



Avis sur le rapport 4-1 de l'Exécutif régional  
**Mise à jour de la stratégie d'acquisition  
du matériel ferroviaire roulant et des installations  
de maintenance**

Rapporteur : Patrick Viverge

### Synthèse du rapport de l'Exécutif régional

La performance d'un service ferroviaire régional repose sur plusieurs éléments fondamentaux indispensables, dont la qualité doit être garantie : l'infrastructure, le matériel roulant, le système de distribution de titres et bien entendu l'exploitant.

La durée de vie du matériel étant de l'ordre de 40 ans, on arrive en 2025 à une nouvelle vague de décisions qui vont pour l'essentiel conduire à aborder le renouvellement de l'ensemble du parc transféré. Lors de l'assemblée du 25 mai 2018, une stratégie avait été adoptée simultanément à la conclusion de la première convention TER à l'échelle de la grande Région. Le 9 avril 2021, l'assemblée régionale a adopté l'actualisation de la stratégie, en même temps que le protocole de desserte Bourgogne Nord avec Ile-de-France Mobilités, en mettant l'accent en particulier sur une acquisition importante de rames neuves, la construction d'un atelier pour sa maintenance et la rénovation lourde du matériel d'occasion.

Aujourd'hui, une nouvelle étape est nécessaire.

L'augmentation de la fréquentation des trains régionaux nécessite une réponse capacitaire durable pour éviter les situations de surcharge constatées sur certains axes du Réseau Train Mobigo.

Le présent rapport a donc pour objet d'acter les besoins d'acquisition de matériel roulant indispensable pour poursuivre l'exploitation des trains Mobigo dans de bonnes conditions et de manière résiliente, dans le cadre d'une stratégie de parc cohérente, tenant compte des réalités budgétaires régionales d'une part au regard des fréquentations et d'autre part des matériels disponibles sur le marché français.

### Avis du CESER

**Le CESER salue l'achat de ce matériel roulant avant la date butoir fixée à fin 2025**, pour répondre au risque de saturation des trains mais note que le PPI est diminué de près de 80 M€ sur cette ambition.

De plus, le CESER considère l'estimation de hausse de fréquentation de 2% par an pour dimensionner les besoins, comme peu ambitieuse et insuffisante, et s'interroge à ce titre, sur la manière dont l'Exécutif régional traiterait les éventuels besoins supplémentaires, s'il devait faire face à une telle situation.

**En ce qui concerne l'expérimentation des trains à hydrogène**, le CESER constate un retard par rapport aux prévisions initiales, dû à des défaillances des industriels concernant l'efficacité de leur technologie, ce qui entraîne un retard dans la livraison des trains Regiolis hydrogène. Le CESER exprime donc ses préoccupations pour les lignes dépendant de ces trains et s'interroge sur le plan de secours que la Région envisage si cette expérimentation venait à être abandonnée.

Malgré une démarche de négociation interrégionale menée auprès des constructeurs, le risque de repli existe y compris au regard du décalage entre les régions concernées par ces trains à hydrogène, tant en termes d'objectifs que d'intérêts.

**En marge de ce dossier, concernant le financement des investissements sur les lignes**, le CESER observe que la Région est en discussion avec l'État afin de déterminer la meilleure manière de répartir les coûts, en tenant compte des trois typologies de lignes actuellement identifiées. Bien que le CESER ne remette pas en cause la rationalité des choix d'acquisition, il constate une diminution notable des investissements, ce qui, selon lui, risque de ne pas suffire à répondre aux besoins en matière de mobilité ferroviaire.

**Enfin, de manière générale, le CESER restera attentif et ouvert aux échanges avec l'Exécutif régional concernant l'avancement des dossiers ferroviaires**, en particulier ceux relatifs à la régénération des petites lignes de desserte fine, aux discussions à venir dans le cadre de la conférence nationale sur le financement des mobilités, ainsi qu'aux négociations avec la Suisse relatives à l'avenir des liaisons ferroviaires transfrontalières.

**Vote du CESER :** adopté à l'unanimité.

# Déclarations

**Sandrine Carrette**, au nom de la FSU

Quand la Région va-t-elle se débarrasser des TER venant de la Région AURA qui sont, d'une part, dans un état déplorable et, d'autre part, bien trop élevés par rapport aux quais des gares (difficulté pour monter et descendre) ? Merci.

**Guy Zima**, au nom de la CGT

Comme souvent la question qui nous est posée appelle à la nuance car effectivement il y a dans la réponse, un progrès par rapport à la situation existante dont nous prenons acte. Il nous faut donc mesurer la nature et la hauteur de ce progrès au regard des besoins mais aussi des options préexistantes.

Clairement, le choix fait est minimaliste eu égard à la coupe de 77M€ faite sur cet item dans le PPI et qui ne vise à couvrir que l'augmentation de fréquentation de 2% reprise dans la convention existante.

Ce manque d'ambition est à la fois surprenant au vu du report modal nécessaire et des demandes faites dans les appels d'offres existants avec l'ouverture à la concurrence et probablement ceux à venir, de croissance de l'offre.

En complément de ces investissements, nous alertons sur le fait du couplage avec les ateliers de maintenance et les surcoûts liés tant à l'allotissement, qu'à l'ouverture à la concurrence qui nuisent à l'optimisation et à la mutualisation des matériels, des locaux et des outillages.

La question du verdissement de la flotte, via le rétrofit des motorisations et/ou du remplacement des 73500 reste certes suspendu à l'existence de solutions techniques des industriels, de capacités financières de la Région mais aussi à ce que les infrastructures sur lesquelles ils roulent existent encore à ce moment.

Car comme la commission le reprend et l'a repris la CGT sur le rapport 1.1, la question des infrastructures et des transferts de compétences sont à réinterroger au regard de leurs fondements comme de la situation financière nouvelle. Le protocole des lignes de dessertes fines du territoire délibéré en 2020 par l'exécutif régional et sur lequel le CESER et la CGT avaient été explicites est ainsi visé.

Sous la réserve de ces compléments la CGT votera l'avis.