

Synthèse du rapport de l'Exécutif régional

À la suite de l'avenant n° 3 voté lors de la session plénière du 15 novembre 2019 actant le devis 2019, il convient désormais de valider le devis 2020 en conformité avec l'article 83.2 de la convention TER 2018-2025. Celui-ci s'élève à 229 129 815€ TTC et intègre les éléments opérationnels suivants :

- Évolution des dessertes au cours du Service Annuel 2020
 1. Nouvelle offre sur le Revermont à compter de l'automne 2020 : création de 45 000 train-kilomètres pour compléter la grille horaire et améliorer la desserte du Jura vers le Nord, l'Est et le Sud de la France.
 2. Desserte complémentaire TER sur l'axe Lons-le-Saunier/Bourg-en-Bresse consistant en la création d'un A/R Lons-le-Saunier/Bourg-en-Bresse (création de 46 000 train-kilomètres par prolongation de trains Besançon/Lons-le-Saunier vers Bourg-en-Bresse pour améliorer les correspondances vers Lyon et au-delà).
 3. Suppression d'une circulation ferroviaire Frasne/Andelot.
 4. Adaptations mineures de desserte routière TER Bourgogne-Franche-Comté.
- Prise en compte du mode d'accompagnement non systématique sur la ligne Morteau/La Chaux-de-Fonds.
- Prise en compte de la modalité de vente par téléphone : à compter du 28 octobre 2019, il est possible d'acheter des titres par téléphone.
- Prise en compte des incidences financières relatives au schéma de distribution avec notamment le report de fermeture des guichets de Montchanin/Étang, Digoin, Louhans, Clamecy et Avallon.

Avis du CESER

Le CESER accueille favorablement l'augmentation de l'offre ferroviaire sur la ligne du Revermont/Besançon/Lons/Bourg-en-Bresse et cela dans une dimension budgétaire identique. Celle-ci était demandée depuis longtemps par les Jurassiens. Il est toutefois dommage que la liaison ne soit pas directe jusqu'à Lyon pour cause de travaux à Lyon Part-Dieu. À l'issue des travaux (2024), il conviendra d'instaurer une véritable liaison cadencée Besançon/Lons/Bourg-en-Bresse/Lyon.

La suppression d'un aller-retour Pontarlier/Frasne/Andelot est compensée par un 2^e aller-retour Pontarlier/Frasne/Vallorbe et un aller-retour Vallorbe/Dole en remplacement d'un TGV Lyria Lausanne/Paris pris en charge par SNCF pour 2 ans. Le CESER considère que ces liaisons Suisse BFC sont à développer plus fortement pour répondre aux besoins de mobilité des frontaliers et au-delà.

Dans les 2 cas, le CESER critique le recentrage des TGV par la SNCF vers un réseau entre métropoles. C'est un véritable risque pour les régions de devoir compenser à terme ces liaisons.

Enfin, en dehors de cet avenant, il est à noter que la loi LOM votée le 19 novembre dernier mettra en place les "bassins de mobilité" avec un "comité des parties prenantes" par bassin regroupant le monde économique, politique et associatif.

Vote du CESER sur l'avis : adopté à l'unanimité des suffrages exprimés - 9 abstentions (CGT).

Déclaration de Marie-Laure Schneider, au nom de la CPME

Mon intervention n'est pas un complément d'objet direct à cet avis. Je profite de la présence de monsieur le vice-président pour faire état des difficultés actuelles d'entreprises dont les salariés empruntent quotidiennement les TER. Afin de lever toute ambiguïté sur mes propos, je tiens à préciser qu'en tant que cheffe d'entreprise engagée dans le dialogue social, je sais que chacun est légitimement en droit de désirer une évolution de tel ou tel point social ou fiscal. Il n'en demeure pas moins que cela doit se faire avec discernement afin que les combats menés ne causent pas plus de dommages collatéraux qu'ils n'apporteront de bénéfices.

Fin de semaine dernière, plusieurs entreprises du nord Franche-Comté ont interpellé notre organisation pour signaler la difficulté de salariés à venir travailler. La Région a mis en place des cars de substitution. Que ne fut pas la surprise de certains de constater qu'ils pouvaient venir en car, mais qu'ils ne pouvaient pas rentrer le soir...

Déclaration d'Annick Guyénot, au nom de la CGT

La CGT se réjouit que contrairement à l'avenant 3 à cette même convention, l'avis du CESER soit sollicité **avant** que l'avenant n'entre en vigueur même s'il ne s'en faut que de quelques jours avec un service 2020 qui prendra effet le dimanche 15 décembre.

Nous sommes bien, dans ce cadre, sur quelque chose de très formel, car à ce stade, la capacité à modifier les choix faits n'est que très théorique et nous amène à nous poser la question de la construction de ce service autrement qu'entre les seuls personnels techniques de la Région et ceux de la SNCF. Quelle est la prise en compte des expressions des usagers et des salariés en amont ?

Pour autant, cet avenant est très contrasté car il intègre des éléments positifs mais qui ne viennent qu'en compensation des abandons de la SNCF sur les grandes lignes notamment sur le Revermont et le guichet de Dole. Sur les autres points, cet avenant confirme que les économies d'exploitation ferroviaire de la Région BFC sont fondées sur la déshumanisation des trains et des gares avec l'extension de l'accompagnement non systématique (train sans contrôleurs) et la fermeture ou la réduction drastique des horaires d'ouverture de guichets. Les usagers et les salariés ne peuvent souscrire à cet état de fait.

Pour nous, cela concourt à la baisse de la sûreté et de la sécurité, principalement sur la ligne Morteau /La Chaux-de-Fond et les règles d'exploitation de ce trafic transfrontalier.

Sur le fondement de ces explications, la CGT se positionne contre l'avenant présenté et s'abstiendra sur l'avis du CESER.