



« LA REGIONALISATION FERROVIAIRE EN BOURGOGNE »

Premier bilan de la convention TER 2002-2006



COMMUNICATION

présentée par

André FOURCADE

Président de la Commission n° 3

« infrastructures de transport, environnement, énergie »

Annick WAMBST
Chargée d'études

SEANCE PLENIERE DU 14 JUIN 2006

LA CONVENTION 2002-2006

La loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) votée par le Parlement en novembre 2000 a transféré aux régions la responsabilité d'organiser le transport express régional (TER) de voyageurs sur leurs territoires respectifs. La Région Bourgogne a signé, le 2 janvier 2002 et pour une durée de 5 ans, avec la SNCF, une convention pour l'exploitation du service TER de la Région Bourgogne.

Cette convention arrive à échéance fin décembre 2006 et le CESR a souhaité réaliser un bilan pour cette dernière année en se situant dans la perspective d'un renouvellement de cette convention. Afin d'éclairer leurs travaux, Laurent GARGAILLO, directeur de l'activité TER Bourgogne à la SNCF et Denis GAMARD, directeur Transports et Communications au Conseil régional de Bourgogne ont été auditionnés.

Pour rappel

Cette convention concerne les services ferroviaires régionaux de voyageurs effectués sur le réseau ferré national (à l'exception des services d'intérêt national et/ou des services internationaux) et les services routiers effectués en substitution des services ferroviaires. Elle est conclue pour une durée de 5 ans à compter du 1er janvier 2002.

Elle fixe les responsabilités des deux partenaires :

- La Région décide de la politique et du contenu du service TER. La volonté du Conseil régional était d'offrir un service ferroviaire de qualité réellement adapté aux besoins et attentes des usagers.*
- La SNCF est chargée d'exploiter le service régional de transport ferroviaire de voyageurs, conformément au cahier des charges élaboré par le Conseil régional, mais en conservant son autonomie de gestion.*

Le cahier des charges précise les services attendus et détermine les conditions d'exploitation, les possibilités de création ou de modification de dessertes, la tarification, la politique commerciale, la qualité du service, les modalités en matière d'information.

Des bilans de l'application de cette convention ont été réalisés par le CESR en juin 2003 et 2004. Le CESR y regrettait la dégradation des infrastructures sur certaines petites lignes ainsi que l'augmentation considérable du coût des péages perçus par RFF.

Il recommandait notamment :

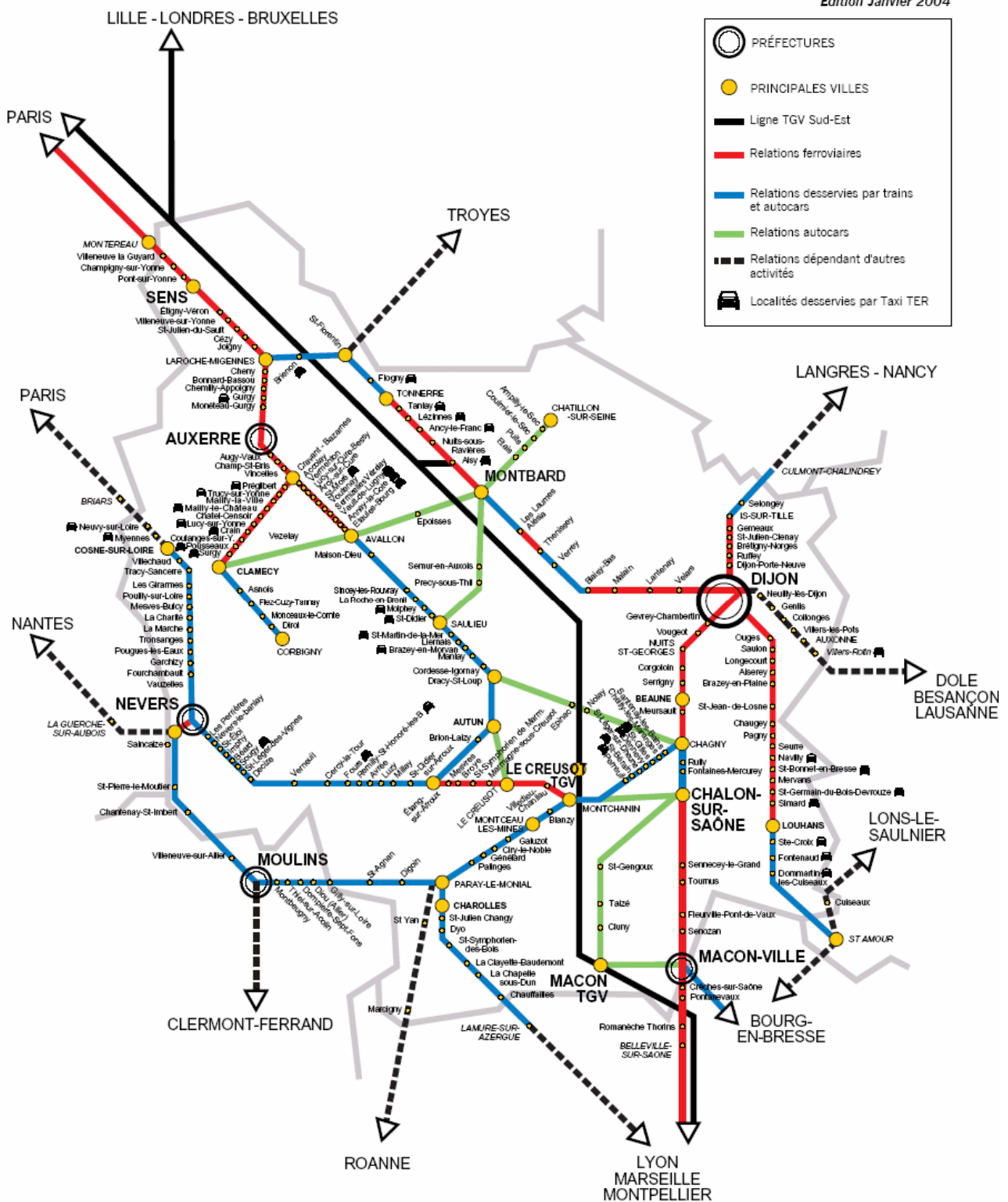
- la création d'une instance de concertation régionale sur les transports, le Comité des partenaires du transport public (prévu par la loi SRU) qui regrouperait tous les acteurs du transport de voyageurs de la région et permettrait d'améliorer la contractualisation entre opérateurs.
- l'amélioration des Comités de lignes et leur évolution vers de véritables structures d'écoute et de concertation,
- l'organisation de l'entretien du matériel ferroviaire dans des centres bourguignons,
- la réalisation d'une meilleure complémentarité entre les différents modes de transport dans la région, avec la mise en place de nouveaux systèmes d'information et de tarification intermodaux, en lien avec la restructuration des principales gares régionales (Chalon, Dijon, Nevers, Auxerre...).

Le CESR se faisait l'écho des demandes des usagers pour améliorer les informations apportées aux voyageurs, en particulier en cas de perturbations du trafic.

Il préconisait le développement de la communication par la Région sur le TER et les transports publics en général, en lien avec celle menée par la SNCF et une réelle appropriation par la Région de l'image du TER qui représente le premier budget régional.

CARTE DES TRANSPORTS COLLECTIFS RÉGIONAUX

Edition Janvier 2004



1. BILAN DE L'APPLICATION DE CETTE CONVENTION 2002-2005

Une augmentation de l'offre, une amélioration de la qualité du service et du matériel, une augmentation de la fréquentation... mais des progrès à réaliser.

UNE OFFRE DE SERVICE ELARGIE

Depuis 2002, l'offre programmée a progressé de plus de 236 000 km, s'établissant à 8.8 millions de trains/km pour le ferroviaire et 1.4 million de cars/km pour les services TER par autocar.

De nouvelles liaisons ont été mises en place :

- en 2002 : création de 4 trains et modifications de 3 trains sur l'axe Auxerre-Paris ;
- en 2003 : création de 7 trains et modification de 7 trains sur l'axe Dijon-Nevers ; création de trains directs Dijon-Auxerre ;
- en 2005 : modification de trains Dijon-Is-sur-Tille ; création de trains Lyon-Tour via Paray-le-Monial.

MAIS des dessertes qui restent à améliorer

Si désormais la ligne Nevers-Dijon offre un temps de trajet compétitif par rapport à la route -entre 2 heures 14 et 2 heures 30- ce temps peut encore s'améliorer, par exemple avec la mise en place d'une signalisation automatique (prévue dans le contrat de plan actuel).

D'autres liaisons restent encore trop longues et problématiques¹. C'est le cas notamment pour les lignes du Morvan, pour les correspondances vers Cosne-sur-Loire. L'axe Dijon-Laroche-Auxerre a longtemps représenté un point noir ; il a connu ces dernières années une nette amélioration, les temps de parcours restent cependant encore plus courts par la route que par le rail.

L'état du réseau ferré : une évolution préoccupante

L'état des lignes est dégradé sur deux secteurs, celui de l'Etoile de Paray-le-Monial et celui du Morvan, ce qui amène les trains à ralentir leur vitesse. Cette obligation va à l'encontre des efforts entrepris par la Région pour améliorer les performances, en particulier avec l'acquisition de nouveaux matériels. Les travaux sur l'infrastructure représentent des chantiers lourds, mais la Région souhaiterait que RFF (Réseau Ferré de France) améliore la maintenance de ses voies et réalise une régénération des réseaux.

UNE AMELIORATION DES PRESTATIONS

La régularité est mesurée par le pourcentage de trains ayant un retard de moins de 6 minutes à la gare terminus. Cet indicateur a progressé depuis 2002, passant de 90.3 % à 92.8 % en 2005. Ceci est dû, notamment, à une meilleure maîtrise des processus de travaux, à l'utilisation de matériels roulants plus récents et à la mise en place de mesures spécifiques par la SNCF.

Plusieurs facteurs sont susceptibles d'expliquer l'irrégularité : les défaillances de matériel (34 %) et du "service voyageurs" (27 %). Certains trafics TER sont dépendants de la circulation extérieure à la région (nœud lyonnais et problème de circulation aux abords de Paris).

Un problème demeure : en cas de retard des trains, les passagers des grandes lignes et TGV bénéficient d'indemnités, alors que ce n'est pas le cas pour les usagers du TER. Il s'agit d'une rupture d'égalité qui serait à examiner dans la prochaine convention.

¹ Voir le bilan comparatif des temps de parcours entre les modes ferroviaires et routiers entre les 4 villes préfecture et les principales villes bourguignonnes, élaboré dans le cadre de la préparation du SRIT.

La qualité des trains

Elle est mesurée deux fois par an, lors d'enquêtes auprès de voyageurs, à partir de quatre critères : la propreté, le confort, l'accueil et l'information.

Ce niveau a progressé de près de 4 points entre 2002 et 2005, se rapprochant de la barre de 90 % de conformité. C'est toujours au niveau de l'information du public que la marge de progrès à réaliser reste la plus forte.

| Critères | Propreté | Confort | Accueil | Information | Global |
|----------|----------|---------|---------|-------------|-------------|
| 2002 | 85.5 % | 93.9 | 84.8 | 72.7 | 84.5 |
| 2003 | 90.6 | 93.4 | 87.4 | 75.1 | 86.6 |
| 2004 | 91.8 | 93.9 | 89.2 | 75.8 | 87.7 |
| 2005 | 92.5 | 94.5 | 90.1 | 80.3 | 89.4 |

Source : SNCF

La SNCF s'est engagée sur **une démarche Qualité** et vient d'obtenir en décembre 2005 la certification ISO 9001 de la première ligne TER de Bourgogne : la ligne Dijon-Mâcon. Elle engage cette même démarche sur la ligne Dijon-Is-sur-Tille.

La qualité des services dans les gares est évaluée 2 fois par an lors d'enquêtes de satisfaction. Les indicateurs montrent une progression de plus de 3 points entre 2002 et 2005. Les objectifs fixés à 93 % d'opinions favorables ont été atteints.

La sûreté s'est améliorée dans les TER, en particulier la lutte contre la fraude a progressé, grâce à la mise en place à partir de 2003 d'équipes légères de lutte contre la fraude.

LE MATERIEL ET LA RENOVATION DES GARES

Un effort considérable de la Région pour la modernisation des trains

Depuis le 1^{er} janvier 2002, les clients du TER ont pu bénéficier de l'arrivée de matériel neuf sur toutes les lignes ferroviaires de la région avec la mise en service progressive de 36 nouvelles rames (automoteurs X 73 500, X 72 500 et AGC (automoteur bi mode diesel électrique)).

Pour compléter cette rénovation, le Conseil régional a voté en décembre 2005 un important programme d'acquisition et de modernisation de matériel pour un montant de **100 millions d'euros** avec un programme d'achat de 18 nouveaux AGC livrables en 2009².

Lors de la régionalisation du TER, le 1^{er} janvier 2002, l'âge moyen du parc de matériel transféré par la SNCF à la Région Bourgogne datait de près de 35 ans. Avec l'arrivée des nouveaux matériels, l'âge moyen est passé à 24 ans en 2005 ; il devrait être modernisé en 2009/2010 avec un âge moyen visé de 15 à 17 ans. Au total, 300 « caisses » sont concernées.

A signaler la construction de 2 nouveaux ateliers de maintenance TER sur les sites de Dijon et de Nevers qui seront mis en service en juillet et décembre 2006.

Le programme de rénovation des gares

Un programme de rénovation concerne les 150 gares et haltes ferroviaires de Bourgogne. Il a fait l'objet d'une convention cadre et de conventions annuelles entre la Région Bourgogne, l'Etat et la SNCF sur la base d'un financement respectif de 50 % (Région), 25% (Etat), 25 % (SNCF). Il prévoit

² Pour plus de détail sur le matériel, voir en annexes.

une remise en état dans toutes les gares : installation de téléaffichage, sonorisation dans les gares principales, installation de mobilier, signalétique et remise en peinture.

Ces programmes ont pris au départ un sérieux retard ; les travaux liés au programme 2003 (pour un montant de 1.885 M d'euros) devront s'achever en 2006.

Ceux liés au programme 2005 démarreront fin 2006-début 2007 pour un montant de 1.826 M d'euros.

A noter également les travaux de rehaussement des quais de la gare de Louhans qui viennent de s'achever.

LES ASPECTS FINANCIERS

Les recettes du TER Bourgogne atteignent 46.1 millions d'euros en 2005, soit une progression de + 3.3 % par rapport à 2002, dont + 5.7 % entre 2004 et 2005 (source SNCF).

Elles couvrent environ un tiers du coût d'exploitation. Elles sont liées d'une part à la participation des voyageurs : prix du billet et, d'autre part, aux remboursements par l'Etat des abonnements de travail et autres réductions. Il faut savoir que le déficit n'est compensé par l'Etat que pour sa valeur en 2002.

Aussi, tout développement de ligne, toute dépense supplémentaire depuis 2002 est-elle à la charge de la Région.

Les coûts d'exploitation s'élèvent à près de 150 millions d'euros par an. Parmi les dépenses, on note le coût des péages à RFF (Réseau Ferré de France) qui augmente plus vite que l'inflation et représente un surcoût considérable. Cette préoccupation pèse en particulier pour les trains périurbains du fait de la création des droits d'arrêt en gare en 2004. La Région n'entrevoit pas d'alternative pour l'instant.

Les coûts d'acquisition ou de rénovation de matériel

En 2002, l'Etat a décidé, lors du transfert de la compétence aux régions, d'allouer une dotation d'un 1/30^{ème} par an pour le remplacement du matériel. Mais, étant donné la vétusté du matériel transféré (plus de 30 ans en moyenne), la Région Bourgogne, comme bien d'autres d'ailleurs, a eu à rapidement remplacer ce matériel souvent défaillant. Les coûts sont bien sûr sans commune mesure avec la dotation fixée et s'élèvent, pour la Région, à 30 millions d'euros par an (environ 2 millions d'euros par caisse). Pour mémoire, la dotation versée par l'Etat en 2002 pour le matériel s'élevait à 12.5 millions d'euros.

La contribution d'exploitation versée par la Région à la SNCF s'élève à 82.5 millions d'euros pour cette année. Le montant du remboursement par l'Etat à la Région pour le TER est difficile à préciser étant donné que la Région bénéficie d'une dotation globalisée pour l'ensemble des opérations décentralisées de l'Etat.³

L'INFORMATION DES VOYAGEURS ET LA CONCERTATION

L'information aux voyageurs s'est améliorée avec les fiches horaires et la cartographie du réseau dans les gares. Les sites internet de la SNCF et du Conseil régional connaissent de plus en plus de fréquentation. Les actions de communication ont été nombreuses et se sont développées au fur et à mesure des années : informations pratiques sur les travaux, sur les dessertes, sur le passage des TER en « non fumeur ». Un magazine « TER Attitudes » a vu le jour pour la première fois à l'automne 2005 ; il vise à faire connaître les services du TER aux habitants de la région.

³ Pour mémoire, la Région a perçu en 2003 une dotation « exploitation » de 62.3 M€ à laquelle il faut ajouter 4.8 M€ pour les « tarifs sociaux ».

On peut saluer cette volonté du Conseil régional et de la SNCF de conforter cette croissance avec des opérations de tarification, de communication, de rénovation. Pour ne donner qu'un exemple, le succès de la liaison Dijon-Paris-Dijon à 15 € le samedi se confirme au fil des mois : 900 personnes en moyenne par train. On peut regretter cependant que le succès soit plus mitigé dans le sens inverse Paris-Dijon-Paris.

La concertation avec les usagers : les 8 comités de ligne

Dès 2002, des comités de lignes ont été mis en place à l'initiative du Conseil régional sur 4 axes. A partir de 2004, ce sont 8 comités de ligne qui ont été constitués couvrant tout le réseau TER de Bourgogne. Ces instances réunissent la SNCF, les élus locaux et régionaux, les associations d'usagers du train, les associations de parents d'élèves, les représentants des collèges et lycées et les partenaires sociaux.

Chacun d'eux se réunit 1 à 2 fois par an avec l'objectif de mieux connaître les besoins des voyageurs du TER, d'informer, d'échanger et d'adapter l'offre de transport. Depuis leur création, il apparaît que ces comités répondent à un réel besoin, comme en témoigne la forte participation.

Les comités de lignes de Bourgogne :

- Yonne-Paris
- Dijon-Laroche-Migennes-Etoile de Montbard
- Dijon-Chalon-sur-Saône-Mâcon
- Dijon-Bourg en Bresse (la Bresse)
- Etoiles de Montchanin-Paray-le-Monial
- Nevers-Cosne-sur-Loire
- Lignes du Morvan
- Etoile de Nevers-Dijon-Nevers
- Etoile de Dijon

D'autres réunions de concertation ont été organisées concernant les dessertes du Morvan. La Conférence régionale des partenaires du transport public, prévue par la loi SRU, et proposée par le CESR dans une communication de juin 2003⁴ s'est tenue pour la première fois le 7 juin 2006. Elle regroupe tous les acteurs du transport de voyageurs de la région. Le CESR y sera représenté par l'ensemble des membres de la commission transports.

UN RESULTAT TANGIBLE : LA HAUSSE DE LA FREQUENTATION

Les résultats de l'ensemble de ces actions se concrétisent par une hausse de la fréquentation. Celle-ci est réalisée lors de comptages annuels de passagers communiqués lors de chacun des comités de ligne. Elle s'élève en 2005 à plus 5.2 % par rapport à 2004. La même tendance se dessine en 2006. Il s'agit d'une progression globale, qui concerne l'ensemble des axes.

L'évolution du nombre de passagers est sensiblement équivalente à l'évolution des recettes (+5.7 %). Cette hausse de la fréquentation est liée à celle de l'offre, à l'amélioration du service rendu (horaires, fréquence, rapidité). Il faut aussi prendre en compte l'impact de l'augmentation du prix des carburants et la saturation de certains axes routiers.

Pour assurer le suivi de la convention et mieux gérer chacune des lignes, la SNCF et la Région ont adapté leur organisation. Ils ont mis en place un pilotage par axe, ce qui permet aux organismes gestionnaires de mieux coordonner leurs actions, de partager les contraintes techniques et

⁴ Communication "Premier bilan de la régionalisation ferroviaire en région Bourgogne "23 juin 2003 - Rapporteur : André FOURCADE.

d'appréhender l'ensemble des problèmes spécifiques sur chacun des axes, en particulier la réalité concrète du vécu de l'usager. Un responsable TER a été nommé à la SNCF pour chaque ligne et depuis décembre 2005, la Région s'est dotée de 3 correspondants territoriaux.

2. PERSPECTIVES POUR LA NOUVELLE CONVENTION

Une nouvelle convention sera signée à la fin de l'année 2006 avec la SNCF. Pour le moment, cet établissement conserve le monopole du transport ferroviaire de voyageurs. Différentes études sont en cours, tant au niveau de la SNCF que du Conseil régional pour déterminer de nouvelles pistes de travail pour aborder la future convention.

DES PROJETS POUR LA REGION

La Région considère qu'elle se situe actuellement dans une période de transition et que les travaux à entreprendre dans le domaine du TER sont encore loin d'être terminés. Parmi les projets qu'elle envisage de réaliser, outre les livraisons de nouveau matériel jusqu'à leur totale modernisation en 2009 2010, on peut noter :

- **La volonté d'améliorer les dessertes** sur l'ensemble des lignes et de mettre en place un cadencement sur des axes ciblés. Dans un premier temps entre Dijon et Lyon, et, par la suite, entre Laroche et Paris. La rénovation des gares est en cours et doit être poursuivie. Dans les grandes agglomérations, la création de nouvelles haltes est en cours d'étude, la question des transports dans le périurbain représente un enjeu fort pour les collectivités territoriales.

- **Le souhait d'un développement de l'intermodalité**

La Région se penche sur cette question et souhaite développer à l'avenir l'intermodalité, synergie entre le TER et les autres modes de transports.

On peut noter les efforts déjà réalisés en faveur de la mise en cohérence avec les autocars interurbains (relations du TER avec les autocars des départements de Saône-et-Loire et de la Nièvre) mais aussi avec les réseaux urbains, les vélos et même la marche à pied (sensibilisation pour améliorer la signalétique).

Il s'agit à présent de favoriser les correspondances avec les autres modes de transport (opération qui sera facilitée avec le cadencement). En matière de tarification, l'objectif de la Région Bourgogne est de proposer des tarifs d'abonnement uniques dès la rentrée 2006 sur Dijon (Divia + train).

- **L'amélioration de la politique de communication** qui devra être mieux ciblée pour renforcer l'image du TER parmi les non utilisateurs.

- Enfin la **poursuite de la démarche qualité**, pour améliorer encore l'offre à tous niveaux : confort, information, sécurité et vitesse.

DES ENJEUX POUR LA BOURGOGNE

Au moment d'aborder l'examen de la nouvelle convention, il est utile de s'interroger sur les enjeux pour notre région.

Ils sont d'abord d'ordre financier.

La Région consacre une grande part de son budget au financement du TER. Au total, les recettes et le remboursement par l'Etat ne compensent pas -et ne compenseront sans doute pas plus à l'avenir-

les frais réellement engagés. Qu'en sera-t-il pour la prochaine convention ? Quoi qu'il en soit, d'importants coûts liés au remplacement du matériel vétuste sont bel et bien déjà à la charge de la Région.

Il serait utile que la Région se dote d'indicateurs financiers précis sur le coût final pour elle de la gestion du TER. La globalisation des enveloppes attribuées par l'Etat à la Région rendent difficile un chiffrage précis.

Plusieurs incertitudes demeurent par ailleurs sur l'évolution du prix des péages à RFF. Un exemple : les grandes agglomérations souhaitent mettre en place de nouvelles haltes ferroviaires dans le cadre de leur PDU (Plan de déplacements urbains). Elles se heurtent au problème du coût des péages à RFF (droits d'arrêts en gare) qui ne seront pas compensés par l'Etat.

Le financement de la prochaine convention TER sera déterminé pour partie dans le cadre du prochain Contrat de Projet Etat-Région. L'une des questions qui se pose concerne les financements des infrastructures de transport.

Le report des déplacements routiers vers les autres modes de transport

Toute une série de faits tendent à démontrer l'intérêt de limiter la part de la route: le respect de l'environnement, la sécurité, le prix des carburants... Il est important d'investir dès à présent dans les transports collectifs pour anticiper les évolutions inéluctables. Des choix structurels doivent être faits.

- La réduction du temps de transport entre les grands bassins de vie de la région

Réduire au maximum les temps de transport, en particulier entre les grandes villes bourguignonnes Auxerre, Nevers, Mâcon, Chalon, CUCM, Dijon doit favoriser la plus grande cohérence régionale et faciliter les échanges. Il s'agit d'un enjeu d'aménagement du territoire.

- Les relations interrégionales

Quelles relations avec les autres régions ? Les rapports entre les différentes régions sont incontournables ; ils permettent l'échange d'expériences, l'ouverture de la réflexion aux grands flux de déplacements interrégionaux et nationaux. Ils sont nécessaires à la mise en place et à l'harmonisation des liaisons et infrastructures interrégionales, à la cohérence des décisions prises dans les régions sur les transports... Ils peuvent favoriser en outre les négociations avec les partenaires nationaux que sont la SNCF et RFF. Le travail entrepris avec les CESR des Régions du Grand Est contribue à favoriser les synergies entre les régions proches.

Dans ce cadre, il faut également s'interroger sur les répercussions sur les transports locaux de l'arrivée du futur TGV Rhin-Rhône.

- Le lien entre les transports ferroviaires de fret et de voyageurs

La même infrastructure peut être utilisée pour des usages différents : le transport des voyageurs et celui des marchandises. Leurs intérêts sont souvent complémentaires : intérêt commun pour une bonne maintenance des voies. Ils sont parfois antagonistes : concurrence pour l'obtention des sillons aux meilleurs horaires.

- Le développement de l'intermodalité

Au-delà de l'entretien courant des gares (peinture, signalétique...), il faut considérer le rôle structurant qu'elles peuvent jouer en matière de vie sociale dans la ville. Une gare multimodale (trains, cars, bus...) est un lieu important d'échanges et de vie. C'est le cas notamment de la gare de Nevers dont la restructuration va permettre l'ouverture sur la ville et les différents transports urbains et interurbains. Il est urgent que des opérations similaires soient entreprises, par exemple à Chalon ou Dijon...

Ceci doit se concrétiser par :

- la possibilité de disposer d'information sur les transports dans un même lieu. A noter le projet de création de centrales de mobilité envisagé en 2007 en gare de Dijon, Chalon et Auxerre ;
- la possibilité d'acquérir, dans un lieu unique, les titres de transport pour plusieurs modes lors d'un même déplacement (trains, bus urbains ou autocars) ;
- et au-delà, la mise en œuvre d'une politique tarifaire intermodale, la billettique : c'est-à-dire un titre unique pour emprunter différents modes de transport.

- Maintenir la qualité du service à bord des trains et en gare

Il est important de **maintenir une présence humaine** dans les trains et les gares y compris sur les petites liaisons. Il s'agit certes d'un coût pour la SNCF, soucieuse de réaliser des gains de productivité, mais qui présente un intérêt pour la sécurité de la clientèle.

Il reste nécessaire **d'améliorer la qualité de l'information** des usagers, en particulier en cas de perturbation du trafic.

XXXXX

Le CESR constate la bonne prise en compte du transport ferroviaire de voyageurs par le Conseil régional de Bourgogne et les améliorations apportées au fonctionnement du TER, considéré comme un enjeu majeur pour la Région. Les conseillers du CESR ont pu être associés aux réflexions des élus régionaux dans le cadre des commissions régionales, ils ont été invités et ont participé régulièrement aux différents comités de ligne. Le CESR a pu travailler dans de bonnes conditions avec le service Transport de la Région.

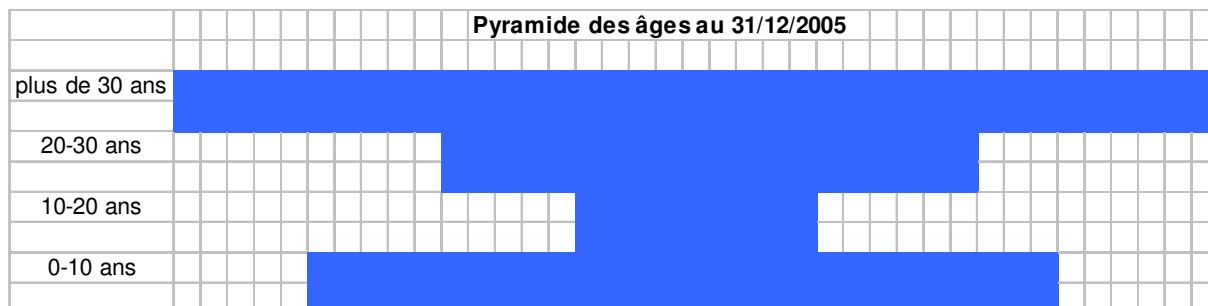
Il aura prochainement à se prononcer sur le projet de Schéma régional des infrastructures et transport. La question du transport ferroviaire, notamment de voyageurs, sera largement évoquée dans le cadre des travaux préparatoires à ce schéma.

Le CESR constate les progrès notables réalisés en matière de TER depuis que la Région en assume la responsabilité ; le TER de 2006 ne ressemble pas au TER de 2002.

ANNEXES

EVOLUTION DE L'AGE DU MATERIEL TER

Pyramide des âges du matériel TER Bourgogne au 31 décembre 2005



Cette pyramide des âges montre très clairement l'absence de matériel de remplacement dans les prochaines années et plus particulièrement lorsque les matériels de plus de 30 ans seront radiés. En effet, si on relève bien à la base de cette pyramide l'effort régional récent, on remarque en parallèle l'absence d'acquisitions de matériel par la SNCF depuis les années 80.

Au 31/12/2005, les rames âgées de plus de 30 ans sont au nombre de 39 : 32 rames X 4 300 - X 4 630, 3 rames USI et 4 rames Z 7100. A l'horizon 2010 ne devraient subsister que la douzaine de rames X 4 500 - X 4 630 rénovées.

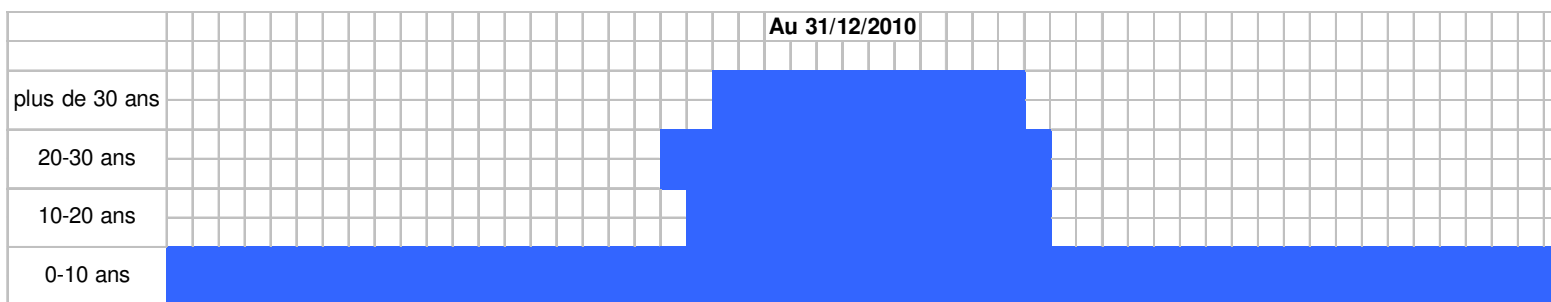
Les rames âgées de 20 à 30 ans sont au nombre de 20 : 15 rames Corail et 5 rames Z2.

Les rames âgées de 10 à 20 ans sont au nombre de 9 : 2 rames V2N et 7 rames RRR.

Quant aux rames récentes (au nombre de 28), il s'agit des 4 rames X 72 500, 10 rames X 73 500, 11 rames BGC et 3 rames ZGC.

En 2005, l'âge moyen d'une rame TER Bourgogne est de 24 ans.

Pyramide des âges du matériel TER Bourgogne au 31 décembre 2010



La disparition des matériels les plus anciens, conjuguée à l'acquisition de matériels neufs et à la rénovation de matériels au potentiel encore important expliquent le retournement de la pyramide des âges entre 2005 et 2010.

Les rames âgées de plus de 30 ans sont au nombre de 12. Il s'agit des 12 rames X 4 500 et X 4 630 rénovées dont le potentiel leur permet de circuler jusqu'en 2015. A cet horizon, il s'agira des derniers matériels ne disposant d'aucun dispositif de climatisation.

Les rames dont l'âge est compris entre 20 et 30 ans sont les 15 rames Corail. Les 5 rames Z2 rénovées (avec climatisation) et les 7 rames RRR également rénovées (avec climatisation) constituent avec les 2 rames V2N la part du matériel dont l'âge est compris entre 10 et 20 ans.

Quant aux rames récentes, avec la commande de 18 BGC supplémentaires, elles s'élèveront à un total de 54 rames, se décomposant en 30 rames BGC 10 rames ZGC, 10 autorails X 73 500 et 4 automoteurs X 72 500. En 2010, l'âge moyen d'une rame TER Bourgogne sera de 15 ans.



Intervention de Philippe DORMAGEN au titre de la FSU

Je dois être un des rares conseillers du CESR à utiliser systématiquement le train. Il est probable qu'une offre de service plus développée permettrait une utilisation plus importante de ce type de transport. Et à ce sujet, une augmentation de 2,7 % en 3 ans d'une offre de service pas très riche, il n'y a pas de quoi pavoiser.

La ligne Dijon-Mâcon vient d'obtenir la certification ISO 9001 dans le cadre d'une démarche qualité. Moi qui utilise la ligne depuis de nombreuses années, je n'ai pas vu d'amélioration notable, et la fréquence des liaisons, les horaires de cette ligne sont toujours aussi mauvais. Espérons que le cadencement prévu entre Dijon et Lyon apportera de réelles améliorations.

Si 92 % des voyageurs sont satisfaits de la propreté, je suis quand même souvent surpris de la saleté extérieure de nombreux wagons, et lorsque l'on voit le soin avec lequel la majorité des automobilistes soigne ses véhicules, on peut comprendre que certains ne soient pas encore convaincus de prendre régulièrement le train.

Sur la modernisation des trains, on ne peut que se réjouir des objectifs de la Région lorsque l'on voit ou utilise des rames de train que l'on ne serait pas surpris de voir dans des pays sous-développés.

Et en ce qui concerne la hausse de fréquentation, quelle est la part due à l'amélioration prétendue des services et celle due à l'augmentation des prix des carburants ? Est-ce un cheval/une alouette, et qui est le cheval, qui est l'alouette ?

Cette hausse de fréquentation se voit d'ailleurs facilement, il est de plus en plus difficile de se garer à proximité des gares. Si la communication de la commission 3 du CESR se félicite des prévisions d'intermodalité avec les cars et les bus, elle oublie les voitures (certaines villes n'ont pas de transports en commun suffisamment performants et les parkings deviennent insuffisants).

Toujours pour l'intermodalité, en ce qui concerne les vélos, il est maintenant relativement facile d'emmener son vélo dans le train, mais c'est toujours aussi difficile de le laisser à la gare (pour ma part, je m'en suis fait voler 2 en 5 ans).

En conclusion, si les évolutions passées ne sont pas à la hauteur des attentes, il semblerait que les objectifs actuels aient plus d'ambition, mais peut-être pas encore assez pour que prendre le train devienne une banalité en tout point de la région.



Intervention de Michel MAILLET au nom du groupe CGT

Dans l'optique du renouvellement de la convention en 2007, le bilan positif que nous pouvons tirer des années 2002 à 2005 montre que la régionalisation des services voyageurs est une décentralisation réussie.

Pour autant, loin de prendre appui sur un tel bilan, la SNCF, dans un document interne intitulé « Stratégie de la Direction du Transport Public », entend s'appuyer principalement, pour les futures négociations, sur des « analyses partisans » qui doivent être en lien avec ses propres orientations stratégiques : productivité, réduction de coûts, filialisations, évolutions des métiers, etc...

A partir de ces analyses, la Direction Transport Public entend faire évoluer en profondeur la production qualitativement mais surtout quantitativement, le tout se faisant sur le modèle de la concurrence et de la libéralisation.

A contrario pour la CGT les deux piliers indissociables que sont :

- l'objectif social : « répondre aux besoins de transports de qualité de la population »,
- le triptyque gagnant : « des moyens financiers, la volonté politique et la SNCF »,

doivent être au cœur des prochaines conventions.

Lors de l'expérimentation en 1997, chacun des partenaires avait un rôle bien défini.

L'Etat était « le financeur » puisqu'il versait aux Régions les moyens financiers correspondant aux services transférés et cela sans transfert de charge.

La région devenait en tant qu'Autorité Organisatrice la responsable de l'évolution et de la conception de l'offre de transport régional.

La SNCF restait l'exploitant unique et prenait le rôle d'expert auprès de la Région.

En 2002, la généralisation de l'expérimentation s'est faite sur le même concept de partenariat. Après 4 ans de mise en œuvre, on constate des évolutions dans le rôle de chacun des partenaires :

- **L'Etat** reste garant du financement initial, mais ne prend en compte, dans le cadre de sa responsabilité concernant l'aménagement du territoire, qu'une partie des nouveaux besoins de transport qu'a créé cette décentralisation. Ainsi l'égalité de traitement des usagers, un des principes fondamentaux du service public se voit menacé par un mode de financement, pour les services créés, essentiellement lié aux propres moyens financiers des Régions.

Pour notre organisation syndicale, il est donc nécessaire qu'une réactualisation de la dotation de l'Etat soit faite, à partir de l'existant, sur les trois axes financiers de la dotation prenant en compte l'évolution de l'offre, la création de tarifs sociaux, le besoin de nouveaux matériels.

Une fois cette réactualisation faite, des règles et principes doivent être établis sur le long terme afin de rendre la dotation dynamique et évolutive.

- **La Région** joue toujours pleinement son rôle d'Autorité Organisatrice avec la volonté politique de répondre aux besoins de transports de la population. Volonté, qui se trouve soumise d'ores et déjà à un manque de moyens financiers.

Pour la CGT, l'objectif de répondre aux besoins de transport de la population doit rester au cœur de l'engagement des Régions et les questions de démocratie participative et de transparence doivent trouver un nouveau souffle.

Les comités de ligne doivent évoluer afin qu'ils soient vraiment le lieu où les usagers puissent s'exprimer et leurs demandes prises en compte.

- **La Direction SNCF** se cantonne le plus souvent dans son rôle d'exploitant en oubliant son rôle de partenaire expert, elle prive ainsi les Régions de son expérience d'entreprise publique de service public.
De même, prisonnière de ses orientations économiques et budgétaires, elle ne peut assurer dans certaines Régions le service de qualité contractualisé et quelquefois se transforme en pourfendeur du service public ferroviaire au détriment de l'entreprise publique SNCF et de son personnel.

Pour nous, la SNCF doit jouer pleinement son rôle de partenaire et d'expert et mettre les moyens humains, matériels et financiers nécessaires pour atteindre et garantir ses engagements de qualité.

Notre objectif est simple, il s'agit d'améliorer à partir de ces quelques réflexions (non exhaustives), cette décentralisation afin qu'elle réponde toujours plus aux besoins de transports de qualité des hommes et des femmes de notre région.

Intervention de Thierry GROSJEAN au titre de l'environnement

Nous voulons attirer votre attention sur les contradictions existant entre le projet de LGV Rhin-Rhône à trois branches et plus généralement sur l'ensemble du système LGV/TGV français et l'avenir souhaitable des transports régionaux et interrégionaux.

Le rapport d'André FOURCADE montre avec justesse que les efforts de la Région ont permis d'enclencher un « cercle vertueux », et nous partageons ses conclusions. Le problème, c'est que la communication souffre d'un lourd silence sur l'impact financier du projet TGV RHIN RHONE sur cette politique.

Au moment où la Région s'apprête à répondre favorablement aux sollicitations nouvelles pour financer les seuls coûts -ceux annoncés et ceux plus probables- de la branche Est, il est temps d'évaluer les conséquences des contributions finales des collectivités, non seulement sur l'avenir du service TER mais également sur le budget régional.

Tout d'abord nous devons rappeler le contexte ferroviaire français mis en évidence par l'audit de l'Institut Polytechnique de Lausanne à la demande des deux entreprises RFF et SNCF.

Il ressort de cet audit que le réseau français -voies, ouvrages d'art, gares et matériels roulants- sont dans un état critique par manque de maintenance et de crédits alloués au renouvellement. Les équipements sont conservés au-delà du raisonnable pour la sécurité des voyageurs.

Les premiers TGV mis en service depuis 1981 requièrent des coûts de maintenance élevés propres à leur technologie, ce qui aggrave cette situation.

Le recul de la part ferroviaire FRET est la conséquence directe de ce choix stratégique malheureux depuis 25 ans qui voit le système TGV français sur voies nouvelles échouer dans tous ses objectifs principaux. En effet la SNCF a consacré 80 % de ses investissements annuels depuis le début du TGV pour concurrencer l'avion, réduire les transports individuels en voiture, donc contribuer aux objectifs de réduction des gaz à effet de serre et soutenir son industrie ferroviaire.

Or les chiffres de la SNCF montrent que le TGV a uniquement concurrencé ses propres trains -Corail et régionaux TER- n'a pris aucune part de marché à l'automobile. Pour l'avion, si des succès très locaux ont été enregistrés sur des petites compagnies, aucun effet n'est mesurable à l'échelle du territoire national.

L'effondrement de l'outil FRET, conséquence directe de la stratégie TGV a mis des milliers de camions sur les routes. Tous les jours, des entreprises françaises transforment leurs quais ferroviaires en quais routiers.

L'industrie ferroviaire française, première en Europe par ses exportations, depuis ce choix politique n'a fait que régresser au point que la société Alstom a dû être soutenue par l'Etat français.

Le projet conçu dès l'origine comme un ensemble à trois branches, Est, Ouest et Sud ne peut-être un tant soit peu défendable que s'il est complet. Or les gains réels de temps de parcours sont parfois négatifs par rapport à la situation actuelle à cause des gares nouvelles situées à la campagne.

Le premier tronçon incomplet dit « branche Est » requiert un investissement de 3,5 Milliards d'euros et les maîtres d'ouvrage, n'arrivant pas à boucler le financement, se tournent vers l'Europe.

La seule branche Ouest-Dijon/Paris- coûtera plus de deux milliards d'euros pour un gain de temps de seulement cinq minutes et contribuera à déséquilibrer la charge des gares de Paris/Lyon et de Paris/Est, générant ainsi de nouvelles dépenses.

Nous venons d'établir le coût global des trois branches en utilisant les données les plus actuelles. Soit un total de 9,5 Milliards d'euros (sans compter les dérives dues à l'explosion des cours du pétrole et des matières premières et les habituels dépassements de devis).

Le caractère de priorité européenne, toujours affirmé par RFF, a été démenti par BRUXELLES dont la contribution de 200 millions d'euros devient une intention de 70 millions... Le département du Jura vient de signifier son désaccord et retire ses 13 millions au montage financier. De façon certaine, il manque donc aujourd'hui environ 150 millions d'euros pour boucler le budget de la seule branche Est. Ni l'Etat, ni RFF, ni la SUISSE n'iront au-delà de leur participation initiale.

A terme, les branches SUD (coût estimé à plus de 4 milliards d'euros) et OUEST viendront encore considérablement gonfler ces chiffres, bien avant que les emprunts précédents n'aient été couverts. Dans ces conditions, les Régions et autres collectivités devraient supporter la totalité de la différence des coûts : près de 600 millions d'euros pour la seule Région Bourgogne.

Dans un contexte financier particulièrement difficile -transferts de compétences sans financements adéquats, importance des dettes nationales, réduction des subventions européennes...- le projet de TGV RHIN RHONE, toutes branches confondues, peut-il encore être considéré comme en phase avec les capacités des Régions et des contribuables, comme avec les besoins des usagers ?

Le financement de ce projet ne peut se faire qu'au détriment de la modernisation des TER, beaucoup plus efficient et démocratique. N'en déplaise aux chambres consulaires, la participation du public au processus décisionnel est inscrite dans les lois (Convention d'Aarhus, Constitution...). Proposer une concertation ouverte, positive, constructive fondée sur une information objective des usagers et citoyens- ce qui n'est pas le cas actuellement- ; admettre les aléas du dialogue, savoir renoncer ou reporter plutôt que de s'engager dans un interminable tunnel d'endettement.

L'amélioration et la modernisation de l'existant, urgentes, permettraient à un moindre coût, une meilleure qualité d'offre de service public, respectant une véritable structuration des territoires et surtout leur environnement.

Nous ne vous faisons part aujourd'hui que de cette incompatibilité financière du projet de LGV, tel qu'actuellement présenté, sans même développer qu'il va à l'encontre du SDAGE et de la DCE, notamment, comme de la plupart des lois protégeant l'environnement. Nous avons, sur ce sujet, entamé des démarches judiciaires, choqués d'un non respect des lois qui tend à se développer chez les décideurs.

Tout en continuant d'informer les populations, nous persistons à espérer que la raison l'emportera.

Documents disponibles :

Courrier du 20/02/2006 à Madame Catherine DAY, Directrice générale de la DG Environnement et Mme SCHUTZ – DGE transports (plus annexes)

Lettre d'avril aux élus des régions concernées sur « les aspects économiques et financiers sur projet de LGV branche Est

Lette du 21 mai 2006 à Monsieur le Préfet de Région et Monsieur le Préfet coordonnateur de Bassin sur les problèmes environnementaux du franchissement de la Saône