



Avis sur le rapport 4-7 de l'Exécutif régional
**Protocole d'accord avec Ile-de-France Mobilités
concernant l'évolution des services ferroviaires
sur l'axe Laroche-Migennes - Montereau - Paris
Gare de Lyon**

Rapporteur : Fabrice Chambelland

Synthèse du rapport de l'Exécutif régional

Par délibération actée les 13 et 14 décembre 2018 (rapport n°4-7), la Région a retenu le principe de renouveler en 3 étapes l'ensemble du parc de matériel de type CORAIL qui comprend 174 voitures Corail et 26 motrices. La tranche 3 du programme de renouvellement du parc CORAIL concerne le matériel affecté à ces mêmes services de l'axe Bourgogne Nord (Laroche-Migennes - Montereau - Paris Gare de Lyon).

Dans le cadre de cette 3^e tranche, la Région Bourgogne-Franche-Comté et Ile-de-France Mobilités ont convenu d'envisager une refonte de la desserte de cet axe ainsi que la mise en place d'une tarification spécifique qui concernerait les gares de Pont-Sur-Yonne, Champigny-Sur-Yonne et Villeneuve-la-Guyard.

Cette approche :

- vise à affirmer la maîtrise par Ile-de-France Mobilités des circulations ayant une desserte fine de son territoire (section Montereau-Paris) et optimiser des circulations actuellement organisées par Ile-de-France Mobilités et la Région Bourgogne-Franche-Comté ;
- permet également de ne renouveler, par la Région Bourgogne-Franche-Comté, qu'une part du parc de matériel dédié au service existant (6+2 rames en option) en réduisant l'investissement initial de 300 M€ à un peu plus de 100 M€.

Avis du CESER

Le CESER note avec satisfaction la mise en œuvre d'une politique de transport ferroviaire qui accentue et diversifie l'offre.

Il réitère que cette contractualisation BFC/Ile-de-France relève d'une volonté de sectoriser chacun des rayons d'action régionaux avec la perspective d'ouverture à la concurrence.

Le CESER souhaite néanmoins formuler les points d'attention particuliers :

- Il s'interroge sur la vision au-delà du service 2024 et sur les modalités de révision de l'offre.
- Il propose en outre que des chiffrages soient réalisés en fonction des destinations empruntées, notamment côté Seine-et-Marne. Il propose de déplacer l'origine de cette liaison de Laroche à Auxerre voire Avallon.
- Le CESER note le maintien à l'identique du reste de l'offre notamment sur Paris Bercy.

S'agissant de la rupture de charge à Montereau, le CESER :

- Émet des réserves sur cette solution, estimant qu'elle apporte de l'inconfort aux usagers et fragilise souvent l'offre. Il s'inquiète en particulier sur le fait que les travaux en gare ne soient pas réalisés de suite, ce qui perturberait l'offre dans un premier temps.

En outre, cette rupture de charge légalise en quelque sorte la soudure tarifaire constatée.

- Il estime qu'il sera également nécessaire de travailler en profondeur les sujets de distribution, d'information et de lutte antifraude.

Enfin, le CESER nourrit quelques inquiétudes en ce qui concerne l'impact de ces décisions sur le bassin d'emploi cheminot de l'Yonne et sur Laroche en particulier.

Vote du CESER : adopté à l'unanimité des suffrages exprimés - 15 abstentions.

Guy Zima, au nom de la CGT

La régionalisation des transports ferroviaires a, depuis sa mise en place, connu des difficultés en lien avec la continuité territoriale pour les usagers qui ignorent les limites administratives artificielles des régions. L'article 4.1 du rapport qui, même affiché comme scénario, est plus proche d'un "Yalta" du nord Bourgogne.

Il comporte notamment des exigences d'Autorités Organisatrices (AO) vis-à-vis des exploitants à venir qui ne relèvent pas des compétences des régions. Elles démontrent les limites de la concurrence si les opérateurs retenus ne sont pas les mêmes ou les organisations mises en place trop cloisonnées... ce cloisonnement est aussi un sujet du côté de l'emploi cheminot, de sa localisation et de sa qualité, qui ne relève pas de la décision directe des AO, mais en serait une conséquence inéluctable.

La rupture de charge n'est jamais sans risque en termes de qualité de service, d'autant plus qu'elle dépendra d'autorités organisatrices différentes. Enfin la question de la capacité des matériels à répondre dans de bonnes conditions de transports est posée en grand à défaut de réponse industrielle inexistante.

La capacité des infrastructures à assurer ces évolutions projetées est de plus interrogée, tout comme leurs financements à ce stade non assurés.

La CGT ne souscrit pas à ces options présentées qui valident, découpages, concurrence et risques de traitements différenciés pour les usagers. Elle appelle à une reprise des discussions autour d'un concept fort : la continuité du service public avec un opérateur unique : la SNCF.

La CGT s'abstiendra sur l'avis présenté.

Jean-François Dugourd, en tant que Personnalité qualifiée en matière d'environnement et de développement durable

Monsieur le Président, Madame la Présidente de Région BFC, chers collègues,

J'interviens à la fin des échanges avec les conseillers pour restituer l'état d'esprit de la commission Mobilités-Énergie :

- une logique d'interpellation bienveillante,
- des expressions de satisfaction mais aussi des expressions d'alertes, d'inquiétudes, voire de regrets.

Nous sommes, il me semble, bien dans notre rôle avec un contenu d'avis qui maille approches généraliste, technique et de spécialiste, des retours d'usagers ou de bénéficiaires et des regards aussi de candidats.

Ces contenus sont possibles car la collaboration avec les services, la disponibilité permanente du vice-président, M. Michel Neugnot, la transparence dans les informations données et la qualité des échanges, le permettent.

Ces dimensions de précision dans les contenus et les échanges débouchent sur des avis de précision sur les orientations et décisions des politiques régionales.

C'est, il me semble, un atout et une force qui révèlent la collaboration et la confiance que vous accordez, Madame la Présidente, à notre institution.

Et de cela, nous vous en remercions et faisons vœux que confiance et collaboration se poursuivent à l'avenir.