

## Synthèse du rapport de l'Exécutif régional

Depuis quelques années, le financement de la modernisation des lignes secondaires génère des clefs de répartitions empiriques, sans cadrage général.

Missionné en janvier 2019 dans un cadre interministériel par l'État pour donner un cadre plus structuré, le Préfet François Philizot a remis en février 2020 des propositions qui reposent sur une clarification des responsabilités et des modalités de financement des investissements de régénération de ces lignes en fonction d'une classification établie de façon concertée.

Trois catégories de lignes sont ainsi distinguées :

**1- Des lignes ayant vocation à être considérées comme le réseau structurant**, donc à être prises en charge en ce qui concerne leur rénovation à 100% par SNCF réseau à compter de 2023.

Il s'agit pour la région des lignes :

- Nevers - Montchanin,
- Chemilly - Laroche-Migennes et le raccordement de Laroche-Migennes,
- Arc-et-Senans - Franois.

**2- Des lignes dont les investissements ont vocation à rester financés dans le cadre des CPER jusqu'en 2022 puis de la future contractualisation État-Régions sur les mobilités après 2022**, selon une clef de répartition qui sera déterminée ligne par ligne. L'intervention conjointe de l'État et de SNCF Réseau s'élève de 20 à 40% selon les lignes.

Il s'agit pour la région des lignes :

- Gilly sur Loire (limite AURA) - Paray le Monial - Chauffailles (limite AURA),
- Paray le Monial - Montchanin,
- Auxerre - Cravant - Avallon,
- Cravant - Clamecy - Corbigny, Lure - Luxeuil - Bain-les-Bains (limite Grand Est),
- Besançon - Morteau - Le Locle (limite Suisse),
- Frasne - Pontarlier - Les Verrières (limite Suisse).

**3- Et enfin des lignes d'importance locale ou régionale dont les charges seront assumées à 100% par la Région.** Elles pourront par exemple faire l'objet de schémas de gestion innovants introduits par l'article 172 de la loi d'orientation des mobilités (LOM) entre l'État, la Région Bourgogne-Franche-Comté et SNCF Réseau.

Il s'agit pour la région des lignes :

- Étang-sur-Arroux - Autun,
- Andelot - Champagnole - Morez - Saint-Claude.

Les lignes dont la charge financière incombera à 100% à la Région sont des lignes dites "en antenne", répondant à la dénomination de desserte fine du territoire. Elles sont à ce jour déjà financées très majoritairement par la Région.

## Avis du CESER

Le CESER a lu avec attention le protocole d'accord entre l'État et la Région Bourgogne-Franche-Comté concernant les lignes de desserte fine du territoire. Ce protocole fait suite aux dispositions de la loi d'orientation et des mobilités ainsi qu'aux travaux du Préfet Philizot apportant les préconisations sur la répartition financière des lignes entre l'État et la Région. Le CESER note, selon les termes du préambule du protocole, que "la mission Philizot, en partenariat avec les régions et SNCF réseau", visait à "recenser les cas difficiles et proposer des solutions innovantes à mettre œuvre, en termes techniques et de gouvernance, afin de répondre de façon adaptée à la situation de chaque ligne".

Ce protocole a fait débat en commission. Certains estiment que le protocole a au moins le mérite d'exister et de définir qui fait quoi après des années de tout TGV et d'immobilisme. Il n'est certainement pas parfait mais il définit clairement les responsabilités et facilitera la cohérence (dont nous manquons cruellement) dans les prochaines années.

Pour autant, la grande partie des échanges fait état de fortes réserves sur ce protocole.

Le CESER considère aujourd'hui que ce protocole constitue un désengagement de l'État dommageable à la politique d'aménagement du territoire et renvoie aux fonds propres des Régions une problématique qui revêt pourtant un caractère national.

En outre ce protocole ne traduit pas la technicité d'un réseau ferré à l'instar de la ligne des Hirondelles qui est constituée en grande partie d'ouvrages d'arts mais n'est considérée "en antenne" que parce qu'un déficit d'investissement a supprimé cette liaison côté Oyonnax.

Ce protocole implique le risque d'une mono activité et d'une utilisation sans réversibilité, ce qui va à l'encontre de la nature même du ferroviaire mais aussi d'une perspective de développement de transport ferroviaire plus écoresponsable notamment en ce qui concerne le FRET.

Ce protocole ne permet en rien d'espérer un gain qualitatif pour les voyageurs. En effet, il ne traduit la répartition des besoins financiers que pour la "régénération" mais pas pour la "modernisation" des lignes, qui nécessiterait des investissements complémentaires. Par ailleurs, aucun lien n'est fait entre l'entretien et la qualité du service.

Également, ce protocole ne se positionne que sous un angle purement financier et renvoie à des délibérations ultérieures des questions cruciales, telles que :

- le transfert de gestion et d'exploitation possible à des concessions privées,
- la maîtrise d'œuvre,
- ou la stratégie régionale concernant les gares induite par la Loi d'orientation des mobilités (LOM).

En point positif, le CESER salue le choix de maintenir la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) et la ligne Franois/Arc-et-Senans dans le réseau dimensionnant à la charge de l'État et la spécificité de la ligne Laroche/Auxerre dont seule la partie Chemilly/Auxerre entre dans le protocole État-Région.

**Vote du CESER sur l'avis :** adopté à l'unanimité.

## Déclaration de Guy Zima, au nom de la CGT

Ce projet de protocole pose, sur la forme, principalement 2 problèmes :

- Le rapport du préfet Philizot auquel se réfère ce protocole est sorti sans l'argumentation et l'entièreté des travaux menés, dès lors, ses conclusions relèvent plus d'orientations et de réponses à une commande politique.
- Les décrets d'applications de la LOM, plus particulièrement son article 172, sont à ce stade et à notre connaissance en relecture en Conseil d'État et la prudence reste de mise sur la version qui en sortira.

Sur le fond, les problèmes posés sont plus nombreux, à commencer par le premier d'entre eux qui est le financement des infrastructures ou plutôt le manque de financement des infrastructures.

Conceptuellement, il est demandé au ferroviaire d'assurer par lui-même, ce que les autres modes n'assurent pas ou alors très partiellement, laissant à la collectivité la charge majeure des coûts et frais d'infrastructures et des externalités (Gaz à effet de serres, pollutions, congestion routière..).

Ce manque de financement s'est traduit par la concentration des moyens et des investissements de renouvellement sur la partie du réseau le plus circulé, au détriment du réseau moins circulé redéfini récemment comme Lignes de Dessertes Fines du Territoire comme pour mieux justifier la suite.

La suite, c'est l'abandon par l'État du financement des besoins de renouvellement de certaines lignes reprises dans le troisième groupe de ce protocole et d'abaisser drastiquement sa part dans le financement via les CPER du deuxième groupe. Pour compléter nous sommes en questionnement du contenu et du niveau de participations qui seront en vigueur post 2022 notamment des quotes-parts qui seront retenues entre État et Région.

Pour la CGT, les Régions n'ont pas vocation à financer le renouvellement des infrastructures ferroviaires, celui-ci relève du gestionnaire d'infrastructure qu'est SNCF Réseau, qui doit, par ses dépenses d'entretien et d'investissement, maintenir à niveau le réseau ferré national en fonctionnalités comme en définition. Pour ce faire, le propriétaire qu'est l'État doit donner les moyens en subvention d'investissement pour réaliser ce renouvellement. Pour ce qui est du développement, des fonctionnalités, le débat est différent.

Ce protocole par sa forme et son contenu entérinerait un transfert, certes déjà engagé, mais qui conduirait par sa généralisation à une balkanisation du réseau dans chaque région à la mode anglaise des années 90. Cela mènera à des choix faits localement par chaque région, selon ses orientations, ses capacités contributives avec des visions de court terme et bornées à la maille et aux compétences de la Région.

Les lignes concernées sont présentées comme terminus à Autun et Saint-Claude. Elles ne le sont que parce que la Région AURA a créé cette situation. Il en est de même à Autun où la ligne va bien au-delà.

L'utilisation annoncée des nouvelles méthodes d'exploitation ainsi que de travaux vont spécialiser ces infrastructures de manière irréversible si l'objectif est de n'y faire circuler que du matériel léger est mis en œuvre. Cela les rendant inaccessibles à d'autres matériels ou à des trains FRET alors que le report modal nous est annoncé comme une priorité nationale.

Pour la CGT, un réseau n'a de sens que dans sa globalité, dans sa continuité territoriale et sa cohérence de fonctionnement.

Nous notons aussi que si cet accord est conclu, il le sera entre l'État et la Région et en présence de SNCF Réseau. Ce rôle de témoin passif devant assumer des décisions externes est pour le moins surprenant surtout quand on connaît son actionnaire unique et les contraintes qu'il lui impose.

L'ensemble de ces éléments poussent la CGT à être en désaccord profond avec ce protocole, ses fondements et ses risques et donc à nous prononcer en faveur de l'avis présenté notamment sur les réserves et craintes qu'il pointe.