

L'Alternative à Gauche

Réponse à la FNAUT Bourgogne / Franche-Comté

Novembre 2015

Volet politique générale des transports régionaux

1. **Compétence transport** : La loi NOTRe donne toute la compétence transport à la région. Le Conseil Régional aura donc à gérer le service TER des 2 régions Bourgogne et Franche-Comté mais également les transports départementaux des 8 départements ! Quelles sont vos propositions en termes d'harmonisation, d'optimisation, de tarification de ces moyens de transport ?

Il convient d'éviter les doublons (entre train et bus sur les mêmes parcours) et de penser l'organisation des modes de transports collectifs en termes de complémentarité, et non de concurrence pour parvenir à un aménagement du territoire cohérent. Dans ce cadre de complémentarité des modes de transport, nous affirmons la priorité du ferroviaire, parce qu'il est moins polluant et plus sûr. Partout où c'est possible, préférer le train, avec en complément, les dessertes en bus là où le train ne peut pas passer.

Cela suppose de remettre des trains en capacité correspondant aux besoins des usagers, des dessertes et des horaires adaptés aux besoins, et des tarifs accessibles à tou-te-s, donc incitatifs aux transports en commun, la gratuité totale pour les transports scolaires, et l'étude de l'extension de la gratuité pour d'autres publics (chômeurs, allocataires des minima sociaux, etc..).

Pour ce qui est des transports scolaires, dont le mode principal est le bus, nous regrettons le dessaisissement des départements car ce niveau de proximité a permis de rendre un service de grande qualité, le plus petit village étant desservi, avec la gratuité dans la plupart des départements. Nous pensons que les départements doivent continuer à exercer cette fonction par délégation, avec la gratuité, qui représente une aide au pouvoir d'achat non négligeable.

Comme nous ne prétendons pas que «demain on rase gratis », nous faisons des propositions de financement qui permettent d'élargir les sources de financement pour réaliser une politique ambitieuse de transports collectifs (question 2)

2. **Budget Transport** : Dans un contexte de réduction des dotations de l'État aux collectivités territoriales, comment envisagez-vous d'accroître la part réservée au transport public dans le budget régional et pensez-vous que l'exploitation de certaines liaisons ferroviaires en délégation de service public, impliquant une mise en concurrence de la SNCF avec d'autres exploitants soit une solution? Envisagez-vous une expérimentation sur une ou plusieurs lignes régionales et lesquelles? Enfin la différence de couverture recettes/dépenses des TER entre la Bourgogne et la Franche-Comté doit être intégrée dans les orientations budgétaires. Comment allez-vous ajuster ce delta ?

Précisons d'abord que si nous sommes bien obligés de gérer les collectivités locales dans le cadre des contraintes budgétaires imposées par les politiques nationale et européenne, notre liste L'Alternative à Gauche se prononce résolument contre les politiques d'austérité et les combat, en France et en Europe, parce que non seulement elles aggravent tous les maux dont souffre le pays

(chômage, immobilisme écologique), mais également le problème de la dette. Donc la baisse des dotations d'Etat n'a rien d'inéluctable. Elle est le résultat de mauvais choix politiques.

Mais même avec des dotations rétablies, notre ambition ferroviaire est telle qu'elle nécessite des sources de financement élargies. D'où nos propositions :

- création d'un réel versement transport par les entreprises,
- augmentation au-delà des 50% de la prise en charge du trajet domicile/travail par l'employeur,
- prélèvement sur les bénéfices des sociétés autoroutières,
- écotaxe
- création sur le modèle du livret A d'un livret de financement des infrastructures de transport.

Sur la mise en concurrence des lignes TER à laquelle nous nous opposons, nous voulons rappeler :

1) Le quatrième paquet ferroviaire européen adopté très récemment, qui prévoit l'ouverture à la concurrence des TER en 2026 n'oblige pas, à partir de cette date, à passer par un appel d'offre pour Délégation de Service Public. Il autorise l'attribution directe. Il n'y a donc aucun impératif légal à ouvrir les lignes TER à la concurrence, et nous nous prononçons clairement en faveur de l'attribution directe à la SNCF de l'exploitation des lignes TER.

2) Pourquoi ? Parce que l'expérience de l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence est là pour nous montrer les dégâts qu'elle provoque. Une multitude d'opérateurs se sont précipités sur les lignes rentables, et il y a aujourd'hui moitié moins de trains de fret, car l'entreprise publique, déséquilibrée financièrement, s'est progressivement dégagée de l'activité fret. Le risque serait exactement le même avec le TER. Les tronçons rentables seraient pris d'assaut par des opérateurs concurrents, et la SNCF perdrait la possibilité de mutualiser ses charges entre les différentes lignes, donc elle n'aurait plus la possibilité d'assurer une cohérence régionale à l'offre ferroviaire.

3. **CPER et contrat de plan Etat Région:** Quel devenir pour ces dispositions contractuelles dans le cadre de la future Région ?

Nous supposons que la question porte sur le CPER (contrat de plan Etat Région) et sur la convention SNCF-Région.

Sur la convention dont l'une se termine en 2016 (Bourgogne) et l'autre en 2017(Franche-Comté), nous sommes favorables à un ajustement des dates de fin pour convention commune Bourgogne6Franche-Comté, avec un haut niveau de prestation, qu'ils 'agisse des capacités de transport, des horaires, de l'accueil, de la billetterie, de l'accompagnement dans les trains, facteur important de sécurité pour els voyageurs.

Sur les CPER qui pointent la VFCEA et la ligne des Hirondelles, nous pensons que les sommes attribuées doivent être révisées à la hausse compte tenu de l'importance des travaux pour fournir rapidement le service attendu, qui est un enjeu très important pour la région.

Nous y ajoutons pour ce qui concerne la Franche-Comté, le besoin de rénovation et pérennisation de la ligne des Horlogers, très importante pour la liaison avec la Suisse, ainsi que la mise en avant de la ligne du Revermont, qui doit devenir le grand projet de liaison Sud de la Franche-Comté.

Le rapport Duron, qui prévoit explicitement le désengagement de l'Etat sur les TET, nous cause quelques soucis au sujet de la ligne 4, enjeu régional important également pour le Nord Franche-Comté. L'objectif est-il d'en transférer le financement aux régions ? Ce ne serait pas acceptable.

4. **Concertation avec les usagers des transports** : Quelle place occuperont dans vos travaux les usagers et leurs représentants ? Souhaitez-vous développer les comités de ligne et y inclure les ex-lignes départementales ou rester dans la configuration actuelle ?

Dans tous les lieux (lieu travail, de résidence, usage de services publics) et dans tous les domaines, le renouvellement des pratiques démocratiques et l'implication de la population dans les décisions qui els concernent sont au cœur de notre projet politique.

Bien évidemment, il faut donner un rôle actif bien plus important aux usagers des transports collectifs. Les comités de ligne, trop souvent transformés en chambres d'enregistrement de doléances qui ne sont pas suivies d'effets, doivent être plus nombreux et intervenir en amont des décisions, pour aider à la mise en place du service.

Dans l'immédiat, il est urgent de remettre à plat le cadencement, qui ne correspond pas aux besoins actuels e mobilité, notamment pour les trajets domicile/travail, avec la vision des usagers.

5. **Concurrence des autocars** : Dans le cadre de la loi Macron adoptée le 10 juillet la libéralisation du transport par autocars en France trouve des applications concrètes dans nos régions (Besançon-Chalon sur Saône, Dijon-Auxerre-Paris, Lons le Saunier-Paris) à des prix d'appel sans concurrence avec le service ferroviaire existant. Comment concevez-vous la coordination train-autocar et faut-il transférer des lignes ferroviaires vers l'autocar ?

Nous l'avons évoqué dans la question 1. Nous sommes résolument hostiles à la mise en concurrence des trains par les bus sur les trajets de plus de 100 kms organisée par la loi Macron, et notre conception est celle de la primauté absolue du train sur grande distance et les dessertes par bus en mode complémentaire sur petite distance là où le train ne passe pas.

Le développement du mode de transport par autocar est une ineptie du point de vue du développement durable, et ceci au moment même où Paris reçoit la COP 21. C'est dire si les actes sont loin des discours pour un certain nombre de responsables politiques.

Les prix proposés actuellement ne sont même pas des prix d'appel, mais des prix de dumping, le temps de créer des habitudes pour les usagers. Même les prix « normaux » des transports par autocar ne sont pas conformes aux coûts réels car des coûts collectifs importants ne sont pas pris en compte, mais externalisés en coûts pour la société : les coûts de pollution, d'accidents, de régénération des routes et autoroutes, d'allongement des tems de parcours). Lorsque l'on prend en compte l'ensemble de ces coûts, le ferroviaire est de loin le plus économique pour la société.

6. **Transport aérien** : Le modèle économique des aéroports régionaux est remis en cause. Dans ce contexte quel avenir pour l'aéroport de Dole Tavaux ?

Nous avons à l'égard du transport par avion la même approche qu'entre train et autocar : complémentarité et non pas concurrence. Nous ne sommes pas opposés par principe au transport

par avion quand il apporte un service que ne peut apporter le train. Sur un certain nombre de liaisons (Suisse, Lyon, Paris) c'est le transport ferroviaire qui doit être soutenu.

Par ailleurs, nous estimons que le l'implantation des aéroports, leur fonction doivent relever d'une vision nationale, dans le cadre d'un Etat qui développe une stratégie cohérente d'aménagement du territoire et d'organisation de la mobilité. La régionalisation a ses limites, et il n'est pas concevable que chaque région se dote d'un aéroport de grande taille.

Donc il est hors de question de garder deux aéroports éloignés de quelques kilomètres, et donc nous nous prononçons pour un seul aéroport, Dole-Tavaux, en faisant observer que de l'argent public aura été gaspillé par la région de Bourgogne (20 millions d'euros) dans l'aéroport de Longvic.

Il est vrai que la partie centrale de la Franche-Comté est éloignée de l'aéroport de Mülhouse -Bâle comme celui de Saint Exupery. Certaines des lignes exploitées à Dole-Tavaux en direction du sud de la France ou de l'Europe rencontrent un grand succès. Un état des besoins de la population doit être fait. L'aéroport peut donc rester multifonctions (tourisme, affaires, services d'urgence) à condition :

- qu'il reste de taille modeste compte tenu de la proximité de deux aéroports de grande taille,
- qu'il y ait une exigence d'éthique sociale des compagnies proposant des vols de tourisme. On ne peut accepter que le financement public soutienne le modèle « low cost »,
- que le principe de non concurrence avec les lignes TGV soit respecté,
- qu'il y ait pour les vols d'affaire un financement des CCI.

7. **Transport fluvial** : Envisagez-vous la relance du transport fluvial grand gabarit ?

La question du transport fluvial renvoie à la nécessité absolue de diminuer rapidement le fret routier et de désengorger les routes de ses innombrables camions. C'est un enjeu environnemental crucial.

Il faut donc examiner cette question une fois encore dans le cadre de la complémentarité fret ferroviaire/fret fluvial.

Nous estimons qu'il convient d'abord d'utiliser ou de relancer l'usage des infrastructures existantes pour le fret marchandises dans la région, qui sont loin d'être à saturation de capacité :

- le fret ferroviaire : le ferroutage associé à la VFCEA est un projet prioritaire. Le fret de la ligne 4 doit également être développé.
- les plateformes multimodales
- Deux rivières de la région sont à grand gabarit (Yonne et Saône, avec une liaison avec le port de Nantes pour l'Yonne). Le fret fluvial doit être relancé par l'utilisation de ces deux rivières.
- On pourrait également réhabiliter les canaux Freycinet pour des transports de « vrac » (matériaux, grains) sur petite et moyenne distance.

Mais Il est hors de question pour nous de relancer le projet de canal à grand gabarit Rhône-Rhin passant par la vallée du Doubs, refusé massivement par les Franc-Comtois dans les années 80, ou de lancer un quelconque projet pharaonique de creusement d'un grand canal, alors que tant d'infrastructures existantes ne sont pas saturées, voire pas utilisées.

8. **Fret ferroviaire:** Pensez-vous que la future région doit apporter son aide à certaines lignes capillaires (ex Les Laumes-Epoisse) ?

Nous avons développé précédemment l'importance que revêt pour nous le développement du fret ferroviaire. Oui, nous voterons le soutien de la région là où des besoins se font sentir.

Mais on ne peut que déplorer la déresponsabilisation de l'Etat à ce sujet. C'est à lui, en tant qu'Etat « stratège » et actionnaire de la SNCF,

- de développer une véritable stratégie de développement du fret ferroviaire,
- de dresser un schéma national assurant la cohésion de ce mode de transport sur l'ensemble du territoire,
- de développer les politiques incitatives à l'abandon du tout routier (par exemple la pratique du wagon isolé).
- de se donner, par la fiscalité et la politique tarifaire, les moyens financiers pour atteindre ces objectifs.

Nous attirons aussi l'attention sur les conséquences indirectes de la baisse du fret ferroviaire sur la sécurité des voyageurs. Le passage de trains lourds de marchandises assure un nettoyage des voies ferrées, et par là même une certaine sécurité technique, qui devient problématique, lorsqu'elle n'est plus effectuée et que des trains légers de voyageurs circulent (par exemple déshuntage des trains X73500).

Volet spécifique Bourgogne

1. **VFCEA**¹ : Le CPER Bourgogne 2015-2020 propose 2 phases de travaux (électrification complète Nevers-Chagny ou partielle avec raccordement LGV à Montchanin) dont l'une sera prise en compte dans ce CPER. Confirmez-vous votre volonté de faire aboutir rapidement ce projet et donc d'inscrire dans le prochain CPER, la seconde phase ?

Pour notre liste, la VFCEA est un projet prioritaire, qui passe avant la RCEA.

Nous ne devrions pas avoir de difficultés à convaincre sur ce sujet, étant donné que le projet a été porté en Bourgogne avec beaucoup de conviction et d'acharnement par le Vice Président aux transports Jean-Paul Pinaud, élu PCF-Front de Gauche au conseil régional de Bourgogne.

Nous allons continuer à défendre résolument ce projet dans le prochain mandat.

2. **Lignes rurales** : Les lignes rurales régionales subissent une baisse de leur offre depuis quelques années (exemple des lignes du Morvan, Dijon-Bourg en Bresse) basée sur les seuls arguments économiques et de faible fréquentation. Or, l'observatoire régional des Transports des Pays de Loire a démontré que cette spirale entraînait irrémédiablement une baisse encore plus importante de la clientèle. Continuerez-vous cette politique de désertification ou adapterez-vous le service TER aux besoins réels des usagers ?

Nous l'avons dit précédemment. Notre priorité en matière de mobilité est le développement du ferroviaire, et notre boussole n'est pas l'aspect comptable de telle ou telle ligne, mais le besoin des usagers. Et nous sommes convaincus que c'est par l'amélioration du service que l'on augmente la fréquentation.

Nous nous opposons à l'engrenage baisse de l'offre-baisse de la fréquentation qui est en train de casser le service public ferroviaire. Mais nous sommes également convaincus que c'est par le maintien de l'entreprise publique unique et des compensations financières qu'elle permet entre lignes à excédentaires et lignes déficitaires que l'on peut maintenir un maillage ferroviaire serré dans les zones rurales.

3. **LGV Rhin-Rhône partie Est** : Afin d'améliorer la performance de la LGV Rhin-Rhône existante et ainsi gagner près de 15 minutes sur le temps de trajet entre Mulhouse et Dijon, une extension à l'Est doit être construite. Soutenez-vous ce projet et de quelle façon ?

Il convient de s'interroger sérieusement sur la stratégie tout TGV de la SNCF qui a été menée jusqu'à présent, au détriment du réseau classique et du réseau TER. De plus, il y a là encore un désengagement de l'Etat sur les LGV qui reporte une partie des financements sur les collectivités locales.

Alors que le vieillissement des installations, les problèmes de correspondances allongent régulièrement les temps de parcours pour de très nombreux usagers quotidiens du réseau TER, il convient de se demander si les investissements requis pour gagner 15 mn entre Mulhouse et Dijon sont une priorité.

Nous pensons que dans un premier temps, pour optimiser le gain de temps pour les usagers, il vaut il vaut régénérer les voies classiques et investir dans le réseau TER.

4. **Problématique des retards et surcharges récurrents sur les TER Auxerre-Sens-Paris** : Depuis la mise en place du cadence généralisé en 2011, le flux de navetteurs entre Sens (et même Auxerre aujourd'hui) et Paris a augmenté de façon exponentiel (+40%). Par contre, la capacité des trains n'a pas changé et l'annulation de matériels neufs à 2 étages (Régio 2N) amplifie de jour en jour la colère et l'exaspération des usagers de la ligne. Associés aux travaux actuels, la situation devient alarmante et menace la sécurité de tous (agents SNCF et usagers). Quelles actions urgentes allez-vous prendre pour palier à cette problématique ?

Nous remettons précisément en cause la façon dont le cadencement a été organisé et demandons un retour d'expérience. Les capacités, les horaires doivent impérativement répondre aux besoins des usagers.

L'acquisition des matériels à plus grande capacité impérative, ainsi que la mise à plat de l'organisation de cette desserte.

5. **Impact du Pass Navigo à 70 € en Ile-de-France** : La région Ile de France a mis en place un Pass Navigo à un tarif unique de 70 euros depuis le 01 septembre 2015 pour l'usage des transports en commun sur toute la région. Les usagers du nord de l'Yonne ne sont qu'à quelques kilomètres de la gare de Montereau (77) et la différence de prix entre ce pass Navigo et un abonnement mensuel est de plus de 100 euros par mois !!! Beaucoup n'hésiteront pas à faire quelques kilomètres en voiture ou à frauder pour économiser plus de 1200 euros par an. Insidieusement, une baisse de recettes pour le TER Bourgogne est à envisager. Comment compter contrer cette proposition électorale ?

On retrouve là les limites de la régionalisation évoquées précédemment.

Il faut bien évidemment une certaine cohérence tarifaire nationale, quand on change de région.

Ce n'est pas le principe du pass Navigo en région Ile de France qui est à incriminer, au contraire ! Les élus Front de Gauche en ont été les plus fervents soutiens, et compte tenu du mode de vie des Franciliens, de l'importance de leurs trajets domicile/travail, il s'agit d'une avancée sociale et écologique importante.

Nous proposons un élargissement du financement par l'employeur des trajets domicile/travail et une augmentation du versement transport. Voilà qui devrait permettre de financer un équivalent du « pass navigo » pour les Bourguignons, quand même moins nombreux que les Franciliens, à se rendre quotidiennement en région parisienne pour leur travail.

Cet exemple montre en effet la nécessité d'assurer une certaine cohérence nationale entre les politiques tarifaires régionales, sans toutefois empêcher les régions de conserver certaines marges de manœuvre sur des offres particulières. Là encore, c'est à l'Etat « stratège » et actionnaire de la SNCF de remplir ce rôle.

Volet spécifique Franche-Comté

ATTENTES DE LA FNAUT CONCERNANT LE RESEAU REGIONAL TER EN FRANCHE-COMTE

L'état des lieux et l'analyse très détaillée des besoins réalisés par la Fnaut nous seront très utiles pour défendre l'offre ferroviaire franc-comtoise dans le futur Conseil Régional.

L'implication des organisations politiques qui soutiennent notre liste dans les différents comités d'usagers qui se sont constitués (comité de défense de la ligne des Hirondelles, comité de vigilance des services publics de Lure pour la ligne 4), comité pour l'ouverture de la ligne de Delle) montrent assez à quel point notre discours s'accompagne d'actes concrets de résistance et de propositions.

Nous sommes en accord total avec l'analyse que vous faites des régressions et les solutions ferroviaires que vous avancez pour les voyageurs, à une exception près cependant : nous ne pensons vraiment pas que les grèves des cheminots, qui défendent régulièrement le service public, bien malmené comme vous le montrez concrètement, aient la moindre influence sur la fréquentation régulière des trains, qui a en revanche tout à voir avec la dégradation de l'offre ferroviaire, que nous combattons, comme vous.