



**CESER Bourgogne Franche-Comté  
Séance plénière du 7 avril 2021**

**Rapport 4.4 Stratégie d'acquisition, de gestion et de maintenance du matériel  
roulant ferroviaire**

**Déclaration de Guy ZIMA au nom de la CGT**

Comme le souligne la commission Mobilités Energie, 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 300Km 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 stratégique et de diversification.

En matière de maintenance, son efficience 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