



Avis sur le rapport 4-4 de l'Exécutif régional
**Stratégie d'acquisition, de gestion et de
maintenance du matériel roulant ferroviaire**

Rapporteur : Fabrice Chambelland

Synthèse du rapport de l'Exécutif régional

Les deux compétences pleines de la Région en matière de transport public ferroviaire régional sont :

- d'une part, la définition du service TER (horaires, fréquences) ;
- d'autre part, la rénovation et l'acquisition de matériel neuf pour assurer le service TER conventionné. Ces compétences sont accompagnées de ressources financières affectées par l'État.

L'investissement dans le domaine des gares ou des infrastructures reste du domaine de la participation volontaire.

Ce rapport actualise et complète la stratégie définie en mai 2018 en matière d'acquisition, gestion et maintenance du matériel roulant ferroviaire.

Avis du CESER

Le CESER note avec satisfaction la volonté régionale d'une politique ferroviaire qui se traduit par des investissements lourds en matière de matériel et d'infrastructures ferroviaires.

Néanmoins, le CESER estime que la **stratégie d'acquisition du matériel ferroviaire dans l'objectif de réduction des émissions de CO² devrait être mieux chiffrée et dotée de comparatifs gains/coûts** entre les diverses solutions envisagées.

Certaines solutions intégrant des réutilisations de matériel existant modifié - telles que les autorails grande capacité (AGC) bi mode transformés en AGC Hybrides - **devraient être davantage étudiées** et implantées lorsque cela est possible, en ayant recours à des solutions d'alimentation frugale de la caténaire.

La motorisation avec des carburants verts type B100 est peut-être une solution intéressante, mais elle **doit interroger les choix d'affectation des cultures régionales**.

Le CESER

- Regrette un manque de visibilité sur les calendriers de décisions et d'investissements, notamment sur les constructions de centres de maintenance, et sur la régénération mi-vie des AGC.
- S'inquiète d'une **potentielle remise en cause de la création de l'atelier régiolis 6 caisses à Dijon Perrigny**, et rappelle qu'il est nécessaire de disposer d'un centre de maintenance niveau 3 dès l'arrivée de ces régiolis.
- Rappelle que la prise en charge du matériel en SAV n'exonère pas TER SNCF de certaines opérations de maintenance et **s'inquiète de l'absence de perspectives claires à quelques mois de la livraison de ces régiolis**.
- Alerte sur le "protectionnisme" mis en œuvre par certaines régions en ce qui concerne la maintenance de niveau 4, ce qui peut être préjudiciable au Technicentre industriel de Nevers.
- **Demande que soit vérifié, pour les commandes en cours et à venir, le respect de l'arrêté Vélo** issu de la loi d'orientation des mobilités et concernant les emplacements de vélos à bord.
- Souligne la nécessité **d'intégrer dans les cahiers des charges de l'atelier de maintenance niveau 3** la mise aux normes et l'équipement de l'atelier au futur matériel régiolis hydrogène.

Vote du CESER : adopté à l'unanimité des suffrages exprimés - 2 abstentions.



Guy Zima, au nom de la CGT

Comme le souligne la commission Mobilités-Énergie, cette vision de long terme sur les engagements de renouvellement mais aussi de remise à niveau/modernisation du parc AGC de la région est un bon signe donné mais sous réserve que les intentions se confirment en contrats.

Toutefois, cette stratégie n'est pas en situation de répondre à certaines données d'entrée essentielles que sont la capacité des rames sur certains axes ou nous savons qu'elle sera insuffisante et le confort sur les longues distances (Dijon est à 300 km de Paris et Lyon 500). Cette homogénéisation du parc a probablement des avantages en termes de gestion mais moins à l'usage et donc pour les usagers.

Il faut aussi regarder du côté des industriels et de leur capacité à proposer des solutions adaptées mais pas forcément uniformes. Les rames 2 niveaux et les compositions de voitures tractées modernes pourraient être des réponses aux besoins des régions et des usagers mais il faudrait pour cela qu'industriels et politiques fassent d'autres choix stratégiques et de diversification.

En matière de maintenance, son efficacité sera à la mesure des investissements réalisés et se retrouveront dans le taux de disponibilité des rames et de leurs fonctionnalités. Prendre le risque de jouer petit au départ du projet nous met en risque de surcoûts ultérieurs et de mauvaise appréciation des usagers dont on sait qu'il est difficile de regagner la confiance. Le risque d'absence d'atelier de maintenance de niveau 3 est un pari qui pourrait être préjudiciable au service rendu et croire que le constructeur interviendra sans infrastructures adaptées, pendant la garantie contractuelle, ne nous semble pas réaliste.

Sous ces réserves et avec ces interrogations, la CGT votera l'avis présenté.