



Liaisons Paris Normandie : un autre scénario possible !

Mesdames, messieurs vous participez aujourd'hui au débat public pour la création d'une Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN). Comme vous, la CGT cheminots souhaite répondre aux défis environnementaux, aux enjeux d'aménagement du territoire, aux besoins de la Nation en matière de transport.

Il est dans les habitudes de la CGT de défendre les intérêts généraux et de veiller à répondre aux réels besoins de la population. C'est l'essence même du service public ferroviaire que nous défendons. C'est précisément la raison pour laquelle nous dénonçons les orientations actuelles en matière de transport par fer. Elles ont des conséquences dangereuses qui impactent directement la sécurité ferroviaire, la régularité et le volume de tous les trafics. En témoignent les difficultés fortement prégnantes sur nos régions normandes, tant pour le transport des voyageurs que celui des marchandises.

Vous êtes usagers de la SNCF, salariés, citoyens, membre d'associations, politiques, vous êtes donc concernés à plusieurs titres par les décisions politiques qui impactent le Service Public ferroviaire et l'aménagement des Territoires. C'est dans ce contexte que nous vous interpellons.

LNPN : des scénarii qui posent questions sur la finalité de l'idée

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.

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...) restent 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.

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

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 nous demandons prioritairement la régénération et le développement des infrastructures existantes.

Le Fret, poumon de l'économie régionale

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 2001, les volumes transportés par rail ont été divisé par 3 sur la Normandie, 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... Pourtant les infrastructures et les moyens sont encore présents, même s'il convient d'y apporter les mises à niveau nécessaires.

Le potentiel économique sur notre région existe, notamment avec la façade maritime de Granville au Tréport, la plus fréquentée du monde et son tissu industriel qui demeure dense (pétrochimie, automobiles, agroalimentaire...). Des volontés de croissance sont affichées par les ports du Havre et de Rouen. Encore faut-il qu'ils aient les moyens de leurs ambitions !

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 majeur 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 !

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.
- ✓ Le triage de Sotteville, l'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.
- ✓ Réactiver un triage sur Mézidon (plateforme multimodale) en lien avec un axe nord-sud répondrait au maillage de la Normandie et 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-Serqueux-Gisors pour le Fret, avec mise à niveau des infrastructures pour élever la vitesse.

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.

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.

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.

De même, l'Etat obligera les collectivités territoriales, proches ou éloignées de ce projet, à s'endetter.

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 renchérra 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.

Les propositions de la CGT Cheminots

La CGT pense qu'il y a nécessité aujourd'hui de convenir d'une réelle politique de transport 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, en prenant en compte 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.**

Améliorer les liaisons Paris Normandie

- ✓ Mise à 200 km/h (V200) 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, Gaillon-Val.De.Reuil, pour fluidifier et fiabiliser les circulations.
- ✓ Doublement des voies dans les secteurs dits « points noirs » (viaduc de Oissel, Tunnel de Tourville, Pont du Manoir...)
- ✓ 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.

Le tronçon Mantes - Paris: la nécessité de décongestionner

- ✓ 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 Vilaine s/ 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.
- ✓ De nouvelles infrastructures entre Mantes et Achères, par un doublement des voies existantes.

Le raccordement au réseau européen à grande vitesse

- ✓ 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

- ✓ 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, Briouze-Bagnoles, Rouen-Evreux, Barentin-Caudebec, Serqueux-Dieppe, Gravenchon-Bréauté).
- ✓ Régénérer les axes vétustes : Bréauté-Fécamp ;
- ✓ 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

- ✓ Mettre des TER à 200km/h.
- ✓ 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...)