



PLENIERE DU 23 JUIN 2014

RAPPORT « RENOUVELLEMENT DE LA CONVENTION D'EXPLOITATION DU SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT DE VOYAGEURS ENTRE LA REGION HAUTE-NORMANDIE ET LA SNCF »

*Intervention de Jérôme Bourlet,
Conseiller régional Europe Ecologie - Les Verts.*

Monsieur le Président, cher-e-s collègues,

Le développement de l'offre de transport voyageurs par le rail est obligatoire pour répondre aux besoins d'une mobilité pour tous, qui doit s'émanciper du seul choix du déplacement par voiture. En effet, en permettant aux usagers de faire le choix du rail nous :

- diminuerons le coût du déplacement pour les utilisateurs ;
- diminuerons les émissions de gaz à effet de serre.

L'actualité récente, avec le mouvement de grève dans la SNCF, traduit toute l'inquiétude d'un secteur qui a été victime d'une vision unique, le tout-TGV.

Je voudrais ici en rappeler les conséquences sur nos voies secondaires comme celle de Bréauté-Fécamp. Rien n'a été fait les dix dernières années, et cette absence d'investissement sur la ligne était du ressort de RFF et de l'Etat.

Oui la droite est responsable aujourd'hui de cet état, négligeant les déplacements du quotidien et privilégiant des trains circulant à 300 km/h entre les grandes métropoles.

Et le problème est là, les chiffres sont clairs. Le TGV attire moins et coûte de plus en plus cher, alors qu'une desserte en TER, qui pour le même trajet, coûte 3 fois moins cher, est encore trop considérée par de nombreux élus, comme une perspective de déclassement de leur territoire.

La semaine dernière, le débat sur la réforme ferroviaire s'est achevé jeudi soir à l'Assemblée nationale. Les députés écologistes, emmenés par leur chef de file François-Michel Lambert, député des Bouches du Rhône, ont été particulièrement mobilisés sur ce texte et ont contribué à son amélioration.

Ils ont soutenu la création d'un grand groupe public constitué de trois entités (SNCF sur le pilotage stratégique, SNCF réseau pour les voies, et SNCF Mobilités pour l'exploitation) qui garantit le maintien d'un haut niveau de service public. Ce groupe tout en étant conforme au droit européen n'ouvre pas à la concurrence. Au contraire, il renforce le système ferroviaire français dans la perspective des discussions européennes à venir (textes du 4^{ème} paquet ferroviaire).

Ils ont permis le renforcement du rôle stratège de l'Etat dans la politique ferroviaire et accru la place des régions dans les décisions et garantie celle des usagers.

Ils ont également consolidé le volet social du texte.

Sur une trentaine d'amendements portés par les députés écologistes, plus de quinze ont été adoptés.

A l'initiative des écologistes, il a été inscrit dans le texte la possibilité du **transfert des voies métriques aux Régions**, la possibilité de créer des lignes d'intérêt régional ainsi que la

création d'un « guichet unique » au sein de la SNCF auquel pourront s'adresser les Régions **pour le rachat du foncier**. Un autre amendement assure également que **les régions auront désormais la liberté de fixer leurs tarifs** à l'exception des tarifs sociaux nationaux (carte étudiant, famille nombreuse, etc.).

La création de la nouvelle structure a généré des inquiétudes parmi le personnel de la SNCF et de RFF. **Le débat parlementaire a permis de présenter des garanties** et les écologistes ont porté et obtenu plusieurs amendements pour assurer **une gestion du personnel et des statuts à la hauteur du nouveau groupe**. En particulier, **le caractère indissociable et solidaire des trois nouveaux établissements** qui constituent le groupement **figure explicitement dans la loi**. **Un comité central d'entreprise du groupe** notamment en charge des œuvres sociales est inscrit également dans le texte. Ainsi, cette réforme **ne remet en cause aucun des acquis sociaux** auxquels les salariés sont légitimement attachés.

Enfin, sur proposition écologiste, il est créé **un schéma national des transports**, outil de pilotage stratégique de la politique des transports qui permettra de rentrer dans l'ère moderne de la mobilité. Sur ce point, François-Michel Lambert a insisté à plusieurs reprises sur la nécessité de passer à l'étape supérieure plaidant pour le principe d'une loi d'orientation quinquennale sur la mobilité multimodale.

A noter également que sur proposition de Denis Baupin, **les principales gares sont désormais dans l'obligation de préparer un plan d'aménagement de stationnement pour les vélos**.

D'autres questions restent en suspens et appellent des évolutions comme la généralisation du versement transports additionnel dans toutes les régions pour donner de nouveaux moyens à celles-ci.

Les débats ont également permis de dénoncer l'incohérence des investissements de plusieurs milliards dans **le grand projet inutile Lyon – Turin** à l'heure où l'on cherche partout des financements et de rappeler que la conversion écologique des modes de transport a cruellement besoin de la ressource que constitue l'écotaxe poids lourds.

En définitive, **l'adoption de ce projet de loi est de bon augure pour l'avenir du ferroviaire français** mais des améliorations sont encore possibles au Sénat et dans les débats parlementaires à venir pour donner toute leur place aux Régions et s'inscrire dans une vision stratégique et intégrée de la mobilité et de l'intermodalité en France et en Europe.

Pour finir, au niveau régional, le groupe EELV a insisté en commission pour qu'apparaisse au moment de la signature de la convention avec la SNCF :

- l'augmentation de l'amplitude du service et la création d'un horaire après 20h qui alimente le bassin Val-de-Reuil-Gaillon-Vernon.
- La mise en place de comités de lignes afin d'améliorer les rapports entre les usagers et la SNCF.

Dans ce contexte, le groupe EELV votera ce rapport.

Je vous remercie.