

## ÉDITORIAL

### 2019 : L'ANNÉE DE TOUS LES DANGERS POUR LA SNCF ?

Après le vote de la réforme ferroviaire en juin 2018, voilà venu le temps de l'étude par les députés et sénateurs de la loi LOM (Loi d'Orientation de la Mobilité). Chacune de ces modifications législatives puis réglementaires aboutit à une véritable révolution au sein de l'entreprise publique SNCF. Révolution qui, rappelons-le, avait déjà commencé bien avant ; les fermetures de lignes en 1980 en sont un exemple. Mais a-t-elle accéléré ou reste-t-elle dans un mouvement continu et perpétuel d'adaptation du service public ? Comment la SNCF aborde-t-elle cette déstabilisation monopolistique ? Par une simple réduction de ses coûts de fonctionnement ?

Car oui, cette réduction doit se faire mais pas n'importe comment. Le cabinet Trans-Missions auditionné par le CESER des Hauts de France, en novembre 2018, l'a une nouvelle fois démontré. La SNCF fait des efforts de productivité, la nouvelle convention TER dans notre région en est un exemple. Mais sa stratégie depuis plus de 10 ans est dramatique pour la mobilité des français. Plutôt que de s'attaquer à sa technostucture ou son organisation du travail et à chercher plus de clients, elle détruit son outil de travail, son cœur de métier : le train. L'exemple récent de la contraction du nombre de TGV entre l'Est et le Sud de la France va à contre-courant des besoins de transport des professionnels ou de loisirs : aucune possibilité de rejoindre Strasbourg de Dijon avant 12h21, un seul TGV qui rejoint Dijon à Roissy dans une journée, suppression d'un aller-retour entre Lausanne, Dijon et Paris... À croire qu'un certain nombre de hauts dirigeants de la SNCF, avec la complicité du ministère de tutelle, ne sont que les principaux fossoyeurs du train en France au profil de leur carrière....

Cette main-mise de hauts dirigeants hors-sol est certainement une des raisons du mouvement sociétal actuel en France porté par les « gilets jaunes ». Et leurs décisions aboutissent de plus en plus à une fragilisation des services publics (hôpitaux, gares...) alors que paradoxalement les taxes et impôts augmentent. Et ce ressenti est d'autant plus fort que nous nous éloignons des grands pôles. Lorsque le maire de La Collancelle (58) évoque dans le Journal du Centre du 22/12/2018, une défunte liaison par car entre sa commune et Nevers, nous sommes typiquement dans ce contexte où la voiture est devenue indispensable faute de transports en commun. Pas sûr que le covoiturage organisé et financé par les collectivités soit la solution miracle. Il faut des transports en commun fiables (cars, trains) et de haute qualité. D'ailleurs, ce que nos élus et techniciens ne comprennent toujours pas en France, c'est que seul le premier train (ou car) coûte cher. Plus il circule, plus il est amorti (et il rend de meilleurs services aux usagers) d'où l'intérêt d'un large cadencement. Mais paradoxalement, les conséquences



de ce mouvement risquent fort de pénaliser les investissements prévus dans la future Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)...

Alors disons-le franchement :

*Mesdames, messieurs les élus, dirigeants, arrêtez d'être frileux et investissez dans les transports en commun partout et pour tous dès maintenant ! Les citoyens (et l'environnement) vous en seront reconnaissants !*

*Par Cédric Journeau, Président*

## SOMMAIRE

Éditorial du Président	1
Brèves d'actualité	2
TGV : que cherche la SNCF ?	2-4
TER	5-12
L'actu dans la région	12-14
La chronique de François	15
FNAUT nationale	16

### NOUS JOINDRE

**Siège Social :** FNAUT Bourgogne-Franche-Comté  
Bâtiment de la Visitation  
27 Rue de la Sous-Préfecture - 39100 DOLE  
[contact@fnautbfc.fr](mailto:contact@fnautbfc.fr) - 06 83 23 50 77 ou 06 18 05 78 75  
[www.facebook.com/fnautbfc](http://www.facebook.com/fnautbfc)

Directeur de publication : Cédric Journeau

Crédits photos : B. Gournay, P. Real, F. Mellerin, P. Noblet, L. Chanteloup

Dépôt légal mars 2019 - 1<sup>er</sup> semestre 2019

Imprimé en 700 ex par Néo Print 25 - 03 81 48 69 91 - [contact@neoprint25.com](mailto:contact@neoprint25.com)

**Fiches horaires :** réclamées par de nombreux usagers, les fiches horaires sur papier n'ont été disponibles que mi-février pour le service annuel 2019 (commencé depuis le 11 décembre 2018) !

**Jean-François Longeot,** Sénateur du Doubs, a été désigné membre titulaire du Haut Comité du Système de Transport Ferroviaire. Cette instance créée dans le cadre de la réforme ferroviaire de juillet 2014 doit prouver son utilité. Les voyageurs quant à eux sont représentés par des membres de la FNAUT.

**Seulement 30%** des habitants de Bourgogne-Franche-Comté sont satisfaits des transports publics !

**SRADDET :** le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires est en cours d'élaboration par la Région. S'il doit définir la Région à l'horizon 2050 par sa prescriptivité sur les documents de planification (SCOT, PLUI, PDU), son aspect technocratique et ses objectifs et règles trop généralistes ne sont pas de nature à être atteints sans une coopération exemplaire entre collectivités sous le contrôle des administrés et usagers.

**Nouvelle charte UITP-FEV :** L'Union Internationale des Transports Publics et la Fédération Européenne des Voyageurs viennent de signer une nouvelle charte pour la reconnaissance formelle du voyageur et des droits dont il dispose à l'occasion de ses déplacements.

La FNAUT veillera à ce que cette charte soit déclinée aux plans local et régional par les autorités organisatrices et les entreprises de transport public.

**Hydrogène :** pour la FNAUT-BFC, l'expérimentation d'une liaison par automateur fonctionnant à l'hydrogène entre Auxerre et Laroche-Migennes n'est pas un bon choix. Le projet d'électrification prévu au contrat de plan État Région était plus judicieux, nous y reviendrons dans un prochain bulletin.

**Réseaux urbains :** Afin d'avoir une bonne connaissance des réseaux urbains de transport public, la FNAUT-BFC va interroger au cours du premier semestre 2019 les autorités organisatrices des transports et leurs délégataires éventuels à l'aide d'un questionnaire. Un bilan comparatif et ses enseignements seront diffusés à l'issue de l'enquête.

**CPER :** le contrat de plan État Région vient d'être révisé alors qu'il est à peine engagé et que son échéance théorique est fixée en 2020. Si son volet routier n'est pas modifié, le volet ferroviaire connaît des retraites (ligne du Revermont, VFCEA...), des modifications positives, par exemple pour la ligne des horlogers, et le maintien de l'accessibilité des gares.

Son échéance sera sans doute repoussée, sans que l'on connaisse la future forme de contractualisation entre l'État et la Région.

**Aéroport de Dole-Tavaux :** Dans l'attente de la décision de la Région BFC sur sa politique aéroportuaire, la FNAUT-BFC n'est pas favorable au financement de la compagnie low-cost Ryanair dans le cadre du renouvellement de la délégation de service public de l'aéroport de Dole-Tavaux.

*Patrick NOBLET*

## **LGV/TGV Rhin-Rhône : on est loin du compte !**

L'Association TransEurope TGV a organisé en gare de Besançon Franche-Comté TGV (dans le nouveau centre d'affaires le Signal encore bien désert) une réunion sur les attentes du monde économique par rapport à la liaison Rhin-Rhône. Marie-Guite Dufay présidait la rencontre à laquelle la FNAUT était représentée. Pour Mme Dufay, il reste à trouver 700 millions d'euros pour parachever la branche Est. Elle assure s'employer à convaincre l'État, car il ne s'agit pas d'une nouvelle LGV mais de l'achèvement d'un chantier.

La FNAUT a rappelé que les objectifs commerciaux de la LGV étaient loin d'être atteints (par exemple 600000 voyageurs par an en gare de Besançon Franche-Comté TGV alors qu'en était attendus un million !). La LGV a coûté 2,4 milliards d'euros et les collectivités territoriales se sont, selon l'expression de Mme Dufay, saignées pour honorer leur engagement financier. Représentant à la fois les usagers, les citoyens, les contribuables (mêmes personnes) la FNAUT a demandé aux élus présents (parlementaires, régionaux, communautaires) de créer un « rapport de force » avec les pouvoirs publics afin que l'investissement considérable constitué par la LGV trouve sa pleine justification ! On doit déplorer à ce sujet que la liaison avec Fribourg en Brisgau ait été supprimée en toute confidentialité ! Le bien-fondé de l'implantation d'une gare excentrée aux Auxons (combattue en son temps par la FNAUT) reste aujourd'hui plus que jamais à prouver !

*Yves LAGIER*

# SUPPRESSION DU TGV STRASBOURG/ MARSEILLE AR PAR LONS-LE-SAUNIER

À la surprise générale des politiques et des médias, la nouvelle avait été rendue publique au cours de l'assemblée générale de l'APVFJ du 25 mai 2018, prenant de court ses décideurs dont les plans de communication, soigneusement préparés, se trouvaient ainsi quelque peu bouleversés.

Officiellement, le TGV Strasbourg/Marseille AR passant par Bourg-en-Bresse, Lons-le-Saunier et Besançon Viotte était supprimé à compter du service 2019 pour cause, selon la SNCF, d'importants travaux en gare de Lyon Part-Dieu, qui réduiraient la capacité d'accueil de trains pendant environ 4 ans.

L'argument apparaît vite assez peu convaincant, compte tenu des heures de passage de ce TGV à Lyon aux alentours de 14h30 et de 15h30 selon la destination. Par la suite, nos collègues de Rhône-Alpes s'entendent dire que ce train ne serait pas rentable, alors que le PDG de la SNCF nous avait affirmé lors d'une réunion à Dijon 15 mois plus tôt l'exact contraire, ajoutant qu'il n'était donc pas question de remettre en cause cette circulation. Les remontées de

nos adhérents et des voyageurs utilisant régulièrement ou non ce service témoignaient aussi en ce sens. Enfin, et de source SNCF, le taux de remplissage de ce train était généralement de 80-85 %.

Difficile, dans ces conditions, avec des affirmations aussi divergentes selon les interlocuteurs, d'avoir une connaissance précise de la réalité. Cependant, nos observations fréquentes et les témoignages recueillis permettent d'affirmer sans aucun doute que ce train avait un très bon taux de remplissage. D'ailleurs, la rame simple avait été remplacée depuis plusieurs années par une rame duplex plus capacitaire, signe d'une fréquentation certaine.

Seule circulation nationale desservant Lons-le-Saunier, celle-ci offrait aussi un service junior et était utilisée à partir de Lons aussi bien par des clients originaires de Dole et du Haut-Jura que du Haut-Bugey. Ajoutons que les temps de parcours entre Besançon et Lyon sont très comparables via Lons et Bourg avec ceux de l'itinéraire par la vallée de la Saône, surtout si la desserte



de Dijon, nécessitant un rebroussement, est incluse. Quant à l'argument de la circulation d'un TGV sur une ligne classique, il vaut aussi pour le passage par la Bourgogne.

Dès lors, les rencontres avec les élus locaux et certains parlementaires, les interviews avec les médias se sont multipliées, une pétition a été lancée, recueillant plus de mille signatures, des distributions de tracts (2000) dans les gares aux heures de passage du train ont eu lieu, notamment à Lons et Besançon, et le principe d'une **manifestation en gare de Lons a été programmé pour le 17 novembre**.

Malgré une autre mobilisation, non prévue à l'origine, ce rassemblement fut un succès, réunissant **200 à 300 personnes**. Nos représentants et des élus ont pu exprimer leurs inquiétudes et leurs espoirs de ne pas voir le Jura se transformer peu à peu en désert ferroviaire au détriment de ses habitants, de son économie et de son attractivité. Ce combat ne fait que commencer, d'autant

que la médiocrité du service de remplacement mis en place par la SNCF est très loin de pouvoir satisfaire aux besoins des usagers du TGV, et pas davantage les déplacements locaux vers le Nord de la région ou le Lyonnais.

**Dans ces conditions, nous demandons à la région et à la SNCF une vraie concertation avec les élus et nos associations en vue de corriger les défauts et les manques actuels de la desserte sur cet axe Sud Revermont.**

Mais, pour être complets, revenons sur le fond de cette suppression : la vraie raison réside dans des « facteurs structurels liés à la situation économique de l'offre » comme l'a écrit le directeur régional de la SNCF. Mais que signifie donc ce jargon technocratique ? On va vous le traduire : il s'agit de restructurer l'offre, par réduction des circulations province/province au profit des seules radiales Paris/grandes métropoles. Autrement dit on s'oriente, sans le dire, par petites touches, vers un réseau national réduit aux seules liaisons les plus fréquentées selon une logique purement commerciale où la notion de service public et d'aménagement a complètement disparu. Et c'est en cela que le plus grand doute est permis sur certaines promesses entendues lors de la manifestation d'un rétablissement de ce train après les travaux lyonnais. Ainsi, avant l'arrivée de la concurrence, notre opérateur historique pratique un malthusianisme de repli sur les services les plus rentables. Mais le problème vient aussi de la collectivité nationale ; l'État n'exerce pas son rôle politique d'orientation, d'organisation et de financement pour les liaisons nationales de transports comme le font les régions via les délégations de service public (DSP) pour les TER, ou les collectivités locales pour les transports urbains. Les transports publics locaux et régionaux ont leurs responsables politiques et financiers ; la loi d'orientation des mobilités va permettre aux zones périurbaines et rurales de se saisir de cette compétence.

Or, s'agissant des liaisons ferroviaires nationales, la gouvernance politique reste en jachère : les schémas de services de transport de voyageurs d'intérêt national, pourtant prévus par la loi du 4 août 2014, n'ont toujours pas été présentés au Parlement et les moyens financiers destinés à moderniser le réseau restent toujours insuffisants.

Gérard LAFORET - Alain BOLARD

## LYRIA 2020

### BAISSE DE L'OFFRE ET DÉSORGANISATION DES HORAIRES : VERS LA FIN DE LA LIGNE « DE LA BOSSE » ?

Les rumeurs qui commençaient à circuler fin décembre 2018 se sont faites insistantes début janvier. Des fuites ont alors été organisées par Lyria qui a fini par accepter de dévoiler son plan « Lyria 2020 ».

En pratique et avant de le décrire en détail, Lyria 2020, pour le massif jurassien, c'est une réduction de l'offre et une désorganisation des horaires du Paris/Lausanne par Dole et Frasne. Et une fois de plus, il s'avère nécessaire de dépasser une communication SNCF qui relève plus de la désinformation subtile que, jusqu'à nouvel ordre, de la concertation constructive. SNCF ou Lyria ? Lyria SAS est une filiale commune de la SNCF (76%) et des CFF (24 %). Or en toile de fond de ce plan « Lyria 2020 », on découvre en fait que l'ancien directeur général (suisse) de Lyria a été poussé vers la sortie pour cause de désaccord stratégique et, innovation politique significative, a été remplacé par un cadre SNCF.

Le discours officiel, ressassé à l'identique par tous les échelons de la hiérarchie SNCF aux élus qui leur font état « de leurs préoccupations » ainsi qu'aux associations d'usagers, est bien rôdé :

- **Lyria risque de disparaître car elle est déficitaire et elle doit faire des économies.**
- **Lyria va homogénéiser sa flotte en faisant l'acquisition auprès de la SNCF de 15 rames Euroduplex rénovées pour remplacer les rames actuelles. La compagnie va ainsi pouvoir augmenter la capacité de sa flotte. En outre, leur disponibilité sera meilleure car leur maintenance se fera entièrement de nuit.**

- **Lyria instaure une desserte cadencée toutes les deux heures sur Paris/Zürich et Paris/Genève (8 allers-retours par jour dans les deux cas).**
- **Le remaniement majeur de la gare de Lausanne (projet « Léman 2030 ») de 2020 à 2027 impose de supprimer un aller-retour Paris/Lausanne par Dole et Frasne et de remanier les horaires des autres. Mais Paris/Lausanne va bénéficier de 6 allers-retours par jour grâce au prolongement de 3 Paris/Genève jusqu'à Lausanne.**
- **Lyria va rendre la WiFi accessible à bord sur toutes ses lignes, y compris entre Bourg et Bellegarde et entre Dijon et Lausanne.**

Sauf qu'il y a dans tout cela, comme d'habitude, du vrai et du beaucoup moins vrai soigneusement emmêlés. Et qu'une fois de plus, sous des atours rationnels que l'on présente avec autorité comme incontestables, on perçoit une stratégie SNCF d'une toute autre nature visant à réduire, comme partout ailleurs en France, la desserte TGV des territoires hors « Métropoles » au mépris des activités, quelles qu'elles soient, qui font vivre ces territoires. Des territoires qui ne sont pas peuplés, contrairement à ce que pensent les habitants des dites « Métropoles », en particulier les Franciliens, par un résidu de population vieillissante et attardée. En l'état désormais, on ne peut que craindre une disparition déjà programmée de la ligne Dole/Lausanne, ce qui signifierait la mort économique de ce massif. Ah, qu'ils tombent à pic les travaux d'agrandissement des gares ! Après ceux de Lyon Part-Dieu faisant disparaître le TGV Strasbourg/Marseille par Lons, voici à présent que Lausanne imposera la suppression d'un TGV Paris/Lausanne et le désordre dans ceux qui restent. Tant pis pour les Frانس-comtois ! Tant pis aussi pour les Bourguignons qui



Crédit photo : L. Chanteloup.

auront leur lot de contre-temps fâcheux ! Mais regardons-y de plus près. Et, fort heureusement, les réactions politiques semblent prendre de l'ampleur. Nos élus se mobilisent avec détermination et tout n'est peut-être pas encore perdu.

#### ■ **Lyria est déficitaire**

Depuis des années on nous a dit le contraire, y compris pour la ligne Paris/Frasne/Lausanne.

#### ■ **Lyria va augmenter la capacité de sa flotte**

Les 19 rames POS actuelles étaient données pour 377 places. Lyria dit qu'elle ne font plus que 355 places (où les 22 places manquantes sont-elles donc passées ?). Lyria louait en outre 2 rames Euroduplex à la SNCF. Les rames Euroduplex auraient 507 places. Lyria disposait ainsi de  $(19 \times 355) + (2 \times 507) = 7\ 759$  places. À l'avenir, Lyria disposera de  $15 \times 507 = 7\ 605$  places. On cherche l'augmentation.

De toute façon, c'est le nombre de places en vente sur la relation Paris/Frasne/Lausanne qui nous importe ici. On compte actuellement 29 allers-retours par semaine dont au moins 4 en unités doubles, ce qui fait au moins 11 715 places. Avec Lyria 2020, on aura chaque semaine 21 allers-retours en Euroduplex, soit 10 647 places, donc 1 068 places (10 %) en moins. C'est peu de chose, mais on se heurte déjà régulièrement à l'impossibilité de réserver des places pour Paris dans des TGV indiqués comme complets à Frasne tandis qu'il en reste à partir de Vallorbe-Frontière : cela ne va donc pas s'améliorer !

#### ■ **Lyria et Léman 2030**

Suppression d'un aller-retour quotidien sur Paris/Frasne/Lausanne, et même de deux le vendredi.

Les deux trains du matin (07h15 et 09h16 à Frasne, 10h03 et 12h03 à Paris) sont remplacés par un seul train à 08h16 (Paris à 11h04). Le train de 19h16 (Dijon 20h26, Paris 22h03) est avancé à 17h16 (Dijon 18h26, Paris 20h04) ; à partir de Lausanne, compter 52 minutes plus tôt. Pour une réunion à Paris en fin de matinée, il faudra partir la veille avant la fin d'une après-midi ainsi bien écourtée. Le départ de Mouchard le matin sera aussi repoussé d'une heure. Dans l'autre sens, le train « de retour » à 15h57 est supprimé, rabattant ses voyageurs sur le seul train du soir (17h56) déjà bondé actuellement. Si Lyria escompte un basculement des voyageurs pour Lausanne sur les Paris/Genève prolongés jusqu'à Lausanne, cela ne fera de toute façon pas l'affaire des autres. Ainsi, Lyria désorganise complètement les horaires, écourtant des journées de travail et imposant des découchers supplémentaires.

La raison avancée ? L'indisponibilité de deux quais à Lausanne entre 2020 et

2027 qui rendrait la situation critique en heure de pointe et empêcherait l'accès des rames en unités doubles. Certains, à Lausanne, contestent pourtant la réalité de cette impossibilité d'intercaler les TGV pour Frasne et Paris : à suivre ! Par ailleurs, les trois relations projetées par Lyria via Genève apparaissent comme particulièrement fragiles et donc assez irréalistes. Elles prennent la place de trains inter-régionaux (IR) sur un parcours (Lausanne/Genève) complètement saturé, victime de fréquentes interruptions de circulation pendant plusieurs heures pour un oui ou pour un non. Combien de voyageurs resteront ainsi bloqués à Lausanne ou à Genève ? Combien de Genève/Paris devront être supprimés pour cause de matériel bloqué à Lausanne ? Sans compter une concurrence pour l'occupation des voies à Lausanne avec des Milan/Genève dans des sillons contigus.

#### ■ **Lyria et la WiFi**

On vous supprime des trains, mais ne vous plaignez pas : on vous installe la WiFi dans les autres !

En fait de WiFi, il s'agit de 4G convertie en WiFi à bord des rames. Ceci impose l'équipement par Orange de toutes les lignes Lyria en 4G (sauf dans les tunnels et sauf celles qui sont déjà couvertes en 3G), au bénéfice attendu des populations riveraines, même si les régions traversées refusent catégoriquement de contribuer à la pose et à l'équipement des pylônes.

### **LES ÉLUS ET LES ASSOCIATIONS D'USAGERS SE MOBILISENT**

Le comité de suivi mis en place fin 2017 par la Région Bourgogne Franche-Comté s'est réuni le 29 janvier à la mairie de Dole pour entendre Monsieur Fabien SOULET, le nouveau directeur général de Lyria. Les divers participants dont nous étions ont été unanimes à refuser le projet qui était présenté en s'appuyant sur un ensemble consistant d'arguments sérieux. On a particulièrement remarqué les vigoureuses interventions des représentants des municipalités de Dijon et de Lausanne. En ont résulté le vote d'une motion très ferme et l'envoi à Monsieur Guillaume PÉPY, président de la SNCF, d'un courrier assorti d'une demande de rendez-vous en urgence. Le 27 février, Mesdames Marie-Guite DUFAY, présidente de la Région Bourgogne-Franche-Comté et Nuria GORRITTE, présidente du Conseil d'État du Canton de Vaud et responsable du Département des infrastructures et des ressources humaines, accompagnées de Messieurs Philippe ALPY, maire de Frasne et de Michel NEUGNOT, 1<sup>er</sup> vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté chargé des transports, ont donc rencontré Monsieur PÉPY en délégation. La présence de Madame GORRITTE a été, paraît-il,

particulièrement remarquable. N'est-il pas significatif en effet, que la présidente d'un canton suisse manifeste de la sorte qu'elle attribue au président de la SNCF la responsabilité des décisions de Lyria ?

Une nouvelle audition de Monsieur Fabien SOULET par le comité de suivi Lyria se tient le 13 mars à Dole. Espérons qu'il y viendra avec des propositions satisfaisantes.

Monsieur Jean-Marie SERMIER, député, est intervenu à l'Assemblée nationale le 19 février, et Madame Annie GENEVARD, députée et vice-présidente de l'Assemblée nationale, qu'une délégation de la FNAUT a rencontrée le 25 février à sa permanence de Pontarlier, est elle-même intervenue tant auprès de la ministre des transports que de Monsieur Guillaume PÉPY.

L'APVFJ (Association pour la Promotion des Voies Ferrées Jurassiennes) se mobilise vigoureusement. La FNAUT s'active tant au niveau national que régional. Le 20 février, un entretien d'une durée de deux heures a pu avoir lieu avec Monsieur Fabien SOULET au siège de Lyria, à la demande de Marc DEBRINCAT, responsable du service juridique de la FNAUT, entre plusieurs membres de la FNAUT et de l'ATE suisse (Association Transports et Environnement), au cours duquel nombre d'éclaircissements ont été demandés et... en partie obtenus. Côté suisse et transfrontalier, les cantons de Vaud et Neuchâtel, les villes de Lausanne et Neuchâtel se mobilisent avec détermination, ainsi que, outre l'ATE déjà mentionnée, la Fédération du Trans-Juralpin (FTJA) et l'association lémanique pour la promotion du rail (Alprail).

Il convient également de mentionner la prochaine réunion, prévue le 16 avril 2019, de la Conférence Transjurassienne (CTJ), conférence diplomatique franco-suisse) à laquelle Madame Marie-Guite DUFAY, présidente de la Région

Bourgogne-Franche-Comté qui est membre de la CTJ, promet de faire inscrire à l'ordre du jour les questions soulevées par le projet Lyria 2020 en ce qui concerne la liaison. Il n'est pas certain, en effet, que cette décision unilatérale préparée par la SNCF soit compatible avec l'accord signé à Paris le 25 août 2005 entre le gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse « relatif au cofinancement par la Suisse des travaux de modernisation de la liaison ferroviaire Paris-Dijon-Dole-Lausanne/Neuchâtel-Berne », pas plus qu'avec la loi fédérale du 18 mars 2005 « sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance » auquel cet accord fait référence.

Tenant compte des quelques éléments objectifs de la situation en gare de Lausanne, sans doute moins contraignants que ne le prétend la SNCF, mais aussi de la nécessité indispensable de maintenir une desserte convenable pour les usagers des gares de Lausanne à Dijon, diverses solutions parfois innovantes sont évoquées tant en France qu'en Suisse. Elles doivent être l'objet, avec une vraie bonne volonté, d'études sérieuses, circonstanciées et impartiales. On sait que la mise en place des horaires 2020 ne s'improvise pas, qu'il faut en anticiper toutes les conséquences et que le temps est désormais dramatiquement mesuré. Il est inadmissible d'avoir délibérément voulu placer les usagers et la plupart des élus devant un fait prétendument accompli. La FNAUT et ses associations membres rappellent inlassablement le besoin d'une concertation permanente et sincère, bien en amont de décisions qui ne sauraient être brutalement imposées ex cathedra.

Nous vous tiendrons bien entendu au courant de l'évolution de ce dossier.

François MANNERAT

## TGV RHIN-RHÔNE : UN FORUM POUR MOTIVER LES CHEFS D'ENTREPRISES !

Le président de la CCI de Côte-d'Or, Xavier MIREPOIX, a accueilli le 28 novembre 2018 la réunion de lancement du Forum économique Rhin-Rhône. Philippe TRIMAILLE, vice-président de l'association Trans-Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, rappelle le travail mené par les clubs TGV à Mulhouse, Belfort, Besançon et Dijon pour que les territoires préparent l'arrivée du TGV. **L'objectif du Forum est de poursuivre cette mobilisation pour fédérer les acteurs économiques de Strasbourg à Lyon, animer les échanges entre ces acteurs et faire connaître leurs besoins auprès de la SNCF.**

L'association Trans-Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée a lancé en juillet 2018 un sondage sur la perception et l'usage du TGV Rhin-Rhône par ses ressortissants. Malheureusement, le nombre de réponses desdits chefs d'entreprise est particulièrement faible : seuls 64 questionnaires sont revenus à la CCI, soit 1,3 % des 4 841 entreprises côte-doriennes interrogées. Mais, justement, le faible retour de questionnaires n'est-il pas en soi une réponse ? Comme on pouvait s'en douter, c'est la voiture qui constitue le moyen de transport privilégié par les chefs d'entreprises. Le TGV est toutefois utilisé vers les villes de l'est pour les affaires (visite des clients ou des fournisseurs) et vers Paris pour les événements professionnels et les formations.

Contre toute attente, ce n'est pas le prix du billet qui décourage les chefs d'entreprises dijonnais de prendre le TGV, mais les horaires qui, à force d'être réduits à peau de chagrin, ne permettent plus de rejoindre en matinée les grandes métropoles où se font les affaires : Strasbourg, Lyon, Montpellier. Seul Paris est convenablement accessible mais, par exemple, aller de Dijon à Strasbourg conduit à « perdre » toute la matinée et à n'être opérationnel que l'après-midi. Impensable pour un homme d'affaires pour lequel « le temps c'est de l'argent ». Deux solutions évoquées et mises en œuvre par les participants au débat : se déplacer en voiture, malgré le risque, la fatigue et l'arrivée dans des périphéries de métropoles encombrées comme Strasbourg. Ou bien, abandonner l'idée de s'installer à Dijon.

La réponse des représentants de SNCF Mobilités n'a satisfait personne : un TGV est un train commercial et non une activité de service public et il ne peut circuler qu'à pleine charge, sinon il est condamné à disparaître, d'où la raréfaction de l'offre sur le Rhin-Rhône. D'autant plus que la SNCF met en avant des contraintes d'utilisation et de rotation du matériel qui peuvent conduire à des horaires inappropriés. Et l'avenir, avec les TGV haut de gamme dits « INOUI », peu nombreux et ne tenant pas compte des besoins de départs tôt le matin et des retours tardifs, n'apportera aucune réponse aux difficultés des Dijonnais... Les quelques chefs d'entreprises présents, réels utilisateurs du rail, sont repartis déçus par la rigidité des responsables SNCF qui rejettent toute idée de relance du TGV Rhin-Rhône par une politique d'augmentation de l'offre, notamment par la prospection de nouveaux marchés, tel le tourisme long courrier.

L'idée de faire connaître l'offre TGV en ligne se heurte là encore à l'opposition de SNCF Mobilité qui ne jure que par son logiciel de vente de billets Oui-SNCF. Pas terrible pour celui qui veut organiser son voyage ! Pourtant le représentant de la FNAUT rappelle l'intérêt qu'il y aurait à mettre en œuvre la proposition n°1 du livre blanc de l'association Trans-Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée : « Un site internet spécifique pourrait être conçu pour regrouper l'ensemble des informations relatives à l'offre du TGV Rhin-Rhône : les destinations desservies, les temps de parcours entre les villes, les différents tarifs disponibles, les moyens d'accès entre les gares TGV et les centres villes ou les principaux sites touristiques, etc ».

Philippe TRIMAILLE, vice-président de l'association Trans-Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, conclut en précisant qu'à la suite de la série de réunions prévues à Mulhouse, Besançon et Strasbourg, **un événement sera organisé début 2019 à Lyon pour procéder à la mise en place du Forum économique Rhin-Rhône.** Il rappelle aux participants l'importance de l'achèvement de la branche est de la LGV Rhin-Rhône, autrement dit la liaison Petit Croix/Lutterbach vers Mulhouse et Strasbourg.

Bernard GOURNAY

## GRANDEUR ET DÉCLIN D'UNE LIGNE INTERNATIONALE

C'est au terme d'un long déclin que la ligne de Belfort à Delle perdait le 26 décembre 1992 son dernier train, composé de deux voitures suisses Belfort/Berne, limité dans les derniers temps à Bienne ou Delémont. C'en était fini de la ligne internationale qui avait été créée suite au désastre de 1870 et l'annexion par la Prusse de l'Alsace-Moselle. Ouverte en 1878, cette ligne permettait d'écouler le trafic entre la France, la Suisse et l'Italie sans passer par Mulhouse et Bâle, et donc d'offrir un débouché à la compagnie des chemins de fer de l'Est. En 1993, c'est le transport du frêt qui disparaît de Belfort à Delle, seul le trajet Belfort/Bourgogne restant praticable jusqu'à une usine embranchée de traitement des déchets. Ce dernier trafic disparaît en 2007. Toutefois, soucieux de préserver l'avenir, des élus et des passionnés du rail entretiendront tous les ans la ligne, évitant qu'elle ne disparaisse sous une intense végétation du plus mauvais effet. Les rails anciens resteront en place jusqu'au démarrage de la modernisation de la ligne, en 2015 !

Côté Suisse, la ligne de Delle à Delémont est amputée de ses premiers kilomètres, le terminus étant reporté de Delle à Boncourt en 1995 et la gare de Delle fermée.

Condamnée à tomber dans l'oubli, la ligne de Belfort à Delle doit son salut à l'intérêt que lui porte la Suisse, pour qui elle constitue un intéressant débouché vers le TGV Rhin-Rhône. Mais, contrairement à ce que nos amis helvètes auraient pu espérer, la liaison franco-suisse ne sera pas au rendez-vous du TGV Rhin-Rhône, le 11 décembre 2011.

Tout espoir n'est cependant pas perdu car à la construction de la gare TGV de Belfort-Montbéliard, la continuité de la voie unique Belfort/Delle, légèrement déplacée, est préservée grâce aux actions répétées des associations suisses et françaises : le pont qui surplombe perpendiculairement les voies de la LGV (Ligne à Grande Vitesse) est doublé pour recevoir une deuxième voie, de façon à pouvoir assurer les correspondances simultanées entre les TGV et les TER vers Delle et vers Belfort-ville.

Mais en attendant, seul un bus Optymo du réseau urbain (ligne 3) relie les gares de Belfort-Montbéliard TGV et Belfort-ville. Ce service est inadapté aux besoins des usagers du TGV : nombreux arrêts, détour par l'hôpital Nord-Franche-Comté et arrêt à 200 mètres de la gare TGV. La communauté d'agglomération du pays de Montbéliard met en service simultanément un autocar quasi direct depuis cette ville, beaucoup plus en rapport avec les attentes des usagers des TGV.

## LE PROJET

Pourtant, la réouverture de Boncourt/Delle (1,6 km, majoritairement en territoire suisse) le 10 décembre 2006 est un signal fort de l'intérêt porté à cette ligne par les Suisses et les Francs-Comtois. Si bien qu'une première étude de réouverture de la ligne est lancée en 2007, conduisant à évaluer une fréquentation potentielle de 3 à 7 000 voyageurs par jour, six arrêts intermédiaires étant envisagés entre Delle et Belfort. Les études vont alors se succéder et la réouverture initialement prévue pour décembre 2012, un an après l'arrivée du TGV Rhin-Rhône, est sans cesse repoussée : on parle de fin 2017 puis de mi-2018 et, finalement, c'est le 9 décembre 2018 qui est retenu. Il faut dire que les financeurs ont eu du mal à s'entendre sur la participation de chacun, le budget initialement arrêté à 83 millions d'euros se montant finalement à 110,5 millions d'euros, partagé entre de multiples financeurs (voir tableau en fin d'article).

## LES TRAVAUX

En fait, les appels d'offres sont lancés en octobre 2014, le projet est déclaré d'utilité publique (DUP) le 22 juillet 2015 et la dépose de l'ancienne voie commence en septembre 2015. L'année 2016 est celle des travaux de gros œuvre : terrassement de la plateforme, génie civil, construction des nouveaux ponts, reconstruction des haltes intermédiaires. En 2017, la voie est progressivement posée sur l'ensemble du parcours puis c'est au tour des caténaires. En fin d'année, la ligne a approximativement son aspect définitif et d'aucun pensent que la mise en service est proche. Que nenni, il faudra encore pratiquement une année de finitions et d'essais avant que les circulations régulières ouvertes au public ne soient autorisées et que la ligne soit mise en service le 9 décembre 2018 !

## L'INAUGURATION

Le 6 décembre 2018, c'est par un temps de saison que les invités se présentent à la gare de Belfort-ville pour accéder à la double rame ZGC mise à leur disposition pour rejoindre la gare de Delle où aura lieu le « geste inaugural ». À 9h22, le convoi s'ébranle et marque l'arrêt dans toutes les haltes fraîchement ouvertes : Danjoutin, Meroux-TGV, Morvillars, Grandvillars et Joncherey. C'est évidemment à Meroux que montent le plus de voyageurs, pour cette première correspondance du TGV en provenance de Paris et de Dijon mais, dans chaque halte, nombreux sont les candidats au voyage, tout contents de pouvoir dire « j'y étais ». À 10h précises, la rame française s'immobilise en gare de Delle, exactement en même temps que la rame suisse partie à 8h31 de Bienne.



Sur le deuxième quai, l'affluence est considérable. Bientôt, quatre rubans tricolores et quatre rubans rouges marqués de la croix suisse barrent l'espace allant de la rame française à la rame suisse. Noués par les personnalités françaises et suisses, ils sont ensuite coupés par ces mêmes « couples », dans un grand moment de convivialité franco-suisse. Le premier « couple » est composé de Marie-Guite DUFAY, présidente du conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté et de David ERAY, président du gouvernement jurassien et ministre de l'environnement de la République et canton du Jura. Alors que les personnalités gagnent le premier quai pour dévoiler la plaque commémorative de l'inauguration, les longs rubans sont prestement découpés en petits tronçons afin que chaque participant à l'inauguration puisse emmener un souvenir de cette belle journée !

Sous le grand barnum dressé près de la gare, les invités sont conviés à regarder un film sur l'histoire et la réouverture de la ligne Belfort/Delle réalisé par SNCF-réseau, avant d'écouter les nombreux discours prononcés par les personnalités suisses et françaises. Très émue, Marie-Guite DUFAY rappelle « un combat de vingt ans » mené par son prédécesseur Raymond FORNI (1941-2008) et par elle-même, remarquant aussi que « les Suisses ont moins chancelé que nous ». « C'est unique en France de rouvrir une ligne, alors qu'on a plutôt l'habitude d'en fermer », martèle-t-elle. Des propos qui font chaud au cœur de ceux qui se battent contre les fermetures de lignes ferroviaires qui se poursuivent, hélas, un peu partout en France, malgré les méfaits du réchauffement climatique ! Ce à quoi David ERAY ajoute que « le voyage revient à 7 centimes du kilomètre pour les abonnés ». « C'est dix fois moins que le prix de la mobilité individuelle », précise le ministre suisse, qui voit dans le ferroviaire « une alternative possible à la crise des gilets jaunes ».

## JOURNÉE PORTES OUVERTES

À peine les deux trains inauguraux repartis, emportant leur cohorte d'invités, c'est au tour du grand public d'investir la ligne au moyen de circulations spéciales gratuites organisées le samedi 8 décembre.

Au total, ce sont sept allers-retours qui ont été assurés par les automoteurs français entre Belfort-ville et Delle, alors que les automoteurs suisses offraient également sept allers-retours initiés à Delémont, capitale du Jura suisse mais limités à Meroux-gare TGV. Certains de ces trains ont été animés, de même que quatre gares du parcours. Belfort-ville, Belfort-Montbéliard-TGV, Delle et Delémont offraient toute la journée des animations variées : théâtre, danse, musique classique et d'autres styles. Bref, une journée festive par un temps tout à fait acceptable, par moment même ensoleillé !

Domage que la SNCF n'ait pas cru bon de mettre en circulation une double rame pour cette journée car la capacité de la seule rame ZGC s'est avérée insuffisante dès le matin, obligeant de nombreuses personnes à voyager debout, voire à renoncer à la découverte de la ligne ! On aurait pu dépasser le chiffre de 3 500 visiteurs lors de cette porte ouverte si la rame française avait circulé en unité multiple.

Les passionnés de chemin de fer, déjà gâtés par cette réouverture, ont été à la fête avec le Picasso de l'ABFC venu de Dijon et présent toute la journée en gare de Belfort-ville. À Delémont, le stationnement d'un train spécial a permis d'admirer autour de midi une superbe locomotive à vapeur en chauffe.

### LES HORAIRES TER

Il faut bien le dire, c'est là que le bât blesse ! Certes, sur le papier, la desserte est excellente avec seize allers-retours entre Belfort et Bienne, là où il n'y en avait qu'un à la fermeture de la ligne il y a 26 ans. Mais la difficulté provient des changements imposés à Delle et surtout à la nouvelle halte de Meroux. Dotée d'un simple évitement, cette dernière n'est pas d'exploitation aisée et les premières critiques pleuvent de voyageurs « laissés sur le carreau », le train devant assurer la correspondance quai à quai n'ayant pas attendu les voyageurs venus de Suisse !

Bien des difficultés de ce type auraient pu être évitées si les trains suisses avaient poursuivi leur route de la halte de Meroux jusqu'à Belfort-ville. Hélas, lors des âpres négociations entre la France et la Suisse, courant 2018, la

desserte des rames « Flirt-France » a été limitée à Meroux car il aurait fallu une rame de plus pour aller jusqu'à Belfort-ville. Et cela, le conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté, autorité organisatrice des TER, n'a pas voulu en entendre parler !

Voilà qui va rendre difficile l'exécution des différentes missions de la ligne nouvelle :

- permettre aux habitants de la région de Delle de se rendre à Belfort, voire au delà (Mulhouse, Montbéliard, Lure, voire Épinal).
- permettre aux Suisses de venir faire leurs courses à Belfort comme ils aiment le faire dans d'autres villes proches de leur pays. Mission impossible aujourd'hui avec la limitation de tous les trains suisses à Meroux-TGV ! Domage pour le commerce local !
- permettre aux Belfortins de se rendre en Suisse comme transfrontaliers ou touristes.
- permettre aux usagers du TGV de bénéficier d'une correspondance vers Belfort, Delle ou la Suisse, etc.
- permettre aux Suisses et aux habitants de Delle de bénéficier d'une bonne correspondance par TGV vers Dijon, Paris et le sud de la France (à noter que le premier train Belfort/Delle du matin n'a pas de correspondance vers la Suisse, privant ainsi les travailleurs frontaliers de transport public vers leur lieu de travail).

Il reste à espérer que la fréquentation de la ligne qui démarre calmement va se développer rapidement : Michel NEUGNOT, premier vice-président de la région Bourgogne-Franche-Comté, admet que l'on est très loin de l'objectif des 3 000 voyageurs par jour attendu dans trois ans. « Actuellement nous sommes à 200 voyageurs par jour, étant entendu que dans ce mois-là, il y a eu quinze jours de congé » affirme-t-il.

Ce n'est pas le point de vue de l'association Interligne TGV Belfort-Bienne, fondée en 2001, afin de contribuer à la réouverture complète de la liaison ferroviaire Bienne/Belfort à l'horizon de la mise en service de la gare TGV. Co-présidée par le canton et République du Jura et par le Conseil départemental du territoire de



Belfort, elle regroupe les cantons de Bâle, Berne et Soleure, la quasi-totalité des communes et communautés situées entre Belfort et Bienne, ainsi que les partenaires économiques ou associatifs qui, de part et d'autre de la frontière, étaient intéressés par la réouverture de la ligne.

Frédéric ROUSSE, vice-président du Conseil départemental du territoire de Belfort, a dressé la liste des problèmes qui affectent en France la ligne Bienne/Belfort. Pêle-mêle : le tarif forfaitaire prohibitif, la desserte réduite par la SNCF durant le week-end et les vacances scolaires et même l'ascenseur pour le transfert en gare TGV qui n'a jamais fonctionné parce qu'il n'est pas fait pour l'extérieur ! La SNCF a également décidé la semaine passée de supprimer, en raison de travaux et pour trois mois, le premier train de la journée prévu pour emmener les frontaliers en Suisse. Ce train a été remplacé par des autocars avec une demi-heure de trajet supplémentaire. Résultat : un seul train Belfort/Delle/Delémont le matin pour les frontaliers ! Vive la voiture !

L'augmentation de la fréquentation passera sans doute par l'abandon de la rupture de charge à Meroux : l'usager se moque de savoir s'il emprunte un train français ou suisse, ce qui compte pour lui, c'est la qualité de son déplacement, qualité qui passe par l'absence de rupture de charge et la bonne adéquation des horaires !

À noter enfin que les élèves situés sur le parcours de Belfort à Delle peuvent d'ores et déjà emprunter les TER à la place des autocars départementaux réservés aux scolaires qui sont maintenus (à ce jour les trains sont empruntés par une vingtaine d'élèves !).

### LES CO-FINANCEMENTS (en millions d'euros)

Région Bourgogne-Franche-Comté	30,9
État français	30,5
Confédération suisse	24,7
Union européenne	9,3
Département du Territoire de Belfort	5,1
SNCF-réseau	4,0
République et canton du Jura	3,2
Grand Belfort	2,3
Communauté de communes du Sud Territoire	0,5
<b>Total</b>	<b>110,5</b>

Quant à la desserte « urbaine » de la gare TGV à la gare de Belfort-ville et au-delà, elle subsiste bien qu'allongée depuis 2017 à cause du crochet par le nouvel hôpital régional Nord-Franche-Comté. Il appartient à l'usager de choisir entre le TER et le bus... sachant que s'il prend le TER sans billet il lui en coûtera une amende de 50€ (voir par ailleurs) alors que sur le bus il pourra toujours acheter son billet par SMS, s'il est équipé d'un smartphone, évidemment...

Bernard GOURNAY, FNAUT-BFC

## ÉVOLUTIONS HORAIRES AU SA 2019 EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

### LIAISON DIJON/NEVERS/TOURS

C'est sur cette liaison que les évolutions les plus significatives ont lieu avec l'apparition de fréquences supplémentaires du lundi au vendredi en 2h07-2h10 entre Nevers et Dijon sans arrêt à Imphy, Luzy, Cercy-la-Tour et Étang-sur-Arroux.

<b>DIJON</b>	6:46	12:46	17:48
<b>NEVERS</b>	8:53	14:53	19:55
<b>NEVERS</b>	7:05	11:57	18:29
<b>DIJON</b>	9:14	14:05	20:37

Tous ces trains succèdent et/ou précèdent un train existant dans la demi-heure sauf le dernier retour de Nevers. Ce dernier avancé de deux heures aurait permis à un certain nombre de salariés dijonnais travaillant au Creusot d'avoir une offre plus fournie pour leur retour (entre 16h50 et 18h50), comme cela avait été demandé dans le passé.

D'après des riverains, le taux d'occupation moyen de ces trains est de 5 voyageurs !

Sur cet axe, les TER origine ou Terminus Tours ont disparu, imposant ainsi une rupture de charge vers cette destination ou vers Bourges ou Vierzon. Plusieurs combinaisons sont proposées sur la fiche horaire avec des temps d'attente importants à Nevers et il n'est plus possible de faire ce trajet en fin d'après-midi au départ de Tours à 17h15 ou Dijon à 16h12.

Le coût du billet plein tarif en TGV entre Paris et Tours est 2 à 3 fois plus cher pour un temps de trajet diminué de 20 à 30 minutes seulement, sans inclure le prix du ticket T pour effectuer la correspondance entre les 2 gares à Paris.

### NAVETTES ÉTANG/AUTUN

La trame des navettes routières et ferroviaires a été complètement revue aux heures creuses du lundi au vendredi et le dimanche matin. Elle désenclave effectivement Autun entre 8h et 13h avec une rotation supplémentaire en TER. Cependant de nombreuses erreurs rendent cette analyse fragile.

On ne peut que regretter une trame simple cadencée aux heures creuses pour assurer des correspondances en TER de/vers Dijon et complétée par des cars aux heures de pointe ainsi que l'absence d'information sur ces modifications substantielles.

### LIAISON MONTCHANIN/CHAGNY/CHALON-SUR-SAÔNE

Le TER 893067 du samedi matin partant de Montchanin à 6h56 pour Chalon offrait à Chagny une correspondance avec le TER 891406 permettant d'arriver à Dijon à 8h09. Remis dans l'horaire de la semaine qui est retardé d'un quart d'heure, cette correspondance n'est plus assurée.

Il est dommage que cette desserte offrant une liaison entre Nevers, le bassin du Creusot et Chalon-sur-Saône (4<sup>e</sup> agglomération de la Région) n'offre pas de correspondances systématiques avec la liaison Dijon/Nevers et qu'elle soit inutilisable le WE avec des horaires ne correspondant pas aux besoins. Il n'est par exemple pas possible de regagner Dijon le dimanche car le cadencement aux 2 heures fait que les axes Dijon/Montchanin/Nevers et Dijon/Chagny/Lyon sont décalés !

## LIAISON DIJON/CHALON-SUR-SAÔNE/MÂCON

Cette liaison qui a été largement étoffée depuis décembre 2008, voit sa desserte renforcée de 2 AR du lundi au vendredi soit 18 AR au lieu de 16, 2A et 1R les samedis, dimanches et fêtes soit 10A et 12R le samedi et 9AR les DF.

De nombreux horaires sont décalés, d'autres créés, la politique d'arrêt à Meursault, Corgoloin, Rully et Fontaines-Mercurey évolue généralement en mieux, mais cette offre relativement dense est illisible car non cadencée, avec des fréquences de 30min aux HP mais des trous de deux heures en HC et une amplitude dissymétrique de 16 heures dans un sens et 13 heures 30 seulement dans l'autre.

Une grille plus lisible cadencée à l'heure du lundi au samedi avec un renforcement à la demi-heure dans le sens de la pointe du lundi au vendredi vers Dijon serait sans doute préférable. Une desserte régulière les dimanches et fêtes serait aussi plus lisible avec un renforcement en fin de journée.

En ce qui concerne la desserte Mâcon/Chalon, le niveau d'offre reste identique mais les horaires sont souvent décalés pour offrir des trains sans changement entre Dijon et Mâcon. On notera cependant le renforcement de la desserte du dimanche soir passant d'1 à 2AR dans chaque sens !

## LIAISON NANCY/DIJON

Suite à la suppression des TGV Nancy/Méditerranée, la région Grand-Est a mis en place des TER entre Nancy et Dijon afin d'offrir une correspondance avec le TGV vers la Méditerranée dans cette gare. Ils desservent Toul, Neufchâteau, Culmont-Chalindrey et Is/Tille.

Cette offre permet de maintenir une liaison ferrée entre les deux métropoles, mais ne permet pas aux Dijonnais d'aller passer une journée en Lorraine.

<b>NANCY</b>	7:40	17:03
<b>CULMONT-CHALINDREY</b>	9:50	18:40
<b>IS/TILLE</b>	10:19	19:07
<b>DIJON-VILLE</b>	10:43	19:31
<b>DIJON-VILLE</b>	11:01	20:05
<b>IS/TILLE</b>	11:22	20:30
<b>CULMONT-CHALINDREY</b>	11:58	21:11
<b>NANCY</b>	13:29	22:56

## LIAISON MONTCHANIN/PARAY-LE-MONIAL

Un effort important a été consenti sur cette liaison avec le rajout de 2 allers et 3 retours du lundi au vendredi, d'un aller le samedi et d'un AR les dimanches et fêtes.

<b>PARAY-LE-MONIAL</b>	12:04	17:08	18:08
<b>MONTCHANIN</b>	12:47	17:51	19:51
<b>MONTCHANIN</b>	8:08	12:54 <del>13:08</del>	16:08
<b>PARAY-LE-MONIAL</b>	8:51	13:38 <del>13:51</del>	16:51

	<b>Samedi</b>	<b>Dimanche et fêtes</b>		
<b>PARAY-LE-MONIAL</b>	12:04 <del>10:08</del>	12:04	18:08 <del>19:08</del>	
<b>MONTCHANIN</b>	12:47 <del>10:51</del>	12:47	18:51 <del>19:51</del>	
<b>MONTCHANIN</b>	12:54 <del>13:08</del>	9:08	12:54 <del>13:08</del>	18:08
<b>PARAY-LE-MONIAL</b>	13:38 <del>13:51</del>	9:51	13:38 <del>13:51</del>	18:51

Si ces améliorations permettent entre autres d'offrir une arrivée à Dijon en début d'après-midi (13h48), en revanche le décalage du TER 893322 qui partait de Montchanin à 13h08, assurant une correspondance depuis Dijon (12h12) et Nevers (11h29) a été avancé de 14min pour offrir une correspondance vers Moulins et Tours à Paray-le-Monial.

Le retour depuis Dijon en fin de matinée n'est donc plus possible. La solution idéale aurait été de maintenir l'horaire de départ à Montchanin et de ne desservir que Blanzay, Montceau et Gênelard pour assurer également la correspondance à Paray-le-Monial.

La fiche horaire, parue très tardivement, ne mentionne pas la possibilité de correspondance à Paray du TER 893903 (Moulins/Lyon) qui arrive à 7h03 et ne repart qu'à 7h12 vers Montchanin et Dijon à 7h08 par le TER 893320. Les calculateurs d'itinéraires font également la sourde oreille, pourquoi ?

*Il est dommage d'avoir renforcé la desserte le soir, qui à Montchanin n'offre une correspondance que vers Le Creusot et Nevers, alors que la desserte de cette ligne avec le nœud de correspondance à 9h le matin bénéficierait également aux flux de/vers Dijon et éviterait un trou de desserte de 3 heures.*

## CARS MOBIGO

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019, la tarification des cars en BFC, qu'ils soient d'anciens cars départementaux ou d'anciens cars TER de substitution ou de complément d'offre passe à 1,50€.

On notera une certaine opacité sur le sujet quant aux possibilités d'utiliser un car ex-SNCF sur une liaison TER et une discrimination tarifaire en fonction du mode utilisé.

À cette occasion **la numérotation des lignes a été revue** : la première centaine indique le numéro du département où il circule (1 : Côte-d'Or, 2 : Doubs, ... , 7 : Saône-&-Loire, 8 : Yonne).

*Les décimales ne reprennent aucune logique de l'ancienne numérotation ou de hiérarchie du réseau. Aucun plan de réseau n'a été réédité non plus.*

Depuis septembre 2018, **Auxerre** est doté d'un tout nouveau réseau de bus Leo complètement restructuré avec une ligne principale circulant tous les ¼ d'heure, deux lignes fortes avec un passage toutes les 20min et plusieurs autres lignes assurant une desserte complémentaire. Il y a curieusement 2 pôles d'échanges, la gare est desservie par 2 lignes facilitant les liaisons avec le centre ville éloigné. La navette du centre ville est conservée et l'offre fonctionne jusqu'à 21h. 2 lignes circulent le dimanche avec de bonnes correspondances avec les TER. Depuis janvier 2019, **Chalon-sur-Saône** a retouché l'offre de son réseau.

Les lignes urbaines voient leurs fréquences considérablement diminuer. Ainsi la ligne Flash voit sa fréquence passer de 30 à 60 min le dimanche et son amplitude est réduite de 2h. La ligne 2 desservant l'hôpital passe de la fréquence de 15 à 20 min, les lignes 4 et 6 voient leur fréquence diminuer le samedi d'une fréquence par heure. La ligne 5 qui dessert St-Marcel voit son itinéraire modifié avec une amélioration de la desserte du centre ville qui exclue celle de la gare, mais la fréquence d'une heure aux heures creuses est peu attractive et discriminatoire par rapport aux 2 communes de St-Rémy et Chatenoy d'une taille identique.

Quant au Pouce, la navette du centre ville, si des horaires aux points d'arrêts sont maintenant disponibles, l'itinéraire est peu attractif et la fréquence a été réduite de moitié le samedi.

En revanche les navettes Déclit desservant les communes rurales évoluent favorablement. On peut les réserver 2 heures à l'avance sans horaire fixe de 7h30 à 12h30 et 13h30 à 19h30, offrant une desserte assez exemplaire de tout ce territoire. Cependant les communes rattachées à cette aggro depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018 restent exclues de ce dispositif (*discrimination ?*).

# NOUVEAUX HORAIRES FERROVIAIRES À PARTIR DU 9 DÉCEMBRE 2018 : DU BON ET... DU MOINS BON !

## ENFIN LA RÉOUVERTURE DE BELFORT/DELLE

La vraie bonne nouvelle de ce nouveau service 2018-2019 !

Fermée au trafic des voyageurs depuis 1992, le projet de réouverture de la ligne de Belfort à Delle vers Delémont et Bienne visait à répondre à plusieurs objectifs :

- **Connecter au réseau à grande vitesse** d'une part l'aire urbaine et d'autre part les cantons suisses limitrophes, jusqu'à des villes comme Bienne, Soleure et Laufen, par une halte placée au-dessus des quais de la gare TGV de Belfort Montbéliard.

- Offrir une **desserte péri-urbaine** moderne, performante, rapide dont bénéficiera le corridor **sud-est du Territoire**.

- Offrir une **nouvelle liaison franco-suisse** interconnectée en Suisse à un réseau de transport collectif remarquablement maillé et performant, permettant ainsi le développement des échanges entre nos régions de part et d'autre de la frontière, aussi bien dans le domaine économique et universitaire que pour des déplacements de la vie quotidienne (travailleurs frontaliers) ou à caractère touristique.

*Cette réalisation contribuera à réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre et constituera donc un élément fort de la nécessaire transition énergétique.*

Après la réouverture de la courte section entre Boncourt et Delle (1,6 km), située majoritairement en territoire suisse, le 10 décembre 2006 c'est donc au tour de la section française Belfort/Delle comportant six arrêts intermédiaires, de rouvrir avec une infrastructure totalement rénovée et désormais électrifiée.

Cette réalisation représente un investissement de 110,5 millions d'euros dans lequel la Suisse participe pour près de 30 millions d'euros. Et il faut saluer l'opiniâtreté de nos voisins suisses sans lesquels ce projet n'aurait jamais abouti !

**La nouvelle desserte**, résultats de négociations longues et laborieuses pour limiter les coûts de fonctionnement de l'exploitation, figure ci-après.

Il faut bien reconnaître que répondre aux multiples objectifs de cette desserte en satisfaisant à la fois les besoins de déplacements des scolaires et du domicile-travail tournés vers Belfort, des travailleurs frontaliers vers la Suisse, des correspondances avec les TGV en gare de Belfort Montbéliard TGV, tout en s'intégrant au réseau suisse cadencé, tenait de la quadrature du cercle... Sauf à mettre en place une desserte cadencée à l'heure toute la journée et à la demi-heure en pointe, comme cela s'est fait pour certaines réouvertures récentes (voir à ce sujet mon article sur Merano Malles [Tyrol italien] dans un bulletin précédent), option totalement exclue pour le Conseil régional Bourgogne-Franche-Comté, financeur des TER en France, une approche pragmatique a conduit à une mixité complexe des matériels et des missions de desserte des différents trains.

**Ainsi les trains venant de Suisse sans changement à la frontière (10 AR/jour), assurés avec des rames électriques des CFF de type Flirt, très modernes, ne dépasseront pas la gare TGV**, la correspondance avec les TGV étant assurée depuis Belfort par des automotrices électriques modernes de la SNCF de type ZGC, avec 10 AR là aussi. Le dispositif est complété par 6 AR de TER en ZGC de Belfort à Delle, avec correspondance pour la Suisse en gare de Delle.

**Pour la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports), s'il reste regrettable de ne pas être allé au bout de la démarche avec des relations sans rupture de charge de Belfort à Bienne, puisque les FLIRT le permettaient, nous ne pouvons que saluer l'aboutissement de ce projet.**

Toutefois, sous l'angle des besoins de déplacement des travailleurs frontaliers, **il sera essentiel que les correspondances à Delle ou à la gare TGV se révèlent fiables**. Si au moindre retard d'un train français, le train suisse n'attend pas la correspondance, ou inversement, cela peut se révéler totalement dissuasif, surtout quand le train suivant est une heure derrière voire beaucoup plus !

*Enfin, le point le plus critiquable concerne l'offre du matin, avec une relation Belfort (7h04)/Delle (7h31) qui n'a pas de correspondance vers la Suisse en*

*gare de Delle. Inadmissible !*

C'est dommage, car sans cela la desserte pour les frontaliers serait au niveau voire supérieure à celle de Morteau/La Chaux-de-Fonds et sans comparaison avec Pontarlier/Frasne/Vallorbe (un seul aller-retour).

Il faut espérer que cette desserte saura évoluer avec les potentiels de flux vers la Suisse qui ne pourront que croître en regard des projets d'implantations d'entreprises de l'autre côté de la frontière et en regard aussi des ressources insuffisantes en main d'œuvre locale sur le canton du Jura, qui obligent les entrepreneurs à faire toujours plus appel aux travailleurs français.

*À un niveau plus global, l'autre point noir concerne les services urbains Optymo qui, semble-t-il, ne seront pas adaptés pour assurer la meilleure complémentarité et efficacité avec les trains.*

*Au contraire, les deux dessertes semblent bien parties pour s'ignorer avec doublons, mauvaises correspondances... Et je ne parle pas des aspects tarifaires. Quel gâchis ! Espérons que le bon sens et le souci d'offrir le meilleur service à la collectivité l'emportera.*

## DU NOUVEAU AUSSI SUR MORTEAU/LA CHAUX-DE-FONDS

Un aller-retour supplémentaire Morteau/La Chaux-de-Fonds est annoncé !

Certes, nous sommes encore loin de la navettisation (voir un de mes précédents articles) mais c'est un premier pas. **La vraie bonne nouvelle concerne les infrastructures, avec le financement de l'installation sur les voies suisses, jusqu'à la Chaux-de-Fonds, du système de sécurité français dit KVB** (contrôle de vitesse par balise), système qui arrête un train si les signaux ne sont pas respectés.

Cela va permettre à n'importe quel autorail SNCF X 73500 de circuler en Suisse et non plus seulement les quatre engins mono-caisse équipés du Signum (système de sécurité propre à la Suisse). Le système Signum, obsolète, devant de toute façon être remplacé, interdisait à terme aux trains français de continuer à circuler jusqu'à la Chaux-de-Fonds.

**Cette solution de bon sens que la FNAUT et l'ATE (Association Transport Environnement suisse) avaient préconisée dès 2014, accueillie avec scepticisme par certains techniciens, s'est finalement imposée.**

Ainsi, il sera possible dans l'avenir d'augmenter la capacité des trains et le nombre de circulations en s'appuyant sur l'ensemble du parc d'autorails disponible. Et sous réserve d'homologation, il sera possible également d'envisager la circulation d'autres types de matériels plus récents.

À l'occasion de ces aménagements, des travaux importants de modernisation des infrastructures seront aussi réalisés côté français avec un budget porté de 12 à 30 M€.

**Voilà qui permet d'être enfin rassuré quant à la pérennisation de cette ligne internationale à fort potentiel de déplacement de la vie quotidienne.**

## SUR PONTARLIER/FRASNE/VALLORBE STATU QUO

Là, hélas, aucune bonne nouvelle ! La desserte reste toujours aussi catastrophique avec un seul aller-retour dans la journée.

Et dire que la SNCF, il y a quelques années, laissait entendre qu'elle était capable de mettre en service un deuxième aller-retour pratiquement à coût constant. Des élus nous avaient même laissé espérer une annonce de la présidente en ce sens lors des festivités du centenaire de la ligne Frasne/Vallorbe en juin 2015... Si l'on ajoute à cette offre ridicule, en regard des flux routiers (et donc de la demande potentielle sur ce point frontière), une fiabilité parfois aléatoire (grèves, travaux et autres incidents techniques), comment dès lors s'étonner que cette relation vivote.

**S'il n'y a pas un vigoureux sursaut de tous et en particulier des élus locaux pour réclamer au Conseil régional une desserte à la hauteur des enjeux, c'est l'avenir même de la relation qui est menacé !**

Patrick REAL

Vice-président de la FNAUT-BFC, membre de l'ATE

# FERMETURE DES GUICHETS : DOUBLE PEINE POUR LES USAGERS !

***Pendant des années, la SNCF ne s'est guère souciée de la fraude et la consigne donnée aux contrôleurs par leur encadrement était plus souvent « pas de vagues » que « haro sur le fraudeur ».***

## TOUT VOYAGEUR EST UN FRAUDEUR QUI S'IGNORE

La modernisation du parc voyageurs a conduit à mettre en service des rames aptes à fonctionner sans agent de train, le conducteur pouvant assurer à lui seul toutes les fonctions de sécurité du train, d'autant plus qu'il est en liaison radio avec un poste de commandement. De ce fait, s'est posée la question de la mission à donner aux anciens agents commerciaux des trains (ACT). Si bien qu'il a été décidé de les retirer progressivement des trains et de les regrouper en brigades destinées à effectuer des contrôles à la montée ou à la descente des trains.

Mais plus de contrôleurs dans les trains, cela veut dire plus d'agent pour vendre des billets aux voyageurs montés dans les petites gares ou dans les points d'arrêt non gérés (PANG), ceux-ci ayant d'ailleurs tendance à se multiplier avec la suppression des guichets. Qu'à cela ne tienne : il suffit de décider que tout voyageur sans billet est un fraudeur en puissance, passible d'une **amende de 50 à 100 €**. Et tant pis si le voyageur est dépourvu d'un smartphone ou si celui-ci est hors couverture, ce qui est fréquent en zone très rurale ou s'il ne dispose pas d'espèces ou d'une carte bancaire pour acheter son billet au distributeur de la gare en question, lorsqu'il en existe un et qu'il fonctionne ! Le voyageur devra payer l'amende et si le distributeur est en panne, il pourra tenter de se faire rembourser la somme indûment perçue... En droit, on appelle cela le renversement de la charge de la preuve. Dans la langue de tous les jours, on parlera plutôt du « fait du prince » ou du « pot de fer contre le pot de terre » ! Et, bien entendu, cette nouvelle procédure, si préjudiciable au voyageur rural, a été mise en place avec l'accord de la région Bourgogne-Franche-Comté, autorité organisatrice. C'est fou comme notre région a vite fait d'emboîter le pas à la SNCF pour toutes les dispositions contraires à l'intérêt du voyageur ! On pourrait aussi citer la réduction de la durée de validité d'un billet TER de sept jours à 24 heures, la plupart du temps non échangeable et non remboursable ! Ces brimades imposées dans notre région ne le sont pas partout : certaines régions sont restées à la validité de sept jours et contestent la transformation de tout voyageur sans billet en fraudeur ! C'est ainsi que la région Auvergne-Rhône-Alpes refuse ce diktat de la SNCF.

Il faut savoir que les nouveaux terminaux des contrôleurs dits COSMO qui remplacent les ACCELIO peuvent délivrer aussi bien des pénalités que des billets au tarif gare. Tout dépend de la personne qui l'utilise : un contrôleur (ACT) dans une région appliquant les nouvelles dispositions « punitives », son collègue dans une région ne les appliquant pas, un agent polyvalent des gares, un agent appelé à assurer des permanences dans d'autres lieux (poste, mairie, commerce) ! Difficile de s'y retrouver...

**Coup de théâtre :** invité le 18 février dernier de France 3 Bourgogne, Michel NEUGNOT a annoncé que « le billet pourra être pris à bord des TER au prix du guichet ». Il a admis que si 95% des clients pouvaient acheter leurs billets en gare (guichet ou distributeur), il convenait de prendre des dispositions pour les 5% restants : vente de billet par téléphone via MOBIGO ou achat à bord du train au barème gare moyennant une majoration limitée à 1, 2 ou 3 euros maximum, sous réserve de se présenter immédiatement au contrôleur. Ce revirement de Michel NEUGNOT qui parlait tant au nom des régions de France que de sa propre région est encourageant. Cependant, il ne nous dit pas ce qu'il adviendra en cas de train sans contrôleur, ce qui tend à se généraliser actuellement, si un contrôle massif est organisé à l'arrivée du train. À ce sujet, Michel NEUGNOT réagit aux excès de zèle signalés par des usagers : « Nous avons fait savoir à la SNCF que beaucoup de ses agents contrôleurs agissaient avec peut-être un peu trop d'allant, et ne réussissaient pas à distinguer le vrai fraudeur de celui qui se trouvait dans une incapacité d'avoir un titre de transport. » Cependant, il refuse d'en revenir à une validité des billets TER de sept jours,

prétextant l'importance de la fraude sur ces billets car « certains voyageaient une semaine avec le même billet et ne risquaient que le fait de ne pas avoir poinçonné son billet ». Encore une fois, c'est le voyageur « honnête » qui paye pour le fraudeur, soit 10 % de la clientèle selon l'élu. Gare à celui qui ne pourra voyager à la date mentionnée sur son billet !

*La réaction de la SNCF aux propos de Michel NEUGNOT n'a pas tardé : lors d'un point presse (auquel la FNAUT ne semble pas avoir été invitée) le 22 février dernier, il a été annoncé que la « mesure exceptionnelle » est limitée aux voyageurs qui emprunteront un train dans une halte ferroviaire dépourvue de tout moyen de distribution (ni guichet ni distributeur) ; ils se verront délivrer un billet TER majoré de 1 à 9 €, selon la distance, s'ils se sont présentés spontanément au contrôleur. Plus question des 1 à 3 € de Michel NEUGNOT ! Et la SNCF se fait menaçante, avec, pour objectif, 500 opérations de contrôle « au sol » en 2020 contre 300 en 2019. Et la question des distributeurs en panne n'est pas évoquée, comme si ces appareils étaient infailibles ! De même que celle des trains sans contrôleurs : comment prouver que l'on est monté dans une halte sans guichet ni distributeur ?*

## UN PLAN DE RECONQUÊTE DE LA CLIENTÈLE

Alors que le nombre de guichets ne va cesser de diminuer, selon Patrick LACROIX, directeur de l'activité TER, de nouveaux outils de vente devraient être déployés afin d'être « plus proche et plus accessible à tous » : onze centres de relation client (un par région) permettront d'acheter des billets par téléphone. À condition de disposer d'une carte bancaire et que les billets envoyés par la poste arrivent bien à leurs destinataires... avant le départ de leurs trains ! Pour la région Bourgogne-Franche-Comté, ce rôle a été dévolu à MOBIGO et fonctionne depuis janvier 2019.

Des « **boutiques mobiles** » prendront place sur certains marchés. Une bonne idée mais les premiers véhicules déployés dans l'ouest de la France ne semblent guère accessibles aux personnes handicapées ou ayant simplement du mal à monter des marches pour accéder au comptoir de vente, visiblement conçu pour des clients alertes qui sont certainement ceux qui ont le moins besoin de ce type d'aménagement !



Enfin, et c'est certainement là encore une bonne idée, la SNCF souhaite développer la vente de billets par des « partenaires » : commerces, bureaux de poste, maisons de service public, etc. Avec des créneaux d'ouverture bien plus larges que ceux des guichets des gares encore ouverts ! Et une localisation qui

## ... FERMETURE DES GUICHETS : DOUBLE PEINE POUR LES USAGERS !

n'est pas sans rappeler celle des « boutiques SNCF » que l'entreprise nationale ferme les unes après les autres...

Par contre, d'autres idées soutenues par la FNAUT-BFC sont battues en brèche par la SNCF : maintenir des vendeurs en gare en complétant leur activité par de la vente pour des tiers, la Poste par exemple. Ou en revenir à la vente de billets par les agents de circulation lorsque les conditions d'exploitation le permettent. Ou bien installer des distributeurs de billets SNCF à bord des TER. Hélas, ces solutions ne permettent pas de réduire la masse salariale et n'intéressent donc pas la SNCF qui ne remplacera pas les guichetiers partant à la retraite.

### DES EXEMPLES

À Luzuy (Nièvre), charmante bourgade de 1 900 habitants située sur la ligne de Dijon à Nevers, le guichet a fermé le 1<sup>er</sup> janvier 2019. Courant mars, la vente des billets aura lieu à la maison de la presse, ouverte de 7h à 19h du lundi au samedi et le dimanche matin, soit un créneau beaucoup plus large que les quelques heures hebdomadaires d'ouverture du guichet. Et en attendant la mise en place du service, un agent SNCF assure deux permanences en mairie, le mardi et le mercredi, de 9h30 à 11h30. La permanence du mardi subsistera lorsque la maison de la presse distribuera les billets.

À Cercy-la-Tour (même département), le guichet a également fermé le 1<sup>er</sup> janvier

2019 et les billets seront en vente en mars à la Maison des Services Au Public (MSAP). Là aussi, un agent SNCF se rend deux heures par semaine à la MSAP. Ce système existe depuis de nombreuses années à Corbigny (même département) où les billets sont en vente en centre-ville, à la maison de pays. Dans tous les cas, le matériel de vente et la formation des « vendeurs » est assurée par le conseil régional. Prochaine étape : Clamecy et Decize, selon la presse locale. Attention, le système mis en place ne permet d'obtenir que des billets TER et exclut donc la vente de billets TGV et INTERCITES, ce qui peut être gênant pour la poursuite du voyage...



Bernard GOURNAY

**Position de la FNAUT BFC :**  
**lire le communiqué de presse du 16-01-2019 (pages facebook)**  
**Communiqué de presse de la région AURA : (pages facebook)**

TER

## RENDEZ-NOUS NOS TRAINS DIRECTS !



Il fut un temps où la SNCF vantait la capacité du chemin de fer à se rendre d'un point à un autre sans rupture de charge. Il y a eu l'époque, aujourd'hui révolue, des « voitures directes » et des « trains à tranches ». Puis il y a eu le TGV, vendu comme le moyen d'aller d'une ville à l'autre sans quitter son siège. Aujourd'hui, certains TGV

« régionaux » sont supprimés, les parcours de certains TER sont scindés. Tout ceci n'est pas sans conséquence sur les déplacements de nos concitoyens et surtout les plus vulnérables.

Pour les TGV, prenons l'exemple du Marseille/Strasbourg via Lons-le-Saunier qui offrait de bonnes liaisons depuis la Franche-Comté vers la métropole lyonnaise et vice-versa, les autres fréquences nécessitant une ou plusieurs correspondances.

Côté TER, il y a la suppression depuis le 9 décembre 2018, des Dijon/Tours, coupés à Nevers, « frontière » entre la Bourgogne-Franche-Comté et la région Centre. Cette facilité d'exploitation a été demandée - disons plutôt exigée - par la SNCF en contrepartie de la création des « bolides », trains plus rapides entre Dijon et Nevers du fait de la réduction du nombre d'arrêts en cours de route. Résultat : une correspondance aléatoire le matin (non assurée en cas de retard) dans chaque sens et plus de correspondance le soir ! Par contre, des correspondances restent assurées vers Bourges, Vierzou et même Orléans plusieurs fois par jour.

Encore plus fort, la SNCF a supprimé tous les trains directs Dijon/Belfort, suite à l'exploitation « en navette » des TER Dijon/Besançon.

Tout bénéfice pour la SNCF qui y voit le moyen de gagner du temps et peut-être même du matériel. Par contre, pour l'usager, c'est l'obligation de changer de train à Besançon pour rejoindre Baume-les-Dames, Montbéliard ou Belfort avec un temps de changement très court (6 minutes) et pas toujours quai à quai.

De quoi créer une bonne dose de stress chez les voyageurs peu habitués aux changements ou ayant du mal à se mouvoir. Certes, il y a des ascenseurs tous neufs à chaque quai mais il faut les repérer, les appeler, demander la descente, aller vers le panneau indicateur puis remonter !

Et ce n'est pas tout : à certaines heures, c'est le même TER qui continue comme autrefois vers Belfort. Le problème, c'est que le TER venu de Dijon ne le précise pas : « Besançon, terminus » annonce Simone de sa voix automatique. Tout le monde descend... sans savoir où aller... Et comme il n'y a plus de contrôleurs et que le quai est désert, personne ne renseigne les voyageurs désorientés ! Puis l'afficheur du quai indique le départ pour Belfort sur le même quai. Oui mais le train est toujours interdit d'accès ! Enfin, un conducteur et un contrôleur se présentent : l'un indique la bonne destination sur le Régiolis pendant que l'autre rassure les voyageurs désemparés qui hésitent à monter dans le train. Il était temps : l'agent de circulation se présente pour donner le départ du Besançon/Belfort qui était en fait un Dijon/Belfort !

Puisque les funestes décisions de scinder les anciens trains directs sont - hélas - déjà prises\* et, une fois de plus, avec la bénédiction du conseil régional, il conviendrait à minima qu'une bonne information soit mise en place, avec notamment l'indication sonore et lumineuse du train à emprunter pour poursuivre son voyage : changement de train ou non, horaire de départ, numéro du quai, « en face » ou « par le passage souterrain », etc. Ces informations devraient être données dans le train, avant son arrivée à son terminus et sur le quai de correspondance.

Même si, aux dires de l'élu transport du conseil régional, ces changements de train ne concernent que « quelques dizaines de personnes », ceux-ci sont des voyageurs à part entière et ils ont droit à autant d'égards que les autres !

Bernard GOURNAY

*\* Il serait hors sujet d'évoquer ici le sort de la relation Paris/Montluçon mais signalons néanmoins que depuis le 9 décembre 2018 tous les voyageurs à destination de Montluçon doivent changer à Bourges et emprunter l'un des Coradia Liner financés par l'État au titre du transfert de compétence !*

# INAUGURATION APRÈS TRAVAUX D' ACCESSIBILITÉ DE LA GARE DE BEAUNE

Après un long combat de notre adhérent Paul BILLET, accompagné par l'ancien président de la FNAUT Bourgogne Jean-Paul GUIGUE, la gare de Beaune est enfin accessible. Les travaux d'accessibilité ont été inaugurés le **13 juillet 2018** en la présence du Préfet de Côte d'Or Bernard SCHMELTZ, du Maire de Beaune Alain Suguenot, du Sénateur LaREM François PATRIAT, du 1<sup>er</sup> Vice-Président Transport de la Région Bourgogne-Franche-Comté Michel NEUGNOT, du Directeur Régional de SNCF Mobilités Éric CINOTTI ainsi que du Directeur Territorial de SNCF Réseau Jérôme GRAND. A présent, la gare possède **2 ascenseurs qui permettent l'accès aux 2 quais depuis et vers le parvis de la gare. L'aménagement de l'intérieur** de la gare (réfection des guichets de vente, création d'un point de vente pour les bus urbains ainsi que d'une boutique donnant sur le quai 1), la remise en état des quais ainsi que des abris de quai ont été faits en même temps. On regrette par contre que les travaux du parking de la gare n'aient pas été faits en parallèle, mais lors d'une réunion à la Région Bourgogne-Franche-Comté le 14 Janvier 2019, nous avons appris qu'ils allaient bientôt commencer.

*Michaël FEVRE et Paul BILLET*



## RN 57

### AMÉNAGEMENT DE LA RN 57 DANS LE DOUBS : DES VOIES QUI OUBLIENT LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

La FNAUT est dans son rôle lorsqu'elle donne son avis dans le cadre de concertations ou d'enquêtes publiques sur des aménagements routiers. Elle peut même être favorable à des travaux qui favorisent la sécurité et la fluidité des circulations ou améliore la desserte de secteurs ou quartiers riverains, mais reste opposée à ceux qui permettent l'augmentation du trafic routier sans tenir compte du report modal possible.

Dans un contexte financier de plus en plus contraint, les aménagements de voiries communales, de routes départementales ou routes nationales sont moins fréquents et à ce titre ceux prévus sur la route nationale 57 (RN 57) dans sa traversée de la Franche-Comté et du département du Doubs sont symptomatiques de ceux décrits précédemment.

Rappelons que la RN 57 qui relie Metz à la frontière Suisse en traversant la Lorraine et la Franche-Comté est aussi un itinéraire européen long de 340 km et qui supporte un trafic variant de 12000 à 35000 véhicules/jour selon les tronçons avec une moyenne de 15% de poids lourds.

Doublée par l'autoroute entre Metz et Nancy, elle a été transformée en voie express à 2x2 voies dans son trajet lorrain. Sa traversée de la Franche-Comté est caractérisée par la réalisation de déviations des agglomérations principales et de tronçons de voies express qui créent une discontinuité préjudiciable à la sécurité routière. Des travaux sont en cours entre Vesoul et Besançon, financés



par le département 70, ainsi qu'au nord de Besançon dans le cadre du contrat de plan État Région (CPER), et si des études sont réalisées pour la déviation est de Vesoul, des concertations ont eu lieu pour l'aménagement de la RN 57 à l'ouest de Besançon et au sud de Pontarlier. Ci-dessous quelques éléments des contributions de la FNAUT dans le cadre de ces projets.

### RN 57 : PROJET D'ACHÈVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON

Faute de maîtrise d'ouvrage et de financement, ce projet n'a jamais abouti mais devrait trouver son issue par son inscription au futur CPER. Il devra répondre à des contraintes urbaines fortes, à l'évolution des comportements (fin de l'autosolisme) et à la **transition écologique nécessaire**.

L'itinéraire étant d'intérêt communautaire, son financement devra être abondé par des crédits européens.

L'enquête publique prévue en 2019 et la déclaration d'utilité publique qui devrait suivre s'insèrent dans un calendrier serré qui conditionne la suite du projet et en particulier son financement.

Compte tenu de l'intégration du tracé, du trafic et ses conséquences, ne rien faire à court terme serait irresponsable, mais le projet doit prioritairement proposer un nouveau maillage urbain et être accompagné d'études et de mesures alternatives au « tout routier » afin de ne pas créer un effet contre-productif de cet aménagement (augmentation du trafic, étalement urbain).

Sans attendre, une étude de déplacements tous modes du secteur Ouest bisontin doit être entreprise en s'appuyant par exemple sur l'enquête « ménage » diligentée par l'agglomération et l'enquête OD dont on souhaiterait connaître les conclusions. Dans ce contexte la problématique de la halte ferroviaire Ouest doit être abordée, surtout dans la perspective inacceptable de réduction des arrêts TER à la halte de Franois. **Cette dernière doit être inscrite dans les documents d'orientation et de planification de la région BFC. Un Plan de Déplacement à l'échelle du pôle santé doit être élaboré pour inciter au transfert modal vers les transports publics et modes doux.**

Le plan de circulation de l'agglomération doit être réexaminé pour ne pas orienter les flux vers le secteur soumis à concertation.

Une articulation avec le Plan de Déplacement Urbain (PDU) et ses actions est



nécessaire et **la Région doit réfléchir à l'instauration d'une écotaxe régionale afin de diminuer les flux de poids lourds empruntant la RN 83 en particulier.**

Enfin l'Observatoire Régional des Transports (ORT) doit s'emparer de la problématique pour inciter le transfert de flux voyageur et frêt vers des modes plus compatibles avec la transition écologique.

On ne peut être qu'en phase avec les objectifs du projet « fluidifier et sécuriser durablement le trafic de transit et de desserte », mais cela ne peut se faire que dans le cadre des objectifs d'intermodalité et de respect de l'environnement et du cadre de vie qui conditionnent l'aménagement de cette infrastructure.

Enfin, le projet proposé dans le cadre de la concertation n'est que la jonction à 2x2 voies de deux tronçons du contournement de Besançon déjà calibrés dans la même configuration. **Entre autoroute urbaine et boulevard urbain il existe une solution alternative prenant en compte toutes les fonctions auxquelles doit répondre un tel aménagement.**

**Le trafic se partage à parts égales entre transit et desserte urbaine et l'ouvrage a un effet de coupure entre quartiers.** Si l'augmentation des flux peut être endiguée par les mesures de transfert modal et de contraintes citées supra, l'aménagement proposé doit répondre à **la fluidité du transit et à la reconexion des quartiers pour identifier un nouveau maillage urbain.**

Afin de satisfaire ces besoins un projet de **séparation entre trafic de transit et voies urbaines de desserte** permettrait :

- le désenclavement de quartiers (Planoise, Saint-Ferjeux, Rosemont) et un nouveau maillage urbain, des études ayant déjà été initiées pour le quartier de Planoise ;
- la fluidité du trafic de transit contrôlé et une **vitesse limitée à 70 km/h** ;
- **le transfert modal par l'utilisation d'infrastructures réservées aux modes doux (pistes cyclables, trottoirs), arrêts de bus pour les transports publics urbains et périurbains, valorisation du pôle intermodal de Micropolis dont l'accès et la lisibilité doivent être améliorés à la fois pour les VL au niveau du P+R et son extension envisagée, mais aussi pour les bus et autocars au niveau du PEM ;**

- la suppression des délaissés « squattés » lors de manifestations d'envergure ;
- une meilleure desserte du site de Micropolis, la sécurisation des accès tous modes et la réorganisation du stationnement, ainsi une mise en valeur de cette infrastructure majeure de l'agglomération concurrencée au niveau régional.

Par ailleurs ces propositions auraient un impact supérieur en matière d'environnement (bruit avec des protections phoniques efficaces comme dans le cadre de la réalisation de la voie des Mercureaux, qualité de l'air, paysages préservés et absence de toute publicité, trame verte et bleue, accès aux sentiers de randonnées, protection de la faune et la flore...).

Articuler fluidité sur l'axe européen E 23, bonne insertion urbaine sur un axe d'agglomération inscrit dans un secteur urbain aux enjeux multiples et « améliorer le fonctionnement de l'agglomération et bien intégrer le contournement dans la ville, en tenant compte des usages, des équipements et des activités en prise avec la RN57 », objectifs qui ne peuvent être atteints par le projet soumis à concertation trop sommaire, n'intégrant pas la problématique mobilité dans son intégralité et ne répondant pas aux enjeux de transition écologique dont le maître d'ouvrage est aussi le garant.

## RN 57 : AMÉNAGEMENT SUD DE PONTARLIER

Ce projet routier est un serpent de mer comme d'autres. L'enveloppe dédiée, qui n'a pas évolué à la suite de la récente révision du CPER (décembre 2018), ne permet donc qu'un aménagement minimum dans le secteur le plus contraint au sud de la ville de Pontarlier.

Si la concertation est prévue par la loi, les premières études d'opportunité dont on souhaiterait connaître le contenu ont permis de vérifier a priori la faisabilité du projet ainsi que les marges de manœuvre existantes. Cependant, dans le dossier soumis à concertation, une seule variante rentre dans l'enveloppe financière initiale sans préciser les possibilités de financement complémentaire pour les autres options. L'itinéraire étant d'intérêt communautaire, son financement devrait être cependant abondé par des crédits européens.

Comme toujours dans les dossiers de concertation, le contenu est assez frustrant et il faudra attendre l'enquête publique prévue en 2020 pour connaître la justification du projet proposé : analyse comparative des aménagements, détermination des impacts du projet et des mesures permettant de les éviter, de les réduire ou de les compenser, études de trafic, évaluation socio-économique du projet.

Nos associations attendent par ailleurs des données sur l'aménagement, le trafic et les flux de la RN 57 sur l'ensemble de son trajet (du Luxembourg à la frontière suisse) avec un zoom sur la traversée de Pontarlier et la déclinaison des modes alternatifs à la voiture individuelle pour lesquels nos exigences sont grandes.

Une articulation entre PDMI, SCOT du Pays du Haut-Doubs, PLU et un plan de circulation et de stationnement de la ville de Pontarlier à définir est nécessaire et la Région BFC doit réfléchir à l'instauration d'une écotaxe régionale afin de diminuer les flux de poids lourds étrangers en transit.

Enfin, l'Observatoire Régional des Transports (ORT) doit s'emparer de la problématique pour inciter le transfert de flux voyageur et frêt vers des modes plus compatibles avec la transition écologique.

**Séparer le trafic de transit et de desserte semble l'objectif prioritaire mais l'amélioration de la sécurité de la traversée de l'agglomération l'est tout autant.**

**Si la diminution des temps de parcours est l'objectif recherché, la baisse du trafic tous flux confondus doit en devenir un.**

**Par contre assurer la continuité des itinéraires et liaisons douces en site propre (ville de Pontarlier, département du Doubs) est une nécessité pour la sécurité des cyclistes et des piétons, l'accès aux zones de chalandise et le développement du tourisme. Le développement du transport collectif (ferroviaire, réseau urbain, interurbain (CCGP), transfrontalier et régional de bus, covoiturage) est une condition pour réaliser ces objectifs.**

Ce projet et ses variantes, cadrés dans une enveloppe financière contrainte, n'englobent pas la problématique mobilité dans son intégralité et ne répondent pas aux enjeux de transition écologique pourtant d'actualité dont le maître d'ouvrage est aussi le garant.

**NDLR :** Dans le dernier "Bulletin FNAUT Franche-Comté" (seule), paru au printemps 2017, ses collègues du CA avaient laissé au Président sortant, François Jeannin, le soin d'un ultime édito et la rédaction de la dernière page pour prendre congé au terme de ses 20 années de responsabilités. La jeune équipe de la nouvelle région FNAUT Bourgogne-Franche-Comté lui a suggéré de tenir une chronique dans la présente publication, censée faire le lien avec l'ancienne. La passion de la chose ferroviaire et des transports publics dans la région l'ont convaincu. Nos lecteurs décideront du sort futur de cette participation...

## QUEL GÂCHIS !

**Ni partis, ni syndicats, ni associations !** Tel était le slogan fédérateur, dès le 17 novembre 2018, du mouvement dit des gilets jaunes. Quand on a, sa vie durant, consacré l'essentiel de son temps à deux de ces engagements, le syndical et l'associatif, on a forcément quelque réticence à ressentir de l'empathie pour cette mobilisation éclectique, pur produit, nous dit-on, des réseaux sociaux !

Cependant, petits rappels :

Fin des vacances d'automne 2018 : les médias signalent des TER bondés (le 4 novembre) sur la **ligne 4 (Belfort/Paris)** au point de faire descendre des voyageurs faute de place et les faire attendre 2h30 en gare de Vesoul ! SNCF Mobilités explique que l'ensemble du matériel roulant a été engagé mais que cela n'a pas suffi à répondre à la demande ! D'où la mise en route d'un autocar ! Les **syndicats et associations** qui ont gagné la bataille de sauvetage de la ligne 4 n'en croient ni leurs yeux ni leurs oreilles !

Malgré l'énorme médiatisation de la manif gilets jaunes du 17 novembre, **l'association locale de la FNAUT Bourgogne- Franche Comté, l'APVFJ**, rassemble sur le parvis de la gare de Lons-le-Saunier quelques 280 personnes, **élu en tête**, pour dénoncer publiquement la suppression pure et simple du **dernier TGV Strasbourg/Marseille** via Besançon et Lons. Dernier train d'une liaison ferroviaire nationale plus que centenaire par le Jura. Sans aucune solution de substitution ! Tous nos lecteurs connaissent les tenants et les aboutissants de cette véritable discrimination de nos territoires par la SNCF. Avec la complicité, de certaines collectivités territoriales comtoises et élus de haut rang, coupables par omission ! Malgré la concurrence jaune, les médias ont salué le succès de cette très belle mobilisation populaire.

**BELFORT/DELLE :** 6 décembre 2018, saisissant contraste, on fête en fanfare la **réouverture** de la ligne. Les quelques militants **associatifs, politiques et syndicaux** qui étaient déjà à bord du dernier train lors de sa fermeture en 1992, ou encore au nombre des débrouailleurs franco-suisse qui, les années suivantes, refusaient la disparition physique et visuelle de la voie ferrée côté France, ceux-là ont arrosé (sans alcool !) cette réouverture « unique en France » (dixit la présidente de Région). La médiocrité de la desserte fait ailleurs dans ce bulletin l'objet d'un bon papier !

Janvier 2019, nouvelle agression SNCF anti-comtoise : on annonce la suppression prochaine d'un des quatre allers-retours **TGV Lyria Lausanne/Paris** via Frasné et Dole. Après la suppression de la ligne TGV Berne/Pontarlier/Paris en décembre 2013, le massacre continue. Qui nous fera croire qu'on va exploiter encore longtemps une ligne comme Dole/Frasné/Vallorbe pour 3 AR TGV quotidiens qu'on peut détourner par Dijon/Genève ? Il y a de beaux jours en perspective pour les cars Macron en Franche-comté entre Dole et Lausanne ou encore entre Besançon et Lyon via Lons. La Région ne pourra pas entretenir encore longtemps à ses seuls frais ces deux lignes-là pour ses seuls et rares TER. Déjà que, par ailleurs, elle laisse l'État et la SNCF renier leurs engagements et signatures au bas du contrat de plan en cours (évitements du Revermont) !



**La mobilisation élus-associations** prend beaucoup d'ampleur ces jours-ci des 2 côtés de la frontière.

Faut-il rappeler la décision lamentable de **fermeture de St Claude/Oyonnax** en décembre 2017 ? Malgré des **mobilisations élus-associations-partis remarquables** et... toujours avec la même complicité tacite des pouvoirs publics ! Comment faut-il qualifier leur indifférence coupable quant aux problèmes quotidiens de mobilité des frontaliers, notamment entre Pontarlier et Vallorbe ? Mais en point d'orgue, la **suppression des arrêts en gare de Franois** des trains Dijon/Besançon sous des prétextes encore plus fallacieux que mensongers ! Une gare située à mille mètres du terminus du tram, lui-même au cœur d'une zone commerciale et de services en plein développement, d'un pôle santé majeur (CHRU + faculté **Médecine/Pharmacie**), d'un bassin de population en expansion visible. Depuis 1979 était demandée la création d'une halte à hauteur du CHRU et de **Planoise**. Réponse de la Région en 2017/8 : on supprime celle existante à Franois ! Il y a 2 responsables identifiés de cette connerie du siècle : la SNCF et la Région ! Demandez aux femmes de Dole et environs qui tous les jours prennent un train de Dole Ville à St Vit puis un car pour les Hauts du Chazal via la gare de Franois, et vice-versa le soir, demandez-leur ce qu'elles en pensent quand elles attendent l'un ou l'autre de leur mode de transport, bus ou train, dehors, par tout temps, en gare de St Vit. Elles étaient avec nous et **plus de 220 personnes (dont tous les élus locaux)** à dénoncer cette forfaiture lors d'une réunion à la mairie de Franois le 25 octobre 2017. Personne, et surtout pas votre serviteur, ne peut oublier l'entêtement du représentant de la Région sourd à tous les arguments. Parce que ce dossier est ultra-sensible, on nous interroge au quotidien et on sait aujourd'hui que ce sera un thème majeur des prochaines élections municipales (et agglomération) à Besançon.

Et d'aucun de s'étonner de la durée d'un phénomène social comme les gilets jaunes et de ses évolutions ? Pas nous, vu le peu de résultats ou précisément à cause de lui ! Résultat du mépris institutionnalisé des corps intermédiaires ! Quel gâchis ! Ce papier n'a d'autre objet que rappeler les lieux (soulignés) et raisons de notre engagement associatif bénévole, avec ou sans élus, partis ou syndicats (également soulignés), selon le libre choix de chacun. La FNAUT franc-comtoise se plaît à y voir une saine pratique de la démocratie.

Communiqué - 20 février 2019

## La FNAUT dénonce le sabotage du service public par SNCF Mobilités

*La FNAUT s'insurge contre la stratégie suicidaire de SNCF Mobilités, qui dégrade profondément les services ferroviaires, détourne le public du train et compromet gravement l'avenir du rail et de l'intermodalité. Elle exprime son incompréhension de la passivité du gouvernement face à ce gâchis.*

### Cette stratégie de sabotage ignore les besoins des voyageurs

La stratégie de SNCF Mobilités – une recherche systématique d'économies à court terme alors qu'une réduction de ses coûts d'exploitation devrait être prioritaire - finit par détruire l'offre ferroviaire.

- De nombreux points de vente et des gares sont supprimés, il est de plus en plus difficile d'acheter un billet en l'absence d'alternative réellement mise en place.
- Le voyageur TER sans billet mais de bonne foi doit payer une surtaxe dans les trains.
- La vente exclusive par internet accentue la fracture numérique, les fiches horaires disparaissent.
- Des services TGV sont massivement supprimés, en partie compensés par la création de TERGV. L'offre est concentrée sur les grands axes, les lignes transversales et la desserte fine des territoires sont oubliées.
- Les trains TER et Intercités sont supprimés au dernier moment, en retard ou surchargés.
- SNCF Mobilités sabote les « petites lignes ». La dépendance automobile est renforcée.

### D'autres méthodes d'exploitation sont viables

**Les voyageurs ont besoin de fréquences élevées.** Le succès des relations TGV Paris-Bordeaux et Intercités Paris-Mulhouse prouve que la stratégie décliniste de SNCF Mobilités est aberrante et qu'on peut développer la fréquentation du train tout en réduisant les déficits d'exploitation.

Hors « petits prix » d'appel, **les tarifs sont excessifs.** SNCF Mobilités doit suivre l'exemple de la RENFE (la « SNCF espagnole ») : une réduction générale du prix du billet de 10 % a été compensée par le gain de clientèle. Le train ne doit pas être commercialisé comme l'avion, son principal concurrent est la voiture.

### Les voyageurs sont exaspérés

Les voyageurs ne supportent plus les pratiques irrationnelles de SNCF Mobilités et la dégradation des services. Jamais consultés, systématiquement placés devant le fait accompli, ils en ont assez des promesses sans lendemain. Les horaires doivent être annoncés un an à l'avance, notamment aux abonnés.

La FNAUT attend de l'exploitant un changement de cap conforme aux orientations du gouvernement : croissance du trafic et aménagement du territoire. **Elle prend acte de ses engagements d'entrer dans une phase de concertation pour examiner ses critiques et ses propositions avant toute décision.**

### L'Etat a de lourdes responsabilités

La passivité du gouvernement face à la dégradation des services ferroviaires n'est plus acceptable. Pourquoi les lois ferroviaires de 2014 et 2018 ne sont-elles pas respectées ? On attend depuis 4 ans que le schéma national des services ferroviaires soit soumis au Parlement.

**La FNAUT demande au gouvernement de s'opposer énergiquement à la politique destructrice de SNCF Mobilités, contraire à ses propres objectifs, et de lui imposer un changement drastique de stratégie.**

Contacts presse : Président Bruno Gazeau, tél. 06 76 73 31 09 ; vice-président(e)s ; Christiane Dupart, tél. 06 80 64 05 60 ; Anne-Marie Ghémard, tél. 06 76 08 62 47 ; Gilles Laurent, tél. 06 01 88 97 19 ; Jean Lenoir, tél. 06 19 09 78 89 ; Michel Quidort, tél. 06 12 22 35 54 ; Jean Sivardière, tél. 04 76 75 23 31.