

Trains : la première bonne nouvelle depuis 40 ans

En 2020, des trains neufs rouleront sur les principales lignes normandes. Le patron de la SNCF a signé le bon de commande hier. Les rames seront conçues dans l'usine du Nord de Bombardier.

Un confort TGV pour les trains normands de 2020

C'est devenu le slogan d'Hervé Morin, président UDI de la Normandie, pour promouvoir sa politique sur les trains. En 2020, les rames qui rouleront sur Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Rouen-Le Havre seront « de confort type TGV ».

Hier à Sotteville-lès-Rouen, dans le plus grand centre de maintenance normand de la SNCF, Guillaume Pépy, patron des trains français, et Nicole Klein, préfète de Normandie, ont signé un chèque de 720 millions d'euros. Un contrat pour 40 nouveaux trains fabriqués à Crespin, à côté de Valenciennes (Nord), dans l'usine française du constructeur québécois Bombardier.

« Les Omneo Premium normands seront une version grand confort grandes lignes de notre base Omneo, déjà en activité sur des lignes régionales, annonce Laurent Bouyer, président de Bombardier transport France. Et surtout, ils pourront rouler à 200 km/h. »

Sièges spécialement créés pour ces trains, wifi à bord, prises de courant et USB, espace de bureaux sont quelques-uns des services annoncés par le constructeur.

Un sacré contraste avec les vieux



Hier à Sotteville-lès-Rouen, dans le plus grand centre de maintenance normand de la SNCF, Guillaume Pépy (à droite), patron des trains français, et Nicole Klein (à gauche), préfète de Normandie, ont signé un chèque de 720 millions d'euros. Hervé Morin (au centre), savoure. Au deuxième rang : Jean-Baptiste Gustinne, vice-président de la Région en charge des transports et Laurent Bouyer, président de Bombardier.

Commandes pour des entreprises normandes



Hier, avant de signer l'accord avec l'Etat, Hervé Morin a testé les sièges fabriqués à Évreux.

« Le contrat pour fournir les sièges des futurs trains représente 12 millions d'euros. Un élément très significatif pour notre usine d'Évreux. Elle réalise un chiffre d'affaires de 60 millions d'euros par an. » Pierre Sainfort, PDG de Compin, avait le sourire, hier, à Sotteville-lès-Rouen. Son entreprise, leader européen de l'aménagement intérieur des transports en commun, fait partie des sous-traitants normands de Bombardier.

la suspension secondaire ; Seim, de Dieppe, pour la peinture poudre ; Spiragaine, de Saint-Pierre-lès-Elbeuf, pour les gaines isolantes et Hypertac, de Saint-Aubin-lès-Elbeuf, pour la connectique.

Pour l'usine Compin d'Évreux, ce contrat représentera une charge de travail de trois ans. « Il fait partie des quatre principaux contrats que nous traitons pour l'avenir, souligne Pierre Sainfort. L'usine compte aujourd'hui 270 salariés. L'on peut

Corail quadragénaires aux toilettes inutilisables et aux locomotives à bout de souffle.

Le premier train livré fin 2019

Les trains normands seront fabriqués à partir de 2018. Le premier roulera en test fin 2019. Une rame sera composée de voitures à deux étages et pourra recevoir 430 voyageurs.

L'aménagement intérieur n'est pas encore définitivement arrêté. « Nous attendons les résultats de la consultation lancée par la Normandie, explique Laurent Bouyer. Nos trains sont très modulables. Il est très intéressant de les concevoir avec les

gens qui vont les utiliser. »

La consultation est encore ouverte. Ses conclusions doivent être présentées en décembre ou au plus tard début 2017.

La Normandie pionnière

Festival de sourires et d'autocongratulations, hier, pour la signature de ce contrat. Hervé Morin a réussi son coup. Prendre en main la gouvernance des cinq lignes Intercités de Normandie et faire payer à l'État les 40 nouveaux trains.

Un exemple validé par Guillaume Pépy, président de la SNCF : « L'État

mène actuellement des négociations avec les régions. Alain Vidalies, ministre des Transports, doit en annoncer le résultat le 30 novembre. Et a priori, une grande majorité des régions vont aller dans le sens de la Normandie. Elles souhaitent prendre la main sur la gestion de ces lignes Intercités. »

Hervé Morin savoure : « La Normandie vient de remonter sur le haut de la pile des dossiers de la SNCF. Nous avons l'impression d'être abandonnés et que notre seul espoir résidait dans la Ligne Nouvelle Paris-Normandie pour

dans vingt ans. Nous avons choisi d'innover et la Normandie est redevenue une priorité pour la SNCF. Aujourd'hui, le cauchemar ferroviaire normand touche à sa fin. Nous voyons le bout du tunnel. »

Textes : Jean-Christophe LALAY.
Photos : Jonathan KONITZ.

Notre vidéo sur ouest-france.fr/normandie

Pour le PS, les contribuables normands vont payer très cher

« Des trains très chers pour Paris et moins de services pour les Normands en Normandie. » Le groupe Socialistes, radicaux et citoyens (SRC) du conseil régional n'affiche pas le même optimisme qu'Hervé Morin pour l'avenir du train en Normandie.

L'opposition régionale s'est livrée à une étude assez poussée des enjeux de la prise en main des cinq lignes Intercités par l'ancien ministre de la Défense. « Ces lignes sont en mauvais état et constituent un véritable gouffre financier. Le déficit étant es-

timé par la Région elle-même à au moins 35 millions d'euros par an. »

Pour le groupe SRC, « sur trente ans, la durée d'amortissement des trains, le déficit d'exploitation des cinq lignes Intercités représente un montant colossal de plus d'un milliard d'euros. Et c'est le contribuable normand qui supportera seul cette lourde charge financière ».

Une critique déjà balayée d'un revers de main par Hervé Morin. Il parie sur une baisse significative de ce déficit grâce à un service amélioré sur

les deux principales lignes, avec l'arrivée des trains neufs.

Mais l'opposition affiche d'autres arguments. Elle ne comprend pas pourquoi la Normandie n'a pas négocié des compensations financières de l'État et des autres régions bénéficiant des trains normands.

« En reprenant les Intercités, le Grand Est a obtenu une compensation pérenne de l'État en plus de l'achat de rames neuves, de 13 millions d'euros par an, soit près de 400 millions sur trente ans. Elle a aussi une participation de l'île-de-

France, de la Bourgogne-Franche-Comté pour 3 millions d'euros par an, soit 100 millions sur trente ans. Hervé Morin n'a pas jugé utile de négocier ni avec l'île-de-France, ni avec le Centre-Val-de-Loire et Pays-de-la-Loire pour le Caen-Le Mans-Tours. »

Rendez-vous dans trente ans pour voir qui d'Hervé Morin ou de Nicolas Mayer-Rossignol (PS), patron de l'opposition régionale, aura gagné son pari.

À ses côtés, Deutsch, une autre entreprise d'Évreux, pour les connecteurs électriques ; Ressorts Masselin, de Petit-Quevilly pour les ressorts ; Eiffel industries, de Sandouville, pour l'usinage ; Paulstra, de Rouen, pour

penser que nous allons pouvoir créer des emplois. »

Pour remporter la mise, Compin a mis à disposition de Bombardier toutes ses « dernières évolutions technologiques ».

Transports en commun : le plan Morin

La prise en main des cinq lignes était le premier étage du plan Morin pour le ferroviaire en Normandie. En 2017, le président de la Région veut s'attacher à toute l'offre des transports.

TER, lignes Intercités, bus... Aujourd'hui, il est le vrai patron de l'offre de transports régionale. « Nous vivons jusqu'ici dans une totale absurdité, commente Guillaume Pépy, président de la SNCF. Avec les TER, un président de Région n'avait la main que sur la moitié des trains. Aujourd'hui, il maîtrise l'ensemble du problème. » D'autant plus que la loi NOTRe lui donne aussi la main sur les bus.

Avec la SNCF, Hervé Morin veut donc lancer une réflexion sur tout le réseau normand. Sans préjuger des conclusions, il ouvre des pistes :

« Sur Caen-Tours, avons-nous encore besoin d'une ligne Intercités ? Ne faudrait-il pas deux lignes TER ? Très peu de voyageurs font un Caen-Tours. En revanche, cette ligne est très utile pour les Normands du sud de la Normandie qui vont au Mans ou à Tours et pour ceux du nord de l'Orne qui vont à Caen. Sur cette ligne, nous devons aussi faire en sorte que nos trains soient en harmonie avec les horaires des TGV au Mans. Ce n'est pas le cas actuellement. »

Dans cette réflexion, Hervé Morin ne s'interdit rien : « Pourquoi ne pas remplacer des trains par des bus à certains endroits du territoire ? »

La question du coût du service sera, bien sûr, un élément pour les arbitrages finaux.

« C'est une journée où il n'y a que du bonheur. »

Guillaume Pépy, président de la SNCF, avant la signature officielle.