

Juin 2017



**CONTRIBUTION À LA REVOYURE  
DE LA CONVENTION TER  
CENTRE-VAL DE LOIRE 2014-2020**

**PREMIÈRES OBSERVATIONS AVANT LA NÉGOCIATION**

## Contribution à la revoyure de la convention TER Centre-Val de Loire 2014-2020 : premières observations avant la négociation

Dans le cadre de la revoyure de la convention TER, le CESER souhaite apporter quelques éléments à destination du Conseil régional préalablement à l'ouverture des négociations avec SNCF, prévues à partir de juin, et pour les trois dernières années de la convention 2014-2020.

Le CESER souhaite indiquer en préambule que l'actuelle convention TER pour 2014-2020 se traduit par un renforcement des objectifs sur la qualité du service rendu aux usagers. Le système de bonus/malus a été remplacé par un mécanisme de pénalités, ce qui correspondait à la demande passée de l'assemblée.

Le CESER est bien conscient que l'exercice de la Région et de SNCF pour 2017 est de revoir seulement certains articles de la convention dans le cadre de cette revoyure, et non de remettre à plat la convention actuelle. Néanmoins, cet exercice n'exclut pas, si les parties en sont d'accord, d'aborder d'autres articles et pourra permettre, à défaut, de préparer la prochaine convention TER. Aussi, le CESER ciblera les articles concernés par la revoyure dans sa contribution, mais abordera aussi quelques autres éléments, pour enrichir le débat.

### ❖ ARTICLES CONCERNÉS PAR LA REVOYURE

La revoyure porte uniquement sur quelques points de la convention (*cf. article 83.1 de la convention*) et notamment sur :

- la définition de l'offre de transport (volume du plan de transport de référence),
- les objectifs de contrôle des voyageurs (lutte contre la fraude),
- les objectifs de qualité (dont la ponctualité, la suppression des trains, et la qualité en gare et à bord : accessibilité, information, confort, propreté,...),
- les objectifs de recette,
- l'indexation du C1<sup>1</sup>,
- les frais d'ingénierie<sup>2</sup>,
- la convention cadre relative au financement du matériel roulant du TER,
- les objectifs attendus concernant les gains de performance en matière d'économie d'énergie et sur les fonctions support.

Par ailleurs, il est possible, uniquement s'il existe un accord entre les deux parties, de revenir sur un autre article.

---

<sup>1</sup> Les charges dites C2 sont refacturées par SNCF à la Région « à l'euro l'euro », c'est-à-dire au prix réel. Le forfait de charges C1 est constitué des autres charges qui ne peuvent être individualisées financièrement. Le forfait C1 est indexé chaque année selon une formule qui intègre les gains attendus en termes de performance sur un certain nombre de postes de charge.

<sup>2</sup> Les frais d'ingénierie concernent les études liées à un programme d'investissement à réaliser dans les gares et points d'arrêts ferroviaires situés sur le territoire régional.

## ❖ LA DÉFINITION DE L'OFFRE DE TRANSPORTS

Depuis 2 ou 3 ans, la fréquentation du TER en Centre-Val de Loire est en baisse et cela malgré des tarifs attractifs grâce à l'engagement de la Région. Toutefois, malgré la volonté de la Région, le coût pour l'usager occasionnel peut rester important, voire exorbitant pour les voyageurs les plus modestes.

La baisse de fréquentation se constate un peu partout en France sur les modes de transport ferroviaire, en partie par la concurrence de la route (autopartage, covoiturage, etc) et des autocars (notamment depuis la mise en service des cars en application de la loi dite « Macron »<sup>3</sup>). Néanmoins, les conditions de transport en TER (confort, propreté...), la fiabilité du service (retards et suppressions inopinées de trains) ainsi que la qualité du service proposé (limitation de l'ouverture des guichets et baisse des fréquences de desserte sur chacune des lignes en particulier) ont certainement joué un rôle sur cette baisse de fréquentation.

Le CESER estime qu'afin d'être performant et en phase avec les attentes des usagers, le TER doit proposer une offre suffisante sur les différentes lignes, adaptée à la fréquentation et aux besoins des usagers. L'offre TER doit notamment proposer une bonne desserte le matin et le soir, aux horaires de bureau. L'offre doit aussi être suffisante en milieu de journée pour les principales lignes. Ainsi, un aller-retour sur la matinée ou sur l'après-midi doit pouvoir rester envisageable vers et depuis les préfectures de la région, ainsi que vers Paris.

Le tableau ci-après montre que l'offre en trains-km est restée sensiblement identique entre 2011 et 2013. Par contre, l'offre a diminué en 2014 et en parallèle, la fréquentation a diminué, pour retomber en-dessous de 2011. En 2015, l'offre a légèrement augmenté pour une fréquentation stable.

	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<b>Nombre de km de lignes</b>	1 343	1 343	1 343	1 343	1 343
<b>Nombre de gares</b>	161	161	160	159	159
<b>Nombre de rames</b>	381	376	376	389	-
<b>Offre en trains-km</b>	10 410 000	10 500 000	10 380 000	10 070 000	10 221 000
<b>Fréquentation en milliers de voyageurs-km</b>	889 000	908 243	910 252	878 498	878 863

### ***Réalisation de l'offre TER en région Centre-Val de Loire***

***Source : La vie du rail, bilan annuel du TER dans les régions***

<sup>3</sup> Loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite loi Macron.

## ❖ LES OBJECTIFS DE CONTRÔLE DE VOYAGEURS

Il serait utile d'obtenir le taux de fraude global constaté, par lignes, ainsi que son évolution sur les dernières années, pour voir si la politique de contrôle des voyageurs porte ses fruits.

Il faut également distinguer le taux de recouvrement (règlement de l'infraction) du taux de fraude. Aussi, il serait intéressant d'obtenir le taux de recouvrement sur les TER régionaux, les mesures mises en place pour parvenir à un bon taux de recouvrement et la somme qui revient à la Région via ce mécanisme.

A noter que depuis plusieurs mois, la présence systématique de contrôleurs à bord des TER est remplacée sur certaines lignes par des opérations ponctuelles de contrôles renforcés à quai ou dans le train. Le CESER tient à rappeler qu'un agent d'accompagnement dans le train, au-delà de sa mission de contrôle, qui permet l'équité entre les usagers, peut informer, rassurer, être garant d'une qualité de service, permettre de réduire la dégradation du matériel (actes d'incivilité), assurer la sûreté à bord.

Soulignons par ailleurs que l'achat d'un billet dans le train ne sera plus possible à l'avenir s'il n'y a plus de contrôleur. C'est pourtant un argument qui a été apporté à la suite de la fermeture des guichets le matin en gare de Saint-Pierre des Corps.

Les contrôles renforcés en gare, même s'ils peuvent avoir leur utilité, sont en général peu appréciés par les usagers du train, en particulier aux heures de pointes comme le matin (exemple des contrôles lors de l'arrivée à Paris Montparnasse des usagers de la ligne Chartres-Paris). Cela peut notamment poser problème pour les usagers ayant une correspondance ensuite (train ou autre mode de transport).

A l'instar de ce qui est inscrit dans la convention d'exploitation de la Région Nord-Pas de Calais, le CESER demande que chaque train, sur chacune des lignes, soit accompagné sur l'ensemble de son trajet d'au moins un agent du service commercial des trains (ASCT). Cette même Région impose à SNCF d'établir un bilan annuel qualitatif et quantitatif de la fraude, afin de mieux en maîtriser les motifs.

## ❖ LES OBJECTIFS DE QUALITÉ

Le tableau ci-après récapitule les objectifs fixés, le réel constaté et les pénalités dues par SNCF, sur la base de la convention TER 2014-2020 et des décomptes définitifs réalisés par le Conseil régional en 2014 et 2015 sur le financement du service TER.

Tout d'abord, le CESER souhaite rappeler que les pénalités ne sont pas une fin en soi. L'objectif affiché est bien de rendre aux usagers du train un service de qualité, dont la ponctualité, et par là-même, d'encourager un report modal de la voiture vers le train. Les objectifs établis ont donc pour but de réduire les dysfonctionnements de l'opérateur ferroviaire et non que le Conseil régional voit sa facture diminuer.



En outre, même si des remboursements de l'utilisateur demeurent possibles (avec des clauses spécifiques), le préjudice subi par l'utilisateur en cas de retard ou de suppression de train va au-delà de l'aspect financier pour l'utilisateur (correspondance manquée, retard important).

		2014			2015			2016		2017
		Objectif	Réel	Pénalité due par SNCF	Objectif	Réel	Pénalité due par SNCF	Objectif	Réel	Objectif
Objectif de comptage*		90%	95,20%	0 €	91,60%	93,50%	0 €	91,60%		91,60%
Nombre de trains traités par un contrôle renforcé à bord		9 000	10 785	0 €	10 000	10 092	0 €	12 000		15 000
Référentiel de qualité	Pour les trains	92,0%	97,5%	0 €	92,3%	96,5%	0 €	92,6%		93,0%
	Pour les gares	95,1%	97,2%		95,1%	96,7%		95,1%		95,1%
	Pour l'accessibilité des gares	94,0%	97,6%		94,0%	99,7%		94,0%		94,0%
	Pour l'information	95,2%	97,3%		95,2%	96,0%		95,2%		95,2%
	Pour les points d'arrêt routier	93,0%	90,0%		93,0%	94,7%		X		X
	Pour les autocars	95,7%	98,8%		95,7%	95,1%		X		X
Non-réalisation de l'offre pour trains supprimés		97,7%	97,2%	305796 €	97,8%	98,4%	0 €	97,9%		98,0%
Objectif de ponctualité à 5 min		92,0%	92,6%	0 €	92,2%	91,6%	133402 €	92,4%		92,7%
Dont ponctualité à 30 min		99,0%	99,2%	0 €	99,0%	99,0%	2 751 €	99,0%		99,0%
Sous-composition*		99,0%	98,4%	65 592 €	99,0%	97,5%	162274 €	99,0%		99,0%
Total (sur ces pénalités)		X	X	371388 €	X	X	298427 €	X		X

**TER Centre-Val de Loire : Comparaison entre les objectifs et le réel constaté sur les indicateurs de qualité de service aux usagers**

\* pas d'évolution prévue dans le cadre de la revoiture de la convention

**Sources : Convention TER Centre 2014-2020 et décomptes définitifs 2014 et 2015 de la Région**

**Le niveau de l'objectif**

Tout d'abord, le CESER s'interroge sur le niveau de l'objectif de chaque critère. Est-il suffisant afin de rendre un service de qualité à l'utilisateur ? En effet, même si l'objectif de ponctualité à 30 minutes est situé à 99 %, un retard de plus de 30 minutes pour un train régional demeure conséquent et peut même engendrer des problèmes importants en cas de correspondance. Même si le CESER est bien

conscient que les derniers points de qualité sont souvent les plus difficiles à gagner, certains critères pourraient voir leurs objectifs augmenter progressivement, comme cela avait été prévu sur les premières années de la convention, de 2014 à 2017.

### **Le coût des pénalités et leur plafonnement**

Le CESER s'interroge sur le plafonnement des pénalités dues par SNCF en cas de manquements par rapport aux objectifs fixés. En effet, les pénalités sont plafonnées à un million d'euros, ce qui représente environ 0,65 % du montant de la convention TER. Ce montant demeure donc faible au regard du coût total de la convention et n'incite pas forcément SNCF à prolonger et accentuer ses efforts pour proposer un service de plus en plus qualitatif. Ne faudrait-il pas augmenter ce plafond, voire le supprimer ?

Par ailleurs, le montant des pénalités reste dérisoire. Ainsi, en prenant l'exemple de la sous-composition de trains (nombre de places assises inférieures à ce qui est prévu contractuellement), la pénalité due par SNCF pour 2014 est de 65 592 €, pour un écart de 0,6 point par rapport à l'objectif. Environ 100 000 trains circulent par an sur le réseau TER Centre-Val de Loire, ce qui représente donc 600 trains à peu près en sous-composition ; la pénalité revenue par train est donc de l'ordre de 110 € seulement. Le calcul sur 2015 arrive au même résultat. Autre exemple, il existe un écart de 0,5 point par rapport à l'objectif de trains non-supprimés en 2014, ce qui représente environ 500 trains supprimés sur l'année, soit plus d'un train par jour, un chiffre jugé important par le CESER. Pour ces dysfonctionnements répétés, SNCF a versé 305 796 € en 2014, soit une pénalité de 610 € par train supprimé.

Au vu de ces éléments, le CESER propose donc d'augmenter le niveau de pénalités. Le CESER tient également à indiquer que les pénalités pourraient se calculer mensuellement, plutôt qu'annuellement, et par lignes, le calcul global pouvant gommer des disparités.

### **La ponctualité**

Le CESER tient à saluer le distinguo qui a été fait dans la convention actuelle pour le critère de ponctualité. Ainsi, les trains en heures de pointe qui arrivent en retard comptent deux fois plus dans le calcul des pénalités que les trains en heures creuses, ce qui s'inscrit dans les demandes formulées par le CESER.

Une étude sur les causes de retards dans les TER en 2016 a été réalisée au niveau national par l'Autorité de la qualité des services dans les transports (AQST)<sup>4</sup>. Elle montre que la région Centre-Val de Loire se situe dans la moyenne, avec 9 % de trains en retard, au même niveau que la région Pays de la Loire (Alsace : 4,8 %, Lorraine : 5 % et PACA : 15,1 %). Les causes de retards sont séparées en 6 items : gestion du trafic, gestion en gare et réutilisation de matériel, matériel roulant, prise en compte des voyageurs, infrastructure ferroviaire, causes externes au transport. L'analyse détaillée des causes de retards devrait permettre à SNCF d'améliorer ses process, à l'aide d'une gestion corrective, et à la Région de négocier des objectifs plus ambitieux.

---

<sup>4</sup> [http://www.qualitetransports.gouv.fr/IMG/pdf/hqst-20170309-\\_causes\\_des\\_retards\\_dans\\_les\\_ter\\_en\\_2016.pdf](http://www.qualitetransports.gouv.fr/IMG/pdf/hqst-20170309-_causes_des_retards_dans_les_ter_en_2016.pdf)

### **La réalisation de l'offre**

Sur la réalisation de l'offre, dans l'article 59.2 de la convention, il est indiqué que « les trains dont la suppression est due à un cas de force majeure sont considérés comme ayant circulé à l'heure ». Même si le cas de force majeure est rarement invoqué (accident de personnes, inondations, tempêtes, etc...), il serait souhaitable de sortir ces trains du comptage.

### **La qualité de services**

Sur les référentiels de qualité de service, le CESER regrette que le calcul soit réalisé selon une moyenne, qui peut gommer la non-réalisation de certains objectifs.

Le CESER note que SNCF est bien au-dessus pour certains objectifs de qualité : c'est notamment le cas pour le référentiel de qualité des trains ou pour celui de l'accessibilité des gares. Il ne faudrait donc pas que SNCF « relâche » ses efforts et parvienne uniquement au niveau de l'objectif. Dans ce cas, le niveau de qualité ressenti par l'utilisateur baisserait, alors que SNCF resterait au-dessus de son objectif. Le niveau d'objectif mériterait donc d'être réétudié et d'être augmenté pour certains de ces critères. Le seuil atteint doit devenir le seuil de calcul de pénalité pour l'année suivante (« effet cliquet »).

Plus globalement, le CESER souhaiterait connaître le taux de satisfaction des usagers du TER, et son évolution sur les dernières années, en mentionnant les sources. La qualité mesurée peut en effet paraître différente aux yeux des usagers, par rapport à leur vécu. Le référentiel pour la mesure des indicateurs qualité (annexe 23 de la convention) pourrait intégrer en complément des éléments tels que le nombre de réclamations reçues ou le nombre de recours effectués auprès du médiateur (ne faudrait-il pas innover pour faciliter la remontée des avis entre les usagers et l'AOT ?). Le CESER propose la réalisation d'enquêtes consommateurs en utilisant les outils numériques.

Force est de constater que la qualité proposée aux usagers est très différente selon le matériel et la ligne empruntée : les trains TER circulant entre Châteauroux/Vierzon et Orléans sont très souvent vétustes et n'offrent pas une bonne qualité de service aux usagers du point de vue du confort.

Par ailleurs, les CLAD (Comité local d'animation et de développement des lignes TER) permettent de réunir des usagers, des représentants du Conseil régional et des représentants de SNCF, et peuvent faire remonter les problèmes quotidiens ou ponctuels des usagers des différentes lignes. Ces CLAD ne se réunissent plus aujourd'hui. Il serait souhaitable de revoir le système de consultation des utilisateurs du train. Le CESER se propose de participer à la réflexion sur cette question.

### **Réclamations**

Le service de réclamation serait à clarifier et à simplifier. Les utilisateurs ne connaissent pas forcément la procédure, l'information transmise par SNCF n'est pas tout le temps claire et le système parfois décourageant. La procédure aurait intérêt à être identique dans les différentes régions. A ce sujet, le Conseil régional dispose-t-il du nombre de réclamations sur les TER ?

## ❖ LES OBJECTIFS DE RECETTE

Le CESER s'interroge sur le principe des objectifs de recette. En effet dans le mécanisme actuel, si l'objectif de recettes n'est pas atteint, il n'y a aucune incidence sur la contribution définitive de la Région. Par contre, si l'objectif de recettes est dépassé, la contribution de la Région doit en être diminuée d'autant. Ce système, même s'il a le mérite de pouvoir diminuer la contribution financière de la Région en cas de recettes favorables, n'incite pas forcément SNCF à atteindre cet objectif car elle serait perdante. Pour 2014 et 2015, les recettes réelles n'ont pas atteint les objectifs fixés (écart de 6 M€, soit une différence de 8 % environ par rapport à l'objectif de recettes).

Au-delà de la question de l'objectif de recettes, il serait souhaitable de réfléchir dans le cadre de la prochaine convention aux leviers pour augmenter la fréquentation du TER, ainsi qu'à de nouveaux objectifs de fréquentations comme le mentionnent d'autres conventions.

## ❖ LES OBJECTIFS CONCERNANT LES GAINS DE PERFORMANCE EN MATIÈRE D'ÉCONOMIE D'ÉNERGIE

Il est indiqué dans la convention que « SNCF fournira l'ensemble des données et informations nécessaires à l'élaboration des bilans carbone que souhaitera établir la Région » (article 41.1). Le CESER souhaiterait donc avoir des éléments de bilan à ce sujet s'ils existent.

Par ailleurs, à l'occasion du renouvellement de la convention, en 2020, il serait souhaitable d'introduire des indicateurs et des objectifs en matière d'environnement, qui seraient suivis annuellement. A titre d'exemple, la convention d'exploitation de la Région Nord-Pas de Calais a acté une série d'objectifs concrets dans le domaine environnemental (énergies renouvelables entre autres).

Enfin ne faudrait-il pas introduire une pénalité lorsque des trains diesel TER circulent sur des lignes entièrement électrifiées ?

## ❖ LES OBJECTIFS SOCIAUX ET SOCIÉTAUX

A l'instar de la région Nord Pas de Calais ou Picardie, le CESER est favorable pour la SNCF contractualise avec des associations d'insertion ou relevant de l'économie sociale et solidaire pour conduire un certain nombre de travaux.



## ❖ CONCLUSION

Le CESER espère que **l'exercice de la revoyure de la convention sera l'occasion pour SNCF d'améliorer son niveau de prestation** en s'interrogeant sur son fonctionnement et sa stratégie, en évitant toute déresponsabilisation.

**Le CESER demande à être saisi sur la version amendée de la convention, avant l'adoption définitive entre SNCF et le Conseil régional à la fin du second semestre 2017.**

La Région devra élaborer une nouvelle convention avec SNCF à partir de 2021. Les trois lignes TET (Trains d'équilibre du territoire, anciennement Intercités) qui seront transférées à la Région Centre-Val de Loire à partir de 2018 pourront être intégrées, à terme, à cette nouvelle convention<sup>5</sup>. **De la même manière, le CESER demande à être saisi en amont de la convention spécifique pour les trois lignes TET qui seront reprises par la Région.**

Afin de renforcer son **rôle d'Autorité organisatrice des transports, la Région Centre-Val de Loire** aurait tout intérêt à **mener une concertation avec les autres Régions, dans le cadre de Régions de France**, afin de s'inspirer des bonnes pratiques et de peser davantage sur l'opérateur historique. Même si la convention actuelle a été renforcée en termes d'objectifs par rapport à la convention précédente, **la Région doit continuer à être davantage exigeante** avec SNCF sur le service rendu.

**La relation avec les usagers est essentielle.** Le ressenti de ceux-ci est parfois très différent par rapport aux résultats affichés et à la communication faite par SNCF. Certains usagers sont découragés et jugent même « déplorable » la prestation fournie par SNCF (inconfort de certains trains, retards répétés, suppressions non prévues de trains,...). Le système qui remplacera les CLAD devra être connu, reconnu et efficace pour permettre, surtout en amont, la remontée des doléances ainsi qu'un dialogue constructif entre la Région, SNCF et les usagers.

Comme indiqué dans ses précédents avis ou contributions, **le CESER rappelle que la ponctualité des TER, la fiabilité du service, l'information transmise (y compris au niveau numérique) et le confort offert en gares et dans les matériels roulants, constituent les critères essentiels de satisfaction des usagers.** La Région doit être ferme sur ses principes élémentaires, pour réconcilier les usagers et clients potentiels avec le ferroviaire, sous peine d'une baisse de la fréquentation, compte-tenu des nouvelles possibilités offertes pour voyager.

Sous couvert de lutte contre la fraude, SNCF remet en cause le système de « billet ouvert » (valable sur la semaine) pour passer à un système de billets avec « trains désignés », ce qui ne sera pas sans poser problème aux usagers, notamment en termes de souplesse d'utilisation du train.

Le CESER souhaite **qu'une discussion s'engage prochainement sur l'augmentation de la fréquence des TER, au vu des besoins exprimés par la population**, ceci dans le cadre du Schéma régional des infrastructures et des transports et le Schéma régional l'intermodalité, intégrés au Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Ceci afin **d'améliorer la qualité du service rendu et le report modal vers les transports en commun.**

---

<sup>5</sup> Les 3 lignes TER transférées à la Région Centre-Val de Loire sont : Paris-Orléans-Tours, Paris-Montargis-Nevers et Paris-Bourges-Montluçon. Elles devraient, a priori, faire l'objet d'une convention spécifique pour trois ans (2018-2020).

Le CESER prend acte de **l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs en 2023**. Avant cette date, la Région aura à redéfinir sa politique car elle pourrait choisir de s'engager avec un autre opérateur ferroviaire, sur la totalité du périmètre régional ou sur certaines liaisons ferroviaires uniquement. **Cette échéance devrait contraindre l'opérateur historique à l'exemplarité eu égard à ses engagements et aux attentes des usagers du service public**, car la Région pourrait prendre en compte, entre autres, les résultats obtenus par SNCF en fonction des objectifs fixés contractuellement.

Enfin, suite à la loi NOTRe<sup>6</sup>, la Région voit sa compétence transport largement renforcée, avec le transfert des transports interurbains et des transports scolaires en 2017. En parallèle, **la Région a été confirmée comme chef de file de l'intermodalité**. Avec l'élaboration du SRADDET, la Région aura donc tout intérêt à **réfléchir de manière plus globale sur les transports en commun et les mobilités douces, en intégrant une vision multimodale liées aux enjeux environnementaux**, ceci dans le cadre d'un **aménagement équilibré des territoires et d'une égalité de traitement des citoyens**. La Région **devra renforcer son positionnement de coordinatrice des autorités organisatrices de transport**, pour assurer **une meilleure cohérence et une continuité de service et parvenir à une complémentarité de la billettique et des tarifications**.

---

<sup>6</sup> Loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République, du 8 août 2015.

## **COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL**

**Président de la Commission Aménagement de l'espace** : M. Jean-Claude BROSSIER

**Rapporteur du rapport** : M. Daniel BERNARD

### **Membres de la Commission Aménagement de l'espace** :

Mme Caroline AUGER  
M. Jean-Pierre BARNAGAUD  
M. Daniel BERNARD  
M. Jean-Claude BROSSIER  
M. Jean-Paul CARRIÈRE  
M. Joël CARRIGNON  
M. Jean-Louis CORVAISIER  
M. Hervé COUPEAU  
M. Hugues DE BEAUVAIS  
Mme Rose-Marie DUVEAU  
M. Daniel HERLEMONT  
M. Guy JANVROT  
M. Éric JAVOY  
M. Alain JUMEAU  
M. Nicolas LEPAIN  
Mme Annie LEBRUN-GOMBERT  
M. Gérard LIGER  
M. Abel MARTIN  
M. Jean-Paul MOKTAR  
M. Jean-Claude MOREAU  
M. Stéphane ROI  
M. René ROSOUX  
M. Alain ROULLÉE  
M. Dominique ROUZIES  
M. Didier TORTET  
M. Jean-Paul VINCENT

**Chargé de mission** : M. Florian RIVOAL

**Assistante** : Mme Marine DUTEYRAT

***Le groupe remercie M. Philippe Fournié, Vice-Président délégué aux transports et à l'intermodalité au Conseil régional, d'avoir répondu à notre sollicitation.***



Hôtel de Région  
9 rue Saint Pierre Lentin - CS 94117  
45041 Orléans Cedex 1  
Tél. 02.38.70.30.39  
ceser@regioncentre.fr  
**Retrouvez le rapport sur : [ceser.regioncentre.fr](http://ceser.regioncentre.fr)**

