

Avis sur le rapport 4-2 de l'Exécutif régional
**Ouverture à la concurrence des services
ferroviaires régionaux - Procédure d'ouverture
à la concurrence du lot Paris-Lyon (PLM)**

Rapporteur : Michel Bleuze

Synthèse du rapport de l'Exécutif régional

La Région a pris les dispositions nécessaires à la suite de l'entrée en vigueur de la loi n°2018 -515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire. Lors de sa séance des 26 et 27 janvier 2022, l'Assemblée plénière régionale a validé la démarche de mise en concurrence des services de transports ferroviaires et a arrêté les grandes lignes et le phasage de la démarche "Rail 2026" portant ouverture à la concurrence du service public ferroviaire régional de transport de voyageurs.

Aussi, il a été décidé par l'Assemblée plénière régionale de repousser d'un an l'engagement initial d'ouvrir à la concurrence au service annuel 2026 (décembre 2025), soit un report effectif à décembre 2027. L'Assemblée délibérante du 25 janvier 2023 s'est prononcée favorablement pour reconventionner avec l'exploitant historique en intégrant dans la nouvelle convention la sortie progressive des lots.

À ce jour, la Région prévoit l'organisation des transports ferroviaires en quatre lots distincts. Le Lot Bourgogne Ouest Nivernais, premier lot ouvert à la concurrence, le lot Paris-Lyon, objet du rapport, le lot Étoiles de Dijon, ainsi que le lot Jura - Pied des Vosges.

Dans le cadre de la démarche "Rail 2027", le premier lot concerné par l'ouverture à la concurrence, le lot Bourgogne Ouest Nivernais (BON), étant fructueux, est soumis à l'attribution de l'Assemblée plénière du 16 mai 2025.

Le second lot identifié pour la mise en concurrence est le lot Paris-Lyon (PLM), du nom historique de l'axe ferroviaire circulé Paris Lyon Méditerranée. La mise en service du lot PLM est fixée au 9 décembre 2029 (Service Annuel 2030).

Ce lot assure les dessertes suivantes : dessertes interville (Paris – Dijon – Lyon ; Dijon – Lyon ; Paris – Dijon ; Paris – Laroche-Migennes) ; desserte locale (dite "semi-directe" ; Paris – Laroche-Migennes via la rive droite de la Seine).

Avis du CESER

Avec les informations dont il dispose, le CESER, en tant qu'organe consultatif, souhaite une nouvelle fois donner son avis sur l'ouverture à la concurrence du TER en Bourgogne-Franche-Comté et sur la procédure d'ouverture au titre du périmètre du lot Paris-Lyon-Méditerranée (lot PLM).

À la lumière du rapport, le CESER soulève plusieurs préoccupations majeures concernant la sécurité liée à la capacité de transport du matériel roulant et aux enjeux de confort et de qualité de service attendus (tant par l'autorité organisatrice que par les clients/usagers). En effet, au regard de la capacité du matériel roulant actuel, des récentes décisions concernant les acquisitions de ces matériels et du délai nécessaire à la Région pour les recevoir, le CESER soulève des interrogations quant à la cohérence entre les ambitions souhaitées pour ce lot et les ressources matérielles et humaines réellement disponibles pour la mettre en œuvre.

Enfin, en ce qui concerne l'augmentation de l'offre, le CESER souhaite attirer l'attention sur un point de vigilance important, notamment en ce qui concerne les périodes d'affluence telles que les week-ends et les vacances. Il est primordial de renforcer cette offre par des trains supplémentaires ainsi que par des trains adaptés capables de gérer les grandes affluences. Le CESER note que la question des trains à deux niveaux ne figure pas actuellement parmi les priorités de la stratégie régionale, bien qu'il considère que l'axe Paris-Dijon-Lyon, de plus en plus saturé, rend l'interrogation pertinente.

De plus, le CESER interroge la Région sur la nécessité de veiller à ce que l'augmentation de l'offre sur l'axe Paris-Lyon-Méditerranée, des dessertes directes ainsi que les synergies potentielles qui en découleraient, ne se fasse pas au détriment d'autres lignes ou axes, comme l'exemple de l'axe Auxerre-Morvan.

Vote du CESER : adopté à la majorité - 16 contre, 1 abstention.

Déclarations

Guy Zima, au nom de la CGT

Au même titre que le rapport 4-1, la CGT ne souhaite pas accompagner l'ouverture à la concurrence et ne pourra valider d'avis qui avaliserait cette situation.

Ce rapport constitue un point d'étape d'une situation sur laquelle nous nous sommes déjà défavorablement exprimés. Nous reprenons les alertes et vigilances posées par la commission sur la capacité de l'offre et du matériel roulant à répondre aux besoins et aux évolutions de la fréquentation.

Nous regarderons aussi la cohérence des propositions d'offre sur Laroche-Auxerre-Morvan.

Nous rajoutons les questions des maintenances de niveaux 4 et 5 dont la contractualisation à date n'est pas connue mais dont le nombre d'intervenants qualifiés et pour le moins limité. Si le matériel récent semble laisser du temps, les ravages de la faune et de la végétation pourraient nous rappeler à quelques réalités urgentes.

Avec le complément de ces explications, la CGT votera contre l'avis présenté.

Marc Noegelen, au nom de la CFDT

Madame la Présidente, Monsieur le Vice-Président,
Mesdames les conseillères, Messieurs les conseillers,

La délégation CFDT souhaite réagir à l'avis sur le rapport 4-2 relatif à l'ouverture à la concurrence du lot Paris-Lyon-Méditerranée, et exprimer plusieurs préoccupations majeures au regard des conditions actuelles de transport sur cet axe historique et stratégique, et des enjeux liés à cette ouverture.

Nous voulons d'abord alerter sur une réalité de terrain : les trains circulant sur cet axe sont très souvent saturés, notamment aux heures de pointe, les week-ends et pendant les vacances.

Cette saturation n'est pas un phénomène marginal, elle est devenue structurelle. Les usagers le vivent au quotidien : voitures bondées, inconfort, et parfois conditions de voyage dégradées qui interrogent la sécurité même des passagers.

Cette situation met en évidence les limites de capacité du matériel roulant actuellement en service, notamment les rames Régiolis 6 caisses. Si leur mise en UM (unités multiples) permet d'augmenter temporairement la capacité, cette solution engendre de nouvelles contraintes importantes :

- D'abord des risques accrus de sécurité, avec la présence de portes hors quai.
- Ensuite une complexité d'exploitation, avec des procédures de sécurité renforcées.

À l'heure où l'on veut améliorer le service en l'ouvrant à la concurrence, il est essentiel de replacer la qualité du service rendu aux usagers au cœur des décisions, et cela passe notamment par une stratégie cohérente de renouvellement du matériel roulant.

Pour la CFDT, l'acquisition de matériel à deux niveaux, type Régio 2N, doit être sérieusement envisagée.

Ce matériel, plus capacitaire, plus confortable, permettrait de répondre durablement à la hausse de fréquentation observée sur les grands axes régionaux et un moyen d'inciter davantage les citoyens à utiliser les transports ferroviaires plutôt que leur véhicule.

Il offrirait aussi la possibilité de réorganiser l'ensemble du parc, en réaffectant les rames Régiolis classiques sur d'autres lignes moins chargées, libérant ainsi des ressources pour améliorer la desserte de territoires aujourd'hui dotés de matériel vieillissant voire en fin de vie prochaine.

Enfin, nous tenons à rappeler que cette réflexion ne peut être menée indépendamment de l'organisation du travail des cheminots, ni sans un engagement clair de la Région sur les conditions d'exploitation futures, tant en matière de moyens humains que matériels.

Ouvrir à la concurrence, ce n'est pas simplement lancer un appel d'offres. C'est penser un service public ferroviaire robuste, sécurisé, équitable et à la hauteur des attentes croissantes des usagers.

C'est dans cet esprit que la CFDT aborde ce débat, et c'est dans cet esprit que nous continuerons à défendre une vision exigeante et responsable du transport régional.

À la lueur de sa précédente déclaration, la délégation CFDT réitère également le souhait que, pour le bon déroulé de ses travaux futurs, celle-ci soit destinataire de façon exhaustive des documents nécessaires à ses analyses.

Avec toutes ces remarques essentielles pour la CFDT, nous validerons cet avis.

Merci de votre attention.

Cédric Journeau, au nom de la FNAUT

La FNAUT note trois points de vigilance :

- Le découpage entre le PLM et les lignes du Morvan et Auxerre. Le risque est de perdre les liaisons directes entre Paris, Auxerre et Morvan : indispensables pour les usagers de ces territoires. La FNAUT BFC regrette qu'une option vers Morvan n'apparaisse pas dans le rapport.
- L'homogénéisation du matériel sur ce lot avec uniquement des régiolis 6 caisses. Il aurait été pertinent d'intégrer les régiolis H2 ou les BGC circulant ou qui circuleront sur ces lignes.
- L'offre TER devra renforcer l'offre avec le maintien des TER supplémentaires les week-ends et en particulier les week-ends des vacances ou ponts. Une desserte à minima à l'heure sur l'ensemble de l'axe sera bienvenue.

L'avis sera voté par la FNAUT.