



Avis sur le rapport 4-4 de l'Exécutif régional
**Avenant n° 2 Convention pour l'exploitation
et le financement du service public de transport
ferroviaire régional de voyageurs (2018-2025)**

Rapporteur : Cédric Journeau

Synthèse du rapport de l'Exécutif régional

L'avenant 2 à la convention TER traite du coût d'exploitation supporté par la Région Bourgogne-Franche-Comté dans le cadre de la réouverture de la ligne Bienne-Delémont-Delle-Belfort.

La réouverture de la ligne Belfort-Delle permet l'exploitation de trains internationaux entre la Suisse et le Territoire-de-Belfort.

L'objectif est de couvrir au mieux tous les besoins de la clientèle concernée, à savoir :

- correspondance TGV à la gare Belfort-Montbéliard TGV pour les voyageurs en provenance de Suisse/ au départ de Delle ainsi que pour ceux venant de Belfort Ville,
- trafic pendulaire international,
- trafic français intérieur, notamment pour les écoliers et les travailleurs, y compris transfrontaliers.

Avis du CESER

Pour ce qui concerne le coût prévisionnel de la ligne Belfort-Delle, sur 3 ans, le CESER s'interroge et relève :

- Une prévision de hausse des recettes sur la période (de 236 000 € pour l'année 1 389 000 € pour l'année 2, et 412 000 euros en année 3).
- Une prévision de charges qui restent constantes sur la période à un montant de 3 230 000 € par an.

Le CESER demande que des bilans intermédiaires soient effectués dans 6 mois et 1 an afin d'adapter les horaires.

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

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

Au nom de la CPME, je regrette que le dossier de l'accessibilité de la gare de BELFORT n'ait pas été traité à temps pour l'ouverture de cette ligne.

Arriver en gare de BELFORT ne donne pas une image très attractive de notre région.

Si les chiffres de fréquentation sont les bons, je m'interroge sur les capacités de stationnement sur le parking de la gare de Belfort Centre, déjà largement insuffisant à l'heure actuelle. (En tant que membre du CESER, je sais que cette gestion n'est pas de la responsabilité du Conseil régional, mais beaucoup de nos concitoyens ne maîtrisent pas tous ces subtilités : quand un service est mis en place, il devrait procéder d'une inter-modalité maximale !). Je crains que la solution ne vienne d'une mise en stationnement payant de ce site à ce jour en accessibilité gratuite.

Je serai également attentive aux changements de tarif qui risquent d'être proposés aux usagers de la gare TGV BELFORT-MONTBÉLIARD, qui devraient si les prévisions sont exactes souffrir de la perte des nombreux clients du Canton du Jura suisse.

La CPME demande que soit effectuée et communiquée l'étude de fréquentation de la ligne, selon les modalités de l'avis : nous pourrons les comparer avec les études des CFF de 2014, qui donnent des chiffres prévisionnels de fréquentation bien moindre que ceux à ce jour annoncés côté français. En espérant que mes compatriotes suisses aient pêché par modestie.

Déclaration de Guy Zima, au nom de la CGT

Cet avenant à pour objet d'intégrer la réouverture de ligne Belfort-Delle et d'en fixer les conditions contractuelles de son exploitation. Soutenue par la CGT localement, comme régionalement cette réouverture dépasse le seul intérêt local et français puisque son exploitation se fera de manière mixte entre les CFF et la SNCF dans le cadre de cet avenant à la convention dont l'encre n'est pas encore sèche. Le diable se niche souvent dans les détails, nous serons particulièrement vigilants à ceux-ci. Notamment sur la durée de l'avenant, limité à quatre ans, qui porte en germe une mise en concurrence qui reste dans certaines têtes, alors que la coopération nous semble de meilleure gestion sur un tronçon transfrontalier.

L'adaptabilité des horaires dans le temps, comme souligné par la commission sera aussi un point de vigilance car la montée en charge ne se fera que si les horaires répondent à des besoins : salariés, scolaires, transfrontaliers. La question des tarifs et de la concurrence modale avec les autocars mis en œuvre localement doit être posée maintenant que la loi fait de la Région le grand ordonnateur des transports afin qu'ils soient complémentaires en termes de services et non concurrents par leurs coûts respectifs. Nous notons aussi une visée différente des Suisses qui accèdent par ce biais au Réseau grande vitesse français.

Nous ne pouvons à travers cette expression oublier l'actualité sur le service 2020 qui s'est ouvert hier et ses évolutions, parfois mal vécues, ainsi que la tarification régionale pour les abonnés que même l'Exécutif régional a qualifié de "grave défaut de communication" par voie de presse. Le problème en l'espèce n'est pas la communication ou la date de mise en œuvre mais bien la question de l'accès au transport pour tous y compris dans les territoires qui a conduit à quelques manifestations sur lesquelles nous avons échangé et débattu en ouverture à cette séance. D'ailleurs la déshumanisation des services (ventes et trains) et les conséquences sur des régularisations dans les trains ou les quais, à 50 €, posent de sérieux problèmes aux usagers comme aux agents chargés de ces régularisations punitives.

Le dernier point concerne les usages de cette infrastructure dont nous souhaitons qu'elle permette aussi à du fret de regagner le réseau ferroviaire maintenant raccordé.

Sous la réserve de ces remarques, la CGT approuvera le rapport présenté.