



La régionalisation ferroviaire en Bourgogne
Bilan de l'année 2003

COMMUNICATION

présentée par

André FOURCADE

Président de la Commission n° 3

« *Infrastructures de transport, environnement, énergie* »

SEANCE PLENIERE DU 16 JUIN 2004

LE CESR ET LES TER

Le Bureau du Conseil économique et social de Bourgogne a confié aux membres de la Commission n° 3 « Infrastructures de transport, environnement, énergies » le soin d'élaborer le bilan annuel de fonctionnement des transports régionaux ferroviaires. Afin d'éclairer leurs travaux, Jacky FORQUET, directeur de l'activité TER Bourgogne à la SNCF et Pascal ROZE, directeur Transports et Communications au Conseil régional de Bourgogne ont été auditionnés. Cette communication s'inscrit également dans la logique de l'avis du CES de Bourgogne sur « le projet de convention d'exploitation du TER » du 11 décembre 2001 et à la communication du 23 juin 2003 « Premier bilan sur la régionalisation ferroviaire en Région Bourgogne » (année 2002). En outre, la Commission n° 3 a pris connaissance de l'avis portant sur « le premier bilan de la régionalisation ferroviaire » présenté au Conseil économique et social par Jacques CHAUVINEAU le 14 octobre 2003.

Par ailleurs, les membres de la Commission n° 3 ont participé très régulièrement aux travaux de la Commission « Transports et Communications » du Conseil régional de Bourgogne, aux comités de pilotage TER ainsi qu'aux cinq comités de lignes.

Que ce soit à l'occasion de la communication réalisée en juin 2003 ou lors des réunions des différentes instances auxquelles ils ont pu participer, les conseillers ont fait part de plusieurs sujets d'inquiétude, parmi lesquels la crainte de hausses de tarifs de péage de la part de RFF. Ils ont déploré la vétusté du matériel roulant ainsi que celle des infrastructures ferroviaires et ont, en revanche, salué l'effort de la Région pour renouveler le matériel.

Le CESR, dans cette communication de juin 2003, 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 apporterait ainsi une vision régionale des transports collectifs.
- l'amélioration de la concertation avec les usagers par la réunion plus régulière des Comités de lignes,
- l'organisation de l'entretien du matériel ferroviaire dans des centres bourguignons.

et se faisait l'écho des demandes des usagers pour améliorer les informations apportées aux voyageurs, en particulier à l'occasion des retards.

RAPPEL DE LA CONVENTION

La convention pour l'exploitation du service TER de la Région Bourgogne a été signée le 2 janvier 2002 avec la SNCF. Elle est conclue pour une durée de 5 ans.

Elle fixe les responsabilités des deux partenaires. D'une part, la Région décide de la politique et du contenu du service TER et d'autre part, 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. Ce cahier 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.

Mais si les TER dépendent du Conseil régional avec la SNCF comme exploitant national, il ne faut pas occulter le rôle de RFF (Réseau Ferré de France), propriétaire du réseau national, décideur et financeur des travaux d'infrastructures.

CARTE DES TRANSPORTS COLLECTIFS RÉGIONAUX

Edition Janvier 2004



1. LES FAITS MARQUANTS DE CETTE ANNEE 2003

Le litige entre l'Etat et la Région Bourgogne correspondant au complément de redevance d'infrastructures pour les ex-trains rapides régionaux (TRN) Dijon-Paris et Auxerre-Paris n'est pas résolu à ce jour. En effet, si l'Etat a versé la somme correspondant aux péages RFF de l'année 2004, il ne s'est pas acquitté des versements des années 2002- 2003, soit la somme de 1 388 380 € pour chacune d'elles. Aucune échéance n'est fixée à ce jour.

1.1. Les créations/recompositions de dessertes

- **L'axe Dijon/Laroche/Auxerre** : cette liaison s'effectue désormais sans changement de train à Laroche. Dans un premier temps, faute de matériel suffisant, seulement 2 allers et retours directs Dijon-Auxerre (sur 12) ont été mis en service en décembre 2003. Dans le cadre de l'actuel Contrat de plan Etat-Région, des travaux sur les infrastructures ont été réalisés afin de créer un raccordement électrifié à Laroche-Migennes permettant des relations Dijon-Auxerre sans changement de trains.

- **L'axe Dijon-Nevers** a vu une recomposition de desserte. Elle s'est réalisée en plusieurs étapes :

La première, intervenue le 16 décembre 2002 a consisté à accélérer les relations les moins performantes. La politique d'arrêts de certains trains TER a permis d'obtenir une homogénéité des temps de parcours sur l'axe. Ainsi, les trains les moins rapides assurent la relation en 2 h 45 contre 3 h 09 auparavant.

La seconde étape a eu lieu le 14 décembre 2003. Elle a permis une densification du périurbain neversois, un renforcement de la desserte Chalon-sur-Saône-Chagny- Montchanin et une réduction sensible des temps de parcours des circulations Dijon-Nevers. Les arrêts de Sougy, St-Gilles et Fours ont été supprimés. Un service de taxi TER à la demande a été mis en place. Globalement, le temps de trajet moyen Dijon-Nevers est maintenant de 2 h 25 avec une performance de 2 h 14 pour deux circulations quotidiennes dont la nouvelle relation Nevers-Dijon (17 h 18-19 h 32).

Outre l'amélioration de l'offre TER apportée sur l'axe Dijon-Nevers, certains aménagements ont également été réalisés sur l'axe Montchanin-Paray-le-Monial afin de rendre les offres cohérentes en terme de correspondance et de simplification de l'offre. Cette desserte est assurée actuellement en partie par le nouveau matériel (10 X 73 500 d'ALSTHOM). Il faut noter également une amélioration du confort offert à la clientèle.

- **L'axe Auxerre-Paris** : à la demande du Conseil régional de Bourgogne, une adaptation a été mise en place au 1^{er} septembre 2003 : le nouveau train du matin Auxerre-Paris-Bercy et du soir Paris-Bercy-Auxerre a des arrêts supplémentaires en gares de Sens et Joigny.

1.2. Le matériel et les infrastructures

- Le matériel roulant

Dans la continuité de 2002, la Région Bourgogne a réceptionné en 2003 d'autres matériels neufs : trois X 73 500 ont été livrés en mars et avril 2003 et deux en décembre 2003. La Région Bourgogne possède désormais dix X73 500 et quatre X72 500 tri-caisses. (sur un total de 321 caisses).

- **L'ancienneté du matériel**

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 4 X 72 500 et des 10 X 73 500 en 2002 et 2003, l'âge moyen est passé à moins de 25 ans. La livraison des 22 autorails grande capacité AGC de Bombardier, la rénovation des 5 automotrices et de rames corail programmées d'ici 2007, ramènera cet âge moyen à environ 15 ans. Ces modernisations n'aboutiront cependant à disposer au total que de 40 % de matériel neuf ou rénové. La situation du matériel du TER Bourgogne au 15 décembre 2003 est disponible en annexe.

- **La maintenance du matériel**

Elle est désormais assurée en Bourgogne pour l'essentiel (petites et moyennes interventions de dépannage) dans les ateliers de Nevers. Cette disposition contribue à l'amélioration de la disponibilité du matériel et au maintien d'emplois qualifiés en région.

- **Les travaux sur les infrastructures**

La Bourgogne compte plus de 1 200 km de voies ferrées, dont plus de la moitié est électrifiée. L'entretien est confié par RFF à la SNCF. Certaines voies, peu fréquentées, sont vétustes et ce défaut d'entretien suffisant oblige à ralentir le trafic ferroviaire pour assurer la sécurité des trains (ligne Paray-Montchanin). A noter, des travaux de renouvellement de voies ont été réalisés sur la ligne Dijon-Mâcon. L'axe Nevers-Chagny bénéficiera d'opérations visant à améliorer la fluidité à Montchanin et à augmenter la capacité entre Imphy et Montchanin. Enfin, dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région, une étude est en cours avec RFF et la SNCF afin de déterminer les travaux d'amélioration à réaliser sur la ligne Auxerre-Laroche (pour gagner environ 2 minutes et augmenter la capacité).

L'établissement public RFF vise à rééquilibrer ses comptes. Parmi les mesures prises dans ce but, il a notamment modifié la structure des péages. Une hausse des tarifs de l'ordre de 70 % a été décidée. Celle-ci devrait être intégralement compensée, dans un premier temps, par le versement d'une dotation d'Etat.

Un nouveau droit d'arrêt en gare a été mis en place en janvier 2004 (chaque arrêt étant facturé) ; de même, les créneaux horaires les plus courus seront désormais plus chers. Ces mesures peuvent à terme freiner le développement des transports ferroviaires et inciter les collectivités territoriales à limiter l'extension de nouvelles lignes ou l'instauration de transports périurbains.

1.3. La modernisation des gares

En application de la loi SRU, un programme de rénovation de toutes les gares TER Bourgogne est engagé sur cinq années avec une participation financière de la Région de 50 % (plus 25 % SNCF et 25 % Etat). Ce patrimoine étant très hétérogène, les partenaires ont souhaité travailler à une remise en état générale des gares et haltes, en insistant plus particulièrement sur l'amélioration clientèle et l'accueil. Les travaux concernent principalement la mise en place de systèmes d'affichage, abris, garages à vélos, signalétique, bancs, horloges, panneaux d'affichage et remise en peinture.

Sauf pour la gare d'Auxerre qui a bénéficié d'une convention particulière pour l'aménagement du parvis et le réaménagement du hall d'accueil, **le programme 2003 ne sera réalisé qu'en 2004**. Les opérations (gares Grandes Lignes Nevers, Chalon-sur-Saône, Dijon) projetées depuis plusieurs années ne se sont pas encore concrétisées.

Dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région, deux opérations ont été mises en service en 2003. L'une concerne la gare d'Auxerre : il s'agit de l'aménagement du plan de voies permettant la réception et le départ des trains sur la voie contiguë au bâtiment de la gare, ceci afin d'éviter d'emprunter le passage souterrain (Coût : 1,35 M€). L'autre intéresse la gare de Laroche-Migennes : la création d'un raccordement direct permet d'effectuer des liaisons directes Dijon-Auxerre sans changement de train à Laroche (Coût : 4,2 M€).

Concernant l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite, un plan de modernisation prévoyait l'amélioration du franchissement des voies. Des travaux spécifiques n'ont pas été entrepris, mais il faut noter que cette préoccupation est systématiquement prise en compte dans les opérations de modernisation des gares.

1.4. La fréquentation du réseau en 2003

Si, en 2002, la fréquentation globale à périmètre constant avait augmenté de 3.24 %, on constate en 2003 une baisse sur les différents axes. L'évolution globale se situe aux alentours de moins 5 %. Toutes les lignes sont touchées par cette réduction de la fréquentation sauf les lignes du Nivernais qui enregistrent une augmentation de 5 % cette année par rapport à l'année précédente.

Evolution 2003/2002 par lignes :

- Dijon-Is-sur-Tille :	- 3 %
- Dijon-St-Amour :	- 4 %
- Dijon-Laroche :	- 8 %
- Bourgogne Sud :	- 3 %
- Auxerre-Paris :	- 3 %
- Nivernais :	+ 5 %

2. LES RESULTATS 2003

2.1. Les résultats financiers

- Les dotations d'Etat

↳ La Région a bénéficié pour l'année 2003 de dotations d'Etat d'un montant de :

- Contribution nette pour la partie « exploitation » : 62,3 M€
- Dotation « tarifs sociaux » : 4,8 M€
- Dotation Matériel : 12,8 M€

Pour mémoire, les chiffres 2002 s'élevaient à :

- 60.8 M€, (contribution nette) pour la partie « exploitation »
- 4.6 M€ pour la dotation « tarifs sociaux »
- 12.5 M€ pour la dotation « matériel »

- La contribution d'équilibre versée par la Région à la SNCF

L'effort de la Région est en augmentation de 5 % par rapport à 2002.

Les prévisions 2003 s'élevaient à 61.6 M€.

Le montant réel 2003 s'élève à 63.4 M€.

Une TVA au taux de 5.5 % est à appliquer sur la contribution d'équilibre.

- Les recettes

La SNCF perçoit les produits de l'exploitation du service TER correspondant pour l'essentiel à l'achat des titres de transport. (S'y ajoutent des compensations tarifaires et des recettes diverses).

Recettes directes du trafic + compensations tarifaires + recettes diverses

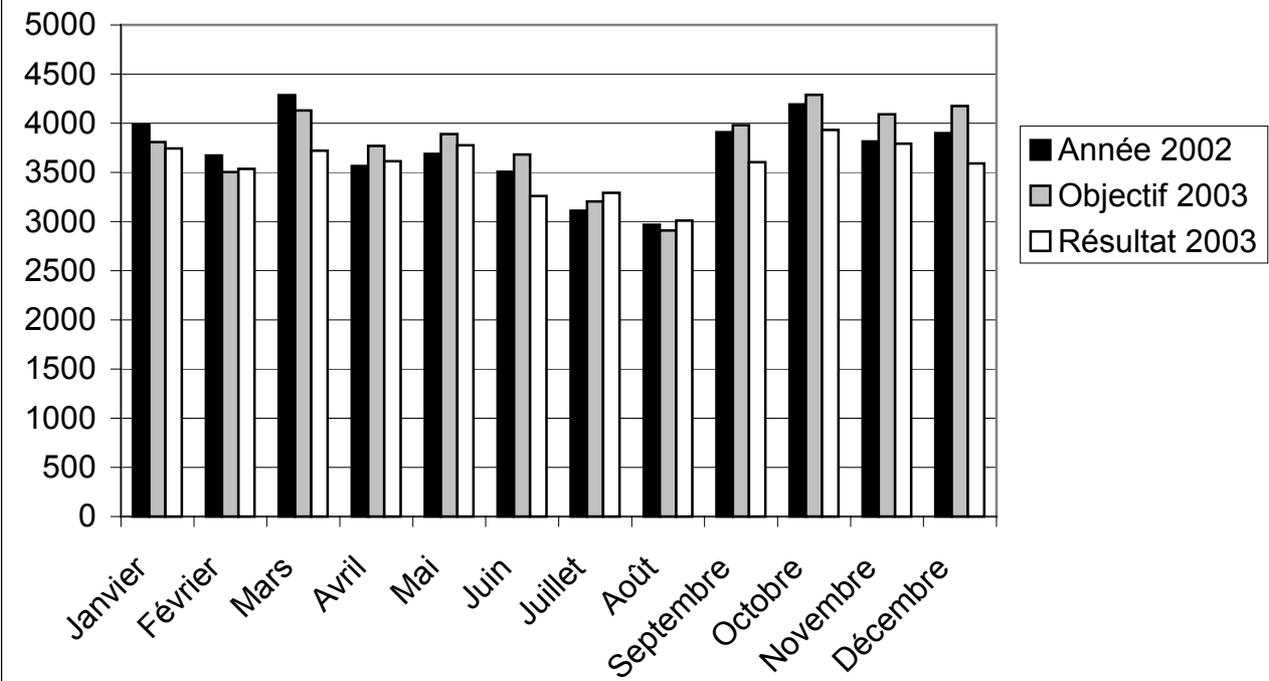
- Objectif 2003 (révisé) : 45,6 M€
- Résultats 2003 : 43,3 M€
- L'objectif 2004 est de 46,3 M€

La provenance des recettes commerciales

- Gares TER : 60 %
- Gare de DIJON : 20 %
- Autres gares GL (Laroche-Migennes, Mâcon Ville, Mâcon TGV, Chalon-sur-Saône, Le Creusot TGV, Nevers) : 20 %

La répartition est différente de celle de 2002, les modes de distribution étant en pleine évolution ; on constate une augmentation importante des ventes par Internet.

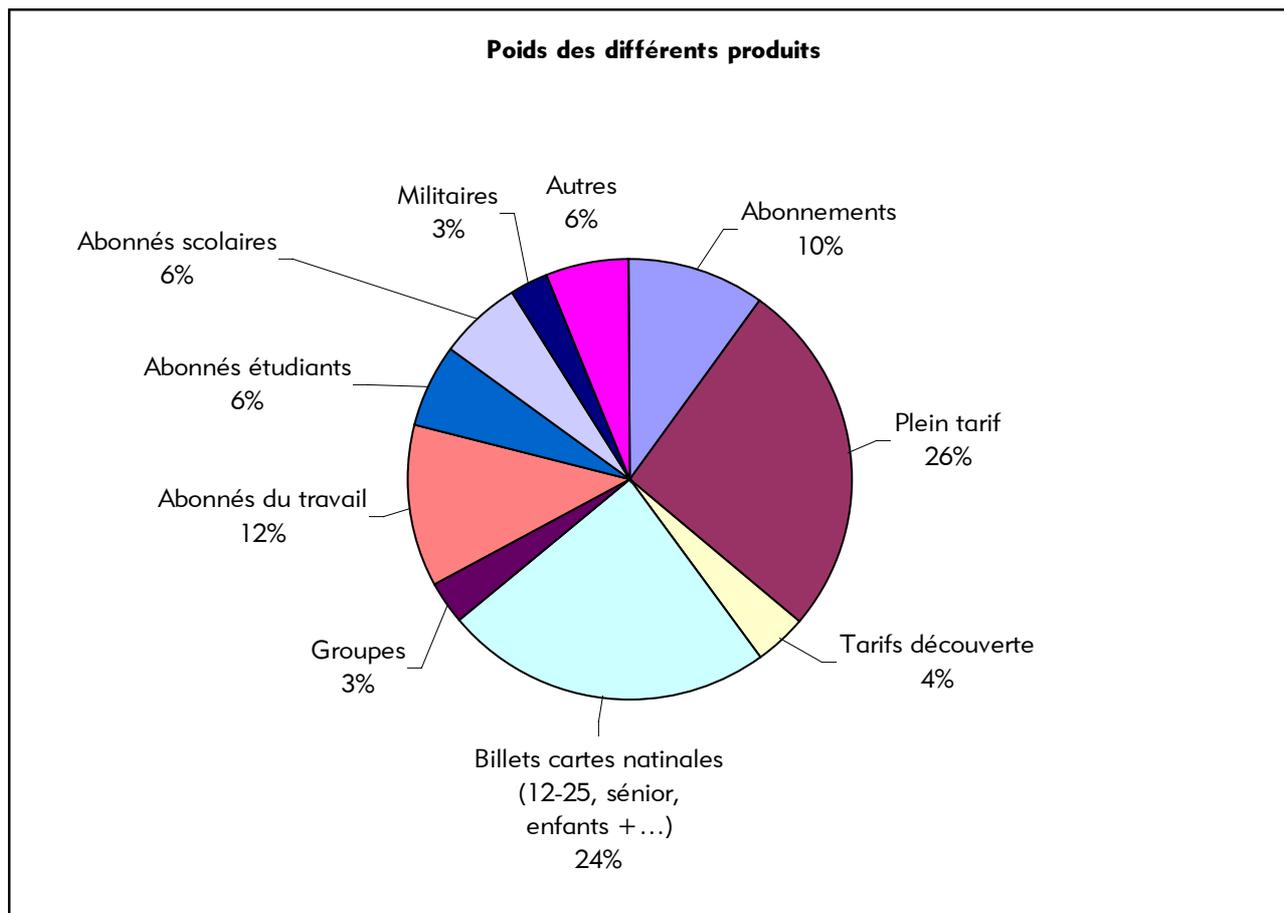
EVOLUTION DES RECETTES



Source : SNCF

On constate que les objectifs 2003 ne sont pas atteints et que les résultats se situent en dessous de ceux de l'année 2002.

Ce résultat s'explique, pour la SNCF, par une mauvaise conjoncture économique (notamment sur longue distance, ce qui pénalise fortement la Bourgogne compte-tenu de son large périmètre), par l'impact des grèves du premier semestre, enfin du fait d'une qualité de production médiocre, notamment en raison des travaux d'infrastructures sur l'axe Paris-Lyon-Marseille. Il faut signaler en outre que des mesures commerciales ont été consenties par la SNCF (prolongation de la validité des titres de transport, réductions diverses) suite aux grèves du 3 au 15 juin 2003 et du fait de problèmes de régularité en début d'année sur les lignes icaunaises.



Source : SNCF

Plus de la moitié des recettes correspond à une clientèle privée loisirs (pleins tarifs, cartes nationales, tarifs découvertes ou abonnement hors Bourgogne), le reste des recettes provenant des déplacements domicile-études ou domicile-travail.

- La tarification

Les tarifs SNCF sont fixés au niveau national et calculés aux km parcourus. La Région Bourgogne a fait le choix dès 2002 de créer une tarification régionale pour offrir des possibilités de tarifs réduits et d'abonnements.

- Carte Bourgogne Actif (abonnements de travail au-delà de 75 km). Le nombre d'abonnés reste stable (environ 100 à 150 par jour).
- Carte Bourgogne Campus (étudiants). Le nombre de cartes vendues, inférieur à 6 000, est en légère diminution par rapport à 2002. Le nombre de billets vendus suit la même tendance. Une convention de réciprocité est établie avec les Régions Rhône Alpes, Franche-Comté et Auvergne.
- Carte Bourgogne Evasion (50 % de réduction sur tous les voyages en TER en Bourgogne le week-end). Ce produit a été mis en place en 2002 en remplacement de la carte Bourgogne Liberté. On note une évolution intéressante avec plus de 500 cartes vendues en 2003 et plus de 7 000 titres de transport.

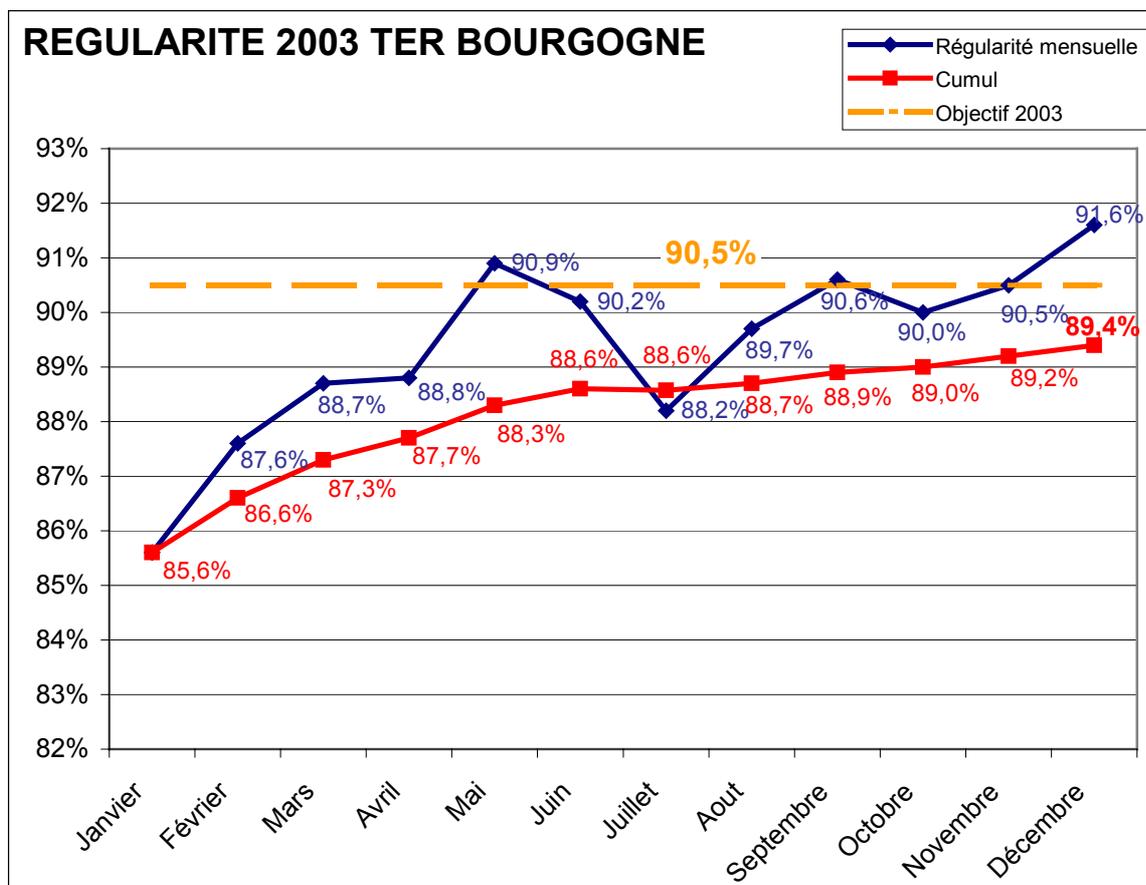
- Les tarifications multimodales ou combinées : « Duo TER + bus ». Il s'agit d'un abonnement de travail intermodal pour les trajets régionaux vers ou en provenance de Mâcon et « Trio Nevers » qui est une tarification commune pour les réseaux TER ferroviaires et routiers, bus urbains et interurbains vers Imphy.

2.2. La qualité des prestations

- La régularité

L'indicateur retenu pour suivre la régularité des TER Bourgogne est le suivant : « est considéré à l'heure, un train dont le retard est inférieur à 6 minutes à sa gare de destination ou de sortie du périmètre du TER Bourgogne ».

L'année 2002 a été une année de « marche à blanc » pour vérifier et étalonner le système. (Pour mémoire, le taux de régularité a été de 89.6 %). 2003 a été la première année d'engagement contractuel. Le Conseil régional et la SNCF ont négocié un objectif de 90,5 %, avec un minimum de 80 % de ponctualité par ligne. Pour 2003, la régularité du TER Bourgogne a atteint 89.4 %. On peut noter que la Franche-Comté atteint un taux de 93.4 % pour cette même période.



Source : SNCF

Les résultats sont différents selon les lignes :

Axes TER	Taux de régularité
Dijon-Mâcon	86,8 %
Auxerre-Laroche-Paris	86,2 %
Dijon-Nevers	88,6 %
Dijon-Laroche	91,4 %
Dijon-Is/Tille	94,8 %
Dijon-St-Amour	88,4 %
Cosne-Nevers	94,4 %
Montchanin-Paray-le-Monial	92,1 %

Certaines lignes ont été particulièrement pénalisées comme celle d'Auxerre à Paris (dont la régularité s'est située pendant quelques mois en dessous de la barre des 70 %) ou celle de Dijon-Mâcon, pénalisée par des travaux de renouvellement des voies. L'ancienneté du matériel roulant et le manque de véhicules de remplacement est, très souvent, la cause des retards.

Ces résultats ont entraîné un malus de 110 000 € pour la SNCF, auquel il faut rajouter 20 000 € pour régularité inférieure à 80 % sur 2 axes pour un mois donné (Dijon-Mâcon en mars 2003 et Auxerre-Paris en juillet 2003). Pour 2004, l'objectif de régularité est également fixé à 90,5 %. L'acquisition de nouveau matériel par la Région laisse espérer une amélioration dans les mois à venir.

- La réalisation de l'offre

Sont considérés comme offre non réalisée les trains supprimés et ceux dont le retard à la gare destinataire (ou gare limite de région) est supérieur à 30 minutes.

Pour 2003, 3 976 trains ont été supprimés et 696 ont eu un retard supérieur à 30 minutes, ce qui représente 438 419 kilomètres trains non réalisés. La convention prévoit que soient exclus du système de pénalités les suppressions et retards de trains supérieurs à 30 minutes, dès lors qu'ils ont une cause externe à l'entreprise. En application de cette disposition, l'offre non réalisée prise en compte est de 405 628 kilomètres trains, soit 4.63 % de l'offre.

- La qualité des services en gare et à bord

- Une enquête qualité

Dans le cadre de la convention pour l'exploitation du service TER de la Région Bourgogne, le Conseil régional et la SNCF ont convenu d'évaluer le travail sur la base de critères objectifs définis par les partenaires. L'année 2003 a été la première année de contractualisation où la SNCF s'est engagée sur des objectifs de qualité de services.

Deux vagues de mesures qualité ont été réalisées pour chacun des domaines :

- *Services en gares : accueil, informations, équipement et confort/propreté*

Résultats : 91.4 % de conformité pour un objectif 2003 de 88 %, ce qui correspond à un bonus de 20 000 €.

- *Services à bord des trains : accueil, informations, confort et propreté*

Résultats : 86.6% de conformité pour un objectif 2003 de 85 %, ce qui correspond à un bonus de 16 000 €.

Pour 2004, les objectifs sont les suivants : 91 % de conformité pour les services en gares et 89 % de conformité pour les services à bord,

- Une enquête TER « Attente des Bourguignons » a été réalisée en 2003 à l'initiative du Conseil régional. Cette enquête, effectuée en mai et juin 2003, s'adressait à deux catégories :

- clients actuels du TER avec l'objectif de connaître l'image du transport ferroviaire en Bourgogne au regard des autres modes de transport, évaluer les attentes des utilisateurs actuels,
- clients « potentiels » avec l'objectif d'analyser les modes et types de déplacements des utilisateurs potentiels du TER en Bourgogne, évaluer les possibilités susceptibles de rendre le TER plus attractif.

Les résultats détaillés font ressortir une forte demande d'informations de la part du public. Les prix sont jugés « acceptables » et les personnes les plus critiques vis-à-vis des transports ferroviaires ne sont pas utilisateurs. La communication doit donc porter davantage sur les clients potentiels qui restent à conquérir.

- La démarche de certification

Dans le cadre de son projet d'entreprise, l'activité TER Bourgogne de la SNCF développe une démarche qualité dont la certification de lignes TER constitue une étape majeure. Le choix s'est porté sur l'axe Dijon-Mâcon pour engager cette première démarche de certification. L'objectif est d'obtenir la certification NF Services fin 2005.

- La communication

Le Conseil régional et la SNCF se partagent la politique de promotion du TER en Bourgogne.

- A l'occasion de la semaine des transports publics, un « Pass » à 1 € a été vendu le 20 septembre 2003, sur les réseaux de la région Bourgogne. Celui-ci a permis de se déplacer toute la journée dans la région, avec différents modes de transport. Ce sont 4 700 titres qui ont été vendus aux guichets des gares pour cette seule journée. Les 19, 20 et 21 septembre 2003, la maquette de l'autorail grande capacité AGC de Bombardier a été présentée en gare de Dijon-Ville.

- Une communication a été réalisée auprès des clients de l'axe Dijon-Nevers pour annoncer la nouvelle desserte : envoi de publicités, affiches dans les trains et dans les gares, ainsi qu'auprès du grand public. A l'occasion du Comité de ligne du 16 juin 2003, le nouveau matériel X 73 500 a été présenté en gare de Nevers.

- Le 9 décembre 2003, l'opération « Marché de Noël » à bord des TER bourguignons a été lancée en gare de Dijon-Ville, avec l'association « Promotion Quarré Morvan » (Vente et dégustation de produits du terroir).

- Signalons également la parution du Journal « Correspondances » envoyé à tous les abonnés, étudiants et actifs, et mis à disposition de la clientèle à bord des trains et en gare. De plus, une campagne de publicité a été réalisée dans la presse régionale sur l'abonnement de travail. Mais le Guide régional des transports, élaboré en 2001, n'a pas été réédité depuis.

La SNCF a intensifié deux types d'actions : le mailing pour prospecter de nouveaux clients, informer la clientèle des modifications (changement de service) et inciter les abonnés à renouveler leur abonnement et le démarchage auprès des entreprises et établissements scolaires.

Par ailleurs, la diffusion aux décideurs de la revue « Partenaires » s'est poursuivie. La présence sur les établissements scolaires a été renforcée avec l'aide des responsables de lignes/commerciaux TER. Elle a réalisé deux opérations de communication lors des travaux de renouvellement de voies entre Dijon et Mâcon, à destination des usagers et des élus.

- Les instances de pilotage et de suivi, la concertation avec les usagers

Le comité de pilotage s'est réuni les 24 juin et 15 décembre 2003.

Les comités de ligne TER se sont réunis :

- Auxerre-Laroche-Paris : le 21 mars 2003,
- Dijon-Nevers : le 16 juin 2003,
- Dijon-Saint-Amour : le 22 novembre 2003,
- Dijon-Laroche- Auxerre : le 28 novembre 2003,
- Dijon-Mâcon : pas de réunion en 2003.

Ces comités de lignes ont été jusqu'à présent davantage des chambres d'enregistrement de décisions déjà prises par les techniciens et les élus.

3. LES PERSPECTIVES POUR 2004

Le CESR a pris note du programme de la nouvelle majorité en place au Conseil régional et restera attentif à sa mise en œuvre.

- **Le plan d'action 2004** s'envisage dans le cadre d'une conjoncture morose, au niveau national et plus encore au niveau régional (la population bourguignonne stagne et vieillit, le taux de chômage est en hausse).

Les principales évolutions prévues sont : majorations tarifaires, plan d'action commerciale et plan de lutte anti-fraude, instauration d'arrêts à Sens et Joigny et nouveau matériel sur l'axe Dijon-Nevers.

- **L'objectif de recettes** 2004 est fixé à 46.3 K€, soit une progression de 6.99 % par rapport au résultat 2003.

- **En terme de qualité**, les objectifs fixés sont :

- qualité de service à bord des trains : 89 %,
- qualité de service en gare : 91 %,
- régularité : 90.5 %.

- **Concernant le matériel**

Le premier « autorail grande capacité » bi-mode tri-caisses doit être livré au printemps 2004 (la Région en a acheté 22 au total) pour commencer à circuler sur l'axe Nevers-Dijon-Laroche-Auxerre à partir du mois d'août. Au total, ce sont 4 AGC de ce type qui seront livrés en 2004.

- **Concernant la rénovation des gares**

Une première réunion a eu lieu entre les différents partenaires (Région Bourgogne, Etat, RFF et SNCF) le 1^{er} décembre 2003. En 2004, RFF participera au programme de rénovation et la SNCF s'efforcera de financer -sur 2004- à la fois le programme 2003 et une partie du programme 2004.

- **Les Comités de ligne**

Le nouvel Exécutif régional a d'ores et déjà défini dès le mois de mai 2004 le renforcement de la force de proposition que constituent les comités de ligne. Ces derniers ont été restructurés en 8 comités (comités d'axes ou d'étoiles) :

- Dijon-Mâcon
- Dijon-Auxerre
- Tonnerre-Laroche-Migennes-Paris ; Auxerre-Laroche-Migennes
- Etoile CUCM (Chalon-Chagny-Etang ; Etang-Autun ; Etoile de Paray)
- Etoile de Nevers (Etang-Nevers ; Nevers-Cosne-sur-Loire ; Nevers-Moulins-s/Allier)
- Dijon-Louhans-St-Amour (ligne de la Bresse)
- Dijon-Is-sur-Tille
- Corbigny-Clamecy-Auxerre ; Autun-Saulieu-Avallon ; Avallon-Auxerre

Ils se réuniront au moins deux fois par an ou plus si nécessaire, les jours de semaine entre 18 et 20 heures pour une meilleure accessibilité horaire des invités.

CONCLUSION

Le CESR constate une certaine amélioration sur des dessertes comme Dijon-Nevers et Dijon-Mâcon et Chalon-Le Creusot. Il observe l'arrivée de nouveaux matériels et les efforts réels d'amélioration des prestations.

Mais il déplore :

- **les retards chroniques** sur certaines lignes pour lesquelles l'objectif de 90.5 % de régularité n'a pas été atteint. L'irrégularité s'est même située sur deux axes en dessous du seuil des 80 %. Le système « Bonus malus » a été appliqué cette année et la SNCF s'est vue infliger des pénalités.

- **le manque de réunions des Comités de lignes en 2003**, avec pour conséquence l'absence de concertation.

- **la dégradation des infrastructures** qui se poursuit sur les petites lignes (en particulier la ligne Paray-Montchanin), allant jusqu'à entraîner des ralentissements du trafic. Ceci va totalement à l'encontre de la politique menée à la fois par la SNCF et par la Région qui, l'une et l'autre visent à améliorer la qualité des prestations et l'amélioration du temps de parcours par l'introduction de nouveau matériel performant.

- **le gel de la part de l'Etat sur les crédits Contrat de plan affectés aux études de modernisation** de la ligne Montchanin-Imphy. C'est la Région qui a avancé les fonds pour réaliser l'étude dans les délais, faute de quoi les travaux n'auraient pu être réalisés en 2005.

- **l'absence de politique interrégionale et interdépartementale** qui handicape les réalisations (par exemple les relations Dijon-Lyon avec changement de train à Mâcon). Les frontières administratives des collectivités territoriales ne sauraient constituer la limite des besoins de transport de ses habitants.

- **la stagnation de la fréquentation des lignes TER**. Il est permis de s'interroger sur les moyens mis en œuvre pour aboutir à une amélioration des performances. Les mouvements sociaux de juin 2003 ont été mis en cause dans ce résultat ; ils ne peuvent cependant pas porter seuls la responsabilité de cet état de fait, en témoignent les performances réalisées par d'autres régions voisines dans cette période.

- **l'initiative prise par la SNCF** à titre expérimental, dans certaines gares de la région, **de supprimer les billets « open »** et la nouvelle obligation qui en résulte de prévoir la date du voyage. Cette nouvelle modalité, prise sans consultation des Comités de lignes, dans le but de diminuer la fraude, introduit en fait un obstacle pour l'usager. Cette mesure rigidifie le système alors que, par ailleurs, c'est au contraire davantage de souplesse qui est souhaitée par les utilisateurs. Le recrutement de contrôleurs, le maintien de personnel d'accueil dans les gares, ainsi que la mise à disposition de places supplémentaires dans les trains auraient sans doute constitué une meilleure alternative.

Le CESR alerte :

- **sur l'augmentation considérable prévue en 2004 du coût des péages perçus par RFF** (de l'ordre de 70 %). Le CESR estime que la Région doit rester vigilante quant à une éventuelle refonte du mode de calcul des composantes du péage. Cette régularisation, sans doute nécessaire pour réduire la dette de cet établissement public, comporte des risques pour le développement ultérieur de l'activité ferroviaire. **RFF ne risque-t-il pas d'augmenter ses tarifs de péage pour les TER afin de compenser la diminution des recettes liées à la baisse du trafic fret ? La Région pourrait-elle supporter une augmentation importante des charges de péage liées au TER ?**
- **sur le risque de suppression de certaines relations interrégionales** par l'activité Grandes Lignes de la SNCF et du report vers la Région des lignes déficitaires. C'est le cas par exemple pour les lignes Lyon-Tours ou Nevers-Paris.

Le désengagement de l'Etat peut mettre à mal la logique d'aménagement du territoire en laissant à la Région le soin d'assurer le financement des lignes non rentables. Les problématiques d'aménagement du territoire doivent être intégrées dans les diverses dotations versées par l'Etat.

Il suggère :

- **la réalisation de nouveaux systèmes d'information intermodaux** s'appuyant sur les technologies actuelles pour assurer une véritable lisibilité des services sur le territoire régional et des informations en temps réel, notamment pendant les situations perturbées.
- **l'étude d'un nouveau système de tarification régionale intermodal et intégré** qui proposerait à l'utilisateur un titre unique lui permettant de se déplacer dans son bassin de transport régional en profitant de l'intermodalité. Déjà existant dans d'autres régions, ce projet pourrait démarrer autour des centres urbains (comme c'est le cas à Besançon où une interopérabilité est effective entre TER, transports urbains et départementaux).
- **de faire évoluer les Comités de ligne**, aujourd'hui simples exutoires d'insatisfaction vers de véritables structures d'écoute et de concertation. Le CESR appuie ces instances qui pourraient jouer un rôle important dans l'émergence de nouvelles pratiques de démocratie locale, avec le relais des managers de ligne de la SNCF identifiés et connus du public.
- **avec l'arrivée des matériels modernisés, de faciliter l'accès aux deux roues.**
- **de piloter une coordination régionale des transports scolaires** dont la finalité serait la recherche de solutions pour les articulations interdépartementales, interrégionales, interurbaines, l'information aux familles et la facilitation d'une harmonisation des régimes au sein de la Région (Voir proposition n°4 de l'avis du CESR sur « les lycées publics en Bourgogne, coût pour les familles et aides à la scolarité »).
- **le renforcement de la synergie entre les différentes autorités organisatrices de transport (AOT) de Bourgogne.** Certaines avancées peuvent être saluées, comme l'accord passé entre la Région et le Département de Côte-d'Or (par exemple le rabattement des services de la ligne Transco 44 sur les gares de Nuits-St-Georges et Beaune) ainsi qu'avec celui de Saône-et-Loire pour rationaliser les dessertes, créer des rabattements entre les lignes interurbaines et le TER (complémentarité avec la ligne départementale Chalon-Cluny-Mâcon, entre autres). Ces mesures permettant d'allier la souplesse du car et la rapidité du train gagneraient à être généralisées.

- **de soutenir l'intermodalité en Bourgogne** pour aboutir à une meilleure complémentarité et harmonisation entre les différents modes de transport. Pour le CESR, l'intermodalité constitue un des volets de la politique des transports collectifs de voyageurs, autour du thème central de la diminution du recours à la voiture particulière pour les déplacements de la vie quotidienne.

En particulier, les gares régionales (Chalon, Dijon, Nevers, Auxerre...) doivent s'ouvrir davantage sur les autres modes de transport et leur offrir la possibilité d'accéder sur leur parvis. Cela passe par la réalisation rapide des aménagements prévus.

La commission approuve et encourage la tenue d'une conférence pilotée par le Conseil régional entre les 11 AOT de Bourgogne prévue cet automne.

- **la recherche de nouvelles ressources pour financer le développement et les améliorations du transport ferroviaire de voyageurs**, comme des taxes sur les péages routiers, le versement d'une partie de la TIPP, de nouvelles modalités de péréquation financières entre régions, dans le cadre d'une refonte de la fiscalité locale. Des coopérations public-privé entre les opérateurs autour de l'intermodalité ou des plans de déplacement entreprise doivent être étudiés.

- **l'amélioration de la contractualisation entre opérateurs**. RFF et la SNCF doivent de façon régulière donner aux Régions un état des lieux des infrastructures : état d'entretien des voies et des bâtiments, perspectives de développement... et associer la Région aux décisions prises concernant son territoire. La Région doit devenir acteur des arbitrages futurs concernant l'attribution des sillons TER par RFF. Des conventions pourraient être établies visant à améliorer l'état des voies (dans le cadre des Contrats de plan Etat Régions par exemple). Avec la mise en place des Pays, il pourrait appartenir aux Conseils de développement d'initier des projets de desserte répondant mieux aux besoins de la population.

- **le développement de l'offre TER doit s'inscrire dans une démarche interrégionale**. Développer les relations interrégionales, entre AOT, et interdépartementales s'impose actuellement. Des conventions ont été signées avec des régions limitrophes, par exemple des accords de réciprocité pour les étudiants ; cette pratique doit tendre à se généraliser. Si la Bourgogne porte surtout son attention sur les relations avec l'Île-de-France, Rhône-Alpes et Franche-Comté, ce chantier est encore émergent avec les autres régions limitrophes (Champagne-Ardennes, Lorraine, Alsace et Centre). Dans le cadre de l'interrégionalité, complément indispensable à la décentralisation, pourrait être expérimenté un « Inter Val-de-Saône » desserte intervilles de moyenne proximité entre Dijon et Lyon, dans une perspective d'intermodalité généralisée, tant du côté de l'Autorité organisatrice que du côté de la SNCF. Par la mise en place d'un syndicat mixte interrégional (Loi SRU), la collaboration entre régions pourrait être améliorée, en particulier entre les régions du grand Est et renforcerait aussi leur expertise et leur rôle d'Autorité organisatrice.

- **de rechercher des solutions simples pour les personnes à mobilité réduite** (permanentes ou temporaires) et pour celles accompagnées d'enfants en bas âge, avant la réalisation systématique d'investissements lourds (par exemple, coordination entre agents présents en gare et associations spécialisées).

- **d'offrir des prestations de confort (distributeurs de boisson)** dans chaque train sur les relations longue et moyenne distance.

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

Le CESR considère que le développement de l'activité TER et l'amélioration de sa qualité nécessitent une volonté politique forte de la Région. Le désengagement progressif de l'Etat des secteurs non rentables, comme certaines grandes lignes, le non respect des engagements pris dans le cadre du CPER, le projet de désendettement de RFF, constituent autant d'obstacles importants pour le développement du transport ferroviaire.

Il considère comme essentiel une information forte du public en particulier non utilisateur de ce mode de transport et une concertation avec la population et ses représentants. L'application du système « bonus-malus » a été appliqué pour la première fois cette année et peut favoriser l'implication forte de la SNCF sur la qualité de ses services. Ces points sont susceptibles d'accompagner une stratégie nouvelle de développement des transports TER en offrant des réponses toujours mieux adaptées aux exigeantes croissantes des populations et des voyageurs.

Une réflexion prospective associant transports, aménagement du territoire et développement durable doit être engagée afin d'organiser la coexistence des différentes demandes intermodales fret et voyageurs. Améliorer l'existant ne suffit pas, et, comme l'écrit Jacques Chauvineau dans son rapport au CES sur « Le premier bilan de la régionalisation ferroviaire » il « faut franchir des étapes apportant des améliorations déterminantes pouvant donner un second souffle à la régionalisation dans la dynamique de la politique européenne des transports. »

A N N E X E S



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

« Favorable à toutes les manifestations de démocratie locale, la CFDT s'est résolument engagée, depuis 1994, dans le processus du transfert aux Régions de la responsabilité de l'organisation des transports ferroviaires régionaux de voyageurs.

Si 2002 a été l'année de la mise en place de la Convention de Régionalisation des TER, 2003 a marqué véritablement une prise en main de la relation contractuelle par la Région et la SNCF, avec des dynamiques plus ou moins fortes en fonction des choix politiques de la Région, Autorité organisatrice des Transports, et des moyens humains et matériels mis à disposition par l'opérateur public.

La CFDT a largement contribué à l'élaboration de cette communication qui présente un bilan à la fois concis et détaillé de l'an II de la régionalisation en Bourgogne, même si la remontée des informations n'a pas toujours été facile à obtenir de l'Autorité organisatrice.

Sans reprendre d'une manière exhaustive chaque composante de ce bilan, nous relèverons plusieurs enjeux.

1. DEVELOPPEMENT DURABLE ET DECENTRALISATION

Si contribuer à développer l'usage des transports en commun est indispensable en Bourgogne pour réduire les effets négatifs de l'utilisation massive de la voiture particulière sur l'environnement et l'aménagement du territoire, la fréquentation a été en baisse sur la plupart des axes. Des améliorations ont eu lieu (dessertes icaunaises vers Paris, Inter-Morvan). Mais ces recompositions ont été souvent plus le « fait du prince » qu'une concertation au sein des comités de lignes. Les apports de la décentralisation doivent aller vers une véritable contractualisation entre opérateurs, AOT, collectivités locales et représentants des usagers et des salariés. Tout reste à faire.

2. ARTICULATION ENTRE MODE DE TRANSPORT ET POLITIQUE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

L'avis unanime de la population notifie que l'intermodalité est essentielle à toute politique d'amélioration des transports collectifs. L'enquête diligentée en 2003 par l'AOT, auprès des usagers et clients potentiels, l'a montré.

Le vrai problème de sa mise en œuvre se trouve dans la capacité de la Région à jouer son rôle de pilote consensuel parmi les onze autres autorités organisatrices en Bourgogne et particulièrement au sein des agglomérations de Dijon, Chalon, la CUCM, Auxerre et Sens où rien n'a été fait. Cela semble être une volonté des nouveaux élus régionaux. La création de syndicats mixtes, en facilitant la mise en œuvre de cette politique, pourrait donner aux transports collectifs, une vraie dimension régionale.

Il ne faut pas vouloir restreindre la mobilité des usagers aux seuls déplacements internes au périmètre institutionnel régional. La coopération entre la Bourgogne et les régions limitrophes doit permettre d'améliorer le développement des axes inter-régionaux et d'élaborer un véritable projet inter-régional (tarification, politique des arrêts, identification des trains).

Au delà des ententes entre AOT Voyageurs, des synergies doivent aussi être trouvées entre ces AOT et le transport du fret pour lesquelles les différents opérateurs, tous modes confondus, doivent travailler. La SNCF, avec son plan de modernisation du fret, veut afficher une nécessaire vérité des coûts de transport, mais accompagne ce plan de nombreuses suppressions de postes et dessertes. Or, un aménagement harmonieux du territoire régional imposera de plus en plus aux élus de se préoccuper des questions d'acheminement des marchandises et de l'utilisation des infrastructures de chargement comme les plates-formes bois, financées en partie par la collectivité régionale. Dans cette situation délicate, s'impose l'élaboration rapide d'un schéma régional du transport de marchandises, après un large débat entre tous les acteurs.

3. ENJEUX FINANCIERS

Si la régionalisation a doté la Région d'une vraie compétence en matière de transport, le désengagement de l'Etat, notamment sur le CPER (travaux d'infrastructures), l'endettement de RFF, la nouvelle architecture des droits de péage, tous ces éléments pourraient constituer une menace pour le développement du TER. A terme, ce cumul des charges risque de rendre impossible l'effort financier complémentaire de la Région sur des opérations spécifiques non compensées (dessertes, arrêts supplémentaires, billetterie, accès des personnes à mobilité réduite,...). Cela peut aussi creuser des inégalités entre Régions d'où l'idée d'une péréquation financière sur l'ensemble du territoire.

Avec la mise en place d'une « conférence des sillons », instance régionale réunissant l'ensemble des partenaires, la Région doit avoir un pouvoir réel dans l'attribution des sillons. L'AOT évitera ainsi d'être fragilisée dans sa politique de transport collectif par des décisions relevant d'impératifs économiques peu compatibles avec la logique de service public propre au trafic régional.

4. ENJEU SOCIAL

Vis à vis de la SNCF, opérateur TER et des entreprises sous-traitées (autocaristes), la Région, compte tenu de son engagement politique et financier, est en droit d'exiger de la SNCF, la mise à disposition des personnels nécessaires au respect des décisions contractualisées, que ce soit dans les gares, les trains, les bus, sur la voie et dans les ateliers de maintenance. Il en est de même avec les entreprises du secteur routier de voyageurs où la réglementation du travail n'est pas toujours appliquée.

Certaines dispositions expérimentales de la SNCF, comme le billet « un jour » ou la délocalisation de guichets ruraux sans concertation, sont à proscrire. Devant le phénomène de fraude, les actes de vandalisme ou les intrusions, la présence ponctuelle et dissuasive d'équipes SNCF appropriées aurait été plus opportune. Côté Région, en cette période de plans sociaux à répétition, l'effort pour favoriser les déplacements des demandeurs d'emploi et des populations fragilisées par des difficultés économiques, pourrait faire partie des mesures d'accompagnement social mises en place par les différentes collectivités et les autres partenaires sociaux ».



Intervention de Jean-Yves ROBE au titre du Groupe CGT

« La régionalisation du transport régional voyageurs mérite un examen approfondi, notamment parce qu'elle peut être emblématique d'une certaine conception de la décentralisation et de l'expérimentation.

En effet, un des facteurs essentiels de la réussite du processus de régionalisation a été son appropriation par les différents acteurs tant dans son élaboration que dans sa mise en œuvre : les cheminots tout d'abord, les élus régionaux, les populations : tous s'y sont investis. Cet acquis démocratique des populations et de leurs représentants doit selon nous pouvoir se retrouver sous des formes spécifiques à chaque étape de tout mouvement de décentralisation.

Avec cette réforme et les moyens qui l'ont accompagnée, la preuve a été faite que le déclin ferroviaire n'était pas une fatalité, que le service public possède des capacités d'adaptation importantes et qu'il peut être en mesure de répondre à de nouveaux besoins, voir de les susciter.

Pour autant, des interrogations demeurent : par exemple, le développement du transport intermodal ou les carences des transports ferroviaires interrégionaux. Si de nouvelles expérimentations peuvent être envisagées pour y remédier, elles doivent impérativement faire l'objet de contractualisation avec l'État et donner lieu à des évaluations régulières.

Des ressources financières nouvelles et incitatives devront aussi être trouvées pour assurer le développement du ferroviaire, mettant à contribution tant le secteur privé que le système bancaire.

La réussite globale de cette réforme devrait amener chacun à réfléchir en Europe sur les conditions d'une meilleure efficacité des services publics de transport. Alors que plus de coopérations seraient nécessaires, nous contestons la logique du « règlement européen » qui préconise la mise en concurrence comme unique mode de régulation des transports.

Le fait marquant du bilan régional 2003 aura été sans conteste l'application d'un malus à la SNCF pour son manque de régularité. Mais est-ce bien étonnant lorsque l'on sait, qu'entre septembre 2002 et décembre 2004, 7 755 emplois auront disparu sous les effets conjoints de la politique du gouvernement RAFFARIN et de la direction de la SNCF.

Ces suppressions massives d'emplois vont encore dans l'avenir détériorer les conditions de transports des usagers.

Pour autant, la direction tente toujours de faire croire que les difficultés proviendraient des mouvements sociaux plutôt que d'un manque de moyens et d'engagement de l'État.

En 2004, la SNCF versera aux banques près de 370 millions d'euros de charges financières liées à la dette ; pour RFF, ce sera 1 300 million d'euros.

Pour la SNCF, c'est l'équivalent de :

- 8 800 emplois au statut,
- 30 rames TGV,
- plus de 200 locomotives fret.

Pour RFF, cela représente :

- plusieurs projets de modernisation du réseau classique indispensable au développement du Fer.

Nous le voyons, le désendettement par l'État (c'est sa dette par ailleurs nullement contestée) dégagerait des capacités d'autofinancement importantes permettant ainsi au système d'investir.

En France, le gouvernement qui dit vouloir rééquilibrer le rail par rapport à la route prend des décisions politiques en contradiction avec ces propos. Les projets d'investissements d'infrastructures sont majoritairement tournés vers le routier.

Le plan FRET 2004/2006 est l'illustration de cette ambiguïté entre le discours et les actes. Prétendre vouloir sauver le fret ferroviaire en abandonnant tous les trafics jugés non rentables financièrement est une erreur économique, stratégique, politique.

Erreur économique : car le coût du transport n'est pas jugé de façon équitable. Les tarifs sont étalonnés par le mode de transport dominant, la route, qui ne prend pas en compte les mêmes charges que le ferroviaire. La pollution, le coût des accidents, la dégradation de l'infrastructure n'entrent pas dans le calcul du coût des transports. Si tel était le cas, le transport ferroviaire serait trois fois plus économique que le transport routier.

Erreur stratégique : car en abandonnant une part importante du transport des marchandises, la SNCF fragilise l'équilibre de l'entreprise intégrée. Si les coûts d'entretien de l'infrastructure sont reportés sur un nombre moins important de circulations, les charges fixes deviendront hors de portée pour celles-ci.

Et il y a fort à parier que les autorités organisatrices de transport que sont les régions économiques ne pourront subventionner à la fois les circulations TER et le maintien de l'infrastructure ferroviaire sachant qu'elles sont désormais chargées de la gestion de l'infrastructure routière. C'est donc l'avenir de l'ensemble des transports ferroviaires qui est fragilisé par le plan FRET 2004/2006.

Erreur politique : car les citoyens attendent un rééquilibrage des modes de transport en faveur du ferroviaire. De plus, l'existence de dessertes, qu'elles soient voyageurs ou marchandises, conditionne la survie des pays. Les entreprises ne s'installent pas dans les zones non desservies par les modes de transport collectif, les habitants désertent les localités n'ayant plus de gare, d'hôpital ou d'établissements scolaires.

Pour conclure, force est de constater que le développement du ferroviaire ne peut pas être laissé sous la seule responsabilité de l'entreprise SNCF et des collectivités territoriales. En la matière, l'État doit assumer pleinement les nouveaux rôles qui sont les siens dans le cadre d'un territoire décentralisé. Le maintien d'une cohérence nationale, le souci de l'interrégional et les perspectives d'un nécessaire désendettement du système ferroviaire sont de sa responsabilité ».

**Intervention de Renaud ABORD de CHATILLON
au titre de la filière bois**

« Je voulais attirer l'attention du CESR sur la politique de la SNCF en matière de fret, notamment pour le bois : au 1^{er} janvier 2004 : + 5 % ; au 1^{er} juillet 2004 : + 18 % (prévision) ; au 1^{er} janvier 2005 : + 25 % (prévision). Ceci vise à combler partiellement un « déficit » calculé par la SNCF sur cette activité.

Or, ceci prend la Bourgogne du bois et de la forêt à « contre-pied » :

- La forêt bourguignonne produit plus de bois qu'il n'y en a de transformé sur place ; le « surplus » est donc « transporté » vers d'autres régions ou d'autres pays. Le coût et la disponibilité du transport sont essentiels.
- En Bourgogne a été élaboré un schéma des transports du bois (routes stratégiques du bois, gares bois). Des investissements ont été réalisés pour rendre opérationnel le programme de gare bois et, en retour, un représentant de la SNCF siège à la Commission régionale de la forêt et des produits forestiers.

Si ces hausses sont maintenues, celles-ci auront pour conséquence :

- L'investissement dans des plates-formes bois routières (alors que l'on vient d'investir dans les plates-formes bois ferroviaires) et le basculement d'une partie du trafic sur la route,
- Une baisse de la rentabilité de la filière bois en Bourgogne, avec ses conséquences sur l'emploi,
- Une fragilisation des gares d'aménagement du territoire, alors même que le plan gare bois les avait confortées : s'il y a une gare bois, il y a une gare. Autunois, j'ai coutume de dire que la gare bois d'Autun facilite le maintien d'une gare voyageurs à Autun.

Il me semble que ces décisions -prises à l'échelon central-, outre le fait qu'elles me paraissent en contradiction avec une politique de développement durable responsable, n'ont peut-être pas pleinement pris en compte l'effort important réalisé par tous les partenaires (pouvoirs publics, Conseil régional, SNCF, professionnels...) dans le programme gare bois en Bourgogne.

Je tenais à attirer l'attention de mes collègues du CESR sur ce point ».



Intervention de Nicole BATTREAU au titre de Force Ouvrière

« Suite aux nombreuses réclamations provenant d'usagers des transports ferroviaires, FORCE OUVRIERE, par l'intermédiaire de son association de consommateurs, s'est adressée à Monsieur le Président du Conseil régional le 30 avril 2004 sur un problème particulier : le billet « un jour ».

Ce billet, suspendu depuis le 1^{er} juin 2004, générait de longues attentes aux guichets, plaçait l'utilisateur, empêché de voyager le jour dit, dans l'impossibilité de se faire rembourser, engendrait énervement, mécontentement...

Mais, l'histoire de ce billet pose tout le problème de la régionalisation des transports ferroviaires. En effet, cette décision relevait du Président de la région et n'était pas appliquée partout. Si je prenais un aller-retour Paris-Auxerre à la gare de Lyon, ce billet était valable deux mois et remboursable en cas de non-utilisation. Par contre, le même billet acheté en gare d'Auxerre n'était valable qu'une journée. Donc, à régions différentes, conditions de transports différentes. Demain, chaque région sera-t-elle amenée à fixer le prix du kilomètre en fonction de ses ressources ? Les tarifs seront-ils plus élevés pour les utilisateurs de lignes jugées peu rentables ? Il en sera alors fini de l'égalité de traitement sur l'ensemble du territoire de la République garantie par le service public.

Par ailleurs, comme le souligne la communication, se posent de sérieux problèmes de maintenance du matériel et des voies. Bon nombre de retards sont générés par des pannes de motrice, des aiguillages bloqués, l'obligation de rouler au ralenti sur certaines portions de voies. Il existait des équipes de maintenance locales. Elles ont été supprimées. Ne faudrait-il pas les rétablir rapidement ? Pour FORCE OUVRIERE, la meilleure façon de convaincre les gens d'utiliser le train est de leur offrir un service public de qualité leur garantissant une égalité de traitement, leur permettant de voyager en toute sécurité, dans des wagons moins bruyants, avec des sièges en bon état. C'est aussi renoncer définitivement au billet « un jour » qui pénalise les usagers et les décourage d'utiliser ce moyen de transport ».



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

« La conclusion commence par : le CESR a constaté une certaine amélioration sur des dessertes comme Dijon-Mâcon...

Pour ma part, utilisateur régulier de la ligne, je n'ai rien constaté de tangible. Et même, sur les trajets du soir, après 16 h30, la durée de retour s'est allongée, certes au bénéfice d'une augmentation du nombre des arrêts. Et entre 17 h et 18 h, horaire en général des plus fréquentés, il est illusoire de vouloir rentrer sur Mâcon dans des conditions acceptables : la durée du trajet du train de 17 h 30 est de 1 h 3/4, dans des wagons abominables.

Si la fréquentation des trains a baissé de 5 %, c'est que les clients ne sont pas satisfaits. Faire de la publicité pour un produit qui n'apporte pas les services attendus est une opération illusoire. Et ce ne sont pas les questionnaires qualité (souvent défensifs) qui vont résoudre le problème. Que veut dire une satisfaction à 89 % ? Est-ce que pour atteindre cet objectif, la SNCF va nettoyer les vitres des wagons à travers lesquelles il est souvent difficile de voir le paysage ?

Un espoir est quand même né en moi à la lecture de ce document, concernant la modernisation des gares : il est prévu de mettre en place des garages à vélos ».

**Intervention de Gilbert ROY
au titre de la FNCAR**

« J'ai apprécié cette communication sur la régionalisation des transports et j'en félicite leurs auteurs et son rapporteur.

Mais je voudrais relier cette communication sur la lenteur des trains due à la qualité des voies où on ne peut circuler qu'à 60 km heure :

- à l'image touristique de la Bourgogne : la lenteur de l'escargot (image qu'il faudrait changer).
- et à l'avis rendu sur le poids économique de la vigne et du vin en Bourgogne où M. Camus se plaignait d'un manque de reconnaissance de sa qualité par rapport aux vins de Bordeaux.

Avec cette lenteur récurrente, c'est une image du passé qui ne fait pas honneur à cette Bourgogne que nous voudrions promouvoir ».

Exploitation TER Bilan 2003
Acquisitions et rénovations de matériel

⇒ **Acquisitions**

- **4 automoteurs tri-caisses X 72 500** livrés en 2002 (en circulation sur Auxerre-Paris et Laroche-Dijon-Nevers)

- **10 automoteurs X 73 500** (livraisons échelonnées de 2001 à 2004 en circulation sur Dijon- Nevers – Paray-Cosne)

- **22 Autorails Grande Capacité (AGC)**
dont 10 électriques tri-caisses (livraisons : 3 en 2005 et 7 en 2006),
8 bi-mode tri-caisses (livraisons : 4 en 2004 et 4 en 2005)
et 4 bi-mode quadri-caisses (livraisons : 3 en 2005 et 1 en 2006)

Coût total : 123 millions d'euros dont dotation de l'Etat : 62 millions d'euros

⇒ **Rénovations**

- **Rénovation de 5 rames Z2** : coût : 5 millions d'euros (prévu en 2007- 2008)

- **Rénovation peinture et sièges de 8 autorails 4630** (dont 6 rénovées en 1995) circulant sur Dijon Nevers (prévu pour 2005)

En cours de discussion avec la SNCF : projet de réversibilité de 11 rames corail