



Liaisons ferroviaires Paris Normandie :

Une ligne nouvelle ou la modernisation

des liaisons existantes avec accès aux réseaux TGV ?

Ce document, réalisé par les Secteurs Fédéraux CGT Cheminots de Paris Saint-Lazare et de Normandie, en lien avec le Comité Régional CGT de Normandie, apporte plusieurs réflexions et contre-propositions au projet de Ligne Nouvelle Paris - Normandie, dans un esprit de défense du service public ferroviaire, à même d'apporter toute la cohérence en matière de réponses aux besoins des populations et d'aménagement du territoire, et de retrouver une efficacité en lien avec le développement de l'emploi et l'efficacité sociale et environnementale.

La nécessité d'investir dans le mode ferroviaire, mais pas n'importe comment !

Le transport ferroviaire a une place privilégiée pour l'avenir de nos territoires, tant en matière économique, qu'écologique et sociale. Le bon fonctionnement du mode ferroviaire induit des investissements conséquents qui ne peuvent avoir de rentabilité que s'ils sont pensés dans une politique globale des transports d'aménagement du territoire national. En cela, les transports de Voyageurs et de Marchandises sont intimement liés.

L'évolution de la Société à travers la réduction du temps de travail, la modulation du temps de vacances, l'amplitude des heures quotidiennes travaillées font repenser la demande croissante des besoins de transports collectifs.

De même, la raréfaction des énergies fossiles, l'augmentation du prix des matières premières, du pétrole en particuliers, la sensibilisation aux problèmes de gaz à effet de serre et au réchauffement climatique concourent à la recherche de modes alternatifs à la route.



Egalement, l'activité économique et industrielle basée sur des pôles technologiques géographiques spécialisés génère des déplacements importants. Et le réseau à grande vitesse facilite souvent ces échanges quotidiens grâce à la réduction des temps de parcours. Mais le maillage avec les trains Grandes Lignes (Inter-Cité) et régionaux (TER) est là pour permettre la cohérence de l'ensemble de ces déplacements.

Moderniser et développer les liaisons ferroviaires entre la capitale et les régions normandes nous paraît donc incontournable, mais cela ne peut se faire n'importe comment !

D'abord, il faut que le bien public collectif qu'est la SNCF soit préservé et que cette grande entreprise publique ferroviaire joue son rôle structurant dans l'économie et l'aménagement du territoire.



Il faut aussi que soit instaurée une politique fondée sur le progrès social, le respect de la sécurité et du développement durable. En cela, la notion des garanties collectives des personnels (statuts, RH 0077) y est prépondérante.

Il convient de partir des besoins réels des populations et de prendre en compte l'attractivité des territoires. C'est d'ailleurs tout le sens qu'on doit donner à un service public de qualité.

LNPN : des scenarii qui posent la question de la finalité d'un tel projet...



Depuis que, dans le cadre du projet du « Grand Paris », le président Sarkozy s'est prononcé en faveur d'une Ligne à Grande Vitesse qui relierait Paris au Havre en une heure, toute la Normandie est en effervescence.

L'idée initiale s'intéressait pratiquement de façon exclusive au port du Havre qui constitue de part sa croissance espérée, l'atout économique d'une ligne à grande vitesse. Dans tout projet, il y a forcément une pertinence économique. Manifestement dans ce dernier, cette pertinence n'était pas attendue du côté des voyageurs mais plutôt du côté marchandises.

L'opportunité de faire fonctionner les partenariats public/privé (PPP) constitue la deuxième justification du projet qui, de part son ampleur, devrait alimenter de façon substantielle les caisses d'une ou de plusieurs grandes entreprises privées de travaux publics, sous couvert de subventions publiques conséquentes sans aucun retour sur investissement possible.

A priori, la grande majorité des élus politiques, n'a pas entendu le message présidentiel de cette façon. Pour eux « ligne nouvelle Paris - Normandie » s'est immédiatement transformée en « TGV ». Fortement relayée ainsi dans les médias, l'idée s'est très vite répandue au sein des populations parisiennes et normandes. C'est donc à partir de cette conception que le projet est mis en débat aujourd'hui.

Ces effets d'annonce auront au moins eu le mérite de porter en place publique ce que la CGT ne cesse de clamer depuis longtemps, à savoir la nécessité de développer le mode ferroviaire, au travers d'investissements conséquents tels qu'ils ont pu l'être, voire le sont encore, pour le mode routier.



La LNPN se place à une échelle inférieure à 200 kilomètres de bout en bout. Les infrastructures ferroviaires de vitesse au-delà de 200 km/h sont très lourdes en charge financière avec des systèmes propre à la grande vitesse. Les installations techniques sont nécessairement rigides en exploitation et en maintenance. Elles ne permettent pas de réagir, ni de s'adapter à des évolutions rapides par le besoin du « retour sur investissement ». La géographie impose une implantation sur des espaces densément peuplés (succession d'agglomérations sur la quasi-totalité du parcours). Le maillage du territoire normand doit donc être robuste à son usage et évolutif par les moyens financiers qui y sont consacrés à chaque instant.

Concentrer les investissements sur une ligne dédiée à la seule activité voyageur, type LGV, c'est masquer la réalité des besoins exprimés par les acteurs économiques. Ce choix serait hasardeux et lourd de conséquences pour l'avenir.

Voici d'ailleurs quelques interrogations à verser au débat :

- **Quid du montant de l'investissement par rapport au temps gagné ?** Quelles seront les conséquences tarifaires ? Les minutes gagnées ne pourraient-elles pas se révéler très onéreuses pour le voyageur ? De même, un terminus à la Défense, au lieu de Paris St Lazare, constitue pour les voyageurs qui se rendent au cœur de Paris une rupture de charge qui diminue le temps gagné.
- **Quelle est la population concernée ? Quels sont les véritables déplacements** effectués aujourd'hui ? les potentialités d'avenir ? **Quelle prise en compte des gares intermédiaires** entre Cherbourg, Caen, Rouen, Le Havre et Paris ? **Quelles correspondances régionales** pour assurer le maillage de l'ensemble des territoires normands ?
- **Quel sera le financement ? Quels rôle et place des Autorités Organisatrices** (Etat, Régions, STIF...) dans ce projet, notamment face à la complémentarité indispensable au TGV avec le Transport Express Régional (TER) ou Réseau Express Régional (RER) ?

- **L'inter modalité Train / Avion sur Paris, tant prônée est-elle aussi pertinente que cela** , dans un modèle économique qui voit les hommes d'affaires de plus en plus traiter les affaires depuis leur bureau, avec notamment les nouveaux outils technologiques ?
- **Quelle est la priorité des voyageurs aujourd'hui ?** Gagner du temps à tout prix (de 10 à 35 mns) avec des tarifs qui pourraient être 40% plus élevés ? Ou avoir des horaires garantis sans retard, un certain confort et de la qualité de service ?

Rappelons quelques données essentielles au sujet de la grande vitesse. Les liaisons de type TGV sont pertinentes sur des grandes distances (ex : Paris-Marseille, Paris-Strasbourg). Elles permettent un réel report modal de l'aérien vers le train. Des distances plus courtes peuvent également être desservies avec succès par des LGV (ex : Paris-Lille, 258 km), mais parce que le Nord Pas de Calais a une densité de population élevée et surtout, que la LGV Nord est le chemin ferré vers l'Angleterre (Eurostar) et l'Europe du Nord (Allemagne, Belgique, Pays-Bas via le Thalys).

- **Quelle est la place du transport de marchandises ?** Les besoins sur nos régions sont-ils prégnants ? Y-a-t-il réellement nécessité de séparer les trafics marchandises de ceux du Voyageur ?

Selon les promoteurs du projet, la LNPN va libérer des sillons pour le fret et ainsi permettre de développer cette activité. Le constat est sévère aujourd'hui : le fret ferroviaire est sur le déclin en France, contrairement aux discours du Grenelle de l'Environnement et malgré l'ouverture à la concurrence depuis mars 2003 qui devait être le moyen de rééquilibrer les parts entre modes de transport selon les libéraux européens et gouvernementaux. Depuis 2001, les volumes transportés par rail ont été divisés par 2 ! Depuis 2004 et le plan Véron mené par la SNCF, des milliers de dessertes ont été supprimées, des centaines de gares fret fermées, des installations abandonnées, occasionnant un report des marchandises sur les camions ! Les opérateurs privés ne reprennent que les quelques trafics les plus rentables abandonnés par Fret SNCF, les OFP procèdent selon la même logique, le transfert de l'activité Fret SNCF vers des opérateurs privés sans développement, et la quasi-totalité des flux transportés hier par le ferroviaire reviennent à la route.

Tous les modèles sont viables, après ce ne sont que des choix politiques. Ces choix ne peuvent avoir comme pré-requis une vision unique, au risque de concevoir « le chemin de fer des riches / le transport des pauvres ».

En ce sens, la future exploitation de la LNPN (matériel moteur/remorqué, mode de gestion opérationnelle, l'entretien et la maintenance...) reste en suspend. La faisabilité de la réalisation des projets LNPN présentés quel que soit le tracé, en est impactée et annihilée en partie les conditions de réussite.

Une situation qui interpelle et est à comparer aux besoins actuels et à venir des populations.

Des solutions alternatives existent, au travers d'une régénération et l'apport de complément aux lignes existantes, donnant accès aux réseaux TGV et accroissant le maillage territorial. Elles permettraient d'une part l'amélioration de la qualité de service et de la régularité, et d'autre part l'efficace réduction des temps de trajets. Tout en s'appuyant sur la mutualisation des moyens disponibles au sein de l'entreprise publique qu'ils soient propres (Etat) ou à disposition (TER). Le tout avec une tarification accessible pour les voyageurs et chargeurs, d'où une équation financière et socio-économique équilibrée.

La priorité pour les usagers et chargeurs, c'est d'assurer dès aujourd'hui une bonne qualité de service des dessertes voyageurs et fret, avec une bonne régularité, des fréquences et un maillage des circulations ferroviaires adaptés aux besoins, une politique tarifaire harmonisée et socialement accessible. Cela nécessite de porter les investissements sur les infrastructures et les matériels. Il convient donc de remettre à niveau l'existant en essayant de gagner de la vitesse et de créer des infrastructures nouvelles permettant, d'une part de débloquer les nœuds ou saturations ferroviaires existants, d'autre part de répondre aux besoins des populations, parfois soumise à l'obligation de prendre la route, faute de dessertes ferroviaires.



Répondre aux besoins des mobilités en Normandie : modifier la donne...

La construction d'une nouvelle Ligne à 250 km/h répond-elle aux ambitions de développement économique et aux besoins des usagers ?

Aujourd'hui, le mode routier domine les relations à courte et moyenne distance. Les difficultés chroniques du transport par train concentrées sur les relations vers la région Capitale constituent de sérieux handicaps pour les usagers dans leur vie professionnelle et familiale. Les liaisons ferroviaires régionales actuelles présentent une qualité d'offre plus optimale, mais sont à développer, en la dimensionnant aux besoins réels des populations.

L'efficacité du transport exige une architecture de « porte à porte ». L'inter modalité se place donc en source, dès la conception de tout projet.

De même, l'attractivité des territoires ne peut se concentrer sur la traversées de flux et à une contraction de l'espace temps. Elle passe par une ré-industrialisation des bassins de vie, créatrice de valeur ajoutée, en cohérence avec l'urbanisation. Des préconisations d'équilibre des espaces qui sont les vecteurs du « mieux vivre » et sont une réponse aux problèmes de protection de l'environnement.

Le projet LNPN ne peut pas masquer, ou hypothéquer dans les actes, l'obligation de gérer l'urgence des trajets pendulaires, nécessités subies par les usagers au départ des nombreuses gares normandes des deux axes (Vernon, Evreux, Bernay, Rouen...) mais aussi des métropoles éloignées de la géographie des projets (Dieppe, Fécamp, Brionne, Honfleur, Saint-Lô...).

Un projet ferroviaire structurant engage les générations futures.

C'est pourquoi la CGT articule ses propositions prioritairement autour d'exigences fortes d'améliorations des conditions de transport au quotidien (Loisirs, abonnés, étudiants, domicile travail) et d'accès au réseau TGV sans passer nécessairement par Paris. Pour cela, la régénération et le développement des infrastructures existantes sont la priorité et exigent les investissements d'infrastructure et de matériel roulant nécessaires (bien moins coûteux pour la collectivité !) pour une atteindre une vitesse commerciale de 200 km/h sur les axes Paris - Cherbourg (via Caen) et sur l'axe Paris - Le Havre (via Rouen).



Le Fret, poumon de l'économie régionale

Le développement économique et la ré-industrialisation des territoires passent par leur attractivité. Cette attractivité doit prendre en compte les besoins de transports, qu'ils soient Fret ou Voyageur.

Dans le transport de marchandises, le mode routier ne cesse d'accroître son hégémonie, par des choix politiques – l'ouverture à la concurrence – qui s'opposent au grenelle de l'environnement.



Depuis des années, l'offre de transport ferroviaire est en diminution constante. Le trafic de 2010, en y intégrant les nouveaux entrants, est passé en dessous des 25 GTK, soit la moitié de celui des premières années 2000. Sur la Normandie, les volumes transportés par rail ont été divisé par 3, des centaines de trains ont été supprimés, des dizaines de gares de proximité voyageur et/ou Fret ont été fermées, des installations abandonnées, des triages comme Sotteville-lès-Rouen, Mézidon, le Havre et Achères ne sont plus que des champs d'herbes folles...

L'impact sur la performance des chaînes logistiques dessert les Entreprises et contribue à une perte de compétitivité de l'économie nationale, à l'attractivité des territoires et des ports français. Une partie de nos territoires, notamment le grand ouest, est menacée d'éloignement de l'Europe ferroviaire. Des lignes capillaires, des triages et des installations terminales sous traités disparaissent profitant au report modal du fret ferroviaire sur la route.

L'entretien de l'infrastructure demande un investissement alimenté en partie par la ressource des péages demandés par RFF pour son utilisation. Le renoncement aux trafics jugés « non rentables » ne fait pas disparaître les coûts du réseau qui subsistent. Ces coûts, reportés sur les trafics maintenus, en diminuent la rentabilité.

Sans une volonté politique forte, prenant notamment en compte une politique de volume, le risque est important de mettre en danger la viabilité du transport ferroviaire de voyageurs comme de marchandises !

Rappelons-nous simplement que le TGV n'a pu se créer, avec l'entreprise publique SNCF intégrée, que grâce aux investissements issus des recettes financières du transport de marchandises, à un moment où le transport voyageur était en déficit chronique.

Le potentiel économique sur notre région existe. D'une part, avec les 470 kms de façade maritime la plus fréquentée du monde, allant de Granville au Tréport. D'ailleurs, les volontés de croissance sont affichées par les ports du Havre et de Rouen. Encore faut-il qu'ils aient les moyens de leurs ambitions ! L'infrastructure ferroviaire et l'organisation des circulations doivent répondre à la volonté affichée de développement de l'activité portuaire.



D'autre part avec un tissu industriel qui demeure dense (pétrochimie, automobiles, agroalimentaire...), où les entreprises disposent pour la plupart d'Installations Terminales Embranchées (ITE), qui permettent l'efficacité de la chaîne de transport des marchandises répondant à un développement économique et à une plus-value pour le bassin normand.

Aujourd'hui, la conjugaison de la réduction des moyens de production et de la baisse de la qualité de l'infrastructure ferroviaire est un non sens politique et économique. La fermeture, en avril 2010, du tri à Sotteville en est un exemple criant. Ce choix a réduit les capacités de réception de 51%. Les dysfonctionnements sont constatés quotidiennement dans l'organisation du triage de Sotteville, affectant directement la qualité de l'offre aux clients portuaires ! Et la nouvelle offre de transport, en décembre 2010, n'a fait que l'accentuer, en actant l'abandon de 70% du volume de « wagons isolés ». Tous les triages sur le territoire national sont impactés.



Pour la population, c'est plus de camions sur le réseau routier avec ses cortèges de bouchons, d'accidents de détérioration des infrastructures routières. C'est également une dégradation environnementale qui s'accélère.

A ce titre, la traversée de Rouen par 5785 poids lourds par jour, dont 2000 sur des quais bas de la rive gauche de Rouen, est symptomatique de la situation. Les solutions palliatives qui consisteraient à détourner les flux de camions afin d'éviter les quais bas ne feraient que reporter le problème et ne répondraient toujours pas aux exigences environnementales.



La CGT demande une véritable prise en compte du mode de transports ferroviaire. Dans ce schéma, le triage de Sotteville, en lien avec des plates formes multimodales, a toute sa pertinence. Nous pouvons également reproduire le même raisonnement en ce qui concerne le port du Havre qui rencontre les mêmes difficultés pour absorber l'augmentation des trafics portuaires.

Au-delà de la construction de 2000 kms de lignes TGV, reprise dans le schéma national des infrastructures de transport, la priorité doit être la rénovation du réseau ferré.

Il faut donc mettre le ferroviaire dans une dynamique de réponse aux besoins des usagers, des industriels et pour cela, sortir de l'a priori que le lotissement, marché européen d'avenir, ne serait structurellement et définitivement non rentable. Cela suppose de repenser la place du ferroviaire, de le remettre à l'endroit en partant des besoins locaux. Il faut revenir à une « politique de volume transporté » !

En ce sens, les réflexions portées sur les infrastructures ferroviaires doivent être approchées d'une manière globale, avec une dimension d'inter-modalité, en particulier pour le transport de marchandises.

Réaliser une ligne dédiée contraint techniquement et administrativement l'avenir, rend plus difficiles les adaptations commandées par l'évolution des flux de marchandises et de voyageurs, et s'oppose aux besoins de multi-activités du réseau guidé.

L'utilisation des infrastructures ferroviaires s'inscrit dans un mécanisme de péréquation des charges, dont l'intérêt est majeure pour la maîtrise du coût du billet pour le voyageur et de la facture de la tonne transportée pour les chargeurs. Il y a complémentarité !

Nous voyons bien que les intérêts de chacun se rejoignent sur la nécessité de préserver et de développer le transport ferroviaire SNCF.



Quelques propositions CGT, en la matière :

- ✓ **Sur les mêmes voies, des trains voyageurs et marchandises doivent circuler à différentes vitesses. Ça nécessite un lissage des flux : les circulations de marchandises placées dans des périodes qui excluent au possible les extrêmes journées ouvrables (6h30/9h –12h/14h00- 16h30/20H), dédiées au déplacement des personnes.**
- ✓ **Ré industrialiser les territoires normands passe par une augmentation des moyens logistiques.**
- ✓ **Retour à une politique de volume en matière de transport ferroviaire de marchandises, « grenello-compatible » et efficace dans la réponse aux besoins industriels.**
- ✓ **Ré ouverture du triage de Sotteville, élément important dans l'organisation de la production de trains fret sur les régions normandes, dans un schéma structurel global répondant aux besoins du territoire.**
- ✓ **Réactivation du triage sur Mézidon en plateforme multimodale, répondant au maillage de la Normandie sur un axe Nord-Sud et à une augmentation de l'attractivité et une plus value économique.**
- ✓ **Création de 8 kms de ligne entre Caen et Ouistreham, permettant l'accès des marchandises au mode par fer.**
- ✓ **Dégager de la capacité sur Motteville/Rouen en utilisant Motteville/Buchy pour le fret et en baissant le prix du sillon (6 trains/24h actuellement).**
- ✓ **Privilégier l'axe Motteville – Buchy – Serqueux – Gisors pour le Fret, avec mise à niveau des infrastructures pour élever la vitesse et électrification.**

SNCF, une entreprise publique à même de répondre à ces besoins dans un système d'investissement et de production intégré

L'adéquation de l'offre aux besoins actuels et à venir est gage d'efficacité. L'augmentation de 40 % de la fréquentation des TER est l'exemple de décisions politiques qui l'ont prouvé. A savoir que les premières conventions SNCF / Conseils Régionaux se sont installées avec un interlocuteur unique intégrant l'ensemble du système ferroviaire.



L'actuelle structuration du transport par fer (RFF, FRET SNCF, SNCF Proximité, SNCF voyages, EPSF, ARAF, DCF, Gares&Connexions, autres Entreprises Ferroviaires) est aujourd'hui un handicap majeur au fonctionnement et au développement du mode ferroviaire. Le problème de la gouvernance se pose donc de manière récurrente. D'ailleurs, les régulières augmentations de péages payées à RFF (+ 7% en 2013), ou encore la nouvelle redevance financière payée à « Gares et Connexions » pour les prestations en gare (escale, bureaux, services...), en sont les exemples malheureux...

Ces éléments amènent de facto à affirmer que seul l'Etat, en missionnant une entreprise publique, est en capacité de mener à bien tout projet structurant de l'Hexagone, aussi bien dans sa dimension économique, sociale, qu'environnementale. Car elle a capacité à s'affranchir des contraintes de rentabilités comptables immédiates sur la base des attentes des citoyens (sens du débat public), des élus territoriaux, des parlementaires, des acteurs sociaux... pour prendre le pas à partir de ses missions de service public.



Le financement : une véritable problématique



Depuis 30 ans, loin de répondre aux besoins de la population et au développement environnemental et économique du territoire, les évolutions de la SNCF se sont faites dans une logique de rentabilité. Les investissements engagés pour le développement du « tout TGV » ont péjoré la qualité du réseau secondaire. La dette et ses intérêts (27 Mds €) supportés par Réseau Ferré de France (RFF), conjugués à la diminution de la dotation de l'Etat, ne permettent plus de maintenir un réseau ferré de qualité.

La question du financement est donc décisive pour un projet dont le montant oscille entre 9 et 15 Mds d'€ (pour comparaison : projet LGV Sud Europe Atlantique estimé à 7,8 Mds d'€), et qui n'intègre pas l'exploitation et la maintenance des infrastructures, ni même les investissements dans les matériels ferroviaires.

Les scénarii proposées, leur dimensionnement, ne peuvent pas non plus exclure des pauses, des surcoûts, l'allongement des délais de décision et de réalisation. Et on sait que ce sont les contribuables qui participent, sur la durée, aux financements.

On le sait ! Les collectivités territoriales n'auront pas les moyens de tout financer et il y aura des choix à faire. L'Etat, quant à lui, reste très silencieux sur sa participation éventuelle alors que l'idée vient d'un certain Sarkozy à la veille des élections régionales. Ce projet LNPV risque de concentrer la quasi totalité des financements des projets ferroviaires.

L'électrification de Paris-Granville, dont le coût est évalué à 300 millions d'euros, est le type même de projet qui risque d'être reporté aux calendres grecques. Les projets de réouvertures inscrits au plan rail 2020 bas normands aussi, voir annulés !

On retombe dans le travers et les erreurs des années 1980 privilégiant le « tout TGV ».

Avec un tel projet, les usagers doivent également s'attendre à une augmentation du prix des billets, et à une réservation obligatoire, pénalisante car peu souple.

Certaines villes comme Evreux ou Bernay risquent de voir leur desserte affaiblie. Si des gares « betteraves », c'est à dire non reliées au réseau classique, venaient à sortir de terre, les difficultés seront d'autant plus grande pour emprunter les trains LNPV : cela impliquera pour les usagers d'utiliser la voiture particulière ou des cars moins confortables. Les ruptures de charge dissuadent les gens d'utiliser le train.



La CGT n'est pas dupe ! Nos dirigeants, prenant prétexte de l'état des finances publiques comme des dogmes libéraux de réduction des déficits, présenteront le « Partenariat Public Privé » (PPP) comme la solution économe et innovante.

Ces montages financiers ont largement été éprouvés et les expériences désastreuses prouvent qu'ils sont coûteux, inefficaces en matière de rapport qualité/prix, que les défaillances sont nombreuses, les profits sont inacceptables et se font sur le dos du public, et l'éthique de service public est remise en cause.

L'effet sur les usagers et le reste du réseau : le coût d'un tel investissement géré par le privé entraînera forcément une augmentation des péages, qu'ils soient perçus par RFF ou par le concessionnaire, entraînant une forte augmentation du prix des billets pour les usagers pour un gain de quelques minutes. Toujours

complice, c'est bien ce modèle que la direction SNCF a essayé (vainement pour l'instant) de tester en imposant la réservation obligatoire sur Paris-Caen-Cherbourg.

En complément, les péages augmenteront également sur le réseau existant, privé de la péréquation du Réseau Ferré National (RFN). Les collectivités territoriales, obligées d'augmenter l'offre pour garantir le maillage d'un territoire qui aura vu de nombreuses gares désaffectées par la ligne nouvelle, seront donc invitées à financer une infrastructure qui renchérit les contributions versées pour les TER.

Un seul financement garantit une gestion intégrant les investissements dans les infrastructures et les matériels, ainsi que leur gouvernance : Prioriser véritablement les investissements ferroviaires tel qu'il était prévu par le Grenelle de l'Environnement, mobiliser un pôle de financement public autour de la caisse des dépôts, réactiver les contrats de plan Etat-Région, conserver la maîtrise d'ouvrage public des nouvelles infrastructures, les intégrer harmonieusement dans le réseau existant avec une politique tarifaire favorisant l'aménagement du territoire et satisfaisant les populations. Cette structuration financière garantit la capacité des élus à agir pour répondre aux besoins de la population et des acteurs économiques.

Le poids de la dette, l'augmentation constante des redevances péages à RFF, sont des éléments qui exigent de l'Etat un engagement fort au plan financier pour que la SNCF puisse se développer et rééquilibrer sa part modale face à la route.

Concernant la tarification, elle doit être synonyme d'égalité sociale et géographique, avec le retour d'une tarification au kilomètre. Pour cela, les financements doivent être croisés entre l'Etat et les Collectivités Territoriales.

Partenariat Public Privé = DANGER !

Les Partenariat Public Privé (PPP) sont des montages dont le conseil constitutionnel avait limité l'usage au caractère urgent et à la complexité de l'opération (par exemple la construction de prisons et d'hôpitaux, malgré les désastreuses expériences britanniques dans ce domaine).

Ils ont été étendus au monde ferroviaire par la loi du 5 Janvier 2006 autorisant deux types de partenariat :

- le **contrat de partenariat** dans lequel l'état et RFF verse un loyer en échange de la conception, la construction, la maintenance et l'exploitation de la ligne
- le **contrat de concession**, résurrections du mode de construction et de gestion des chemins de fer au 19ème siècle dont la défaillance obligea l'état à créer son propre réseau, en particulier sur nos régions en 1878, puis la SNCF en 1937. L'histoire prouve que cette vieille solution est en fait beaucoup plus dépensière des fonds publics. Elle a pour seul mérite de cacher une partie de l'endettement public masqué sous la forme de loyers.

Ce montage financier n'est pas neutre. Accroissant ses coûts du fait de la marge demandée par les concessionnaires, il influe sur sa définition, sa réalisation, la maintenance, l'exploitation du projet et son effet sur les usagers et le reste du réseau.

Les coûts : La LGV de Tours à Bordeaux est confiée à Vinci sous forme de concession, la LGV bretonne du Mans à Rennes sera construite par Effiage sous le mode du contrat de partenariat. Si la première peut laisser espérer une certaine rentabilité des péages à l'exploitant du fait de son large débouché géographique, la deuxième se dirigeant vers un cul de sac, seul le contrat de partenariat pouvait intéresser un des grands groupes privés de BTP. Dans les deux cas une énorme participation (les deux tiers pour la LGV SEA) de l'Etat, de RFF et des collectivités locales à l'investissement, alors que Vinci et Effiage empocheront la totalité des recettes (loyers ou péages). A n'en pas douter, le PPP normand sera proposé sous la forme bretonne, nul ne pouvant parier sur la rentabilité d'une telle infrastructure avec une si faible zone d'attraction.

La conception : Le PPP privatisant l'exploitation et la maintenance de l'infrastructure, ses promoteurs vont vouloir, après avoir abandonné le projet délirant (du fait de la faiblesse des distances) d'une LGV normande, s'accrocher à l'idée **d'une seule ligne nouvelle** allant d'un point A à un point B (ou à deux points B et C) pour plus facilement séparer cette infrastructure du réseau existant. Pour satisfaire les besoins des populations, un faisceau de solutions mêlant la construction de certains tronçons d'infrastructures nouvelles (dans le Mantois par exemple), la modernisation du réseau existant, la réouverture de certaines infrastructures (Evreux – Rouen par exemple), est un « patchwork » cohérent, mais peu gérable dans le cadre d'un PPP.

La réalisation : RFF abandonnant ses prérogatives de maître d'ouvrage et la SNCF évincée totalement des projets, on peut craindre que certains choix techniques de construction permettent de minimiser le coût de maintenance durant la durée de la concession, pour l'alourdir plus tard au moment où ces infrastructures repasseront dans le domaine public. Le débat sur la voie sur dalles béton opposée au ballast est sans doute à replacer dans ce contexte financier.

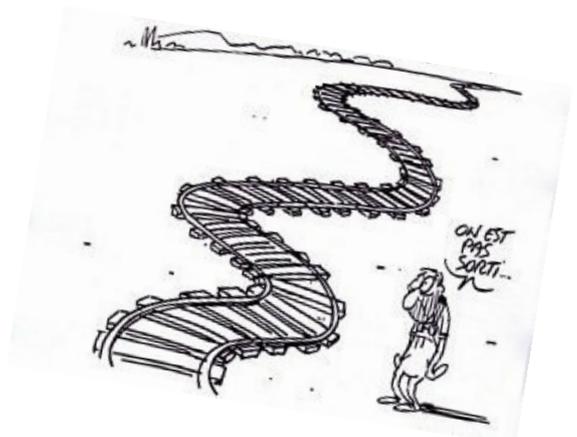
La maintenance et l'exploitation : le terrible accident meurtrier des TGV chinois vient de prouver que l'on peut savoir construire des milliers de kilomètres de LGV sans pour cela garantir qu'un signal passe au rouge quand un TGV est arrêté sur la voie.

Pour cette raison, la loi de 2006 avait prudemment préservé le monopole de la SNCF sur l'entretien des installations de sécurité.

Une ordonnance du 28 Octobre 2010 abrogeait cette disposition, au profit de l'article L2111-12, beaucoup plus flou, du code des transports qui prévoit que « le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public ».

Le PPP, c'est le monde des apprentis sorciers où l'expérience et les compétences techniques de l'opérateur historique et des cheminots sont officiellement exclues.

La culture de sécurité des cheminots, à laquelle l'opinion publique est attachée, ne peut pas s'exporter dans le privé comme un produit de contrebande !



Une situation actuelle insatisfaisante...

... des propositions CGT pour l'améliorer rapidement et durablement !

Les déboires, les incidents à répétition endurés par les usagers sont bien trop fréquents aujourd'hui. Leurs attentes en terme de qualité de service (régularité, propreté des rames et des gares, information, accès PMR, accueil et vente, etc...) sont légitimes.

Pendant longtemps, on a vu fleurir des autoroutes et routes à 2x2 voies. Cette politique de transports aux conséquences dramatiques a entraîné un affaiblissement considérable du ferroviaire, car elle a mobilisé des financements très importants faisant défaut au train. Les infrastructures vieillissantes (nombreuses limitations de vitesse à 40 km/h ! dans notre région), couplé à un choix de la SNCF de privilégier pour le transport de voyageur le « tout TGV » au détriment des trains du quotidien (Corails Intercités, TER, Transilien, RER...), et pour le transport de marchandises le « tout routier » (rappelons que la SNCF avec son groupe est le 1^{er} transporteur routier français) sont pour beaucoup dans les conditions de transports difficiles rencontrées par les usagers et chargeurs.



La CGT pense qu'il y a nécessité aujourd'hui de convenir d'une réelle politique de transport sur nos régions, plaçant le mode ferroviaire sur le principe de la mutualisation des outils et ressources entre le Transport de Voyageurs et celui des Marchandises : ***plus de trains qui vont un peu plus vite à un prix accessible, grâce à l'amélioration des infrastructures existantes, l'évolution des matériels ferroviaires aujourd'hui obsolètes et une politique de maintenance des matériels au plus proche de leur utilisation.***

Voici donc les différents axes de travail que nous estimons prioritaires :

Améliorer les liaisons Paris - Normandie

L'augmentation de la vitesse sur nos axes paraît importante, tout autant que l'on prenne aussi en compte les investissements qui ont été réalisés auparavant (barreau Motteville / Buchy ; mise à V200 de la ligne Paris / Caen / Cherbourg, mise en place d'installations de contresens entre Vernon et Val-de-Reuil, etc...) et qui ont eu un coût pour la collectivité. De même, les gares ont besoin d'investissements importants si on veut pouvoir développer des circulations avec des matériels plus longs.

- ✓ **Mise à 200 km/h (V200), en site « propre » (sans passage à niveau) de la ligne Paris-Rouen-Le Havre, favorisant le gain de temps sans supprimer de dessertes.**
- ✓ **Fiabiliser Paris / Caen / Cherbourg, déjà apte à V200, notamment en augmentant les kilomètres de voies à 200 km/h et en y mettant systématiquement des matériels aptes à 200. (aujourd'hui 3 parcours d'environ 30 kms à 200 km/h sur la totalité de la ligne qui en fait 370 kms)**
- ✓ **Mise en œuvre d' « IPCS » (Installations de Contresens) entre Le Havre / Bréauté-Beuzeville / Yvetot / Motteville / Malaunay / Val-de-Reuil / Gaillon, pour fluidifier et fiabiliser les circulations.**
- ✓ **Doublement des voies dans les secteurs dits « points noirs » (viaduc de Oissel, Tunnel de Tourville, Pont du Manoir...)**
- ✓ **Agrandir la longueur des voies de réception des trains dans les gares du Havre, de Rouen, de Caen, de Cherbourg, de Paris St Lazare, pour permettre l'accès aux rames couplées (TGV en Unité Multiple, par exemple).**
- ✓ **Création d'une nouvelle gare sur la rive gauche de Rouen (Saint-Sever), en priorisant cet investissement indispensable aujourd'hui, qui permettrait de fiabiliser l'axe Rouen / Paris et d'améliorer voire réactiver des dessertes régionales. Un prolongement vers Barentin pourrait se réfléchir sur plus long terme et en fonction de la politique de report modal.**

L'évolution de l'urbanisme de la ville de Rouen et de son agglomération a rééquilibré les déplacements du quotidien entre les deux rives de la Seine.

La Gare de Rouen Rive Droite aujourd'hui est saturée du fait de la configuration de ses installations très anciennes.

La nouvelle Gare de Rouen sur la rive gauche (ancienne gare Saint-Sever) est donc indispensable. Elle présente plusieurs avantages : accessibilité par la route ; proximité d'une station de métro et du centre tertiaire et commercial, tout en sachant qu'elle draine aujourd'hui 75 000 emplois, ce qui rapprocherait les usagers quotidiens de leur lieu de travail et des zones d'activités.

Pourtant, la réalisation de cet investissement semble être conditionnée à un franchissement de la Seine, qui aurait un coût d'au moins 1,5 Milliard d'euros (sans compter les retards qui souvent ajoutent 30% à la facture initiale).

La CGT porte plutôt l'idée d'une gare TER pour la rive gauche, avec liaisons Paris / Rouen. La Gare de Rouen Droite resterait quant à elle une

gare de Grandes Lignes (Paris / Rouen / Le Havre ; Rouen / Le Havre ; Le Havre / Rouen / Marseille...)

Les trains « 13.000 » répondent aujourd'hui à une logique d'aménagement du territoire entre Paris et Rouen. La gare rive gauche serait donc tout à fait pertinente pour ces trains.

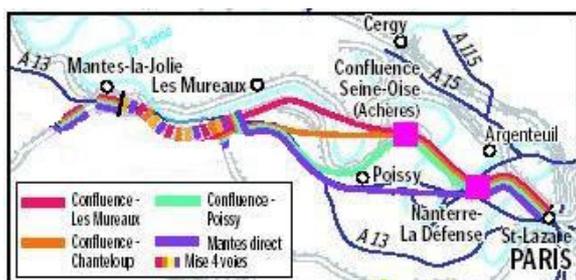
Cette gare rive gauche, en complément de Rouen RD, permettrait également de créer des trains au départ et à l'arrivée de cette gare pour Caen, Dieppe, Amiens, Evreux via Louviers/Gravigny et de constituer le pôle régional TER en lien avec les autres modes de transport (multi modalité).

Pour faire le lien intermodal entre les 2 gares rouennaises, nous proposons le prolongement de la ligne métro à partir de Boulingrin vers l'hôpital Charles Nicolle – Pont l'île Lacroix – Saint Sever et aussi des trains périurbains Rouen Droite – Rouen Gauche – Elbeuf ville, permettant la réactivation de ce dernier axe pour desservir Petit-Quevilly, Grand Quevilly, Petit Couronne et Moulineaux.

Le tronçon Mantes - Paris: la nécessité de décongestionner

L'île de France avec sa périphérie comprend 25% de la population française. L'évolution du tissu économique et les difficultés à se loger conduisent de nombreux usagers à allonger leur temps de parcours Domicile – Travail. A l'origine, le réseau est concentré vers le cœur de Paris avec la nécessité souvent de transfert de gare à gare.

La région parisienne, et notamment sa partie Ouest, avec l'augmentation croissante du nombre de trains et un réseau vieillissant, est donc aujourd'hui à saturation. Ajouter 7 à 8 circulations sur Mantes dans l'état actuel des infrastructures, c'est impossible ! La ligne Mantes/Paris St Lazare est déjà saturée et ne peut accepter plus de circulations.



La mise en place d'infrastructures nouvelles dans cette région permettrait donc de désaturer le réseau existant, où coexistent aux heures de pointe des trains de banlieue avec des trains Grandes Lignes, voire TGV.

Le projet LNPN fait état d'une création d'une gare nouvelle Grandes Lignes à La Défense, avec des trains terminus depuis la Normandie toutes les heures et une correspondance assurée par EOLE (RER E) pour aller vers le cœur de Paris.

L'idée est intéressante et assez pertinente quand on sait que près de 30.000 salariés travaillent dans ce quartier parisien, dont un nombre conséquent de normands.

Pour autant, il convient d'être vigilant sur plusieurs points :

- on ne peut nier les relations existantes, primordiales dans la réponse aux besoins. La Gare Saint-Lazare est très bien connectée avec les autres gares parisiennes (20 minutes pour Gares de Lyon, Austerlitz et Montparnasse ; 25 minutes pour Gares de l'EST et du Nord). Les ruptures de charge sont donc minimisées. En ne faisant reposer la desserte vers le centre parisien que sur du Transilien, on accentue la rupture de charge et on crée de réelles pertes de temps pour les voyageurs, notamment s'ils regagnent une autre gare parisienne.

- La nouvelle gare à La Défense n'a de pertinence que si le projet Eole arrive à terme, avec des infrastructures nouvelles, sinon le gain de temps ne sera que minime. En cela, la création d'une gare nouvelle à La Folie devient nécessaire.
- Le prolongement RER E ne peut se faire qu'avec des voies supplémentaires d'évitement (« contournement ») à Mantes. Le projet prévoit qu'il soit réalisé en lieu et place de l'actuel « Groupe 5 » très utilisé actuellement, avec un doublement des voies entre Mantes et Epône Mézières, voire jusqu'à Les Mureaux. Au vu de l'urbanisation, de nouvelles infrastructures ne sont possibles aujourd'hui que par les voies souterraines.
- Le prolongement du RER E ne peut laisser Villennes-s/-Seine en 2 voies... là il y a donc besoin d'infrastructures nouvelles.

Pour la CGT, il est donc primordial de travailler les relations Paris-Normandie sur un « mixage » des offres entre La Défense et Paris St Lazare, au travers d'un cadencement réel avec une fréquence régulière et un nombre de trains importants dans la réponse des besoins. Cela exige la création de nouvelles offres ferroviaires qui n'existent pas aujourd'hui et de penser aux arrêts des trains Grandes Lignes à Mantes, sinon le trafic banlieue est dans l'incapacité d'absorber les flux de voyageurs.



Les choix font clairement parti de l'aménagement du territoire. Ils doivent intégrer une réponse aux besoins ponctuels et quotidiens, et une réponse à long terme à l'intérieur de la couronne parisienne qui prenne en compte les transferts de gare à gare, de banlieue à banlieue, et également les possibilités de dessertes en terme de Fret pour aller le plus possible au cœur de la capitale avec un moyen de transport qui soit plus écologique.

- ✓ **Réalisation du tronçon de ligne nouvelle entre Paris et Mantes la Jolie, pour fluidifier les trafics Transilien et Grandes Lignes.**
- ✓ **Création d'une gare nouvelle Grandes Lignes à La Défense/Grand Arche, prenant en compte les évolutions des transports franciliens, en particuliers le prolongement de la ligne EOLE et le futur Grand Paris Express :**
 - avec des trains terminus depuis la Normandie toutes les heures et une correspondance assurée par EOLE.
 - avec la création d'une gare nouvelle à La Folie
 - avec la création d'infrastructures nouvelles pour le prolongement du RER E au niveau de Villenne-sur-Seine, aujourd'hui en 2 voies.
- ✓ **Maintenir, alternativement, le terminus à Saint Lazare, située en Centre Ville et très bien connectée avec les autres gares parisiennes.**
- ✓ **Création de nouvelles offres ferroviaires : liaison directe entre Mantes et La Défense...**
- ✓ **Création de voies d'évitement à Mantes et un tracé jusqu'à Achères, voire Nanterre.**
- ✓ **Modernisation des axes Mantes/Plaisir/Paris et Mantes/province, actuellement limités respectivement à 90km/h et 70 km/h.**
- ✓ **Création d'un barreau Mantes / Versailles / Massy, moyen efficace à une réponse aux relations Banlieue à Banlieue, où la proximité des 2 lignes permettrait d'utiliser au mieux les capacités en fonction des besoins des usagers et des gains de temps réalisés, mais également, permettrait un raccordement rapide vers l'accès à l'ensemble des lignes à grandes vitesses (Massy TGV).**
- ✓ **De nouvelles infrastructures entre Mantes et Achères, par un doublement des voies existantes.**
- ✓ **Développer l'offre en créant des semi direct Mantes / Plaisir / Versailles / Paris-Montparnasse, réduisant ainsi le temps de parcours actuel (1h17), ce qui permettrait aux Normands et Mantais de rejoindre l'ouest et le sud ouest de la France plus rapidement.**

Le raccordement au réseau européen à grande vitesse



Les infrastructures nouvelles ne sauraient suffire pour améliorer les dessertes de la capitale vers les Normandie, voire au-delà (ex : Le Havre / Marseille). L'étendue du territoire et la situation du réseau obligent à des solutions multiples, prenant en compte l'accès au réseau TGV pour les 2 régions normandes :

- ✓ **Par le Sud, création d'un barreau Mantes / Versailles / Massy. Raccordement rapide vers l'accès à l'ensemble des lignes à grandes vitesses, au niveau de la gare TGV européenne de Massy.**
- ✓ **Par le Nord, avec le projet de La Défense / desserte EOLE / Grand Paris Express...**

Le maillage intra-régional indispensable à moderniser

Même si un certain volontarisme des Conseils Régionaux haut et bas normands et de la région parisienne commence à combler le retard pris, il reste beaucoup à faire pour améliorer les liaisons ferroviaires, tant sur les axes Paris – Normandie que sur les axes normands à proprement parler.

Il existe de vrais besoins de transport aujourd'hui. De nouvelles infrastructures sont donc primordiales sur un certain nombre d'axes, mais il ne faudrait pas oublier ceux où il existe dès aujourd'hui des infrastructures non exploitées alors que les besoins sont prégnants. En la matière, on a d'ailleurs besoin d'y associer le Fret, car il y a pertinence aux niveaux économique et d'aménagement du territoire, dans des bassins portuaires, industriels et agro-alimentaires importants.

- ✓ **Réouverture de l'axe Rouen / Evreux via Louviers.**
- ✓ **Doubler le pont de Oissel, point de saturation, avec la perspective de la ligne Rouen-Evreux.**
- ✓ **Réouverture des lignes fermées pour que des territoires entiers retrouvent une desserte ferroviaire (Caen / Flers, Glos-Montfort / Honfleur, Pont-l'Evêque / Honfleur, Briouze / Bagnoles, Rouen / Evreux, Barentin / Caudebec, Serqueux / Dieppe, Gravenchon / Bréauté, Rouville / Criquetot-l'Esneval...).**
- ✓ **Régénérer les axes vétustes : Bréauté-Fécamp ; Harfleur / Montivilliers / Rolleville...**
- ✓ **Electrifier les axes : Serquigny / Oissel ; Bréauté-Beuzeville / Fécamp ; Rouen / Dieppe ; Paris / Granville.**
- ✓ **Poursuivre la modernisation de Caen / Rennes, Caen / Tours et Caen / Rouen.**
- ✓ **Création d'une nouvelle gare Pavilly-Barentin en pensant inter-modalité pour fiabiliser Yvetot-Elbeuf.**
- ✓ **Création d'une 6^{ème} voie à quai en gare du Havre.**
- ✓ **Moderniser les gares d'Evreux, de Vernon, de Fécamp et de Dieppe, en intégrant un pôle intermodal.**



Investir dans le matériel ferroviaire et son entretien



La question de l'investissement dans le matériel doit également être au cœur de la réflexion, quand on parle d'investissements dans le mode ferroviaire. En l'occurrence, le projet LNPN l'a totalement écarté !

Actuellement, les matériels utilisés pour assurer les transports de voyageurs sont loin d'être optimal.

Les matériels en projet dans les 5 ans à venir sont les rames Régiolis, qui ne sortiront sur nos axes que fin 2013 / début 2014.

Les TER2NG, aujourd'hui très utilisés pour du grande ligne, ne sont bons que pour des voyageurs pendulaires sur des axes courts. Pour des occasionnels avec des bagages, c'est une catastrophe. C'est d'ailleurs aujourd'hui un des gros défauts, largement dénigré par les voyageurs, des matériels TGV, pas construits pour accepter des quantités de bagages importantes.

L'axe Paris-Caen-Cherbourg a quant à lui vu ses matériels grandes lignes évoluer avec la mise en place de la ligne en V200. Un matériel corail rénové et des engins moteurs aptes à 200 km/h, mais dès aujourd'hui le manque de matériel se ressent dans le nombre de trains supprimés ou en retard au quotidien. De même, l'obsolescence de ces matériels devrait voir le jour rapidement.

Il faut également savoir qu'aujourd'hui seul le matériel TGV peut dépasser la barre des 220 km/h. Cela, le projet LNPN ne le précise pas. Or, une rame TGV coûte en moyenne 2,5 millions d'euros. Les coûts de maintenance et d'entretien de ces matériels sont plus élevés que sur des engins moteurs ou des rames classiques. De même, plus la vitesse est augmentée, plus l'usure des infrastructures et des matériels roulants sont prégnantes, donc des coûts de maintenance plus élevés, en sus des coûts originels d'investissements.



Enfin, pour être efficace, il faut penser à la maintenance des matériels au plus près de leurs utilisations. En cela il faut s'appuyer sur les Technicentres existants (Rouen-Quatre/Mare ; Clichy ; Ateliers de Sotteville ; Ateliers de Caen ; les AMRV de Cherbourg, Granville et Le Havre). Il convient donc pour cela de développer les compétences des agents du Matériel au sein des ateliers de manière à pouvoir intervenir sur l'ensemble des matériels, ceci afin d'améliorer la disponibilité et la fiabilité des matériels roulants.

Aujourd'hui c'est le contraire qui est organisé par les dirigeants de l'entreprise. C'est une forme de « toyotisme » qui y régit l'organisation du travail, privilégiant le produit au métier. Cette spécialisation par matériel des ateliers, engendre un nombre conséquent de parcours parasites vers des ateliers situés sur l'ensemble du territoire français et pénalise la réactivité des interventions sur les engins moteurs et les matériels voyageurs comme marchandises. Les conséquences sont d'ailleurs visibles aujourd'hui, dans une logique de matériels utilisés à flux tendus (pas de matériels supplémentaires pour assurer la maintenance ou les défaillances), par un nombre de trains supprimés qui ne cesse d'augmenter.



- ✓ **Mettre des TER à 200km/h entre Rouen / Le Havre, Rouen / Caen, Paris / Rouen.**
- ✓ **Penser à la nouvelle technologie des trains à système pendulaire actif. Ce système peut permettre un gain de temps de 30%, tout en garantissant un confort largement supérieur aux trains conventionnels.**

✓ **Réparer les matériels moteurs/remorqués en proximité : création d'un « tour en fosse » à proximité de la future gare St-Sever...**

✓ **Rénover et Investir dans des matériels inter-cités apte à 200 km/h.**

✓ **Développer l'utilisation des matériels Bi-Moteur/Bi-Courant (BI-BI) dans une période transitoire pour les axes restant à moderniser (ex : Bréauté-Fécamp ; Rouen-Dieppe...)**

