



COMMUNICATION

« Premier bilan sur la régionalisation ferroviaire en Région Bourgogne »
(Année 2002)

présentée par

André FOURCADE

Président de la Commission n° 3

« *Infrastructures de transport, environnement, énergie* »

SEANCE PLENIERE DU 23 JUIN 2003

I. LA CONVENTION

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, avec la SNCF une convention pour l'exploitation du service TER de la Région Bourgogne.

Lors de sa session du 11 décembre 2001, le CESR a apporté un avis positif (cf. annexe1) sur la régionalisation des transports de voyageurs en soulevant toutefois quelques interrogations et en émettant des souhaits.

Cette convention concerne les services ferroviaires régionaux de voyageurs qui sont les services 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 1^{er} 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, mais en conservant son autonomie de gestion.

Un 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.

II. L'APPLICATION DE CETTE CONVENTION

L'ouverture au marché européen se profile à l'horizon 2008 et la SNCF souhaite pouvoir l'aborder dans de bonnes conditions. Le transfert des deux axes PLM (Paris Lyon Marseille), Auxerre-Paris et Dijon-Paris des lignes nationales vers le service régional, s'est réalisé de façon concomitante avec la mise en place de la régionalisation des transports ferroviaires. Ce transfert a conduit à une augmentation de 25 % de l'offre et à une augmentation des recettes de l'ordre de 50 %. Il est donc pris en compte dans ce bilan. Mais cette modification introduit un biais qui fausse les résultats et rend les comparaisons avec l'année 2001 hasardeuses.

Il faut noter qu'à l'heure actuelle, la Région ne rembourse pas la SNCF pour le coût des péages liés à cette relation qui relevait du secteur grande ligne tant que l'État ne l'aura pas compensé dans son intégralité : une négociation est en cours pour une compensation se situant entre 1.3 et 3.1 millions d'euros.

Le financement

- ↗ La Région a bénéficié pour l'année 2002¹ de dotations d'Etat d'un montant de :
- 60.8 millions d'euros (contribution nette) pour la partie « exploitation »,
 - 4.6 millions d'euros pour la dotation « tarifs sociaux »,
 - 12.5 millions d'euros pour la dotation « matériel ».

¹ Chiffres communiqués par les services du Conseil régional sous réserve. Le bilan financier définitif ne sera disponible qu'à partir du 24 juin 2003.

↗ La contribution du Conseil régional correspond à l'achat à la SNCF de 8.5 Millions de km/train pour l'année 2002. Prévue à hauteur de 58.3 millions d'euros, cette contribution pour l'exécution du service s'est élevée en fin d'exercice à 60.3 millions d'euros. La région verse à la SNCF cette contribution financière en prenant en compte la rémunération de la SNCF, un système d'intéressement aux recettes, un système de bonus malus (applicable à partir de l'année 2003) et les pénalités en cas notamment de non-exécution du service. Il est à noter que charges et rémunération du transporteur sont fixées en prenant en compte une indexation annuelle. Le prix de revient moyen au km est de 8.2 centimes d'euros ; il est resté stable durant la période considérée.

↗ Les recettes

La SNCF perçoit les produits de l'exploitation du service TER correspondant pour l'essentiel à l'achat des titres de transport. Un objectif de recettes du trafic fait l'objet d'un accord révisé annuellement.

Prévisions 2002 : 45,9 Millions d'euros

Résultat : 44,9 Millions d'euros.

Objectif 2003 : 45,4 Millions d'euros

Les recettes commerciales proviennent :

- pour 30 % des gares TER,
- pour 30 % de la seule gare de Dijon,
- le solde provenant des gares grandes lignes. (Nevers, Laroche-Migennes, Mâcon TGV, Chalon, Le Creusot TGV).

La politique tarifaire

Les tarifs SNCF sont fixés au niveau national et calculés aux km parcourus. La Région Bourgogne a fait le choix de créer une tarification régionale pour offrir des possibilités de tarifs réduits et d'abonnements :

- Carte Bourgogne Actifs : extension de l'abonnement de travail au delà de 75 km, accessible sur le territoire régional. Le nombre d'abonnés reste stable et varie de 100 à 150 personnes par jour.

- Carte Bourgogne Campus : plus de 6000 cartes vendues aux étudiants (Ce chiffre est en légère baisse). Des accords de réciprocité ont été conclus avec les régions Rhône-Alpes, Auvergne et depuis 2002 avec la Franche-Comté.

- Carte Bourgogne Liberté : 1700 billets seulement ont été vendus, résultat qui ne paraît pas concluant. Cette formule a été abandonnée en 2002 au profit d'un nouveau produit : la carte Bourgogne Evasion offrant 50 % de réduction les jours de fête, les fins de semaines et les vacances scolaires.

Des tarifs spéciaux sont consentis pour des manifestations culturelles et commerciales.

La clientèle, la fréquentation

On constate que la fréquentation globale à périmètre constant a augmenté de 3.24 %. Plus précisément, pour les axes non impactés par le changement de périmètre, les hausses de fréquentation sont les suivantes :

- Dijon et périurbain dijonnais (Dijon-Is-sur-Tille, Dijon-Seurre, Dijon-Nuits) : + 1.3 %
- Dijon-Laroche : + 6.2 %
- Bourgogne Sud (Dijon-Mâcon, Seurre-St Amour, étoile de Paray) : + 2.6 %
- Nivernais (Nevers-Dijon, Nevers-Cosne, Nevers-Moulin) : + 5.0 %

Cette année 2002 n'a pas connu de ruptures particulières et se caractérise par une conjoncture financière stable. Les migrants journaliers (3000 abonnements de travail) représentent 50 % de la clientèle, dont 30% sur la ligne Dijon-Chalon et 16 % sur la ligne Auxerre-Dijon.

La qualité de l'offre

L'offre TER journalière représente en moyenne 240 trains et 94 dessertes routières. On compte en Bourgogne 161 points d'arrêt ferroviaires et 215 points d'arrêt routiers. Certains points d'arrêt ont subi des modifications mais aucun n'a été supprimé sans système de remplacement (exemple des taxis TER)

La régularité des trains. En 2002, on constate un respect des objectifs : 99 % des trains prévus ont été assurés. Le service est réputé "non fait" lorsque le train arrive avec plus de trente minutes de retard ; ceci a concerné 0.5 % des trains. Mais on constate une disparité entre les lignes. Certaines lignes connaissent une régularité de seulement 84.4 % des trains (Nevers-Dijon).

La ponctualité. On constate que 89.6 % des trains sont à l'heure (5 minutes de retard au plus). Certains trains, en début de matinée et en fin d'après midi, sont plus sensibles que d'autres et doivent être considérés avec une plus grande attention. Le taux contractuel pour 2003 est fixé à 90.5 % avec un minimum de 80 % de ponctualité par ligne.

Les relations avec les usagers. Une enquête de satisfaction "TER" est en cours sous forme d'un questionnaire adressé aux clients actuels et aux clients potentiels. (1500 personnes seront interrogées).

La qualité des services à bord et en gare. Une démarche qualité a été menée par les services de la SNCF. Un audit a été commandité dans ce cadre pour déterminer la qualité du service à bord des trains et dans les gares : confort, accueil et prise en charge, informations, propreté. Les premiers résultats ont permis de localiser les points forts et les faiblesses en matière de qualité de production ; c'est le domaine de l'information aux voyageurs qui enregistre le taux le plus bas avec 72.7 % d'opinions favorables.

L'accessibilité

Dans les gares, un plan de modernisation doit débuter en 2003. Il prévoit l'amélioration du franchissement des voies :

- par des passages planchéiés sécurisés,
- par des passages souterrains remis en état,
- par des passerelles.

En ce qui concerne les trains et les autocars, de nouveaux critères sont pris en compte dès leur conception pour favoriser l'accès aux personnes à mobilité réduite.

Le matériel

Le matériel roulant : La Région Bourgogne s'est engagée à renouveler et à moderniser le matériel ferroviaire pour un montant de 108.6 Millions d'euros sur 5 ans. En 2002, la Région a acquis 4 automoteurs (X72 500) et 2 automoteurs (X73 500).

Elle a effectué une commande de 22 autorails à grande capacité (AGC) bi modaux (diesel et électrique) dont la livraison devrait intervenir entre 2004 et 2006. Dans l'attente de la mise en service du nouveau matériel, les anciens autorails et automotrices restent en service. Les choix concernant la rénovation et la mise aux normes du matériel ancien ne sont pas encore effectués.

Pour plus de détails sur les acquisitions de matériel, voir tableau en annexe.

L'entretien du matériel : C'est la SNCF qui est chargée d'assurer le bon entretien du matériel roulant. Les trains sont actuellement réparés à Lyon Vaise, à Vénissieux, à Paris et à Nevers. Un entretien de premier niveau est réalisé à Laroche-Migennes sur certaines séries diesel. Un centre de maintenance situé à Nevers est en cours de réalisation avec une mutualisation des moyens de réparation pour les matériels Auvergne et Bourgogne. Du fait de l'éloignement de certains centres de maintenance et de la complexité des sites ferroviaires, la disponibilité du matériel n'est pas très performante .

Les travaux sur l'infrastructure : Dans le cadre du Contrat de plan Etat Région, des travaux de fluidification sont en cours, notamment sur la ligne Laroche-Auxerre et Nevers-Montchanin. Il s'agit essentiellement de la modification des espacements permettant davantage de circulation de trains par ligne.

La rénovation des gares : Un plan de modernisation des gares a été prévu dans la convention ; un inventaire des gares et stations est en cours de réalisation. On peut noter que les crédits d'Etat pour ces opérations sont passés de 600 000 à 400 000 euros. Ces travaux concerneront l'accueil, les dispositifs d'information et la restructuration des gares : places, parvis, mise en place de gares intermodales...

Différents projets de rénovation de gares sont en cours à Auxerre, Nevers, Dijon, Chalon... mais leur réalisation ne sera mise en œuvre qu'à partir de l'année 2003. Dans le cadre des travaux financés par RFF, le rehaussement des quais de la gare de Louhans a été réalisé pour une meilleure accessibilité des personnes handicapées. Les parkings des gares relèvent de la responsabilité des collectivités locales, la Région pouvant participer au financement de travaux.

Les évolutions par ligne

La ligne Auxerre-Paris : Cette ligne a bénéficié de liaisons supplémentaires (+ 4 % sur l'année pour un total de 300 000 km/train parcourus). Cinq liaisons quotidiennes aller /retour sans changement ont été rajoutées. Un train direct Auxerre-Paris a été mis en place, sa fréquentation est faible puisqu'elle n'intéresse que 50 à 100 passagers par jour. Mais, malgré tous les investissements réalisés sur cette ligne et notamment l'affectation de nouveaux matériels, la régularité reste médiocre, de nombreux retards sont à déplorer au départ et à l'arrivée à Paris. Les 4 automoteurs de marque ALSTOM, nouvellement acquis par la Région, connaissent d'importants problèmes mécaniques : moteurs défectueux, informatique de bord trop complexe et inadaptée. Le taux d'indisponibilité de ces 4 engins a été de 200 jours au total depuis mars 2002.

La ligne Dijon-Laroche-Auxerre a augmenté son offre pour aboutir à 500 000 km /trains par an. Cette ligne ne rencontre pas de problèmes de régularité. On a pu constater en 2002 une nette amélioration par rapport à 2001. Cependant les résultats sont sensiblement différents en fonction des trains considérés du fait de problèmes récurrents de matériels. La desserte de 6 communes entre Dijon et Laroche est réalisée en taxis TER qui effectuent des rabattements vers les gares voisines. La plateforme de Montbard, dont les correspondances par autocars ont été développées, obtient de bons résultats, en particulier grâce à une convention d'exploitation signée entre la Région et le Conseil général de Côte-d'Or (les cars départementaux sont désormais accessibles aux voyageurs TER et inversement).

La ligne Dijon-Nevers : La qualité et la régularité des trajets ont été fortement détériorées cette année du fait du transfert des nouveaux autorails sur la ligne Auxerre-Paris décidé par le Conseil régional. En effet, malgré les espoirs et les promesses, le matériel et les conditions d'exploitation de la ligne ne se sont pas améliorés. Aussi, on constate que cette relation obtient le taux de régularité le plus bas parmi les axes TER de Bourgogne. La part de marché du TER parmi les autres modes de transport ne représente que 5 %, malgré une liaison routière peu performante. L'objectif d'obtenir une homogénéité des temps de parcours sur cet axe (2h14 à 2h45 au lieu de 2h14 à 3h09 actuellement) n'a donc pas été atteint en 2002 et sera très attendu pour 2003.

Une réalisation marquante est pourtant à considérer : il s'agit de la mise en place de l'intermodalité avec le billet TRIO Nevers, qui permet aux usagers d'emprunter les lignes de TER, les bus urbains et interurbains avec un même titre de transport sur l'agglomération de Nevers.

La ligne Dijon-Mâcon a bénéficié de 15 minutes de réduction de son temps de parcours. La cadence a augmenté. Cet axe a vu sa fréquentation augmenter de plus de 10 % depuis 1999. Une convention signée entre le Conseil régional et le Conseil général de Côte-d'Or a permis d'instaurer une complémentarité entre le TER et les autocars départementaux (entre Dijon et Chagny) et d'augmenter l'offre. Par ailleurs, rappelons la mise en place de l'abonnement de travail intermodal "Duo Mâcon" dans l'agglomération mâconnaise.

La ligne Dijon-Bourg en-Bresse est restée stable. On peut toutefois noter la suppression en 2002 d'arrêts peu utilisés dans le département de Saône-et-Loire. Ils ont été remplacés par des taxis TER.

Les missions interrégionales

On ne constate pas de changement notable dans les pratiques, les relations avec les autres régions restent réduites. L'absence de travail en commun avec la Région Champagne-Ardenne pénalise certaines dessertes notamment entre Is-sur-Tille et Dijon. On peut signaler toutefois que la Région Franche-Comté conventionne la relation Dole-Dijon et que la Région Centre conventionne la relation Nevers-Bourges.

Les instances de pilotage et de suivi

Le comité de pilotage est l'instance qui veille à la mise en œuvre de la convention TER. Elle rassemble des représentants de la SNCF, de la Région et du CESR. La convention prévoit leur réunion au moins une fois par semestre, l'ordre du jour étant fixé d'un commun accord entre les parties. En 2002, cette instance ne s'est réunie qu'une fois en décembre 2002.

Les comités techniques sont chargés de préparer puis d'exécuter les décisions du comité de pilotage. La convention prévoit qu'ils se réunissent au moins quatre fois par an. Durant l'année 2002, ce sont 11 réunions techniques qui se sont tenues.

La participation des citoyens

Les comités de ligne ont été mis en place sur les 4 axes Dijon-Auxerre, Dijon-Nevers, Dijon-Mâcon et Auxerre-Paris. Ils se sont réunis à trois reprises pour celui d'Auxerre-Paris, ligne sur laquelle de nombreux problèmes de retard ont été constatés, mais seulement une fois depuis leur création pour les 3 autres comités.

III. AVIS DU CESR

Le CESR remarque que la régionalisation des transports ferroviaires est considérée comme un enjeu majeur par le Conseil régional de Bourgogne. Le budget alloué pour cette action est d'ailleurs devenu le premier poste budgétaire régional. Le CESR apprécie notamment l'effort de modernisation du matériel roulant qui représente un progrès considérable malgré les difficultés enregistrées au cours de cette année.

La convention étant signée pour une durée de 5 ans, il faut considérer que des réalisations de cette importance ne pourront qu'être appréciées dans le temps, en particulier celles concernant l'acquisition de matériel qui s'étalent sur plusieurs années ou celles destinées aux travaux d'infrastructure qui font appel à des financements divers entrant dans le cadre de programmations pluriannuelles.

Les relations avec la SNCF sont désormais bien établies et donnent lieu à des échanges réguliers.

Les équilibres financiers ont été dans l'ensemble maintenus. **Une inquiétude demeure toutefois concernant l'avenir de la politique de péages pratiquée par RFF. Il est à craindre, en effet, qu'une augmentation des tarifs, actuellement à l'étude, ne compromette gravement dans l'avenir l'équilibre financier de cette convention.**

Le CESR estime que la Région doit encore plus largement piloter les actions de coopération entre les différentes Autorités Organisatrices de Transport de la région, ceci notamment pour améliorer la complémentarité entre les divers modes de déplacement et favoriser les diverses formes d'intermodalité. Il constate notamment l'insuffisance de cohérence entre les déplacements scolaires organisés dans le cadre du schéma de déplacements scolaires départemental et les services du TER.

Il propose la mise en place par la Région d'un Comité des partenaires des transports publics. Cette instance de concertation régionale sur les transports, déjà mise en place dans d'autres régions, est prévue par la Loi SRU (dans son chapitre III bis, art 113). Le CESR a déjà émis ce souhait dans l'avis qu'il a présenté en décembre 2001 sur le projet de convention d'exploitation des TER de Bourgogne. Elle permettrait de réunir l'ensemble des Autorités Organisatrices de Transport, les associations d'usagers, le monde des transporteurs, routiers et ferroviaires, les représentants des organisations syndicales, le CESR, la Région et l'Etat et d'apporter ainsi un éclairage sur les transports collectifs de voyageurs, leur devenir et leur évolution.

Le CESR émet un avis critique sur les points suivants :

La concertation : Le CESR constate que les comités de ligne, rassemblant élus locaux et régionaux, associations d'usagers, représentants des salariés, CESR, SNCF et services techniques du Conseil régional, ne jouent pas pleinement leur rôle. Il souhaite qu'ils se réunissent de façon plus régulière. Les comités de ligne, au-delà de l'effet d'annonce obtenu lors de leur mise en place fin 2002 et des engagements précis pris par le Président du Conseil régional, ne peuvent s'enfermer dans un rôle de contestation. Ils doivent devenir de véritables instances de concertation et de propositions en amont des projets. Il ne s'agit pas seulement pour ses membres de constater l'avancée ou non des réalisations, mais bien de débattre et d'échanger, pour alimenter les réflexions et décisions du comité de pilotage. Le CESR déplore, par ailleurs, l'absence de certains membres désignés lors des réunions qui se sont tenues.

Le CESR constate et regrette la faible présence, dans une partie du territoire bourguignon, d'associations d'usagers de transport, capables de se mobiliser sur ce thème et de représenter utilement les usagers. Il conviendrait que la Région facilite cette participation, au sein des comités de ligne notamment.

Le choix de sélectionner l'axe Auxerre-Paris au détriment notamment de l'axe Dijon-Nevers n'a pas été compris par les usagers de cette dernière ligne. Ceux-ci souhaitent connaître les critères qui ont déterminé ce choix de priver des nouveaux matériels les utilisateurs de la ligne Dijon-Nevers et de les affecter aux lignes ferroviaires icaunaises. Ces décisions ont toutefois permis de mettre en évidence les capacités de réactivité de la Région Bourgogne et de mesurer l'impact sur la SNCF des pressions exercées par les élus régionaux, par les associations d'usagers ou de défense des consommateurs.

Le CESR a pris connaissance des premiers résultats des enquêtes de satisfaction menées auprès des usagers. **La demande exprimée le plus fortement concerne l'apport d'informations en cas de retard de train. Les utilisateurs demandent à être tenus informés de la durée d'attente et de la raison des retards pris.** Ce point reste à améliorer.

Le matériel : Le CESR dénonce fortement la défaillance du constructeur (ALSTOM) qui a livré un nouveau matériel qui s'est avéré peu fiable et déficient. Les investissements de la Région ont pourtant été à la hauteur des attentes, mais la mise au point laborieuse du matériel livré n'a pas permis d'apporter cette année les améliorations attendues. Par ailleurs, le CESR pense souhaitable que l'entretien du matériel ferroviaire puisse être réalisé en Bourgogne pour éviter les importantes pertes de temps liés à la distance et également pour développer l'emploi bourguignon.

Les accords de mutualisation passés avec les régions limitrophes sont une pratique à développer.

Enfin, la recherche de gains de productivité ne doit pas engendrer une baisse de la qualité du service dans les trains, les gares et les boutiques...

En conclusion, le CESR considère que la décentralisation qui rapproche les décisions des usagers est une avancée pour nos concitoyens. La mise en place de démarches qualité et d'enquêtes de satisfaction du public doit être saluée comme le moyen d'une amélioration permanente des prestations offertes. Le CESR estime qu'il reste néanmoins de nombreux progrès à accomplir pour une bonne satisfaction des Bourguignons.

EXPLICATIONS DE VOTE

**Intervention de Jean-Marc ZAMBOTTO
au titre de l'URI CFDT**

« Si dès les prémices de cette réforme, la CFDT a affiché clairement ses choix de voir rapprocher le pouvoir de décision des usagers, au travers de la régionalisation des TER, il n'en demeure pas moins que la parole est aux politiques du Conseil régional qui savent pertinemment qu'ils sont attendus par la population bourguignonne au terme de leur mandature en 2004.

Ont-ils contribué à répondre à la demande d'un transport ferroviaire et routier régional modernisé, accessible et sûr ? Ont-ils réussi une collaboration saine avec la SNCF ?

La réponse à ces questions constitue l'une des clés de ce pari politique grandeur nature.

Alors après un an de convention TER, l'exercice n'est pas facile au vu des enjeux financiers et de la durée d'un conventionnement de 5 ans que nous aurions souhaité plus long.

Où en sommes-nous ?

Le contenu du service public est désormais déterminé par le Conseil régional et le comité de pilotage où siège notamment le CESR, veille à la mise en œuvre de la convention TER.

Outil d'aménagement du territoire, la régionalisation l'est sûrement et les possibilités offertes par la loi SRU ont-elles toutes été utilisées ? Syndicat mixte qui fédère les AOT dans les communautés d'agglomérations, comité des partenaires du transport public, lieu d'analyses socio-économiques capable de pointer les problèmes et de proposer des solutions aux élus.

Certes des améliorations ont été entreprises. Des investissements importants ont été faits sur du matériel roulant moderne, un programme de rénovation des gares est en cours, l'intermodalité devient une réalité dans certains sites (Nevers, Montbard, Beaune...) des conventions entre AOT ont été signées. Des tarifications spécifiques ont amélioré les dispositifs existants (étudiants, migrants), des comités de lignes ont été mis en place. Nous aurions souhaité des comités de bassin...

Mais faute d'avoir su anticiper suffisamment avec les conventions antérieures, les CPER précédents, il est difficile de faire du neuf avec des vieux chevaux.

Des interrogations demeurent. Endettement de RFF qui remet en cause les travaux d'infrastructures, politique des péages, compensations de l'Etat, règlements européens, désengagement de Grandes lignes SNCF sur certains dessertes, fermetures d'espaces de vente, coopérations interrégionales, l'actualité sociale, les nouvelles ressources...

Si les comités de lignes ont dégagé un espace pour la participation citoyenne, ceux-ci ne sont pas encore les véritables lieux de concertation et ressemblent plus souvent à une chambre des pleurs et à l'enregistrement de décisions déjà largement finalisées par techniciens et politiques, gains de productivité des transporteurs obligent, sur certaines lignes l'offre a failli, péjorant qualité, recettes, services et conditions de travail des salariés.

Loin d'irriguer tout l'espace régional, le maillage des TER laisse encore certaines zones à l'écart, en particulier en milieu rural (Morvan). Ailleurs, les nœuds ferroviaires sont saturés (Dijon) et nécessitent des investissements lourds sur les infrastructures (avec financement RFF en conséquence).

Pour fédérer les énergies, il faut dépasser les blocages politiques et le Conseil régional doit avoir la volonté de discuter avec toutes les AOT de Bourgogne.

Je ne ferai pas l'exhaustivité de tous les points relevés dans cette communication du CESR pour laquelle la CFDT a pris toute sa part.

Laisser le temps au temps, peut-être, mais en l'accompagnant, tout en restant très vigilant, dans une démarche de progrès pour que la Région, au-delà des échéances électorales, l'Etat, les collectivités, les citoyens fassent que avec cette responsabilité, la Bourgogne se donne une chance pour mettre en œuvre une politique des transports collectifs sûrs, non polluants, dynamise l'aménagement du territoire et renforce sa cohésion dans le cadre d'une décentralisation réaffirmée ».

**Intervention de Philippe DORMAGEN
au titre de la FSU**

« Il paraît que la ligne Dijon-Mâcon a bénéficié de 15 minutes de réduction de son temps de parcours, mais cela est-il une moyenne entre les TGV et le TER le plus lent, ou bien est-ce la réduction de la durée de trajet du tortillard ? Utilisateur régulier de la ligne, je n'ai rien constaté de très précis dans ce domaine, ni été sensible à l'augmentation de la cadence, d'autant plus que les horaires de retour en fin de journée sur Mâcon sont vraiment très peu pratiques. Et ce ne sont pas des enquêtes de satisfaction qui vont changer les choses puisque, comme leur nom l'indique, on mesure une satisfaction.

Lorsque la SNCF saura par exemple que 86,37 % des usagers sont satisfaits ou plutôt satisfaits, les responsables seront contents. C'est comme cela que fonctionne ce type d'enquêtes, et c'est pourquoi j'ai personnellement refusé de répondre à l'enquête de la SNCF.

N'ayant vu concrètement aucune amélioration suite à la décentralisation, considérant que les modalités de la démarche qualité sont insuffisantes et constatant que la conclusion proposée au CESR est bien faible au regard des problèmes évoqués dans le document, la FSU se serait abstenue s'il y avait eu vote sur cette communication ».

Intervention de Alain JAILLARD au titre de la CGT

« Si la CGT a toujours été pour la généralisation de la Régionalisation car elle peut permettre d'exploiter des opportunités pour amplifier le développement du Service Public de transport, pour autant, celle-ci ne doit pas s'effectuer dans n'importe quelles conditions.

La démarche de la CGT sur la Régionalisation s'articule autour de deux objectifs :

- Réaffirmer le lien étroit entre la qualité du service rendu aux usagers et les conditions sociales dans l'entreprise SNCF.
- Mettre en exergue l'importance des lieux de concertation comme le prévoit la loi SRU.

Dans cette démarche, nos préoccupations sont de plusieurs ordres :

- ✓ Améliorer la démocratie par la tenue des comités de ligne ou d'axes qui permettent de mieux cerner les besoins des populations
- ✓ Une tarification qui, doit rester basée sur la péréquation, l'égalité d'accès du plus grand nombre aux transports collectifs.

Si la Régionalisation exige des actions fortes de la part des autorités organisatrices, c'est également vrai pour la SNCF ; Ceci passant par la mise en œuvre de moyens supplémentaires, notamment sur l'emploi qui est une responsabilité de l'entreprise.

Dans ce cadre, la pérennisation, de la totalité des emplois jeunes obtenue par les organisations syndicales est un point positif.

Ces quelques principes rappelés, venons-en au bilan de l'année 2002 sur notre Région.

Le document remis par la SNCF nous semble manquer de précisions. Il serait intéressant que soit porté à la connaissance du CESR le nombre de points d'arrêt en 2001 et celui de 2002 afin de pouvoir mesurer l'ampleur des suppressions.

Le document fait aussi état de la non réalisation de 996 trains, cet état de fait mérite à notre sens une explication plus complète. Bien que nous sachions que cela est la conséquence du manque de moyens tant humains que matériels et financiers de l'entreprise SNCF.

L'endettement du système ferroviaire (40 milliards d'Euros) reste la question essentielle. Il pénalise les capacités d'investissements de la SNCF et de RFF, capacités qui sont reportées sur la région. L'avenir de la Régionalisation et du service public ferroviaire passe par un désendettement de l'entreprise SNCF. La CGT a des propositions :

- désendettement et requalification de la dette en dette publique,
- financements nouveaux pour les investissements nécessaires avec création d'un pôle public financier,
- retour à l'unicité du système avec l'abrogation des dispositions législatives ayant créé RFF,

Concernant les comités de ligne : force est de constater qu'il n'y a pas une volonté politique de les faire fonctionner. Très peu de réunions, des ordres du jour parvenant au dernier moment, une non prise en compte des propositions émanant des participants.

La Région Bourgogne devrait s'inspirer de la Franche-Comté où pour le premier semestre 2003 les comités de ligne se sont déjà réunis à trois reprises.

L'exemple de la reconstitution de l'axe Dijon-Nevers vient parfaitement étayer notre propos :

- absence de consultation des Maires concernés.
- absence de consultation des usagers et des citoyens.
- absence de débat avec les organisations syndicales de cheminots.

A la CGT, nous ne pensons pas que la diminution du temps de parcours entre Dijon et Nevers passe uniquement par la suppression d'arrêts dans les gares de Nuits St Georges, Beaune, Chagny, Santenay, St Léger, Montchanin, Le Creusot, Marmagne, Broye, Mevres, Etang et Autun.

Nous proposons que soient créées des dessertes coordonnées : Chalon-Chagny vers Etang et Paray pour correspondances sur Dijon-Nevers soit correspondance à Etang sur Autun et correspondance à Montchanin sur Paray.

Nous proposons que soient redistribués les arrêts supprimés des gares de Côte d'Or, sur l'axe Dijon-Lyon et nous proposons d'alterner les liaisons rapides Dijon-Nevers et d'autres qui s'arrêteraient dans les gares de la Nièvre.

Nous proposons afin de dynamiser la CUCM, le Couchois, le Nolaytois, la vallée de la Dheune, l'électrification de Chagny Montchanin ainsi que la connexion ligne TER ligne LGV.

Nous sommes aussi porteur de propositions concernant les autres sections de lignes que nous mettrons volontiers au débat si l'occasion nous en est donnée lors de réunions plus fréquentes des divers comités de ligne.

Concernant le matériel : la reprise des Trains Nationaux Grandes lignes par l'activité TER ne s'est pas accompagnée de la mise en place d'un matériel performant. Cela entraîne nombre de retards et de dysfonctionnements préjudiciables aux usagers et aux conditions de travail du personnel.

Certes nous pouvons admettre que l'achat de nouveau matériel, sur la dotation qu'alloue l'état, permettra une amélioration. Pour autant, cette situation aurait pu être évitée dans le cadre d'une politique volontariste de développement du Rail, réclamée depuis de nombreuses années par la CGT. La solution qui consiste à déshabiller Paul (Dijon-Nevers) pour habiller Pierre (Auxerre-Paris) n'est pas très crédible, sauf à la considérer sous le seul aspect politique.

Pour finir nous tenons à réaffirmer notre opposition à la clause de la convention qui impose une productivité de 0,5 % par an à la SNCF, puisque aujourd'hui nous en mesurons les premiers effets, avec la fermeture pure et simple de guichets voyageurs ou des réductions d'ouverture, pénalisant les usagers et entraînant une dégradation du service public ».

ANNEXES

Session du 11 décembre 2001
Commission de synthèse

Rapporteur : André FOURCADE

AVIS SUR
LE PROJET DE CONVENTION D'EXPLOITATION
DES TER DE BOURGOGNE

Le CESR exprime un **avis positif sur la régionalisation des transports** de voyageurs qui combine un cadrage national (tarification nationale et péréquation tarifaire) et la négociation régionale des conventions.

Il exprime des **réserves** et soulève des **questions** sur le projet de convention d'exploitation des TER de Bourgogne : aucun élément financier ne lui ayant été communiqué, il ne peut se prononcer sur les modalités du transfert de compétences et se saisira de la question dès que le cahier des charges et des informations complètes lui auront été fournis.

Dès à présent, l'assemblée consultative s'interroge sur :

- les intentions de la Région en matière d'évolution du service et du plan de transports,
- le coût des péages sur RFF (Réseau ferré de France),
- l'intermodalité et la cohabitation des différents trafics (TER, grandes lignes, fret, liaisons interrégionales, réseaux urbains et péri-urbains) compte tenu de la capacité des infrastructures et des enjeux de chaque mode,
- les conditions du partenariat et la coordination entre les différentes autorités organisatrices de transports,
- les arbitrages financiers qui risquent d'intervenir à partir de 2003 entre les futurs TGV et les TER.

Le CESR souhaite :

- une politique ambitieuse du transport collectif,
- une programmation à moyen terme,
- la mise en place du comité des partenaires prévu au décret ainsi que des comités de lignes auxquels devront participer les usagers,

- être associé à l'élaboration des projets concernant l'évolution du service et du plan de transports. Il est en effet à craindre que, compte tenu de l'état de vieillissement du matériel, la Région ne soit obligée de faire face à des dépenses importantes pour son renouvellement, son rajeunissement et sa modernisation, pour lesquels aucun financement supplémentaire ne semble être prévu.

Le CESR a travaillé depuis plusieurs années sur la régionalisation des transports et continuera à suivre de très près ce dossier. Il souhaite se saisir ou être saisi régulièrement par l'exécutif sur les modalités de ce transfert et plus généralement sur le développement des transports collectifs de voyageurs ainsi que sur l'ensemble des communications en Bourgogne.

AVIS ADOPTE PAR 39 VOIX POUR ET 26 ABSTENTIONS

TER BOURGOGNE

L'ACQUISITION DE MATERIEL en 2002

Automoteurs X 72500

Convention d'acquisition	Livraison	Axes d'utilisation
2 X72500 tricaïsse : signée le 15 décembre 2000	X 72711/712 en mars 2002 X 72717/718 en juillet 2002	Axe Auxerre/Paris et Laroche/Dijon/Nevers
Convention pour le programme d'intégration d'une remorque sur les 2 X72500 bicaïsses signée le 15 décembre 2000	X 72581/582 et X 72615/616 en novembre 2002	

Autorails X 73500

Convention d'acquisition	Livraison	Axes d'utilisation
6 X73500 : signée le 15 décembre 2000	X 73706 en août 2002 X 73707 en août 2002 X 73715 en septembre 2002 3 X73500 livrés dans le 1 ^{er} trimestre 2003	Dijon/Chalon sur Saône/ Nevers Etoile de Paray le Monial Paray le Monial/Lyon
2 X73500 : signée en décembre 2002	Printemps 2004	

