

**CESER de BOURGOGNE FRANCHE-COMTE**  
**Séance plénière du 16 novembre 2016 à Dijon**

**Avis du CESER sur le rapport 4-8**  
**« Train d'équilibre du territoire (TET) - Protocole d'accord entre l'Etat, le STIF, Grand Est et Bourgogne Franche-Comté - Reprise de la ligne Paris-Belfort »**

**Déclaration de Jean-Christophe Gossart pour la CGT**

L'Etat est autorité organisatrice des Trains d'Equilibre du Territoire (TET). Son désengagement entraîne et va entraîner la suppression de trains. Le maintien d'autres dépendra des choix des Régions et de leur capacité à les intégrer dans l'offre TER. Ce sera difficile dans un contexte de contraintes budgétaires fortes découlant des politiques d'austérité.

C'est le cas de la reprise de la ligne Paris-Belfort. Le rapport 4-8, présente un protocole d'accord entre l'Etat, le STIF, la Région Grand Est et notre région Bourgogne Franche-Comté. Il indique : « l'application stricte des préconisations du rapport Duron sur la ligne Paris-Belfort porterait une atteinte grave et irréversible aux territoires traversés » : nous partageons cette analyse.

Le désengagement de l'État entraîne le transfert de la charge financière aux Régions. Il fait peser un risque de rupture dans l'égalité de traitement des usagers sur le territoire. Certaines lignes de trains d'équilibre du territoire ne pourront plus être assurées et devront être transformées en ligne de bus, ce qui pose problème à la fois pour les usagers et d'un point de vue environnemental.

Un train Intercités émet 5,80 gr EPKP (équivalent pétrole/kilomètre/passager) contre 6,40 pour un autocar plein, 27,10 pour la voiture particulière et 39,40 pour l'avion.

Les mesures gouvernementales réduisent drastiquement les dotations aux collectivités. Les lois portant réforme territoriale recomposent les compétences et organisent de nouveaux transferts. Leurs successions fragilisent le fait que les régions puissent se substituer à l'Etat comme autorité organisatrice sur l'ensemble de l'offre. Les Régions riches pourront mettre en place une tarification sociale, les autres devront augmenter les tarifs, réduire l'offre ou la supprimer. Accepter le transfert aux Régions, reviendra à condamner l'essentiel des relations Intercités ou à en réduire l'offre (fréquence, nombre d'arrêts...).

Ajoutons que les Régions ne disposent toujours pas d'un outil fiscal dynamique, comme pourrait l'être un versement transport régional que la CGT revendique.

Le déficit d'exploitation du service TET est notamment avancé pour justifier cette position.

La CGT conteste la dramatisation qui est faite autour du coût et du déficit de ces trains.

Le rapport de la commission présidée par le député Duron fait état d'un déficit d'exploitation de 330 millions d'euros au plan national annuel. Ce qui n'est pas démesuré selon nous pour 320 trains quotidiens représentant 100 000 voyageurs/jour et 335 villes desservies.

70% des coûts d'exploitation sont couverts par les seules recettes du trafic, cas unique dans le transport conventionné !

Pour la CGT, ces choix ne doivent rien à la fatalité mais soulignent une fois de plus le désengagement de l'Etat vis-à-vis du service public ferroviaire après des années d'abandon, de sous-investissement sur le réseau classique comme sur le matériel roulant et de dégradation de la qualité de service.

La CGT ne revendique pas le statu quo pour autant. Il faut une véritable ambition pour ces trains, à la hauteur des enjeux.

Que l'on puisse étudier en détail la suppression de doublons et l'articulation entre TET et TER, voire TGV, n'est évidemment pas un sujet tabou.

Mais, pour la CGT, cela doit s'inscrire dans une progression globale de l'offre ferroviaire pour tous, un meilleur maillage et davantage de proximité dans les territoires pour les habitants qui y vivent.

Il ne peut donc être question pour nous d'un nouveau désengagement de l'Etat conduisant à une contraction de l'offre qui laisse de plus aux acteurs locaux le soin de faire le « sale boulot ».

La CGT se satisfait de la commande de 19 rames Corail Linder, en Bourgogne Franche-Comté, à Alstom Belfort. Le ferroviaire a besoin d'une industrie moderne, de proximité, répondant aux particularités et aux besoins des territoires et des populations.

Pour la CGT, la propriété de ce matériel doit revenir à l'Entreprise publique qu'est la SNCF et non pas servir les intérêts et profits privés en cas d'ouverture à la concurrence.

La CGT regrette que cette information ne soit pas mentionnée dans l'avis, de même que l'avenir du projet VFCEA qui pourrait s'articuler avec la ligne 4 Paris- Belfort.

L'annexe du rapport soumis au CESER évoque la ligne Reims -Dijon pour une mise en place au premier janvier 2017.

Mais l'avis du CESER comme le rapport du Conseil Régional l'ignorent.

L'actualité nous invite à réagir à la fermeture de la ligne SNCF Etang sur Arroux-Autun à compter du 20 novembre 2016 consécutive au manque d'entretien.

Nous condamnons fermement cette décision inconséquente qui pénalise plusieurs centaines d'usagers par jour notamment des scolaires.

La CGT demande l'intervention du Conseil Régional, Autorité Organisatrice des Transports, pour rétablir le fonctionnement de la ligne, ce qui rentre dans ses compétences.

Peut-être que cette action restaurerait la confiance des citoyens...

La CGT partage les questions de l'avis quant à la qualité de la desserte, la participation de la Région et l'électrification de la ligne Paris-Troyes.

Pour autant, la CGT ne peut souscrire à une simple prise d'acte par le CESER sur un sujet aussi structurant pour nos territoires.

La CGT s'abstiendra donc sur cet avis.