

11 décembre 2025

Contrat de concession pour l'acquisition, la gestion et le financement d'actifs ferroviaires pour le lot "Etoile Mancelle"

Présenté par
Patrick MOREL

Résultat du vote
118 pour et 2 contre

Contrat de concession pour l'acquisition, la gestion et le financement d'actifs ferroviaires pour le lot "Etoile Mancelle"

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire, le réseau régional a fait l'objet d'un découpage en 5 lots, à travers la Stratégie régionale d'ouverture à la concurrence adoptée le 17 octobre 2022. Le lot « étoile mancelle », commun avec la Région Pays de la Loire, comprend les liaisons normandes Caen – Le Mans, Caen – Tours, Caen – Alençon (la section Caen – Argentan semblant finalement être rattachée au lot « étoile de Caen »¹). Afin d'exploiter ce lot conjointement, les Régions Pays de la Loire et Normandie ont estimé nécessaire de faire l'acquisition d'une quarantaine de rames et de créer un atelier de maintenance. Une consultation engagée en 2024 pour l'exploitation du service de transport ferroviaire du lot « étoile mancelle », incluant l'acquisition de rames et la création de l'atelier de maintenance, a été déclarée sans suite au motif d'un manque de concurrence. Aucun opérateur concurrent de l'opérateur historique ne s'est en effet positionné en incluant ces acquisitions.

Dans ce contexte, les deux Régions ont choisi de créer une SPL (Société publique locale) destinée à porter ces acquisitions, et une nouvelle consultation est engagée sur un périmètre resserré (c'est-à-dire comprenant l'exploitation du service, mais non l'acquisition des rames et la création de l'atelier de maintenance). La création de la SPL « Régions Grand Ouest Ferroviaire » a été adoptée par le Conseil régional le 13 octobre 2025. La SPL a ainsi pour mission d'engager un appel d'offres pour l'acquisition de 38 rames ferroviaires et la construction d'un atelier de maintenance au Mans. Ces actifs (rames et atelier) seront mis à disposition de l'opérateur ferroviaire en charge de l'exploitation du lot « étoile mancelle ».

Ainsi, le rapport présenté par le Conseil régional consiste en un contrat de concession conclu entre les Régions Pays de la Loire, Normandie et la Société Publique Locale « Régions Grand Ouest Ferroviaire » afin de gérer l'acquisition, la gestion et le financement des actifs ferroviaires.

Les actions de la SPL sont réparties à hauteur de 85 % pour la Région Pays de la Loire et de 15 % pour la Région Normandie. Enfin, il est précisé que l'impact financier du contrat de concession pour la Région Normandie est estimé entre 1,258 M€ et 2,041 M€ sur la période de 2026 à 2032 (et de 7,131 M€ à 11,564 M€ pour les Pays de la Loire), en fonction de 4 scénarios financiers présentés en annexe du rapport.

¹ Le contrat de concession pour l'exploitation du lot étoile de Caen, annexé à la délibération dédiée, mentionne, dans la définition de l'offre de transport : « Caen-Argentan (si activé dans le cadre des dispositifs de modification de l'offre) ».

Le CESER formule plusieurs observations au sujet de ce rapport : il observe en premier lieu que la préparation de l'ouverture à la concurrence génère d'importants investissements publics, avec la participation à l'acquisition de matériels ferroviaires et la création d'un nouvel atelier de maintenance (avec 9 M€ pour l'acquisition des rames et 3 M€ pour la participation aux travaux des ateliers du Mans inscrits dans le BP 2026). Sur ce point, le BP 2026 indique que *« le montant initial demandé de 87 M€ [pour l'acquisition des rames] a été diminué à 9 M€ grâce au portage financier du projet par une Société Publique Locale, dont la Région devra d'abord voter sa participation en tant qu'actionnaire »*. Or, si ce montant est réduit, il s'avère néanmoins que la Région, en tant qu'actionnaire de la SPL, devra à nouveau contribuer au financement de l'acquisition de ces rames. En effet, les 9 M€ mentionnés dans le BP apparaissent largement insuffisants pour participer à l'acquisition de 38 rames à hauteur de 15 %.

Si le renouvellement et l'acquisition de nouveaux matériels peuvent constituer un signal positif en termes de qualité de service, indépendamment du choix de l'exploitant du lot « étoile mancelle », le CESER s'inquiète de la capacité de la Région à faire valoir ses intérêts dans les prises de décisions stratégiques, notamment s'agissant du choix des rames, des services et de la politique d'arrêt, dans le cadre d'une SPL dont elle ne détient que 15 % des actions.

Alors que les Pays de la Loire pourraient avoir tendance à privilégier les usages domicile-travail, et une politique d'arrêt fréquent – légitime afin de répondre à ces besoins –, la Normandie a également un intérêt pour les liaisons directes ou semi-directes, notamment pour l'accès aux correspondances TGV disponibles au Mans et à Tours. Le CESER insiste sur l'importance de concilier au mieux ces différents besoins et usages, et sur l'importance pour la Normandie des dessertes entre Caen et Alençon, Le Mans et Tours.

En conclusion, le CESER prend acte du Contrat de concession pour l'acquisition, la gestion et le financement d'actifs ferroviaires pour le lot "Etoile Mancelle".

Déclarations des groupes

Déclaration de M. Mathias DUBOURGUAIS

Au titre de la CGT en Normandie

Madame la Présidente du CESER,
Mesdames et Messieurs les conseillers, chers collègues,

L'avis présenté ce jour reprend bien l'essentiel. L'essentiel étant que l'ouverture à la concurrence ne règle pas tout et crée des problématiques nouvelles et coûteuses pour les contribuables. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle cette SPL est créée, aucun candidat n'avait l'entretien du matériel dans sa réponse aux appels d'offre. Les régions vont donc payer pour pouvoir faire venir des concurrents à la SNCF. Après il y aura des locations de ce nouvel atelier, etc...

Mais il n'empêche que les investissements seront pour les deniers publics. L'idéologie de l'ouverture à la concurrence pour soi-disant faire des économies ou avoir une meilleure offre prend du plomb dans l'aile. Comme en Normandie d'ailleurs où on ne sait toujours pas combien l'ouverture à la concurrence va coûter en investissement ! Et là, c'est celle sur l'étoile Mancelle reprenant une partie de la ligne Caen- Tours qui va coûter aux Normands. Cette SPL va encore un fois détériorer la mutualisation des moyens proposés par la SNCF. Nous allons avoir des ateliers spécialisés dans le matériel d'une région, voire par étoile.

Mais qu'arrivera-t-il lorsque ce matériel sort de cette région ? Sur notre cas, le matériel vient jusqu'à Caen. Il sera peut-être interdit au matériel de tomber en panne hors des limites de sa région d'origine ?

La gestion de ce matériel aujourd'hui est déjà compliquée. Nous avons vu un train au départ de Caen supprimé car il y avait du vomi depuis la veille à l'intérieur ; le gestionnaire n'étant pas le même, personne n'était au courant à Caen et donc aucun nettoyage n'avait été prévu.

Demain, on compliquera encore les choses, avec un opérateur qui sera certainement différent de celui de l'étoile de Caen mais aussi différent de celui de Paris Normandie.

Cette multiplication des intervenants va compliquer l'organisation de la gestion des parcs matériels, la spécialisation du matériel par étoile va couper des synergies existantes aujourd'hui. A force de vouloir toujours faciliter l'ouverture à la concurrence, les choix stratégiques tournent toujours sur l'éclatement du système ferroviaire même lorsqu'il est entre plusieurs régions. Il faut revenir à une stratégie de coopération plutôt que de concurrence faussée.

On se promet de sacrées journées de galère pour le moindre problème de matériel entre Caen et Tours.

La CGT votera pour cet avis.