

Le Président

Nantes, le **31 JUIL. 2017**

DTM/BR/JFL/LAP/2017-07-8767

Monsieur Aurélien HAMON
Secrétaire du Secteur Cheminots
CGT de Nantes
27 boulevard Stalingrad
44041 NANTES CEDEX

Monsieur le Secrétaire,

Lors de notre rencontre à l'Hôtel de Région le 23 juin dernier, nous avons abordé plusieurs sujets importants sur le service public de transport régional et il m'a semblé utile de revenir vers vous pour confirmer ou compléter certains échanges.

Ainsi, je vous confirme toute l'ambition que je porte pour le transport ferroviaire régional, avec la volonté de voir se développer la part modale du ferroviaire dans les déplacements des Ligériens. Cet engagement a été pris au travers de la Feuille de Route sur la Transition Energétique adoptée par la Région fin 2016, qui prévoit de poursuivre le développement des transports collectifs et des modes alternatifs à la voiture, en particulier le ferroviaire.

Si les modes de transports routiers et ferroviaires doivent être complémentaires pour assurer un bon maillage et une irrigation fine des territoires, le transport ferroviaire régional demeure, par ses atouts en matière de temps de parcours, de liaison entre le cœur des agglomérations et les territoires périphériques, et ses atouts en termes de climat et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, le réseau structurant de l'offre régionale.

Le développement de l'offre TER, que j'ai confirmé avec la mise en place du cadencement généralisé et l'installation des premières circulations sur la nouvelle ligne rapide entre Nantes et Laval, permise grâce à la virgule de Sablé-sur-Sarthe, générant au total une croissance de l'offre kilométrique de 8,5%, exprime cette volonté.

Comme je vous le disais, les efforts de la Région en faveur des TER vont ainsi se poursuivre puisque la contribution régionale pour le financement et l'exploitation du réseau ferroviaire régional, établie à 140 M€ dans le devis 2016, est portée à 147 M€ en 2017, puis 155 M€ en 2018, 154 M€ en 2019 et 150 M€ en 2020.

.../...

Toutefois, l'amélioration quantitative du volume de l'offre ne suffit pas à elle seule pour maintenir et même intensifier l'attractivité du transport ferroviaire. En effet, pour augmenter la part modale du train, il faut aussi un réseau performant avec des infrastructures en bon état permettant de faire circuler les trains dans de bonnes conditions.

C'est pourquoi j'ai souhaité, dès mon arrivée à la Présidence de la Région, rouvrir la discussion sur le CPER 2015-2020 avec l'Etat afin de revoir à la hausse l'enveloppe des crédits sur le volet de la mobilité multimodale.

J'attends à présent de l'Etat qu'il tienne ses engagements afin d'ouvrir dans les calendriers prévus de grandes opérations nécessaires pour assurer la pérennité des lignes telles que la modernisation de la ligne Nantes-Bordeaux entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle, Clisson – Cholet ou encore le contournement de la raffinerie de Donges, essentiel pour le développement et le maintien de cette activité qui représente des milliers d'emplois.

La qualité de service doit aussi être au rendez-vous. Elle participe en effet grandement à fidéliser les usagers actuels et à rendre l'offre attractive pour inciter au report modal.

C'est pourquoi j'ai souhaité que la Région soit exigeante vis-à-vis de son exploitant en la matière. A titre d'exemple, le prochain dispositif de mesure de la qualité produite dans la prochaine convention devra tenir compte de la ponctualité des trains, mais aussi des suppressions de circulations, de façon à disposer d'un indicateur qui soit plus en phase avec la qualité ressentie par les usagers, à laquelle je vous sais vous aussi très attaché.

Nous avons aussi eu à évoquer l'ouverture à la concurrence des transports ferroviaires régionaux.

Les expériences en la matière issues de plusieurs pays européens sont riches. En Allemagne par exemple, cette libéralisation a permis de diminuer de l'ordre de 30% les coûts de transport et d'augmenter la fréquentation dans les mêmes proportions.

Il est vrai qu'avec des coûts de transports moins élevés à iso offre, l'Autorité organisatrice peut réinjecter les économies en résultant pour améliorer la fréquence des dessertes et ainsi, l'offre étant plus attractive, contribuer à augmenter le trafic de voyageurs participant de la sorte au renforcement de la part modale du ferroviaire.

Mais nous savons que l'ouverture de cette activité de transport à la concurrence est un vaste chantier qui emporte beaucoup de questions à investiguer (la dimension sociale avec le transfert des agents SNCF, la nature et le type de lignes, la question du matériel roulant et de son entretien et de sa maintenance, la distribution des titres de transport, ...). C'est justement parce qu'il s'agit d'une opération complexe sur l'évolution de ce service public, que tout doit être mis en œuvre pour réussir cette étape. Il convient donc de la préparer pour garantir son succès avant de s'engager dans cet enjeu, au risque de fragiliser le service par manque d'anticipation.

Nos exigences envers la SNCF constituent aussi l'opportunité pour l'entreprise historique de relever le défi et d'améliorer ses performances. Si l'exploitant en place assure un service de qualité à un coût maîtrisé, il conservera d'autant plus sa place dans le dispositif.

Nous souhaitons une relation équilibrée et exigeante entre la Région, Autorité organisatrice des transports, et la SNCF. C'est le cadre dans lequel nous nous inscrivons.

Enfin, je vous informe que j'ai décidé, dans le cadre de l'étude sur la mobilité ligérienne que la Région souhaite lancer, et en coordination étroite avec le Ceser, d'organiser une réunion au mois de septembre prochain sur le thème suivant : « Quelles ambitions pour les transports en Pays de la Loire ? », au travers de la réactivation du Comité Régional des Partenaires du Transport Public (CRPTP).

Je vous prie de croire, Monsieur le Secrétaire, à l'assurance de ma considération distinguée.

Bien à vous

Bruno RETAILLEAU

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'B' followed by a smaller 'R' and a final flourish.