



Le 2 Octobre 2025

Objet : Responsabilités et interrogations avant votre vote sur l'ouverture à la concurrence du réseau TER normand

Madame, Monsieur le Conseiller Régional,

Le Président de la Région Normandie, M. Hervé Morin, a décidé d'ouvrir à la concurrence l'exploitation du réseau TER, en commençant par l'étoile ferroviaire de Caen. D'autres lignes suivront. Cette décision lourde de conséquences pour l'avenir du service public ferroviaire régional appelle à la plus grande vigilance de votre part en tant qu'élu.

Nous vous interpellons aujourd'hui, car vous allez être amené(e) à voter sur le choix du délégataire, et il est de votre responsabilité de mesurer les impacts de cette décision sur les usagers, les finances régionales, les conditions de travail du personnel, l'environnement et l'intérêt général.

Une décision précipitée, sans consultation ni transparence.

Cette orientation vers la concurrence a été annoncée **sans consultation préalable** des élus régionaux ni des associations d'usagers. Le prétexte invoqué par M. Morin, lié aux résultats financiers de la SNCF post-COVID, est discutable : le contexte exceptionnel de la pandémie a naturellement impacté la fréquentation. Dans la foulée, 19 circulations TER ont été supprimées en Normandie.

Comment comprendre qu'une telle transformation du service public régional soit engagée **sans débat démocratique**, sans évaluation sérieuse, et sans concertation avec les parties prenantes concernées ?

Des résultats positifs... et pourtant écartés.

La SNCF affiche pourtant **92,3 % de taux de satisfaction** et **92 % de régularité** sur les lignes concernées. Pourquoi alors vouloir remplacer un opérateur qui donne satisfaction par un concurrent **sans expérience** en matière de TER ? Pourquoi prendre le risque de déstabiliser un système qui fonctionne, alors que d'autres pays font machine arrière face aux effets néfastes de la libéralisation du rail ?

Un modèle économique incertain et risqué.

L'annonce d'une **hausse de 50 % du nombre de kilomètres-trains** (de 3,1 à 5 millions) soulève plusieurs interrogations majeures :

- Qui paiera les péages ferroviaires supplémentaires dus à SNCF Réseau ? Le nouvel opérateur ou la Région ?
- Existe-t-il un accord pour transférer ces surcoûts à la collectivité ?
- Quels seront les coûts indirects liés à l'aménagement d'ateliers et voies dédiées au nouvel opérateur ?
- La multiplication des opérateurs engendrera-t-elle des retards, des manœuvres complexes, et une baisse de qualité de service ?

Nous vous demandons d'exiger **la transparence sur les clauses financières du contrat**, en particulier sur les responsabilités en cas de déficit ou de faillite du délégataire (comme ce fut le cas d'Abellio en Allemagne).

Un impact concret sur le service et les usagers.

L'ouverture à la concurrence risque d'engendrer :

- Des retards accrus dus à des conflits de priorité entre opérateurs,
- **L'atomisation de l'exploitation des TER va entraîner une fragilisation de la chaîne de la sécurité ferroviaire avec la dilution des responsabilités entre plusieurs opérateurs,**
- Des difficultés d'entretien du matériel en cas de mutualisation limitée des ateliers,
- Une impossibilité de remplacement rapide en cas de pénurie de conducteurs ou de matériel, la SNCF ne pouvant suppléer un concurrent,
- Des gares partiellement désertées en cas de réduction du personnel d'accueil, de vente ou de sécurité.

L'objectif affiché d'augmenter la productivité risque de se traduire par une **dégradation des conditions de travail**, alors même que la SNCF connaît déjà une crise d'attractivité. Comment maintenir un haut niveau de sécurité et de qualité de service dans ces conditions ?

Un coût politique et financier lourd pour la Région.

Depuis la préparation de cette ouverture, **plusieurs millions d'euros d'argent public** ont déjà été engagés pour créer une cellule dédiée, mobiliser des cadres, doubler les postes d'encadrement, **et dédommager les candidats non retenus dans le cadre des appels d'offres**. Dans le même temps, la Région refuse d'activer le **versement mobilité régional**, pourtant plafonné à 0,15 % des salaires, ce qui prive les finances publiques d'environ 45 millions d'euros par an. Ces moyens pourraient être investis dans la création de nouveaux services TER. **Pourquoi engager des coûts supplémentaires au bénéfice d'un opérateur privé, tout en réduisant les capacités d'investissement pour les usagers ?**

Des exemples européens qui invitent à la prudence.

Plusieurs pays européens reviennent sur la libéralisation du rail :

- **L'Angleterre**, après avoir repris en gestion publique la gestion de l'infrastructure ferroviaire, vient d'engager un processus de renationalisation de l'ensemble du système ferroviaire en raison des dysfonctionnements et de la baisse de qualité,
- En **Allemagne**, seuls 40 % des trains régionaux sont ponctuels après l'ouverture à la concurrence,
- **D'autres Pays européens ont retiré des mains du Privé** la gestion du transport ferroviaire régional sous la pression des usagers/citoyens.

En tant qu'élu régional, vous avez le pouvoir d'agir.

Nous vous demandons d'exiger, avant tout vote à demander à connaître les raisons qui feraient que la SNCF serait écartée de l'exploitation des TER.

- Un **bilan clair et indépendant** de la gestion actuelle par la SNCF,
- Une **étude d'impact économique et sociale** complète de l'ouverture à la concurrence,
- Des **garanties contractuelles sur la continuité du service public**, la sécurité, la qualité, l'emploi et la maîtrise des coûts.

S'abstenir ou voter pour ce projet sans exiger ces garanties reviendrait à **valider une stratégie de démantèlement du service public**, au mépris des usagers, des salariés du rail et de l'intérêt général.

Nous, associations et collectifs d'usagers, resterons mobilisés et attentifs à vos prises de position. Quelle que soit l'issue, nous continuerons à défendre un **service public ferroviaire unifié, accessible, fiable et ambitieux**, au service de tous les citoyens, indispensable à la cohésion sociale et territoriale.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Philippe Denolle
Pdt du Collectif citoyen des axes
Sud Normandie

Didier Le Reste
Pdt de Convergence
Nationale Rail

Jean Louis Dalibert
Pdt de SOS GARES