

Avis sur le rapport 4-2 de l'Exécutif régional
Stratégie régionale de la maintenance ferroviaire

Rapporteur : Michel Bleuze

Synthèse du rapport de l'Exécutif régional

Les installations de maintenance jouent un rôle essentiel dans le système ferroviaire.

Principalement constituées de voies et bâtiments spécialement adaptés aux interventions sur les matériels roulants et accessibles depuis le Réseau Ferré National, elles doivent selon les séries d'engins accueillies et le nombre d'engins à entretenir faire l'objet d'adaptations régulières.

Le rapport 4-1 voté par la Région le 21 février 2025 [...] a conduit [...] la Région Bourgogne-Franche-Comté à commander 5 Régiolis "6 caisses" supplémentaires pour le renforcement du Service ferroviaire de l'axe Paris / Dijon / Chalon / Macon / Lyon, ainsi que 9 Régiolis "4 caisses" bi-modes bi-courant pour les axes Besançon / La-Chaux-de-Fonds, Dijon / Besançon / Belfort et Besançon / Lons-le-Saunier / Lyon. L'arrivée de ces nouveaux contingents à partir de 2027, l'accueil à terme des 3 Régiolis-hydrogène nécessitent d'interroger la cohérence entre la capacité d'accueil des installations de maintenance existantes ainsi que leurs adaptations éventuelles aux spécificités des matériels roulants qui viendront compléter le parc.

Les sites concernent notamment l'atelier de maintenance lourde (niveau 3) de Perrigny spécifique aux Régiolis-6 caisses en cours de construction, le site de maintenance lourde des régiolis-4 caisses (AMTER) également situé à Perrigny, le site de maintenance lourde de Besançon-Dépôt spécifique aux rames thermiques ainsi que les sites de maintenance légère et de préparation des rames de Laroche-Migennes, Dijon-Ville.

Avis du CESER

Le CESER souligne la cohérence de mise en place d'une stratégie régionale visant à organiser les ateliers de maintenance en lien avec l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire. Cette stratégie permet de garder une vision d'ensemble, cohérente avec la nouvelle organisation du rail, désormais découpée en 4 grands lots : le lot BON, le lot PLM, le lot "Étoile de Dijon - Étoile de Besançon" et enfin le lot "Jura - Pied des Vosges".

Cependant, le CESER souhaite attirer l'attention sur plusieurs points :

- D'abord, sur la question de l'avitaillement et de la maintenance. Une centralisation des lieux de maintenance, découpés par lot, pourrait créer un point de passage obligé pour de nombreux trains, même ceux qui ne roulent pas sur ce secteur. Cela risquerait donc d'ajouter des trajets uniquement pour faire le plein de carburant ou pour l'entretien, ce qu'on appelle des "flux parasites". Cela pourrait augmenter les coûts, compliquer la gestion du réseau et éventuellement finir par désorganiser l'ensemble du système. Il faudra aussi veiller à ne pas créer une dépendance à de nouveaux opérateurs privés dans ce contexte d'ouverture à la concurrence.
- Ensuite, concernant l'arrivée des trains à hydrogène, des essais en conditions réelles sont prévus fin 2026. Le CESER restera attentif à la réussite de cette expérimentation. Mais une question se pose : est-ce que les lieux de maintenance, notamment le projet sur le site de Laroche Migennes, sera prêt à temps et doté des outils nécessaires pour accueillir ces nouveaux matériels ? Le CESER s'interroge enfin sur l'opportunité de prévoir une solution alternative afin de garantir la continuité du service dans l'attente de la mise en service effective et sécurisée des rames à hydrogène.
- Enfin, le CESER souhaite alerter sur les risques de sous-dimensionnement/sous-capacité des ateliers de maintenance et plus particulièrement l'atelier de Perrigny-lès-Dijon, au regard de l'accroissement connu à date et celui à venir du volume de rames soumises à l'entretenir.

Enfin, cette stratégie régionale de maintenance ferroviaire gagnerait à intégrer une certaine souplesse permettant la mutualisation en laissant ouverte la possibilité, si cela s'avère nécessaire à l'avenir, d'évoluer vers un modèle plus adapté aux besoins réels constatés sur le terrain.

Vote du CESER : adopté à la majorité - 10 contre, 6 abstentions.

Déclarations

David Fayard, au nom de la CGT,

Ce rapport propose 3 angles de lecture :

L'un technique avec la construction imposée de nouveaux ateliers de maintenance adaptés aux nouveaux matériels roulants. Ils sont indispensables au regard des spécificités techniques (longueur, principaux accessoires en toiture et non plus sous caisses) et ont besoin d'équipements et outillages eux aussi adaptés. Principal bémol à ce stade, le sous dimensionnement prévisible et la saturation à venir à Perrigny avec l'accroissement de la flotte de rames 6 caisses. Le deuxième angle est le transfert de propriété qui à l'avantage de donner à la Région des actifs immobiliers comme contreparties des investissements portés, mais au prix de complexes tractations sur la domanialité et la désimbrication de certaines parties du réseau. L'exemple de Chalon où la difficulté impose de passer par une étape de location avant transfert de voie de services.

Le troisième angle est celui de l'ouverture à la concurrence qui oblige en plus des deux premiers d'affecter ces ateliers et voies à chacun des 4 lots d'exploitation issus du découpage et en créant des barrières entre chaque lot et installation ferroviaire. Plus de mutualisation des rames, de dépannage, de possibilité d'avitaillement en carburant au détriment de l'efficacité de la production et générateur de surcoûts et de trajets parasites pénalisants.

Pour éviter un débat trop technique, la CGT confirme qu'elle continue de combattre l'ouverture à la concurrence et les effets contreproductifs qu'elle génère et que pour nous, cela dépasse les simples attentions pointées par l'avis que nous partageons mais que nous ne pouvons cautionner en l'état.

Dans la suite de nos expressions précédentes la CGT votera contre l'avis.

Marc Noegelen, au nom de la CFDT,

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les conseillers,

Le rapport présenté acte la fragmentation des actifs de maintenance ferroviaire : c'est-à-dire les bâtiments et installations de maintenance, historiquement intégrés à la SNCF. Ce nouveau modèle soulève plusieurs interrogations. D'abord sur la cohérence industrielle.

L'éclatement du dispositif va multiplier les acteurs et les interfaces. Il va in extenso fragiliser la logique de sécurité et d'efficacité collective qui faisait la force du système intégré.

Ensuite, sur les modalités concrètes d'accès aux installations transférées.

La CFDT alerte au premier chef sur la nécessité d'un socle organisationnel et de production commun garantissant une parfaite continuité du service public. Une question très simple se pose : demain, comment une entreprise ferroviaire autre que SVBO pourra-t-elle accéder, par exemple, au centre autorail de Dijon pour y faire le plein de carburant ou effectuer une opération de maintenance légère de niveau 2 ? Quel cadre juridique, quelle régulation tarifaire et quelle organisation garantiront l'égalité d'accès entre opérateurs et éviteront toute distorsion de concurrence ou situation de monopole local ? Ces clarifications nous paraissent indispensables avant le transfert effectif.

Enfin, sur la dimension territoriale.

La CFDT appelle à faire de ce redéploiement une opportunité industrielle, et non un simple éclatement gestionnaire, afin de préparer les compétences liées aux nouvelles technologies, sur l'hydrogène notamment, en cas de poursuite de l'acquisition des rames par la Région.

En conclusion, si la CFDT approuve la stratégie d'investissement, elle alerte en revanche sur le pilotage opérationnel des différents sites et la probable nécessité de régulation à venir.

La stratégie régionale de maintenance ferroviaire doit rester au service et au seul profit de l'intérêt général.

C'est à ces conditions qu'elle pourra être une réussite et non une simple fragmentation du système ferroviaire.

La délégation CFDT votera en faveur de cet avis sur le rapport 4-2 relatif à la stratégie régionale de maintenance ferroviaire.