

POLE POLITIQUES TERRITORIALES
Direction des Transports et Communications

Dijon le 22 mars 2006

COMPTE RENDU

**DU COMITE DE LIGNE TER
LIGNES DU MORVAN**

Réunion du 21 mars 2006 à Clamecy

Sous la présidence de **M. Jean-Claude LEBRUN,**
Vice-président du Conseil régional délégué aux Transports ferroviaires

Liste des participants

Conseil régional de Bourgogne

Monsieur Jean-Claude LEBRUN, Vice-président en charge des Transports ferroviaires.

Commission n° 4 « Transport ferroviaires et infrastructures de communications »

Monsieur Bernard PESQUET, Président.

Commission n° 5 « Lycées, enseignement supérieur, recherche et innovation »

Madame Claudine BOISORIEUX, Présidente.

Direction des Transports et Communications du Conseil régional

Monsieur Denis GAMARD, Directeur des Transports,
Monsieur Maurice METHY, Chargé de mission TER",
Mademoiselle Carine MEUNIER, Chargée de clientèle TER.

Conseil Economique et Social régional

Monsieur André FOURCADE, représentant Monsieur François BERTHELON, Président du CESR.

S.N.C.F

Monsieur Laurent GARGILLO, Directeur Délégué TER Bourgogne, représentant Mme Josiane BEAUD, Directrice Régionale SNCF,
Monsieur Raphaël RABIER, Responsable Production TER Bourgogne,
Monsieur Christian COCHET, Délégué Paris Sud-Est dans l'Yonne et Manager de ligne.

Représentants Syndicaux SNCF et CFTA

Monsieur Christian MOREAUX, représentant FO, CE,
Monsieur Gérard BLANDIN, représentant CGT,
Monsieur Philippe VANTHEEMSCH, représentant CGT,
Monsieur Christophe ROLLEY, représentant FGAAC,
Monsieur Lionel LEBON, CGT Clamecy,
Monsieur Patrick LEBON, délégué syndical CGT,
Monsieur Gilles AUBRY, secrétaire CE,
Monsieur Daniel MOREAU, CFDT,
Monsieur Pascal CHATRE, CFTA Clamecy,
Monsieur Thierry CHATRE, CFTA Clamecy,
Monsieur Jean BENET, retraité CFTA, Clamecy,
Monsieur Pierre NIEZ, retraité CFTA, Corbigny.

R.F.F.

Monsieur Raphaël LAFEVRE, Chef de la Division Territoriale Bourgogne.

Conseil Général de la Nièvre

Monsieur Jean Louis LEBEAU, Conseiller Général du Canton de Clamecy, représentant le Président du Conseil général de la Nièvre,
Monsieur Gérard COLOMINES, Conseiller Général du Canton de Brinon sur Beuvron,
Monsieur Pierre-Jean DESBORDES, chef de service CG 58,
Monsieur Bernard GOURNAY, Chef de service DDE 58, représentant le Directeur Monsieur Villemand.

Conseil Général de l'Yonne

Pierre MAHIEU, Service Transport,
Magloire SIOPATHIS, Service Transport.

Conseil Général de Côte d'Or

Monsieur Cédric AULOY, Service Transport.

Préfecture de la Nièvre

Monsieur Michel JEANNEY, sous-préfet de Clamecy.

Communauté de Commune

Monsieur Guy BOUQUET, Président de la CC des Vaux d'Yonne,
Monsieur Maurice BRAMOULLE, Président de la CC du Pays de Coulanges sur Yonne,
Monsieur Jean CASTAING, Vice-président de la CC Pays du Corbigeois et représentant du Maire d'Avallon,
Monsieur Roger VERNAY, représentant le président de la CC de l'Autunois.

Mairies

Monsieur DARENNE, maire de Lichères sur Yonne,
Madame Rachel ANGUE, représentant le maire de Coulanges sur Yonne,
Monsieur Luc QUILLON, Directeur de cabinet du Maire d'Autun,
Monsieur Philippe BACHELAIN, Directeur de cabinet, Mairie d'Avallon,
Monsieur SALIN, représentant du Maire d'Avallon,
Madame Sabine BEAUVIE, Adjointe, représentant le Maire de Montillot,
Monsieur Bruno CAILLOUX, Adjoint, représentant le Maire de Magny-Lormes,
Monsieur Michel DELETTRE, Maire de Montceaux-le-Comte,
Monsieur Denis FISCHER, Adjoint, représentant le Maire d'Arcy-sur-Cure,
Monsieur LANDURIER, Maire de Ruages,
Madame Marie-Thérèse THOMAS, Maire d'Epiry,
Monsieur Michel DAPOIGNY, Maire de Breve,
Monsieur Bernard BARDIN, Maire de Clamecy,
Monsieur Cèdre CADENA, Adjoint au Maire de Clamecy,
Monsieur Henri COUGNOT, Maire de Fontenay,
Monsieur André LEBEAULT, Adjoint au Maire de Fontenay,
Madame GALLEGO, Adjointe au Maire de Merry sur Yonne,
Monsieur Claude THIEBLOT, Maire de Chatellux-sur-Cure, Vice-Président du Pays Avallonnais en charge des transports.

Associations

Association Rail Vaux d'Yonne : Monsieur Michel BELIN, Président ; Messieurs Cédric et Jacques JOURNEAU ; Monsieur ROCHER ; Monsieur Daniel et Madame Chantal CHAMBAULT,
Monsieur TESSIER, représentant le Président de l'Association TRAM
Madame Christiane GIL, Présidente de la CAPAD et représentant l'AIDUT
Monsieur MAHERAULT, Délégué Association Mignot'Action,
Monsieur ZAMORANO, Association AVITEC Auxerre,
Monsieur PONCHON, Association d'anciens salariés Moore,
Monsieur J-C. BOULE, Délégué FNAUT Nièvre

Comité régional FCPE Bourgogne

Madame Marie-Pierre GALLOIS

Etablissement d'Enseignement

Monsieur Jean BERTHOLLE, Proviseur-adjoint du LP Eugène Guillaume de Montbard

Média

France 3 Bourgogne

Le journal du Centre

Yonne Républicaine

Le mardi 21 mars 2006 s'est tenu à Clamecy un comité de ligne TER mis en place par le Conseil régional de Bourgogne en sa qualité d'Autorité Organisatrice des Transports ferroviaires Régionaux T.E.R. Ce comité de ligne concerne les axes de circulation suivants :

Cravant – Clamecy – Corbigny

Clamecy – Avallon

Auxerre – Avallon

Autun – Saulieu – Avallon

Saulieu - Montbard

Environ 150 personnes étaient présentes dont de nombreux participants à l'issue d'une manifestation syndicale.

Monsieur Jean-Claude LEBRUN, Vice-président du Conseil régional ouvre la séance de travail et souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants.

Il salue et remercie toutes les personnes ayant bien voulu répondre à cette invitation.

Il remercie **Monsieur Bernard BARDIN, Maire de Clamecy**, pour avoir mis à disposition cette salle et salue également **Monsieur Michel JEANNEY, Sous-préfet de Clamecy** en le remerciant de sa présence.

Il présente ensuite **Monsieur Bernard PESQUET, Conseiller régional de l'Yonne et Président de la Commission Transports**.

Monsieur J-C. LEBRUN présente ensuite les représentants de la SNCF ainsi que la Direction des Transports du Conseil régional et le représentant de RFF : Monsieur LEFEVRE.

Il a souhaité que ces comités de lignes TER se tiennent régulièrement et qu'ils soient organisés, dans chaque secteur, au moins une fois par an pour faire le point sur ce qui a été fait et sur ce qui reste à faire sur les axes concernées. Le changement de lieu à chaque Comité et l'horaire a été voulu pour faciliter la participation de chaque intéressé. Portés au nombre de 8, ils permettent de couvrir l'ensemble du réseau Bourgogne.

Monsieur LEBRUN rappelle aussi que ces Comités sont ouverts à toutes les personnes qui s'intéressent à ces questions et notamment les associations d'usagers. Ce sont des lieux d'information qui servent à traduire concrètement les engagements pris et permettent d'exposer les travaux de la Région pour développer le TER. Il insiste sur ce point, pour que ce comité ait lieu dans un esprit d'échanges, de débats constructifs et de propositions.

Monsieur J-C. LEBRUN invite ensuite la SNCF et **Monsieur Denis GAMARD, Directeur des Transports**, à commenter les documents présentés sur l'écran.

Le Conseil régional et la SNCF ont présenté plusieurs diapositives donnant des éléments globaux sur le réseau TER Bourgogne et des renseignements plus spécifiques à la ligne concernée par ce comité (documents annexés au présent compte-rendu) :

Renseignements Globaux TER Bourgogne

- Carte des améliorations prévues : Matériel-Dessertes-Infrastructures
- Programme de modernisation des gares et haltes ferroviaires (2003-2004-2005)
- Réalisations en matière d'infrastructures
- Pistes de travail engagées en matière de Dessertes
 - Principales attentes
 - Schéma de développement du TER
- Matériel engagé en décembre 2005

Monsieur D. GAMARD, Directeur des transports au Conseil régional de Bourgogne, met en avant les améliorations du service, apportées par la Région sur le réseau TER dans l'année 2005.

Concernant le matériel mis en place en 2005, il explique que les nouveaux AGC seront mis en circulation progressivement sur les lignes. Ils couvrent aujourd'hui la plupart des lignes : principalement les dessertes proches de Dijon, le Nord Morvan, et les relations entre l'Yonne et Paris.

Les évolutions de dessertes en 2005-2006 :

- Lyon – Paray le Monial – Nevers – Tours – Orléans
- un renforcement de desserte sur l'axe Dijon – Is-sur-Tille a été mis en place
- un arrêt nouveau a été créé à Etang sur Arroux

Il rappelle également que cette année des travaux d'amélioration d'infrastructures ont été engagés à Laroche Migennes, à Montchanin et entre Imphy et Etang-sur-Arroux.

Au sujet du plan de rénovation et de modernisation des haltes et gares : cela implique un travail avec la SNCF pour rénover à divers niveaux les gares du réseau TER Bourgogne. Il précise que les programmes 2003, 2004 et 2005 de remise à niveau des gares ont accumulé beaucoup de retard. La Région est en train de travailler actuellement sur le programme 2006 qui sera adopté très rapidement.

Monsieur D. GAMARD laisse ensuite la parole à Monsieur R. RABIER de la Direction Déléguée TER, SNCF.

Périmètre du comité de lignes du Morvan:

- Détail de l'offre TER actuelle sur l'axe concerné
- Données sur la fréquentation des TER
- Données sur la réalisation et la régularité de l'offre (2005)
- Programme gares dans le cadre de la convention de modernisation
 - Réalisés en 2005 (à terminer en 2006)
 - A entreprendre en 2006 et 2007

Monsieur R. RABIER, Responsable Production TER Bourgogne, présente l'offre TER des lignes du Morvan qui se caractérise par son hétérogénéité au regard du nombre d'aller/retour quotidien selon les axes.

Cette variation par axe se retrouve également en termes de fréquentation. C'est l'axe Auxerre – Avallon qui draine le plus de personne (150 clients quotidiens en moyenne).

L'offre a été réalisée à 96,3 % en 2005. La régularité est maintenue à un niveau élevé compte tenu du fait que ce sont des lignes à Voie Unique (91,79 % en 2005 par rapport à 87,32 % en 2004).

Concernant le Programme Gares, il expose les réalisations en 2005 à terminer en 2006, avec la rénovation et la mise en place d'installations relatives à l'accueil et l'information de la clientèle à Avallon et Autun (garage vélo, bancs, poubelles, panneaux d'affichage, peinture, horloges, signalétique...). D'autres modernisations seront à entreprendre en 2006-2007 à Clamecy, Cravant-Bazarnes et Saulieu.

Monsieur D. GAMARD, aborde les pistes de travail engagées sur cette ligne avec le schéma de développement du TER voté récemment. Ce secteur mobilise de nombreuses attentes des associations d'usagers car certaines liaisons se caractérisent par une offre très faible.

Le Schéma de développement du TER s'attachera à examiner un projet d'amélioration de l'offre : pour des relations directes Avallon – Paris et Clamecy – Paris, pour créer des relations directes entre Auxerre et Dijon les samedis et dimanches et développer l'offre ferroviaire entre Clamecy et Corbigny.

Il précise que le Conseil régional a demandé à la SNCF d'étudier ces possibilités et que cette démarche n'est pas encore arrêtée puisqu'elle est en cours d'examen.

Il souhaite exposer la politique matériel engagée en décembre 2005 par la Région : les trains y sont assez homogènes en termes de matériel et d'ancienneté. La grande majorité de ceux-ci est assurée par des éléments automoteur diesel (X4300, X4500 et X4630)

appelés « caravelles », et depuis le nouveau service de décembre 2005, des rames AGC circulent dans le Morvan.

Le Conseil régional a choisi de renouveler l'ensemble du parc roulant et à ce titre un projet de 102 millions d'euros a été voté en décembre dernier. Une partie des « Caravelles » sera radiée, pour les plus anciennes, et l'autre sera modernisée de manière à présenter des sièges identiques aux X73500.

A terme, les matériels AGC et X73500 évinceront les anciens matériels circulant dans le Morvan.

Monsieur J-C. LEBRUN invite ensuite Monsieur B. BARDIN, à prendre la parole.

Monsieur B. BARDIN, Maire de Clamecy, est heureux de constater la présence de nombreuses personnes à ce comité et précise combien les élus du Haut Nivernais et du Sud de l'Yonne sont heureux d'accueillir cette réunion organisée par la Région qui a en charge un domaine très sensible. Ce rendez-vous a une tonalité particulière : il se déroule dans un contexte qui amène l'ensemble de la population du secteur à s'interroger. Car les élus s'inquiètent du non renouvellement de la Convention qui liait la SNCF à CFTA-CARGO ou VFM (Voies ferrées du Morvan).

Il expose alors deux problèmes induits par cette situation :

- *sur le plan humain :*

Cette situation met en péril plusieurs dizaines d'emplois, ce qui représente une part importante de l'activité du secteur. Des négociations doivent être engagées entre la SNCF, les Sociétés satellites de la SNCF et la Société CARGO pour que les problèmes humains puissent être résolus dans les meilleures conditions.

- *sur le plan économique :*

Les informations tendent à montrer qu'un transfert pourrait être organisé, minorant le FRET sur ce secteur et le bonifiant sur des secteurs au Sud et à l'Est. Cela n'est à ses yeux, pas acceptable puisqu'il existe une activité économique importante : la filière bois, les céréales, le ballast. Des éléments qui justifient le maintien du FRET sur ce secteur.

Il souhaite rappeler que la Région n'est pas concernée par cet état de fait mais il souhaite qu'à tous les niveaux, l'ensemble des élus puisse intervenir fortement pour exiger un règlement humain de cette situation.

Car il est pour le maintien du rail dans le Morvan, d'autant plus que cela s'inscrit dans un procédé de développement durable face à une conjoncture énergétique délicate. Il précise qu'il comprend la présence des personnes concernées puisque cela touche des familles entières.

Un repli est peu à peu perceptible de la part des administrations ; des domaines qui perdent des emplois comme EDF ou la gendarmerie. Or cet espace doit pouvoir vivre et il ne le peut que si les emplois sont préservés.

Il remercie ensuite les participants et les partenaires présents au comité et leur souhaite la bienvenue à Clamecy. Il termine en précisant qu'il partage leurs inquiétudes et leur combat.

Monsieur J-C. LEBRUN ouvre ensuite le débat :

Il précise avant tout chose que lorsque les dates des réunions des Comités de ligne ont été définies, le calendrier des événements n'était pas connu. La tenue de cette réunion coïncide néanmoins avec un certain nombre d'éléments qui viennent d'être évoqués.

Monsieur Gérard BLANDIN, représentant CGT Cheminots, expose ses inquiétudes vis-à-vis de ce problème car si le FRET disparaît de Clamecy, il n'y aura plus assez de moyens pour faire circuler de desserte Voyageur car les coûts de circulation des TER augmenteront.

A ce premier comité de ligne dans la ville de Clamecy, il souhaite insister sur différents points :

- il se réjouit du maintien du niveau de sécurité dont ils ont pu bénéficier jusqu'à présent à la SNCF,
- il rappelle que de nombreuses batailles ont été menées par les cheminots, les élus et les usagers à Clamecy depuis les années 1980. Notamment à la fermeture de la ligne Clamecy – Corbigny au voyageur et sa réouverture en 1981 avec l'arrivée de la gauche au pouvoir. Et vers 1994, lorsque 7 trains des lignes du Morvan étaient menacés. Grâce à l'action et la mobilisation de tous, une concertation positive a permis de mettre en place de nouvelles dessertes,
- aujourd'hui, avec la loi SRU, votée à l'Assemblée en 2002, ce sont les Régions qui sont devenues Autorités Organisatrices et qui décident tandis que la SNCF reste force de proposition.

Il souhaite donc :

- que la renégociation de la convention soit conforme aux objectifs de la loi SRU (principe d'égalité du citoyen devant le service public quelque soit le lieu et l'aménagement du territoire),
- que l'entretien de l'infrastructure par RFF se fasse de manière équitable et que tous les ralentissements envisagés sur les lignes soient évités en raison des lourdes conséquences qu'ils induisent (actuellement sur Avallon, il existe des ralentissements à 60km/h).

Il signale également, concernant les nouveaux matériels voyageurs mis en place sur Corbigny, que malgré la diminution du temps de parcours entre Paris et Corbigny, la rupture de charge est pénalisante vis-à-vis du nombre de voyageurs.

Comme représentant des salariés de la SNCF, il rappelle à l'ensemble des participants que les conditions de transport des étudiants, en particulier à Dijon, restent problématiques les week-ends.

Monsieur Philippe VANTHEEMSCHE, représentant CGT prend la parole :

- Aujourd'hui l'entreprise SNCF est dans une logique de repli du Fret dans les transports. Sur cette ligne du Morvan, les installations fixes ont un coût. Si le partage ne se fait plus entre transport Fret et transport voyageurs, la charge reviendra au TER. Avec le repli du Fret il y a une fragilisation évidente du TER. Pour pérenniser la ligne, les deux types de transport sont nécessaires.

Le Morvan est dans une zone géographique où les forêts vont arriver à maturité, les carrières peuvent être exploitées pour le ballast, et des céréales sont également à transporter. Donc il existe un potentiel.

Il précise que la SNCF présente un dossier caricatural. Le statu quo n'est pas acceptable.

Si aujourd'hui, il ne doit y avoir qu'un opérateur pour le transport ferroviaire, il est nécessaire que ce soit l'entreprise SNCF qui reprenne les deux activités et ce, sur la ligne du Morvan.

Il insiste sur la présence de tous au comité pour démontrer que le projet de la SNCF se traduirait par une diminution des moyens, une dégradation du service et de la sécurité. Des éléments qui suscitent des craintes pour la pérennité des lignes du Morvan.

Il condamne les décisions incohérentes qui touchent des enjeux environnementaux et l'aménagement du territoire, la défense du service public et la solidarité entre les territoires.

L'organisation syndicale est pour un développement du réseau ferré afin de répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs.

Il s'agit, pour lui, d'insister sur la mission de service public : la SNCF doit rompre avec la logique de marché et répondre à une politique de multi modalité participant à une structuration industrielle équilibrée permettant de meilleurs échanges des biens et des personnes.

Le transport ferroviaire participe à l'aménagement du territoire et sur cet aspect, les lignes du Morvan jouent un rôle important.

- Il demande aussi la réouverture de la ligne Clamecy – Nevers qu'il est primordial de moderniser et d'assainir dans un réseau d'infrastructures de qualité.

Pour conclure, il affirme que les lignes du Morvan doivent répondre à des missions d'intérêt général et dans ce cadre, le syndicat exige un débat public.

Monsieur André FOURCADE, représentant CFDT au Conseil Economique et Social Régional, tient à souligner l'intérêt des Comités de ligne : ils sont l'occasion de poser les problèmes et de faire des propositions. C'est une réelle amélioration. Ils sont d'autant plus important cette année qu'au 31 décembre 2006, s'achève la Convention CRB/SNCF : une nouvelle convention va être négociée pour les cinq années à venir. C'est donc une période où il est nécessaire de faire un bilan sur ce qui a été fait dans les cinq dernières années.

Il met ensuite en avant deux points :

- Effectivement, la Région a beaucoup investi dans des matériels nouveaux et modernes, qui sont réellement plus confortables et plus rapides. Mais il existe une contradiction : compte tenu du mauvais entretien des voies et des infrastructures par RFF. Sur certaines lignes, du matériel moderne circule, or celui-ci peut circuler à 120 ou 140 km/h alors que la vitesse sur ces portions est réduite en raison du mauvais état des voies. Il cite l'exemple de Cravant-Bazarnes à Maison-Dieu où la vitesse est récemment

passée de 85 km/h à 50 km/h. Il s'agit là d'une contradiction flagrante.

Le problème vient des moyens qu'on ne donne pas à RFF pour entretenir toutes les voies ferrées. Car ce problème n'est pas propre à la Bourgogne. Selon un audit, c'est le tiers des voies ferrées qui ne serait plus du tout utilisable d'ici dix ou quinze ans, si on continue à ne pas mettre plus de moyens dans leur entretien.

- Il rejoint le Maire de Clamecy sur l'importance du service public : le chemin de fer est une activité très importante pour le développement local, c'est un outil au service de la population. Il rappelle les différents problèmes locaux (suppression d'une filière BTS dans un lycée, menaces sur l'hôpital...). Ces problèmes sont récurrents depuis quelques années, ce qui suscite de nombreuses inquiétudes pour le bassin de Clamecy et ses alentours. Il insiste sur l'importance d'un maintien d'un service public de qualité dans ces espaces ruraux qui ne doivent pas être délaissés au profit des grandes métropoles. Il reste la question de l'emploi (43 personnes de CFTA). Pour la CFDT, il s'agit de trouver des solutions pour chacun d'eux. Il ne peut en être autrement.

Il fait enfin une remarque sur l'importance des dépenses des Régions pour les infrastructures du TGV (600 millions d'Euros). La région Bourgogne a d'ailleurs dépensé plus de 130 millions d'Euros à ce sujet. C'est un des exemples du désengagement de l'Etat en matière de grandes infrastructures qui sont certes nécessaires mais il espère que cela ne se fera pas au détriment des infrastructures dans les zones rurales telles que le Morvan.

Monsieur L. GARGAILLO, Directeur Délégué TER Bourgogne, souhaite apporter des informations sur ce qui a été dit :

Il rappelle que la SNCF est une entreprise publique marquée par un certain nombre de valeurs auxquelles elle est attachée. Son objectif est d'assurer la pérennité des dessertes ferroviaires dans le Morvan et éventuellement les développer tant au niveau du Fret qu'au niveau Voyageur :

- pour le Fret, il ne doit pas y avoir d'ambiguïté : pour le développer, il est nécessaire de trouver des solutions permettant un équilibre économique et une meilleure activité. Il rappelle à ce sujet que le Fret est en pleine situation de mise en concurrence.
- Pour le TER, il s'agit aussi de trouver des solutions au regard des caractéristiques propres du Morvan.

Cela se traduit :

- Pour le FRET : par la réorganisation sur le secteur de Clamecy.
 - Pour le TER : par une modernisation du matériel et sa mise en circulation dans le Morvan : un matériel plus adapté, plus fiable et plus attractif.
- Il annonce alors qu'au mois d'août, il n'y aura que des AGC ou des 73 500 qui circuleront dans le Morvan.

L'option retenue par la SNCF est celle d'avoir un seul opérateur par activité. Le TER est repris par la SNCF pour obtenir une meilleure synergie sur l'ensemble des lignes TER Bourgogne. Concernant le FRET, il s'agit de prendre une filiale de la SNCF pour avoir une desserte unifiée sur l'ensemble du secteur du Morvan. La capacité du FRET à se développer est estimée à 20 %.

Les représentants du personnel SNCF et CFTA l'accusent alors de mentir.

Monsieur J-C. LEBRUN insiste alors sur la nécessité de s'écouter. Il souhaite intervenir sur la position de la Région à ce sujet. Il a écouté les inquiétudes exprimées et la Région les comprends et peut les partager car elles sont légitimes au regard du contexte général sur ce secteur et des expériences déjà vécues.

Les problèmes sont ainsi posés :

- de quelle manière se dessine l'avenir des transports de marchandises et de voyageurs dans le Morvan ?
- que se passe-t-il pour les emplois en cause ?

Ce sont des sujets sensibles qu'il souhaite voir évoluer positivement.

La Région a la responsabilité du transport voyageur TER. Une demande avait été faite auparavant pour qu'il y ait un Comité de ligne TER dans la ville de Clamecy : l'engagement a été tenu. C'est un signe fort montrant les actes concrets de la Région car ce Comité permet d'approfondir les débats.

Un représentant syndical intervient pour dire qu'ils ne nient pas les efforts faits par la Région mais il expose une contradiction sur le fait de mener des travaux de modernisation des gares et des trains alors que RFF n'entretient pas les voies. Il souhaite connaître ce que pense RFF des ambitions de la SNCF de développer la ligne.

Monsieur J-C. LEBRUN explique que pour avancer il faut regarder les efforts qui ont été fait. Pour cela il est nécessaire d'installer un climat de confiance mutuelle pour s'encourager à continuer à fournir des efforts. Il insiste sur l'importance de la présence de la Région à Clamecy pour conforter son activité TER dans le Morvan.

Les syndicats ne souhaitent pas mettre en cause les actions de la Région mais veulent des réponses de la SNCF. Ils contestent les propos de Monsieur GARGAILLO sur le développement du FRET.

Monsieur L. GARGAILLO souhaite répondre aux questions concernant l'Etoile de Clamecy. La question sociale a été prise en compte par la SNCF mais aussi au plus haut niveau par Monsieur Louis GALLOIS. C'est CFTA et Veolia qui devraient se charger de trouver des solutions pour leur personnel. Mais au delà de cette argumentation, Monsieur Louis GALLOIS a décidé qu'il y aurait des propositions qui seraient examinées par la SNCF avec chaque salarié de CFTA pour regarder les opportunités qui pourraient leur être offertes dans le groupe SNCF. L'engagement a donc été tenu puisque des courriers ont été adressés

à chacun des salariés de CFTA pour appliquer cette décision et proposer des solutions au sein du groupe SNCF. Des entretiens devaient être pris fin mars. Il s'agit là de la dimension sociale envisagée par l'entreprise de service publique SNCF.

Un représentant CGT prend la parole. Il précise que les transporteurs sur le territoire n'ont pas été contactés pour savoir s'ils souhaitaient continuer à travailler avec la SNCF.

D'autre part, il a pu observer en interne que la SNCF souhaite réorienter les flux entre la partie d'Auxerre et celle de Cercy la Tour. Le problème est que cette voie est en très mauvais état. Ce qui pose la question de l'état des infrastructures : RFF qui est présent dans la salle devrait avoir son mot à dire pour savoir :

- quels moyens seront mis en œuvre au niveau des infrastructures pour permettre à la SNCF de développer les trafics et que les installations fixes soient en bon état ? Car cela nécessite des investissements massifs.
- Est-ce que la Région et donc les contribuables seront obligés de financer cela ?

Concernant la question sociale, il précise que le sous-préfet a reçu une délégation syndicale et que de nombreuses entrevues ont eu lieu avec les représentants du personnel : ils exigent une réponse réelle et adaptée aux demandes des salariés. Pour eux, le choix de la SNCF ne sert pas le développement mais au contraire déprécie le transport dans le Morvan.

Monsieur C. VENTALON, CFDT-CARGO et Conseiller municipal à la ville de Clamecy intervient :

- les flux qui vont passer par la ligne de Cercy la Tour doivent être examinés. Le tonnage des marchandises (ballast, bois, céréales) est important. Comment alors faire passer 200 000 Tonnes de marchandises sur cette ligne alors qu'aujourd'hui, les locomotives ne peuvent monter que 900 Tonnes ? Au-delà, la sécurité n'est plus assurée. Le site est donc à examiner clairement.
- concernant la question sociale : le site est économiquement menacé. La SNCF a donné un report de 3 mois par rapport à cette situation : pour lui, c'est un report « anti-social ». Si 3 mois peuvent être donnés, cela signifie que le travail est possible à plus longue échelle sur le site. Il espère donc que le contrat sera repoussé.

Monsieur C. THIEBLOT, Maire de Chatellux-sur-Cure :

En pays Avallonnais, les trains sont trop lents, et il existe des arrêts où personne ne monte jamais. Il insiste donc sur la nécessité d'accélérer les temps de trajets. Il a bien écouté ce qui a été dit concernant le nouveau matériel et trouve cela très intéressant. Pour lui, il ne s'agit pas uniquement de s'occuper des clients FRET mais aussi des clients voyageurs. Le train est un élément fort sur le territoire de l'Yonne : ce transport draine toute sorte de personne, sans conditions de revenus.

Il pose la question de l'avenir du tourisme ferroviaire dans la Région. Pour lui cet avenir peut évoluer positivement si l'on sait s'occuper des clients du train pour qu'ils soient mieux accueillis, dans des trains plus confortables et plus rapides.

Il cite alors un exemple qui ne convient pas au Pays Avallonnais : le train n° 91159, qui part de Paris à 17h 37 a été coupé à Laroche Migennes (une partie allant à Avallon et l'autre à Corbigny). Le vendredi ce trajet est assuré par un AGC qui certes, est un matériel très confortable mais qui casse l'image du train direct avec Paris. Et en semaine, ce train se découpe par plusieurs correspondances : à Laroche Migennes et à Auxerre pour aller sur Clamecy ou Avallon. Cette situation rend le train en question peu attractif.

Il demande qu'au 1^{er} juillet, un AGC circule les week-ends sur le trajet direct Paris – Avallon. L'enjeu est d'attirer les personnes pour faire une vraie concurrence à l'autoroute qui est engorgée.

Il formule alors une demande à Monsieur D. GAMARD car il pense qu'il est possible de faire Avallon – Paris et Clamecy – Paris en moins de 2h30 de trajet. Au delà de ce temps les personnes choisiront leur voiture. Si ce train peut circuler, il saurait créer une réelle concurrence à l'autoroute. D'autant plus s'il est assuré en AGC.

Il précise que Monsieur PERBEN a été accueilli dernièrement dans le secteur au sujet des infrastructures de transport : sur les 3 feuilles de documents distribuées, presque rien n'est dit au sujet du ferroviaire, et tout le reste parle des routes et autoroutes.

Or il estime que le transport TER a de l'avenir.

Il indique qu'il se bat en pays Avallonnais et à Clamecy pas seulement pour la ligne d'Avallon mais aussi pour celle de Clamecy – Corbigny.

Monsieur J-C. LEBRUN fait observer l'intérêt des Comités de ligne TER qui permettent toutes ces expressions. Il assure que la Région prend ses observations en compte et seront travaillées pour évaluer les possibilités ou non de les réaliser.

Madame Christiane GIL, Présidente du CAPAD, pense que dans tous ces débats, il ne faut pas oublier les usagers du TER qui interpellent.

Elle tient à souligner 3 points :

- Dans le précédent comité de ligne d'Avallon l'année dernière, les ralentissements entre Avallon et Cravant – Bazarnes avaient été évoqués. La SNCF et RFF avaient finalement trouvé des solutions pour ne pas les appliquer. Ainsi, les retards qu'ils auraient causés à Auxerre et à Paris ont été évités. Cette année, la question se pose à nouveau avec les travaux sur Corbigny : ces travaux ont obligé les voyageurs à circuler dans des cars. Ils étaient alors intervenus pour demander l'avancement de l'horaire de ces cars. Leur demande avait alors été prise en compte par la SNCF qu'elle remercie. Car il est important que les voyageurs arrivent à Paris dans de bonnes conditions afin qu'ils puissent prendre leurs correspondances.
- Concernant le train n° 91159 qui part de Paris à 17h 37, la SNCF lui a fait comprendre que le train Corail ne pouvait plus aller jusqu'à Auxerre et qu'il fallait l'arrêter à Laroche Migennes. Mais elle souhaiterait que les voyageurs soient informés à Paris et dans le train que ce TER a une correspondance à Laroche Migennes pour aller sur Auxerre puis Corbigny et Avallon. Les personnes n'y pensent pas.

- La présentation en début de réunion a annoncé une nouvelle liaison Avallon – Paris : Madame GIL a rencontré Monsieur le Maire d'Avallon au mois de novembre et ils ont discutés de cette liaison Avallon – Auxerre – Laroche Migennes – Paris. Elle aimerait donc savoir sur quel créneau horaire les Maires d'Auxerre et d'Avallon avaient demandés ces études. Elle a cru comprendre que l'horaire était dans l'après-midi. Elle souhaite savoir pour quelle raison, puisqu'il y a un creux important le matin entre 7h 09 et 11h 35 sans aucun train vers Paris. Elle rappelle qu'elle demande cette liaison depuis 2002.

Monsieur C. THIEBLOT ajoute qu'au sujet de cet horaire, il avait proposé de partir d'Avallon vers 6h 50 et de Clamecy vers 6h 45, pour arriver à 9h 50 à Paris en passant par Auxerre vers 8h 15. Il estime que ce serait un bon créneau horaire pour qu'un AGC donne la correspondance pour le Sud par le TGV Yonne.

Il pense qu'il faut absolument travailler sur les horaires et éviter les trains en milieu de journée : les voyageurs ont besoin de train tôt le matin pour aller à Paris. Il pensait à un départ de 5h 25 d'Avallon et de 5h 25 de Clamecy pour arrivée à 7h 59 à Paris.

Monsieur D. GAMARD leur répond :

Ce qui est étudié à court terme, c'est le prolongement du train n° 91163 partant de Paris à 18h 36 pour Auxerre et Avallon, et l'amorce du train n° 91154 à Avallon, qui part d'Auxerre à 6h 23 pour Paris.

La demande du train en mi-matinée a bien été entendue mais cela requiert des études et du matériel supplémentaire que la Région n'a pas à ce jour.

Il rappelle que le matériel voté par la Région en décembre 2005 sera livré en 2009. Cela explique la difficulté d'aménager les horaires dans l'immédiat.

Monsieur BELIN, Président de l'Association Rail Vaux d'Yonne :

- Explique qu'il a les mêmes préoccupations que Monsieur THIEBLOT concernant le défaut de circulations directes le dimanche. Il explique aussi qu'au départ de Corbigny la situation ne peut pas durer (il n'existe qu'un seul train valable par semaine). En effet il y a trop de changements et pas assez de trains directs. Il rappelle que c'est la première fois qu'il n'y a plus aucun train direct vers Paris.
- Est heureux de constater la modernisation du matériel qu'ils attendaient depuis longtemps, en particulier les X73 500.
- S'inquiète de la disparition du passage à niveau de Varzy sur la ligne de Nevers : Il ne souhaite pas que la ligne soit déséquipée sous prétexte de mettre un vélo-rail.
- Explique qu'il existe beaucoup trop de changements sur les trajets du Morvan vers Paris.
- Rappelle le problème de correspondance le dimanche soir pour les personnes allant sur Dijon, qui n'ont qu'une minute pour changer de train.

Monsieur C. COCHET, Délégué Paris Sud Est, SNCF, répond à Madame GIL au sujet des informations faites aux clients sur les correspondances avec le train n° 91159 partant de Paris à 17h 37. Il a fait le nécessaire auprès de l'Etablissement des Contrôleurs concernés pour rappeler que les annonces indiquant les correspondances doivent être faites dans le train.

Monsieur ROCHET, de l'association Rail Vaux d'Yonne, pense qu'il faut accorder un soin particulier à la clientèle. Le déficit de clientèle, notamment entre Cravant-Bazarnes et Clamecy, mérite qu'on s'y attèle. Et malgré les rénovations de matériel, la clientèle n'est toujours pas attirée par le train.

Il existe un problème d'information, sur ces lignes, qui est très inquiétante pour les personnes qui ne sont pas des usagers fréquents du train. Les informations sont trop cloisonnées. Il explique qu'il essaie de promouvoir le train dans sa commune de Mailly-la-Ville. Mais personne ne sait qu'il pourrait y avoir des trains intéressants qui les transporteraient jusqu'à Paris en 2h 15.

Il ne comprend pas le doublon existant au départ de Paris par un TGV et à la même heure un train faisant le même trajet desservant Laroche Migennes. Le TGV-Yonne, pour beaucoup financé par la Région, pourrait bénéficier d'un complément de recette entre Paris et Laroche Migennes et inversement.

Il fait ces remarques en expliquant qu'il est toujours plus attractif pour un client de prendre le TGV plutôt qu'un autorail à Bercy pour visiter l'Yonne.

Monsieur J-L. LEBEAU, Conseiller Général du canton de Clamecy, estime qu'il faut aller plus loin dans la réponse de la SNCF à la question sociale du FRET. Le FRET et l'utilisation de la voie ferrée par les voyageurs sont le devenir de la présence de la SNCF sur ce territoire. Il rappelle la construction de la gare bois de Château-Chinon qui a nécessité beaucoup d'argent public et qui est sous utilisée.

Il souhaite donc un projet de territoire incluant l'ensemble des activités (céréales, bois, ballast), avec différents élus (conseillers généraux, régionaux, et maires) pour chercher à aménager le territoire. Il cherche donc des partenaires.

Il veut savoir comment la SNCF va accompagner le dynamisme des élus sur ce territoire. Les mesures ne doivent pas être différées. Il est nécessaire qu'il y ait une vraie concertation sur le devenir économique, touristique et dans le transport puisque les inquiétudes sont toujours présentes et qu'il n'y a toujours aucune réponse apportée mis à part une lettre envoyée par la SNCF.

Monsieur L. QUILLON, Directeur de Cabinet du Maire d'Autun, souhaite que le transport multimodal dans la filière bois soit développé. Il veut savoir quelle stratégie a été élaborée concernant la problématique du bois dans le Morvan. Il existe déjà une concertation avec les Conseillers généraux au sujet des voiries nécessaires. Il explique qu'ils ont tenté des actions expérimentales sur Avallon et Saulieu pour développer le transport classique et le concurrencer avec les autres modes de transport.

Mais il s'agit surtout d'élaborer une politique d'aménagement du territoire dans laquelle le transport ferroviaire serait un axe majeur. Pourquoi ne pas inscrire cette stratégie dans une convention avec les différents partenaires ?

Monsieur Francis CORDIER, CFDT Nevers, aimerait que tous les trains soient accessibles aux handicapés. Une loi a été votée en 2005 et il espère que ces données apparaîtront dans les documents de présentation l'année prochaine.

Il est surpris du peu de réponses données aux questions ayant été posées sur tous les domaines (horaires, infrastructures...) y compris pour les salariés CFTA présents. Il explique que la CFDT les soutient dans leur combat.

Il souhaiterait aussi que les comités de ligne soient les outils d'une vraie démocratie participative.

Madame M-T. THOMAS, Maire d'Epiry, demande si les professionnels utilisant le train ont été compris. Elle rappelle qu'il faut agir dans le transport ferroviaire avant que la voie routière ne prenne une place trop importante. Les lignes sur ce territoire sont pourtant très intéressantes, il s'agit d'y penser réellement.

Monsieur Gérard COLOMINES, Conseiller général du canton de Brinon sur Beuvron (58), constate que le débat a été mené mais qu'il est nécessaire de maintenir l'emploi sur ce site de Clamecy. Il souhaite faire progresser ce dossier et demande la création d'une petite commission issue de cette réunion avec les représentants de CFTA, les élus et la SNCF : il s'agit de poser les problèmes et de leur apporter des solutions. Toute proposition est la bienvenue.

Monsieur J-C. LEBRUN, explique que tout ce qui concerne la communication et l'information sera développé.

Sur le sujet FRET d'actualité il propose que la décision de la SNCF ne soit pas arrêtée et que les négociations s'ouvrent dans le délai annoncé par la SNCF pour faire en sorte que le FRET soit réellement conforté dans ce secteur.

Concernant le transport de voyageurs, il renouvelle l'engagement de la Région et explique que les propositions seront évaluées. Chaque fois que la Région fait des propositions d'amélioration et de développement des trains, cela nécessite un effort financier supplémentaire de la Région.

Il confirme que nous sommes dans une logique de développement du TER en Bourgogne et qu'il faudra aller vers des liaisons quotidiennes par TER dans ce secteur.

Pour terminer sur ce Comité de Ligne par rapport au FRET, la Région exige que la question de l'emploi soit réglée dans la négociation et avec les partenaires intéressés, pour que personne ne soit mis à l'écart des solutions.

Monsieur C. VENTALON, rappelle que CFTA-CARGO a des employés confirmés dans tous les domaines et que si la SNCF leur fait des propositions, il espère que ce ne seront pas des propositions malhonnêtes comme en 2000.

Monsieur J-C. LEBRUN conclut :

Il explique que les négociations n'auront pas lieu ce soir car la SNCF a besoin de travailler sur ces sujets et sur les autres demandes des participants au Comité. Il tient à préciser qu'il reste très attentif à ce dossier du FRET.

Nombre de sujets ont été évoqués :

- Concernant les personnes à mobilité réduite, une loi trace des orientations pour que ce soit appliqué mais il précise que cela a un coût considérable. La Région va le régler mais cela demande des investissements conséquents.
- Il confirme que la majorité régionale souhaite faire avancer le développement du ferroviaire tous azimut, y-compris les marchandises.
- Sur la concertation, il y aura un nouveau rendez-vous, inédit en Bourgogne et qui était prévu par la loi sur les transferts aux Régions mais pas encore mis en application : il s'agit de la Conférence régionale des partenaires le 7 juin prochain. Elle ira plus loin encore que ce qui était prévu dans la loi en permettant une participation plus large.
- La question des infrastructures invite à réfléchir aux orientations menées pour le ferroviaire.
 - La renégociation de la convention avec la SNCF sera bien confirmée malgré la libéralisation, il tient à le préciser.
 - Le gouvernement a décidé, contrairement à ce qu'il souhaitait au départ, que le Contrat de Plan Etat/Région actuel s'arrête en 2006 et la Région Bourgogne doit, en quelques mois, négocier un prochain Contrat de Plan désormais appelé Contrat de Projet.

Cela nous interpelle donc tous, pour travailler sur toutes ces questions ; pour que l'Etat ne se dérobe pas devant ses responsabilités, mais au contraire, qu'il prenne toute sa place dans l'effort financier à fournir. Dans le cas contraire les contradictions précédemment notées ne feront qu'amplifier.

Il s'agit d'aller vers une orientation nationale qui dégage des crédits en faveur du ferroviaire.

Il précise que la situation était connue du fait de l'audit réalisé sur l'état des infrastructures du réseau français : il explique que nous n'avons pas fait les mêmes efforts que nos voisins suisses, qui ont su prendre de l'avance en rénovant leur réseau ferroviaire.

- Sur la question de la desserte Clamecy – Nevers, il tient à signaler qu'elle n'a pas été oubliée et qu'elle sera inscrite dans les réflexions pour qu'il y ait éventuellement des études qui soient menées.

Monsieur D. GAMARD ajoute un complément sur le matériel neuf (X73 500 / AGC) pour préciser qu'ils sont situés à 55 cm du sol, c'est-à-dire au niveau actuel des quais tels qu'ils

sont progressivement refait dans les gares. Il est évident que tout n'est pas accessible aux handicapés mais que la loi et son application oblige à se pencher sur ce problème et à apporter des solutions.

Concernant les dessertes et les horaires, il précise que la SNCF et la région travaillent ensemble pour faire évoluer les choses et notamment pour établir des liaisons plus régulières.

Monsieur **J-C LEBRUN** conclut cette réunion en précisant que la Région et la SNCF allaient retravailler sur les nombreux sujets abordés qui furent nombreux.

Il ajoute qu'à côté des Comités de ligne, d'autres réunions peuvent se tenir pour approfondir les choses.

Il remercie l'ensemble des participants, des services de la Direction des Transport, ainsi que la presse pour s'être déplacés. Levant la séance, il invite les personnes le désirant à se joindre au buffet offert en la circonstance.