



« CONVENTION D'EXPLOITATION
DU SERVICE TER DE LA REGION BOURGOGNE
BILAN 2008 »

COMMUNICATION

présentée par

François PRETET

COMMISSION N° 3

Infrastructures de transport, environnement, énergies



SEANCE PLENIERE DU 23 JUIN 2009

Conseil économique et social de Bourgogne

17, boulevard de la Trémouille – BP 1602 – 21035 Dijon cedex – Tél. 03 80 44 34 32 – Fax 03 80 44 33 09
E - mail : cesr@cr-bourgogne.fr

www.cr-bourgogne.fr

SOMMAIRE

PREAMBULE	3
1. LE CADRE	3
1.1. LE CADRE CONVENTIONNEL	3
1.1.1. <i>La convention d'exploitation du service TER de la Région Bourgogne</i>	3
1.1.2. <i>La convention précise le rôle et les responsabilités de chacun</i>	3
1.1.3. <i>Le régime financier et comptable</i>	4
1.1.4. <i>Réseau ferré de France (RFF)</i>	4
1.2. LE CADRE FINANCIER	4
2. LES POINTS EXAMINES	4
2.1. L'ANNEE 2008 EN CHIFFRES	4
2.1.1. <i>L'offre TER</i>	4
2.1.2. <i>L'offre théorique et l'offre réalisée en 2008</i>	5
2.1.3. <i>La fréquentation en voyageurs-km</i>	5
2.1.4. <i>Les recettes</i>	5
2.2. LES INDICATEURS CONVENTIONNELS	6
2.2.1. <i>La ponctualité et les dysfonctionnements</i>	6
2.2.2. <i>Les dysfonctionnements</i>	6
2.2.3. <i>Les points positifs</i>	6
2.2.4. <i>Les résultats en bonus / malus et pénalités</i>	7
2.3. LES DEVELOPPEMENTS MARQUANTS EN 2008	8
2.3.1. <i>L'offre cadencement</i>	8
2.3.2. <i>Le schéma directeur d'accessibilité</i>	8
2.3.3. <i>Rénovation des gares et des matériels</i>	8
2.3.4. <i>L'offre tarifaire</i>	8
2.3.5. <i>Les innovations et modernisations</i>	9
2.4. LE BILAN FINANCIER PRESENTE PAR LA SNCF	9
2.4.1. <i>Les charges d'exploitation au bilan SNCF</i>	9
2.4.2. <i>Les recettes</i>	10
2.4.3. <i>La contribution régionale</i>	10
3. AVIS ET SUGGESTIONS	11
3.1. INDICATEURS	11
3.2. MODERNISATION ET MOYENS MIS EN ŒUVRE	11
3.3. SUCCES ET INTERROGATIONS	11

SIGLES, DEFINITIONS	
AOT	Autorité organisatrice de transport. La loi 82-1153 du 30 décembre 1982, modifiée, d'orientation des transports intérieurs fait de la Région l'autorité organisatrice du transport ferroviaire de voyageurs.
Billetique	La billettique qui désigne « l'outil automatisé de gestion des titres de transport » se définit comme « l'ensemble des procédés et outils de gestion des contrats liant les producteurs d'offre de déplacement, les financeurs et les utilisateurs de cette offre dans lequel les billets papier ont été remplacés par des supports de technologie plus avancée (carte à puce, magnétique...) ». Source : Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire http://www.billetique.fr
Cadencement des trains	Chaque jour, des trains à intervalles réguliers, desservant les mêmes gares, avec le même temps de parcours : c'est le principe du cadencement. En Région Bourgogne, après la ligne SUD Dijon-Lyon en décembre 2007, les lignes TER NORD vers Paris se sont mises au cadencement en décembre 2008. www.cr-bourgogne.fr
RFF	Réseau ferré de France
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
TER	Train express régional

PREAMBULE

A l'occasion de la publication du « *rapport d'activité TER 2008* » par la SNCF, le CESR présente, ainsi qu'il l'a fait les années précédentes, une communication dont l'objet est principalement :

- d'examiner les événements marquants survenus en 2008 et sur les premiers mois de 2009 dans le domaine du transport régional,
- de présenter et d'analyser, lorsque cela est possible, les résultats les plus significatifs,
- de formuler ses interrogations, remarques et éventuelles suggestions.

Plusieurs personnes ont été auditionnées par la Commission n° 3 dans le cadre de ses travaux :

- **Conseil régional de Bourgogne**
 - Monsieur Denis GAMARD, directeur des transports et intermodalité
 - Monsieur Christophe RICHARD, correspondant TER Bourgogne Sud
- **SNCF**
 - Madame Béatrice PALLUD, directrice déléguée TER Bourgogne
 - Madame Ivana MIROZ, manager ligne Bourgogne Sud
- **Représentants syndicaux**
 - Monsieur Jean-Christophe GAY, représentant la CGT,
 - Monsieur Jean-Yves GALMICHE, représentant la CFDT,
 - Monsieur Patrick PETOT, représentant la CFDT,
 - Monsieur Maxence de LA TOUR D'AUVERGNE, représentant l'UNSA.

1. LE CADRE

1.1. LE CADRE CONVENTIONNEL

1.1.1. La convention d'exploitation du service TER de la Région Bourgogne

L'organisation et la mise en œuvre du service public ferroviaire régional sont définies et régies par la convention passée entre la Région, autorité organisatrice de transport (AOT) et la SNCF. La convention actuelle est d'une durée de 10 ans (2007-2016).

1.1.2. La convention précise le rôle et les responsabilités de chacun

« La Région, en tant qu'AOT, est chargée de l'organisation des services ferroviaires et à ce titre **décide** du contenu du service public du transport de voyageurs », qu'elle finance à ce titre.

« La SNCF exploite le service public. Elle définit **librement** et met en œuvre les moyens appropriés en cohérence avec l'organisation du service demandé par la Région ».

La convention fixe les modalités d'évaluation des actions menées et des résultats obtenus.

1.1.3. Le régime financier et comptable

Le titre IV de la convention fixe le régime financier et comptable s'appliquant à la prestation demandée ; par avenant la prestation peut être modifiée, le régime financier étant alors réexaminé. Ainsi, le cadencement Nord a fait l'objet d'un avenant en 2008 : l'offre nouvelle entraîne un budget supplémentaire de 11 millions d'euros en année pleine.

1.1.4. Réseau ferré de France (RFF)

Il faut noter qu'un acteur essentiel RFF¹ ne figure pas en tant que cocontractant dans ces documents. RFF est un simple (mais important) fournisseur et est rémunéré en tant que tel par les péages.

1.2. LE CADRE FINANCIER

L'implication volontariste de la Région dans le transport des voyageurs est financièrement importante : c'est sa 2^{ème} ligne budgétaire. Cependant, l'Etat compense en partie ces dépenses par une dotation financière en application de la loi².

Pour l'année 2008, le compte administratif du Conseil régional de Bourgogne fait apparaître les montants suivants³ :

Dépenses	Montant	Recettes	Montant
Dépenses de fonctionnement	120 770 024	Recettes de fonctionnement	104 507 880
Dépenses d'investissement	52 554 903		
TOTAL DEPENSES	173 324 927	TOTAL RECETTES	104 507 880

Ainsi, l'effort propre de la Région s'élève à 68 817 047 euros en 2008.

2. LES POINTS EXAMINES

2.1. L'ANNEE 2008 EN CHIFFRES

2.1.1. L'offre TER

L'offre en trains-kilomètres est marquée principalement par l'exploitation en année pleine du cadencement Sud, et en décembre 2008 par le lancement du cadencement Nord.

Le cadencement Sud Dijon-Lyon, mis en place le 9 décembre 2007, en coordination avec la Région Rhône-Alpes, a entraîné une refonte complète des horaires TER Dijon-Mâcon, avec des incidences sur beaucoup d'autres lignes. Entre Dijon et Mâcon, ce sont 110 TER quotidiens (70 en 2007), pour une offre supplémentaire de 771 000 trains-km.

¹ RFF : Réseau Ferré de France est un Etablissement public industriel et commercial (EPIC) créé en 1997. Propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires, RFF a pour objet l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national.

² Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs (LOTI) et décret n° 2001-1116 du 27 novembre 2001 relatif au transfert de compétences en matière de transport collectifs d'intérêt régional.

³ Source : compte administratif 2008 - Annexes légales, tome 1 : services ferroviaires régionaux de voyageurs.

Pour le **cadencement Nord**, réalisé en coordination avec le STIF⁴, l'offre s'établit à 700 000 trains-kilomètres supplémentaires, en année pleine.

Les projets 2009 portent sur le cadencement Dijon-Is et Dijon-Louhans.

2.1.2. L'offre théorique et l'offre réalisée en 2008

L'**offre ferroviaire théorique** 2008 était fixée à 10,383 millions de trains-km,

L'**offre réalisée** s'établit à 10,086 millions de trains-km, soit 97,5 %.

L'**offre non réalisée en 2008** s'établit à 2.49 %, dépassant le niveau de franchise contractuelle fixé à 2 % et entraînant l'application de **359 000 euros de pénalités à la SNCF pour offre non réalisée**. Cette offre non réalisée porte sur la suppression de 2 252 TER ainsi que des retards supérieurs à 30 minutes pour 839 TER, expliquant la différence entre les deux offres. Au total, ce sont 297 883 trains-km qui n'ont pas été réalisés, toutefois environ 10 % de ces trains-km ont été substitués par des services d'autocar.

2.1.3. La fréquentation en voyageurs-km

Le trafic TER en 2008 s'établit à **654,5 millions voyageurs-kilomètres** selon le rapport d'activité de la SNCF, soit une **hausse d'environ 3,2 % par rapport** à 2007⁵.

➤ Evolution du trafic⁶

2006	606,418 millions de voyageurs-km
2007	634,474 millions de voyageurs-km
2008	654,500 millions de voyageurs-km

2.1.4. Les recettes

En application de la convention, l'objectif de recettes du trafic pour 2008 a été établi à 59,440 millions d'euros en recettes directes, et à 61,832 millions d'euros au total⁷.

Les **recettes réelles** s'élèvent à 49,329 millions d'euros en recettes directes et à 57,917 millions d'euros au total, soit **une hausse de 4,9 % par rapport** à 2007.

Le niveau de recettes prévu n'étant pas atteint (- 1,524 million d'euros), la Région et la SNCF « se partagent » le déficit, en application de la convention.

Recettes 2008	En K€
Objectif de recettes du trafic pour 2008	59 440
Recettes réelles du trafic en 2008	57 917
Ecart	- 1 524
Total intéressement 2008	- 762

⁴ STIF : Syndicat des transports d'Ile-de-France.

⁵ Source : SNCF rapport d'activité TER 2008. Evolution du trafic en 2008 : + 20 013 000 voyageurs-kilomètres par rapport à 2007.

⁶ Sources : SNCF rapports d'activité 2007 et 2008.

⁷ Source : SNCF rapport d'activité TER 2008. Facture d'exploitation 2008.

2.2. LES INDICATEURS CONVENTIONNELS

Ils ont pour objet de mesurer la qualité du service rendu.

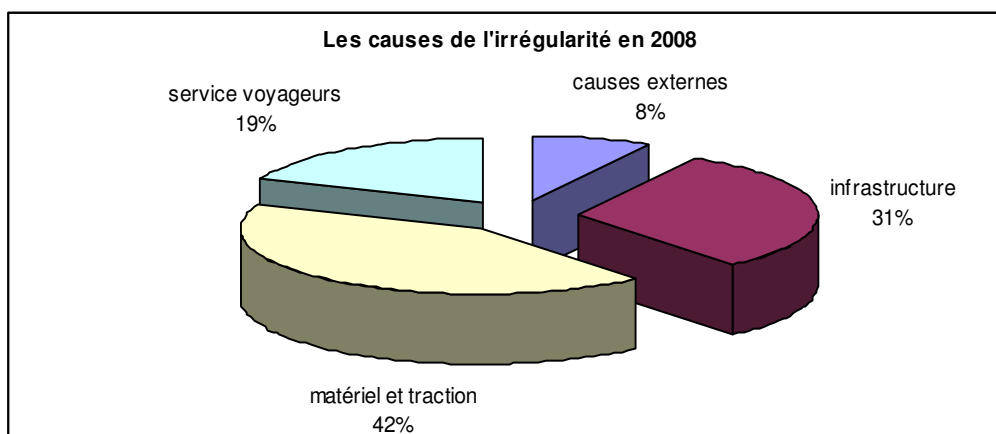
2.2.1. La ponctualité et les dysfonctionnements

Les résultats 2008 sont en demi-teinte, l'indice atteint est de 91,1 % pour un objectif de 92,7 % ; d'où l'application de malus et pénalités pour 727 000 euros.

On connaît la volonté politique forte de la Région qui souhaite faire évoluer de façon dynamique et ambitieuse l'offre TER en tant qu'alternative à la voiture, et cela pour un grand nombre de Bourguignons. La SNCF n'a pu répondre qu'imparfaitement à cette volonté.

C'est la mise en place des cadencements Sud et Nord qui est la cause majeure de ces résultats, avec également à noter des travaux et des difficultés indépendantes de la SNCF (diamétralisation vers Grenoble).

2.2.2. Les dysfonctionnements



Pour mémoire, le bilan 2007 établi par la SNCF listait les causes de l'irrégularité :

- Matériel 59,68 %
- Personnel 17,22 %
- Causes externes 15,00 % (intempéries, animaux)
- Infrastructure 4,76 %
- Grèves 3,34 %

2.2.3. Les points positifs

- La qualité de service dans les gares et les trains

Qualité de service dans les gares	Réalisé 2008 Moyenne annuelle	Réalisé 2007 Moyenne annuelle
Accueil	90,6 %	92,6 %
Informations	95,6 %	95,1 %
Equipements	96,2 %	94,7 %
Confort / Propreté	90,9 %	95,1 %
Global gares	94,8 %	94,4 %

L'objectif 2008 de qualité de service dans les gares, fixé à 93,9 %, a été dépassé.

Qualité de service dans les trains	Réalisé 2008 Moyenne annuelle	Réalisé 2007 Moyenne annuelle
Accueil	92,7 %	93,7 %
Informations	91,9 %	90,8 %
Equipements	95,9 %	96,6 %
Confort / Propreté	97,3 %	93,7 %
Global trains	94,4 %	93,7 %

L'objectif 2008 de qualité de service dans les trains, fixé à 91,5 %, a été dépassé.

➤ La certification des lignes

La volonté d'améliorer la qualité du service offert aux voyageurs se traduit, depuis décembre 2005, par la certification progressive *NF-Service* des lignes du TER Bourgogne.

En 2008, l'AFNOR (Agence Française de **NOR**malisation) a accordé le label NF-Service à une nouvelle ligne du TER Bourgogne : Dijon-Louhans. Par ailleurs, la certification des lignes Dijon-Mâcon et Dijon-Is a été renouvelée.

➤ Les réclamations et indemnisations

Selon la SNCF, on note une avancée dans le traitement des réclamations. On relève toutefois que le bilan présenté ne fournit pas d'information relative à l'indemnisation des voyageurs.

2.2.4. Les résultats en bonus / malus et pénalités

Des pénalités sont appliquées à la SNCF en cas d'inexécution de ses obligations contractuelles, notamment celle « d'assurer la continuité du service - y compris dans les cas d'aléas liés à l'exploitation, sauf en cas de force majeure et cas exonérateurs »⁸.

	En K €	
Ponctualité globale	-580	Résultat 1,6 point sous l'objectif
Ponctualité par axe	-160	16 taux plancher atteints
Offre non réalisée	-358	Franchise dépassée avec un taux de 2,49
TOTAL Malus / Pénalités	-1 098	
	En K €	
Qualité de service dans les trains	354	Résultat 2,9 points au-delà de l'objectif
Qualité de service en gare	113	0,9 point au-delà de l'objectif
Certification	500	2 axes certifiés : Dijon-Is et Dijon-Louhans
TOTAL Bonus	967	

Total Bonus Malus / Pénalités	-131	
--------------------------------------	-------------	--

⁸ Convention d'exploitation 2007-2013, II.2 : réalisation du service de référence

2.3. LES DEVELOPPEMENTS MARQUANTS EN 2008

2.3.1. L'offre cadencement

Le **cadencement Sud** est aujourd'hui calé et la SNCF estime qu'un bilan définitif ne pourra être établi que dans les trois ans du lancement.

On peut noter le flou des estimations financières, elles apparaissent à 9,1 millions d'euros en 2008, auxquels il faut sans doute ajouter entre 1 et 3 millions de péages à RFF.

Pour le **cadencement Nord**, après de grosses difficultés (mécontentement sur l'offre, retards et dysfonctionnements importants), la ponctualité est aujourd'hui clairement au rendez-vous. Le mécontentement sur l'offre représente, selon la SNCF, moins de 10 % des voyageurs ; il sera difficile de résoudre le problème en totalité, même si la SNCF pense pouvoir apporter un certain nombre de réponses dans les années qui viennent.

2.3.2. Le schéma directeur d'accessibilité

La loi du 11 février 2005 fixe un délai de 10 ans pour la mise en place des moyens d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite dans les services de transports collectifs.

Le 30 juin 2008, le Conseil régional de Bourgogne a adopté son schéma directeur et a défini les investissements nécessaires pour mettre à niveau les gares et matériels. Dans une première phase (2008-2011), 17 gares sont concernées⁹. Avec la gare de Decize, les voyageurs concernés ont une démonstration grandeur nature des réalisations futures. Le coût, pour cette gare, a été de 650 000 euros, partagés entre Decize, la Région, la SNCF et RFF.

2.3.3. Rénovation des gares et des matériels

L'accent a été mis ces dernières années sur l'intermodalité avec la mise en place des points d'échange multimodal (Dijon, Chalon, Beaune, Sens). Les aménagements des gares qui sont de la responsabilité de la SNCF entraînent une charge financière importante pour les collectivités.

2.3.4. L'offre tarifaire

2008, année de transition, a connu un développement de l'offre ambitieux avec notamment :

➤ **l'abonnement « Bourgogne Actifs annuel »**

Lancé en septembre 2007, il a rencontré un vif succès en 2008 grâce à son attractivité en matière de services et coût moindre (10,5 mensualités pour une validité de l'abonnement sur l'année complète).

➤ **le lancement du « Pass Bourgogne – Ile de France »**

Lancée en février 2008, cette formule d'abonnement a connu un succès immédiat (803 abonnements souscrits à fin décembre 2008).

Le 1^{er} juillet 2009, sera lancée la nouvelle gamme tarifaire TER.

⁹ 17 gares : Auxerre, Auxonne, Beaune, Chagny, Cosne-sur-Loire, Decize, Etang-sur-Arroux, Genlis, Montbard, Montceau-les-Mines, Montchanin, Nuits-St-Georges, Paray-le-Monial, Saincaize, Sens, Seurre, Tournus.

2.3.5. Les innovations et modernisations

Parmi les innovations de 2008, on relève notamment :

- Le portail intermodal www.mobigo-bourgogne.com

Portail internet élaboré et géré par le Conseil régional en partenariat avec les différentes AOT de Bourgogne et la SNCF, ce site a vocation à « fédérer l'information inter et multimodale sur les transports publics de l'ensemble du territoire bourguignon ».

En 2008, Mobigo a traité en moyenne 5 500 appels entrants par mois (et jusqu'à 8 400 en juin 2008 lors des mouvements sociaux).

- De nouveaux modes de distribution des billets

En 2008, 24 nouveaux Distributeurs de Billets Régionaux (DBR) sont venus compléter le parc existant (64 sont prévus à fin 2009). Par ailleurs, pour compléter les modes de distribution en zone rurale, l'implantation de DBR à bord de 14 TER circulant sur le Morvan a débuté en décembre 2008, pour une mise en service effective en mars 2009.

2.4. LE BILAN FINANCIER PRESENTE PAR LA SNCF

Chaque année, la Région verse à la SNCF une contribution d'exploitation calculée à partir des charges et des recettes du TER.

2.4.1. Les charges d'exploitation au bilan SNCF

Les charges d'exploitation se décomposent comme suit :

- **Les charges forfaitisées C1** qui comprennent les charges de circulation des trains et des cars TER, les charges de matériel roulant, les charges afférentes aux établissements d'exploitation et les charges de structure. Ces charges sont soumises à une indexation contractuelle¹⁰ : **3,86 % en 2008**.
- **Les charges C2**, refacturées au Conseil régional, dont la SNCF n'a pas la maîtrise, qui comprennent notamment les charges de capital et les péages.

CHARGES D'EXPLOITATION	2007	2008	évolution
Charges forfaitisées C1	104 808 000 €	120 786 000 €	+15 978 000 €
Charges refacturées C2	39 411 000 €	44 407 000 €	+4 996 000 €
Rémunérations ¹¹	(inclus dans C2)	3 019 664 €	
TOTAL	144 291 000 €	168 213 329 €	23 922 329 €

¹⁰ C.F. article IV.3.3.1 de la convention 2007-2013

¹¹ Convention d'exploitation 2007-2013, IV.4 : « en contrepartie du risque industriel qu'elle assume la SNCF perçoit une rémunération » ; le pourcentage de rémunération de chaque année de la convention s'établit à 2,5 % du C1 de l'année N.

- **Augmentation des charges C1, en 2008** : + 15,9 millions d'euros par rapport à 2007

Cette augmentation est principalement liée :

- aux modifications de l'offre pour près de 11 millions d'euros, en grande partie liée au cadencement Sud, pour 9,1 millions d'euros,
- à l'impact de l'indexation pour 4,1 millions d'euros.

- **Augmentation des charges C2, en 2008** : + 4,996 millions d'euros par rapport à 2007

Cette augmentation est principalement liée :

- aux modifications de l'offre pour les péages à RFF, notamment pour le cadencement Sud en année pleine,
- à l'évolution du parc de matériel roulant, pour l'augmentation des charges de capital.

2.4.2. Les recettes

Les recettes du trafic se composent des recettes versées par les voyageurs et des compensations de l'Etat et des AOT.

La performance est décevante, tant par rapport au réalisé de 2007 que par rapport à l'objectif de recettes 2008¹².

	Réalisé 2007	Réalisé 2008	Évolution 2007/2008	Objectif de recettes 2008
Recettes en K€	55 264	57 917	+4,9 %	59 440

Pour 2008, l'**objectif de recettes** avait été fixé à 59,440 millions. Les recettes réelles totales s'élèvent à 57,917 millions d'euros, entraînant un **écart négatif de 1,524 million d'euros, partagé à parité entre la SNCF et le Conseil régional.**

2.4.3. La contribution régionale

Compte tenu d'un glissement légèrement négatif sur les charges et de recettes moindres ainsi que d'un intéressement négatif de 761 000 euros, **la contribution 2008 du Conseil régional de Bourgogne, telle qu'elle apparaît dans le rapport d'activité établi par la SNCF, s'élève à 117 millions d'euros, soit + 4,20 % par rapport au prévisionnel (112 millions d'euros), de cette somme, il convient de déduire les compensations financières versées par l'Etat.**

¹² En application de l'article IV.2.3 de la convention : cet objectif de recettes est fixé chaque année par un mécanisme basé sur les recettes réelles de l'année N-1, actualisé par une estimation de l'évolution du « prix moyen au voyageur kilomètre » et complété des évolutions de recettes induites pour l'année N par des modifications d'offre de service ou de tarification. Au plus tard, le 15 octobre de l'année N-1, une estimation de cet objectif permet d'établir le devis prévisionnel de la contribution financière de l'année N.

3. AVIS ET SUGGESTIONS

3.1. INDICATEURS

Cette communication a été réalisée à partir des seules informations recueillies auprès de la SNCF, le Conseil régional n'ayant pas finalisé ses chiffres. Comme en 2007, le CESR reste dans l'attente de **données plus précises, plus structurées et surtout normalisées sur la durée.**

Certaines données manquent de cohérence (en particulier la fréquentation et le nombre de voyageurs...). De ce fait, les analyses avancées par la SNCF à partir de ces données sont d'une pertinence -nous semble-t-il- assez relative. Nous proposons que dans certains cas les indicateurs soient qualifiés par un indice de fiabilité.

De plus, lorsque ces évolutions « lourdes » engageant l'avenir sont lancées à la demande du Conseil régional (exemple : le cadencement...), **il serait souhaitable qu'un focus regroupant les informations indispensables soit présenté** (objectif, calendrier, résultats, analyse des écarts).

3.2. MODERNISATION ET MOYENS MIS EN ŒUVRE

De façon récurrente reviennent des questions sur les moyens, en particulier humains mis en œuvre par la SNCF :

- par les usagers (informations, services, accompagnement, sécurité réelle ou ressentie),
- par les représentants du personnel (réduction de postes, surcroît de travail ou de responsabilités...).

Au-delà de la gestion normale des ressources humaines, la SNCF, lorsqu'elle lance des plans de modernisation importants (matériels, procédures...), procède très normalement à une réflexion sur les effectifs et postes de travail (évolution en nombre et en contenu des postes, redéploiement des personnes, non remplacement ou embauche).

Le CESR serait intéressé (pour mieux appréhender les questions évoquées ci-dessus) **par des informations régulières** portant sur :

- le niveau et les variations des effectifs en relation avec les évolutions de la convention,
- les politiques de modernisation susceptibles d'impacter les postes,
- un indicateur à imaginer permettant d'évaluer le ressenti des usagers suite à ces modifications.

Cette approche est-elle possible ?

3.3. SUCCES ET INTERROGATIONS

Les succès rencontrés depuis 2006 sont significatifs ; il s'agit aujourd'hui d'anticiper l'avenir pour faire face au développement probable et surtout souhaité par le Conseil régional. La SNCF et la Région sont pleinement conscientes de cette nécessité.

Le CESR propose que soit lancée rapidement une **réflexion prévisionnelle** sur les difficultés (à court et à moyen terme) qui pourraient freiner, voire bloquer ce développement (capacité trains et lignes, les gares, les sillons, les infrastructures...).

Dans le même ordre d'idée, mais sur un plan différent : on connaît la volonté du Conseil régional de privilégier le développement des modes de transports alternatifs à la route en accordant une grande place aux transports collectifs ferroviaires « *tant pour faciliter les échanges extérieurs de la Bourgogne que pour améliorer les dessertes internes et renforcer la cohésion régionale* » : **la Région trouvera-t-elle les moyens de son ambition ?**

L'interrogation : aujourd'hui, de façon sans doute approximative, on peut dire que chaque fois que la SNCF dépense 100 euros, l'usager apporte autour de 35 euros et la Région supporte autour de 65 euros. La hausse du trafic impacte automatiquement le coût pour la Région (sauf à espérer que la recette directe du « nouveau voyageur » couvre l'ensemble des coûts qu'il génère).

La question posée est donc : la Région a-t-elle financièrement et fiscalement (dans le système actuel de fiscalité) les outils nécessaires pour soutenir :

- un fort développement du TER, tenant compte de ses autres implications et projets de transport ferroviaire,
- une forte implication dans les dossiers lourds nationaux (LGV en particulier) ?

ANNEXES



Intervention d'André COLIN au titre de la CGT

« Plus de 3 millions d'usagers se déplacent tous les jours à bord des trains de la vie quotidienne : TER (40 000 voyageurs/jours en Bourgogne) et transiliens. Huit trains sur dix sont des trains de proximité et ils concernent neuf passagers sur dix. Voilà l'enjeu pour le moins considérable de cette activité.

Le Conseil Régional (autorité organisatrice) semble bien avoir pris la mesure de ces enjeux, à travers sa contribution financière, en constante augmentation, tant pour l'exploitation du service que pour le matériel roulant.

A ce sujet, il nous semble anormal, que l'Etat ne prenne pas en compte dans le cadre de sa responsabilité concernant l'aménagement du territoire, les nouveaux besoins de transport qu'a créés cette décentralisation. De ce fait, 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 la CGT, il est donc nécessaire qu'une réactualisation de la dotation de l'Etat soit faite à partir de l'existant. Une fois cette réactualisation faite, des règles et principes doivent être établis sur le long terme afin de rendre la dotation dynamique et évolutive.

Concernant la Direction régionale de la SNCF, peut-on considérer qu'elle consacre les moyens humains et matériels nécessaire pour répondre aux ambitions du Conseil régional et aux besoins des usagers ?

Pour la CGT la réponse est non et nous en voulons pour preuve les difficultés liées à la mise en place du cadencement Nord (facture = 11 millions d'euros au Conseil régional !): retards quotidiens, trains supprimés, manque de capacité... Tout cela générant un mécontentement des usagers et une dégradation des conditions de travail des personnels.

Il n'est pas anodin de constater que seule une intervention musclée du Président de la Région aura contraint la SNCF à mettre en place les effectifs nécessaires à une bonne réalisation du service contractualisé.

Comment la Direction de la SNCF pouvait-elle imaginer mettre en place plus de circulations avec moins de personnel (plus de 130 suppressions d'emplois sur la région en 2008), un parc matériel, qui malgré les efforts importants du Conseil régional ces dernières années, reste très en dessous des besoins de transports, des infrastructures qui faute d'entretien suffisant génèrent de plus en plus d'incidents.

La réponse à ces dysfonctionnements, ne saurait être les déclinaisons des documents intitulés TER destination 2012, dont l'objectif affiché à travers les actions proposées est clairement et uniquement de dégager une marge de 3 % sur le chiffre d'affaires à l'horizon 2010.

Afin d'assurer le service public de haut niveau inscrit dans les conventions liant l'entreprise et les Conseils régionaux, il est nécessaire de mettre en place une politique volontariste de maintenance des infrastructures et du matériel, de développement des points de vente, de présence humaine dans les trains et dans les gares, tout cela passant bien évidemment par des recrutements en nombre.

L'éventualité d'une mise en concurrence, que les textes européens n'ont pas rendue obligatoire, ne peut être le prétexte pour abaisser les conditions sociales des cheminots. C'est bien la satisfaction du service rendu à l'usager et aux collectivités qui doit être la finalité des politiques mises en place.

Il importe donc que la convention contienne bien des objectifs qualitatifs mais aussi quantitatifs. Poursuivre la modernisation du réseau ou la création de nouvelles infrastructures, cela exige que l'Etat et RFF jouent leur rôle.

Les régions, et en particulier la notre, ne doivent pas se substituer à la SNCF ni à l'Etat, en ce qui concerne les infrastructures ferroviaires. Elles n'ont d'ailleurs ni les compétences ni les moyens.

Pour la réussite de la convention TER, trois obstacles principaux sont à lever :

Les infrastructures constituent l'obstacle premier à lever au développement du TER en Bourgogne.

La quantité et la qualité du matériel TER constituent le second obstacle à lever.

La qualité du service offert est le troisième obstacle à lever.

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, l'Etat devrait accompagner le développement du TER par une ressource de financement spécifique et dynamique parce que le risque existe qu'une pression sur les charges au delà des gains de productivité usuels s'exerce ou que la contrainte générée par les péages limite le développement l'offre TER.

Pour la CGT, nous demandons dans le cadre de cette convention une harmonisation et une cohérence des chiffres présentés par la Région et la SNCF ».

**Intervention André FOURCADE
au titre de la CFDT**

« C'est la cinquième fois que notre commission 3 présente un bilan annuel du TER. Nous pouvons ainsi **mesurer les avancées, les progrès, mais aussi les difficultés**, les actions nouvelles et les perspectives et évaluer la prise en compte de nos propositions, dans l'esprit des propositions du groupe de travail du CESR sur le suivi des avis.

Les négociations serrées entre la SNCF et la Région sur le bilan 2008 de la convention, ont retardé la publication du bilan TER 2008 établi par la région, ce qui explique que notre communication n'ait pu être transmise à tous les conseillers plus tôt, ce que nous regrettons.

Une politique victime de son succès

La CFDT Bourgogne soutient la **politique TER : c'est un grand succès du service public et de la régionalisation**, en particulier en Bourgogne, en termes d'augmentation des liaisons, de la fréquentation (+ 30 % d'usagers en plus en 5ans) et de modernisation du matériel. **Mais elle est victime de son succès inespéré** : il y a quelques années où certains proposaient le transfert sur route de nombreuses liaisons TER : la demande est de plus en plus forte quantitativement (vitesse, fréquence...) et qualitativement (horaire, régularité, confort, sécurité, information...).

Pour nous le **cadencement est positif** en permettant plus de trains à horaires fixes. Notons que nous appliquons des recettes éprouvées en Suisse et Allemagne et mises en place depuis des décennies ! Avec la mise en place du cadencement nord après le sud sur la ligne PLM, c'est plus de 80 % du trafic TER bourgogne, qui est concerné.

Après un démarrage laborieux les deux premiers mois qui a produit une forte grogne chez les usagers, le taux de régularité est redevenu normal comme le souligne le rapporteur.

Cette période de rodage peut s'expliquer par la complexité du système ferroviaire et a été accentué par plusieurs **causes conjoncturelles** :

- nouvelle organisation du travail
- Travaux sur les voies (ex : tunnel de Blaisy-Bas)
- arrivée de certains trains à Paris – Bercy.

Ces difficultés sont aussi le résultat de **causes plus durables** qui provoquent des goulots d'étranglement accentués par la croissance forte et continue du trafic :

- **La disponibilité du matériel roulant** : malgré les commandes importantes qui se traduisent par la mise en service de nombreux matériels modernes **le retard accumulé avant la régionalisation n'est pas encore entièrement comblé** en terme de nombre, capacité, disponibilité (pannes, entretien, maintenance, nettoyage,...)
- **La capacité des infrastructures** peut être un frein au TER : capacité des **voies** (type de signalisation, concurrence avec les autres trafics (grandes lignes, fret, TGV, banlieue...), capacité des **gares** (stationnement en gare de Dijon, accès à la gare de Lyon à Paris), des **quais** (longueur, hauteur...)
- **La complexité de l'organisation** : rapport SNCF/RFF pour l'attribution des sillons (droit de circuler à un horaire donné moyennant péage - 35 millions d'euros en 2008 pour le TER), organisation du travail à la SNCF et capacité d'adaptation et de réaction en particulier en situation inattendue ou perturbée, **structuration de la SNCF en filières étanches** (TER, fret, VFE-ex grandes lignes, TGV, gares...) avec personnels et matériels propres qui peuvent alourdir la structure et empêchent la synergie et la mise en commun de moyens, organisation et diffusion de l'information aux voyageurs en temps réel.

- **Les réductions de personnels** : face à l'engagement très important de la Région et à un trafic en augmentation forte et régulière, la SNCF continue de limiter et de réduire **la présence de cheminots dans les gares et dans les trains** ce qui a provoqué la récente grève unitaire des contrôleurs où la CFDT est partie prenante. Ils réclament la création de 10 postes sur la région, pour assurer la sécurité dans les trains et lutter contre la fraude qui se développe sur les liaisons non contrôlées ce qui réduit d'autant les recettes.

Pour la CFDT, le personnel ne doit pas être une variable d'ajustement des coûts comme seule solution trouvée par la SNCF pour répondre aux injonctions de l'état actionnaire. De plus, les emplois de contrôleurs sont largement financés par les recettes supplémentaires produites par la baisse de la fraude liée à leur présence.

- Face à cet enjeu capital déjà posé dans le bilan annuel TER présenté au CESR il y a un an, la CFDT soutient la proposition du rapporteur de **disposer chaque année d'un état détaillé des effectifs SNCF** affectés au TER en Bourgogne.
- **La pression de l'Etat** : beaucoup des problèmes rencontrés par la SNCF découlent aussi de la pression et des **orientations que l'Etat impose** : la modification du régime de retraite du cheminot décidé par l'Etat se traduit par une facture de plus de 7,5 millions que l'on retrouve à la charge de la Région dans le Budget Supplémentaire que nous examinons plus loin. De la même façon l'Etat a imposé par la loi, des obligations sur l'accès des personnes à mobilité réduite (PMR) ce qui coûtera plusieurs dizaines de millions d'euros à la Région sans aucune aide spécifique de l'Etat.

La CFDT qui partage les analyses du rapporteur et soutient ses propositions, se félicite des succès du TER et continuera à travailler pour le développement du service public du TER pour toute la Bourgogne, ses habitants et ses territoires ».

**Intervention de Gérard MOTTET
au titre des organismes culturels (patrimoine)**

« En tant que fils de cheminot, très attaché au « chemin de fer », j'ai lu attentivement cette communication.

Je sais le gros effort que la Région fait pour l'amélioration du transport ferroviaire en Bourgogne.

A la réunion des commissions du 11 juin à la CRCI de Dijon, j'étais intervenu pour dire mon approbation sur les apports supplémentaires de la Région quant à « l'étoile de Cravant », et le projet d'électrification Auxerre-Laroche Migennes. Il est urgent d'y venir si l'on sait que maintenant le « cadencement Nord » est structuré Auxerre-Laroche Migennes-Paris Bercy.

La communication présentée parle du cadencement Nord, de l'amélioration du cadencement Dijon-Lyon, mais je pense qu'il ne faut pas oublier le reste des transports ferroviaires en Bourgogne.

- a) Les liaisons Nevers-Dijon
- b) Les liaisons Paray-le-Monial Chagny Dijon
- c) Laroche-Migennes Dijon où le cadencement mis en place est loin d'atteindre la densité Auxerre-Paris et Dijon-Lyon
- d) C'est tout le rôle de capitale de Dijon qui est en jeu.

Il est beaucoup plus facile, de l'Yonne, d'aller à Paris qu'à Dijon, et de Mâcon d'aller à Lyon qu'à Paray-le-Monial ou Nevers...

Bref, les TER en Bourgogne doivent servir à construire la cohérence, la convergence de la Région et non sa divergence.

Comme la communication se borne à l'examen du service TER, je n'aborderai pas le lourd problème de la grande vitesse.

Mais elle aussi doit favoriser la Bourgogne et permettre aux Bourguignons de s'en servir pour accéder à l'ensemble de l'espace français et européen.

Il est donc temps que cesse le trop fort cloisonnement entre service TER et service TGV et que l'on mette en place le service TERGV.

A quand une liaison TGV Laroche Montbard-Dijon ? ».