de supprimer 19 trains par jour sur Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg !
Dernièrement, comme si ça ne suffisait pas, les dirigeants SNCF décidaient de modifier à partir de décembre les horaires du TGV Le Havre-Marseille, marquant une désaffectation inéluctable, qui servira, le moment venu, prétexte à le supprimer.

Tous ces choix sont des inepties ! Les besoins de transport par fer n'ont jamais été aussi forts et les indicateurs les prévoient en croissance constante. Pour preuve, cet été, la SNCF a battu tous les records d'affluence avec la vente de 25 millions de billets en 2 mois.

Ainsi, **la politique des transports menée actuellement sur notre région Normandie montre ses limites** et porte atteinte aux économies locales de notre territoire en le privant d'un nouvel attrait économique et touristique!

Alors **vouloir aujourd'hui ajouter la concurrence à cette situation plongerait à coup sûr le transport ferroviaire dans des travers qui ne permettraient pas son développement, pourtant indispensable !**

La concurrence est déjà en place depuis 16 ans en France pour le trafic de marchandises, et le constat est là : c'est le déclin constant du mode ferré qui s'est opéré !

Rien n'oblige le Conseil régional à y avoir recours !

En effet, l'article 5 paragraphe 4 du règlement européen OSP est clair : l'ouverture du marché du transport ferroviaire de transport prévoit que « *les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer directement des contrats de service public de transport par chemin de fer* », en l'occurrence ici à la SNCF, entreprise publique.

L'ouverture à la concurrence n'est donc pas une obligation... D'ailleurs plusieurs États européens, comme des Régions, continuent avec l'opérateur historique à investir dans le rail public par la réouverture de lignes et une tarification attractive, tout en maintenant les guichets ouverts et même en développant les services pour favoriser l'accueil de tous les usagers.

Il est d'ailleurs **intéressant de regarder ce qui se passe actuellement sur les régions qui ont décidé d'ouvrir à la concurrence**. En effet, caché sous le miroir d'une meilleure efficacité, c'est surtout plus d'argent public qui va vers des opérateurs privés. Rien qu'en Région PACA, sur Nice-Marseille, c'est cadeau sur cadeau au nouvel opérateur : un contrat garanti de 50 M€ pour 10 ans, un atelier et du matériel neuf pour 270 M€, une première subvention de 10 M€ sans qu'aucun train n'ait circulé, un prix du km*train à hauteur de 20€, supérieur de 25% à celui payé aujourd'hui à la SNCF...

La décision qui incombe aux élu.e.s du Conseil Régional, au nom de tous les normands, est importante pour leur avenir, mais elle n'est pas justifiée ! La délibération qui l'argumente se base en effet sur une baisse des recettes calculée lors de la période COVID 2020/2021... ce n'est évidemment pas crédible ! SNCF n'est en rien responsable de cette situation, et quelle que soit l'entreprise la situation aurait été la même !

Le choix qui est proposé est purement idéologique, en opposition avec une efficacité économique, environnementale et sociale. Qui peut croire qu'une myriade d'opérateurs différents se partageant le réseau ferré avec tous les coûts d'interfaces générés, serait plus efficace qu'un opérateur unique intégré ?

Il est d'ailleurs intéressant de lire dans cette délibération les éléments utilisés pour justifier le choix de l'ouverture sur l'étoile de Caen : des lignes rentables, qui ne comportent aucun risque, qui ont un avenir radieux en termes de fréquentation... On voit bien là qu'il s'agit d'une idéologie qui fait fi de la notion de service public, mais qui offre clairement un marché rentable à des entreprises privées !

L'argent des contribuables normands ne peut abonder une rente financière à des actionnaires parfois peu scrupuleux. N'avons-nous pas quelques exemples en Europe, à l'instar de l'Allemagne, où lorsque le taux de profit escompté n'était pas suffisant, plusieurs opérateurs, quand ils n'ont pas fait faillite, ont préféré mettre fin à leur contrat obligeant l'État, les Régions et l'entreprise nationale historique à suppléer leurs défaillances ?

Nous le constatons tous, notamment dans les services publics, **l'ouverture à la concurrence se traduit toujours par un surcoût, soit pour les usagers, soit pour les contribuables, voire souvent les deux** à la fois, sans que la qualité du service ne soit améliorée, bien au contraire.

Tout devrait pourtant conduire à renforcer l'ensemble des dessertes sur le territoire normand pour répondre à la fois aux enjeux écologiques, au développement de l'ensemble des territoires et à l'égalité d'accès pour tous les usagers, par un projet mobilisateur avec de l'argent public pour le service public.

Ainsi, la Région devrait faire d'autres choix. Des propositions et engagements sont d'ailleurs pris dans la période (voir délibération adoptée à l'unanimité en ce sens par le Conseil communautaire de la Métropole Rouen Normandie, le 4 octobre dernier ; l'avis du CESER de Normandie en avril 2019 axé sur les mobilités au quotidien et mettant en avant de développement indispensable du mode ferré,...), et largement attendus par les normands, quant à la réouverture de lignes, de gares, l'amélioration des dessertes sur tous les axes en rendant compatible le déplacement en train sur toute la région. C'est, à notre sens, là que se situe la priorité !

Nous comptons donc sur vous, pour interpeller vos élu.e.s au Conseil Régional, pour qu'ils n'actent pas cette ouverture à la concurrence du ferroviaire normand, le 17 octobre, et qu'ils portent au contraire la nécessité d'un service public intégré avec tous les acteurs attachés à son développement et à son amélioration, notamment en exigeant un engagement financier plus fort de l'État pour sa modernisation !