

ÉDITORIAL

À l'heure de conclure cet éditorial, je n'ai eu d'autre choix que de revenir, une seconde fois, sur ma modeste prose pour tenir compte des conséquences du coronavirus COVID-19 depuis début 2020. Jamais la France n'a connu dans son histoire moderne un tel bouleversement sociétal. Le confinement imposé par le risque biologique avéré, a réduit à peau de chagrin les déplacements de chacun et par voie de conséquence, le nombre de trains qui ont circulé sur le réseau national. Seulement 40 TGV par jour sur tout le territoire ! À peine plus de TER dans notre région. Des gares désertes, des TGV médicalisés entre le Grand Est et la Nouvelle-Aquitaine...

Et la reprise ? Elle est poussive, avec obligation du port de masque, la plupart des trains circulent mais il y a encore des loupés comme le TGV Mulhouse/Lille desservant notre région... un peu plus de 70% des usagers habituels dans les trains, mais des offres commerciales très intéressantes pour donner envie de reprendre le train !

Le président de la République vient de faire l'annonce d'un investissement massif dans les trains de nuit, les petites lignes et le fret. Effet d'annonce ? Attendons les actes dans les mois à venir et soyons productifs pour convaincre de la pertinence d'une mobilité différente !

Et quid des transports urbains ? Perte conséquente de revenus, versement mobilité (ex transport) par les entreprises, recettes des usagers... une compensation est-elle envisagée ?

L'année 2020 devait être un maelström sociétal mais le confinement passé, les mauvaises habitudes ont repris : la voiture est revenue sur le devant de la scène. Une démonstration ? 30% de pollution dans l'air en moins depuis le début du confinement. Ce qui démontre bien que l'autosolisme dans les agglomérations est un vecteur de pollution à rectifier. Cependant, il convient d'investir massivement dans la modernisation des réseaux existants, leur mise en cohérence (correspondances !) et surtout de mettre fin à quelques paradigmes absurdes : le train a toute sa pertinence même sur des trajets courts ou ruraux !

Rouvrir des haltes ferroviaires et créer de véritables points multimodaux dans chacune d'elles, rouvrir des lignes urbaines (Chalon-sur-Saône/Saint-Marcel) ou d'intérêt régional (Saint-Claude/Oyonnax/Lyon), développer les liaisons vers Roissy, Lille et le Benelux... Voilà de vraies ambitions pour le prochain mandat électif de la région Bourgogne-Franche-Comté ! Sans oublier la transparence et la co-construction des projets politiques de mobilité : la FNAUT Bourgogne-Franche-Comté et son réseau seront là demain pour valoriser les modes doux de mobilité ! Et notre livre blanc destiné aux futurs groupes politiques en sera la démonstration concrète !



Consignes - PN

Pour conclure, un mot pour Yves Lagier, éminent membre du conseil d'administration de notre structure, qui nous a quittés en début d'année. Nous garderons un mémorable souvenir de son esprit d'analyse et de sa perspicacité. J'adresse toute ma compassion à sa famille.

Ce bulletin annuel de la FNAUT-BFC est le reflet d'une période inédite pendant laquelle notre fédération a réalisé une étude des réseaux urbains de Bourgogne-Franche-Comté et s'est mobilisée pour la desserte Paris/Lausanne. Les dossiers thématiques aborderont des sujets qui ponctuent la politique de mobilité et les actualités déclineront l'impact de la période sur le monde des transports.

Cédric Journeau, Président de la FNAUT-BFC

SOMMAIRE

Éditorial du Président	1	Politique de stationnement	14
Hommages	2	Petites lignes	14
ACTIONS FNAUT-BFC		RN 57 en BFC	15-16
Étude des réseaux urbains BFC	3-4	ACTUALITÉS	17-18
Nouvelle offre Lyria 2020	5-10	LA CHRONIQUE	
DOSSIERS THÉMATIQUES		DE FRANÇOIS JEANNIN	19
Accessibilité	11-12	ANNEXES	
Réseau capillaire BFC	13	Courrier à	
Loi d'Orientation des Mobilités	13	la présidente de Région	20-21
		Motion d'actualité	
		de la FNAUT-BFC	22-23

NOUS JOINDRE

Siège Social : FNAUT Bourgogne-Franche-Comté
Bâtiment de la Visitation
 27 Rue de la Sous-Préfecture - 39100 DOLE
 contact@fnautbfc.fr - 06 83 23 50 77 ou 06 18 05 78 75
www.fnaut.fr/region/bourgogne-franche-comte/
www.facebook.com/fnautbfc

Directeur de publication : Cédric Journeau

Crédits photos : B. Goumay (BG), P. Real, F. Mellerin, P. Noblet (PN)

 Dépôt légal novembre 2020 - 2^e semestre 2020

Imprimé en 500 ex par Néo Print 25 - 03 81 48 69 91 - contact@neoprint25.com

HOMMAGE À YVES LAGIER

“ Le temps du militantisme à la FNAUT est passé pour moi. Autant te prévenir même si mes problèmes de santé n’ont pas à interférer avec notre travail militant. ” C’est le dernier message, daté du 1^{er} janvier 2020, reçu de notre ami, dans lequel il disait aussi : **“ Je souffre d’une myopathie qui m’enlève toute mobilité et dont le pronostic, s’il n’est pas vital, est lourdement invalidant. ”** Personne d’entre nous ne pouvait imaginer sa disparition quarante jours plus tard...

Les lecteurs de ce bulletin me pardonneront la touche forcément personnelle qui caractérise le présent hommage. J’ai connu Yves Lagier dès les années 70. Mes responsabilités de syndicaliste-cheminot à cette époque m’ont conduit souvent à la mairie de Besançon où Yves Lagier occupa différentes fonctions, jusqu’à celles, en 1977, de Directeur de Cabinet du maire de l’époque, Robert Schwint. Si je me permets d’évoquer cette période qui s’étend donc de 1977 à 1995, (Yves étant devenu maire de Pontarlier en 1989), alors que la FNAUT n’existe pas encore en Franche-Comté, c’est pour dire que j’ai déjà pu apprécier son action dans le monde des transports. Dans la capitale de la Franche-Comté puis dans celle du Haut-Doubs, au Conseil Régional à partir de 1992, il a pu connaître tous les grands dossiers d’infrastructures ou dessertes de nos territoires. Nous faisons souvent les mêmes constats, échangeons nos analyses, envisageons les mêmes propositions, la différence au niveau des décisions étant liée au fait qu’il était tenu par ses engagements politiques, soit dans la majorité soit dans l’opposition selon l’instance et la chronologie. Le fait qu’à partir de 1994 j’aie troqué ma casaque syndicale contre celle, associative, de la FNAUT, n’a rien changé à nos échanges. Mieux, très vite après sa retraite professionnelle en 2002, il a rejoint nos engagements en adhérant à notre association bisontine l’AUTAB. Nous avons profité de ses multiples compétences : analyses économiques, connaissance très fine du milieu politique régional et de son histoire, culture impressionnante, large ouverture d’esprit, curiosité de tout, exceptionnelle faculté rédactionnelle, dévouement jusque dans le militantisme associatif de base et ses contraintes pratiques... L’heure n’est pas aux anecdotes ni à ces louanges très “fonctionnelles”. Il faut ajouter une touche plus chaleureuse. La vie associative permet de temps en temps quelques pauses de convivialité heureuse. Les militants de la FNAUT régionale se souviennent avec grand plaisir du centième anniversaire de la ligne Frasnè/Vallorbe en mai 2015. Au programme des festivités officielles franco-



suisses, Yves avait ajouté un épisode de restauration chez lui, dans la maison familiale typique du Haut-Doubs (il a fait visiter à quelques “indigènes” grange et grenier !) à Labergement-Ste-Marie, tout près de la gare ! Je vous fais grâce du menu où les salaisons et fromages de “là-haut” le disputaient aux vins du Jura. Il faisait beau, on mangeait dehors... Yves était heureux, merci à lui, et à Madame Lagier pour sa bienveillante hospitalité. Je devrais au moins évoquer aussi l’épisode de navigation partagée sur le canal Rhin-Rhône avec nos amis suisses (Budry père et fils) en été 2018.

Les médias régionaux ont abondamment couvert la brutale disparition de notre compagnon et les réactions de la classe politique. Des deux cérémonies d’adieu qui ont rassemblé la foule de ses amis tant à Besançon qu’à Pontarlier, je ne retiendrai que deux choses dans le cadre de ce bulletin : la participation recueillie, émue, des militants de toutes les associations franc-comtoises de la FNAUT, même les plus éloignées et malgré l’heure matinale à Besançon. La seconde est l’intervention de la Présidente de Région, amie personnelle du défunt et de sa famille, qui a rendu à Yves un hommage dont la précision historique, les quelques noms cités, les localisations géographiques ou institutionnelles, le contexte public ou privé des faits, ont traduit la qualité de leurs échanges et rapports humains. Je n’ai aucune raison de taire ma sincère gratitude pour cet hommage remarquable auquel, au nom de la FNAUT, j’apporte ce modeste complément. En son temps, notre association régionale a exprimé ses condoléances à la famille de notre ami. Merci Yves.

François Jeannin, Président d’honneur de la FNAUT-BFC

HOMMAGE À GUY BATLOOG

Dans le bel hommage de François Jeannin à Yves Lagier, le Haut-Doubs et Besançon apparaissent comme ses lieux d’engagement, sans oublier le fédéralisme européen.

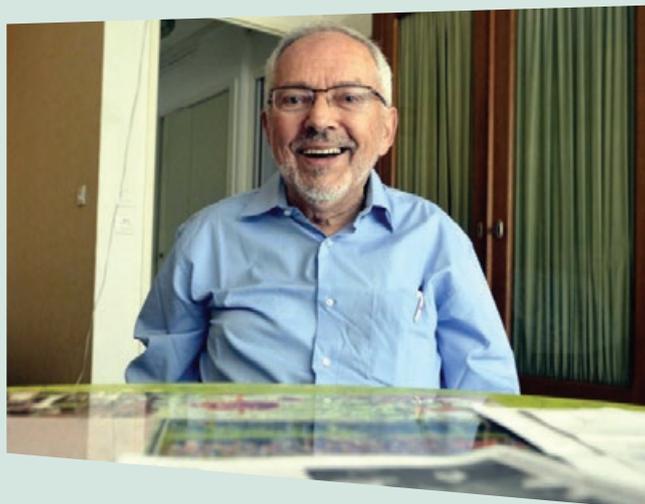
On ne peut circonscrire les engagements de Guy Batlogg à Vesoul, même si c’est dans cette ville qu’il a œuvré sans relâche.

Né lui aussi dans le Haut-Doubs, après des études de théologie, il a accompli des missions culturelles en Afrique de l’Ouest avant de rejoindre la Haute-Saône. Son dévouement pour le bien commun et l’être humain se décline dans sa vie professionnelle, politique et associative. Créateur et militant infatigable, la FNAUT a pu mesurer toutes ses qualités à travers son rôle dans l’Association pour l’Amélioration de la Ligne Paris/Bâle (AMPB). Il en était membre depuis 1991 puis en fut président. Le vélo-rail de Vaivre et Montoille lui doit beaucoup, comme les « trissolettes », tripoteurs à assistance électrique solaire qui permettent des promenades autour du lac de Vesoul.

Si Guy nous a quittés début avril, il restera encore longtemps des traces de tout ce qu’il a créé et fait prospérer. Merci Guy.

Nous avons une pensée pour Madame Roy, décédée fin mai, épouse de Michel Roy, ancien président de l’APFFJ.

Enfin certains d’entre nous sont allés rendre un dernier hommage à Yves Jarlaud, qui était l’époux de Jeannine, militante de longue date de l’association « Transport 2000 Dole ». Yves et Jeannine ont été des organisateurs et acteurs infatigables des moments de convivialité de la FNAUT-BFC.



ÉTUDE DES RÉSEAUX URBAINS EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

Les réseaux de transports urbains sont un maillon essentiel de la chaîne de mobilité. La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT Bourgogne-Franche-Comté) a souhaité en faire une étude à l'échelle régionale qui, à travers un classement par strates permet d'en connaître leur organisation, leur fonctionnement mais aussi leurs forces, faiblesses et perspectives dans un paysage de la mobilité en constante évolution.

Vous pouvez retrouver cette étude à l'adresse :
<https://www.fnaut.fr/region/bourgogne-franche-comte/>

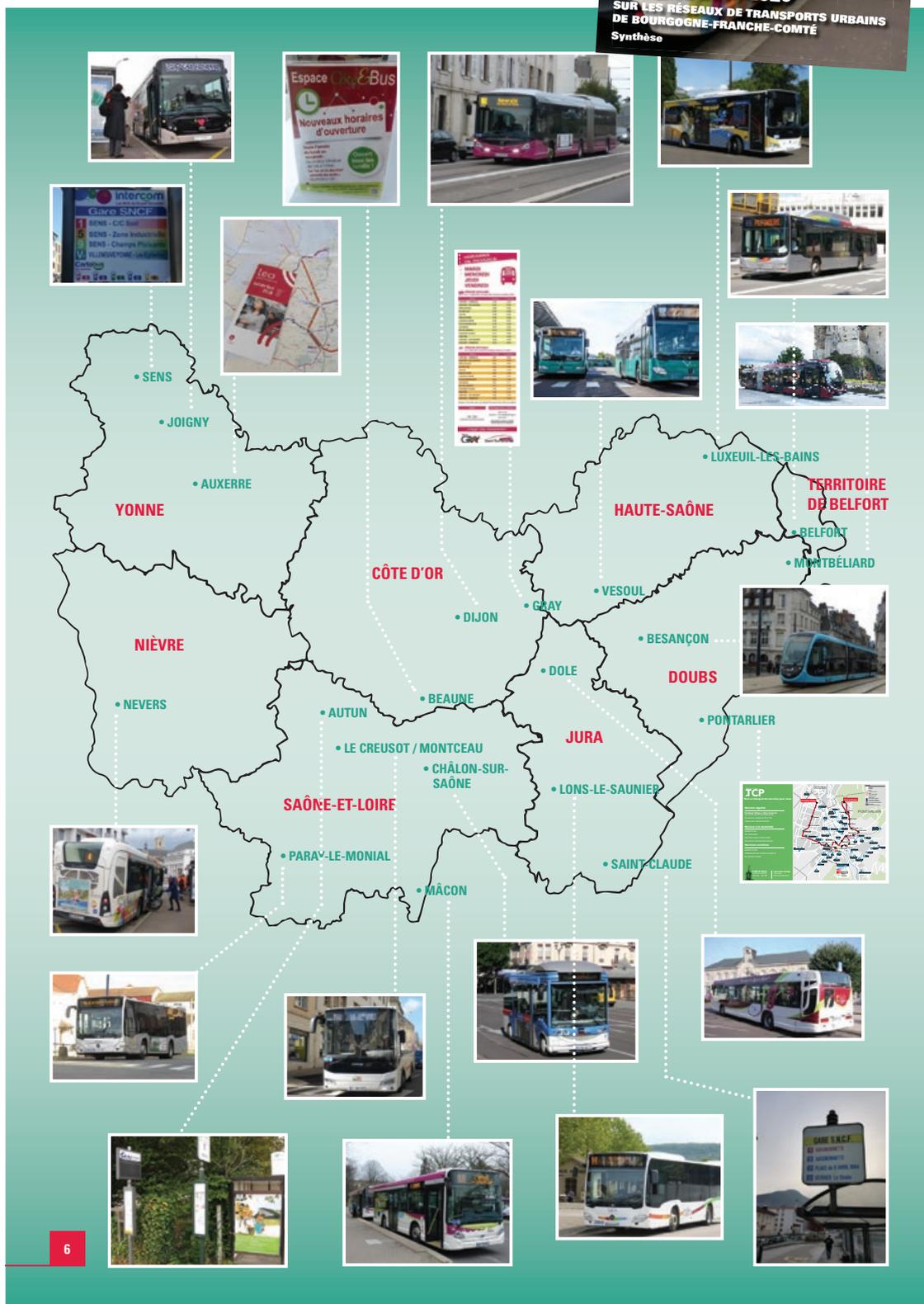
Cette enquête concerne les 21 réseaux urbains de BFC qui desservent 500 communes soit une couverture spatiale faible, mais 40% de la population régionale, 14 réseaux en délégation de service public avec les principaux opérateurs nationaux mais aussi 2 régies.

Une fréquentation au-dessus de la moyenne pour Dijon et Besançon et un investissement significatif des autorités organisatrices. La quote-part financière des usagers restant faible et la gratuité peu répandue, le versement mobilité représente l'instrument privilégié du financement des réseaux urbains.

Un parc de matériel avec une moyenne d'âge de 10 ans à propulsion classique mais aussi hybride, alors que l'hydrogène est en réflexion et l'électrique inexistant.

Intermodalité et billettique sont gages d'efficacité des principaux réseaux dans le cadre d'une coordination nécessaire avec la centrale de mobilité régionale « MOBIGO », le bon fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et une mise en accessibilité trop lente.

En page suivante la conclusion de l'enquête.





Conclusion

La FNAUT préconise depuis longtemps d'améliorer les déplacements, la mobilité, dans nos villes, nos agglomérations en luttant contre l'omniprésence de la voiture et en favorisant le transfert modal vers les transports publics et les modes doux.

Le remède à cette omniprésence dans les grandes villes et les villes moyennes est analogue : lutte contre l'étalement urbain diffus et développement significatif des offres alternatives à la voiture. Il passe par des mesures décisives : moratoire sur l'implantation de centres commerciaux et de services publics en périphérie, partage de la voirie pour faciliter la déambulation des piétons et la circulation des cyclistes en toute sécurité et développement des réseaux de transports publics (en site propre quand c'est possible) avec un bon niveau de services (fréquence et durée des trajets, matériel mais aussi location de vélos, auto-partage, politique de stationnement adaptée).

Pour le vélo, des avancées sont prévues dans le cadre de la Loi d'Orientations des Mobilités (LOM), ce qui devrait permettre une déclinaison au niveau des agglos et des employeurs. Nous nous attacherons à suivre ce dossier de près avec les associations locales de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (la FUB étant membre de la FNAUT).

L'auto-partage favorise la démotorisation et libère de l'espace public, il est à développer dans les villes moyennes ou même plus petites. Certains acteurs comme Citiz sont présents dans notre région (Dijon, Besançon et Baume-les-Dames) : nous nous attacherons également à suivre le développement de l'auto-partage dans la région.

Et les transports en commun ?

L'enquête que nous venons de réaliser montre ou confirme qu'il faut différencier la situation des grandes agglomérations et des villes moyennes.

Les grandes agglomérations que sont Belfort, Besançon, Châlon, Dijon et Montbéliard ont beaucoup investi dans les transports en commun mais avec des ressources adaptées (versement transport) : les agglomérations de Besançon et Dijon sont en tête en matière d'aménagement urbain, de mise en place du tramway et de lignes en sites propres mais aussi au niveau des performances des réseaux (fréquence, amplitude horaire, cadencement, matériel...), ce qui se traduit par une bonne (voire très bonne) fréquentation, même si des efforts restent à faire en matière de dessertes de quartiers, de zones d'activité et de services complémentaires (PMR).

Pour l'instant, le nouveau réseau Evolytu du Pays de Montbéliard Agglomération n'est pas à la hauteur des attentes et des investissements.

Le réseau Optymo qui s'articule sur le département du Territoire-de-Belfort en fait une particularité qui n'atténue pas ses performances relatives.

Parmi les plus petites agglomérations et les villes moyennes, le bilan nous apparaît plus contrasté.

Trois semblent avoir des réseaux assez étoffés qui fonctionnent relativement bien : Auxerre, Mâcon, et surtout Nevers. D'autres ont un bilan plus mitigé (Sens, Dole, CUCM, Lons-le-Saunier et Vesoul) voire mauvais (Pontarlier et Beaune).

Dans les plus petites agglomérations et les villes moyennes, la situation est contrastée en fonction du contexte géographique, économique, du dynamisme des centres villes et de leur transformation, des bassins de vie et de l'intercommunalité, mais la prédominance de la voiture est une réalité. Toutes les solutions doivent être utilisées pour favoriser le transfert modal vers les modes alternatifs à la voiture : bonne connaissance des flux, intermodalité avec le réseau ferroviaire lorsque cela est possible, lignes de transport public optimisées en dessertes et matériel, ouverture à tous du transport scolaire, transport à la demande adapté aux besoins, covoiturage et auto-partage, plans de circulation et plans de déplacement d'entreprise, parkings relais, pistes cyclables et facilitation de la marche à pied.

Des solutions existent donc, mais attention à ne pas tomber dans l'affichage politique à travers des solutions simplistes peu coûteuses mais souvent éloignées des besoins des usagers. Nous ne résoudrons pas la question de la mobilité en milieu rural ou périurbain avec le seul covoiturage ou le transport à la demande (TAD). La complémentarité est essentielle et doit se structurer autour de dorsales de transports en commun efficaces et fiables.

Les réseaux urbains de transport public sont un maillon essentiel de la chaîne de mobilité qui, dans un contexte de transition écologique et d'élections municipales et communautaires, doit requérir toute l'attention des futurs élus qui seront aussi Autorités Organisatrices des Transports.

Enfin la crise sanitaire inédite que nous connaissons et qui, dans un premier temps, portera un mauvais coup aux transports publics, doit au contraire générer une nouvelle politique énergétique apte à les renforcer, dont les transports urbains.

LES 4 PREMIERS MOIS DU SERVICE LYRIA 2020 SUR LA BOSSE

DES DÉBUTS DÉCIDÉMENT BIEN DIFFICILES

Ces quatre mois ont en effet été en grande partie occupés par l'une des grèves les plus dures de ces dernières années, puis par les restrictions liées à la pandémie durable de SARS-CoV-2 (« Covid-19 »). Dans ces conditions, à l'évidence, aucune observation de la fréquentation des trains de cette ligne ne peut avoir la moindre signification. Efforçons-nous pourtant de planter le décor et de présenter le cadre théorique de la nouvelle offre.

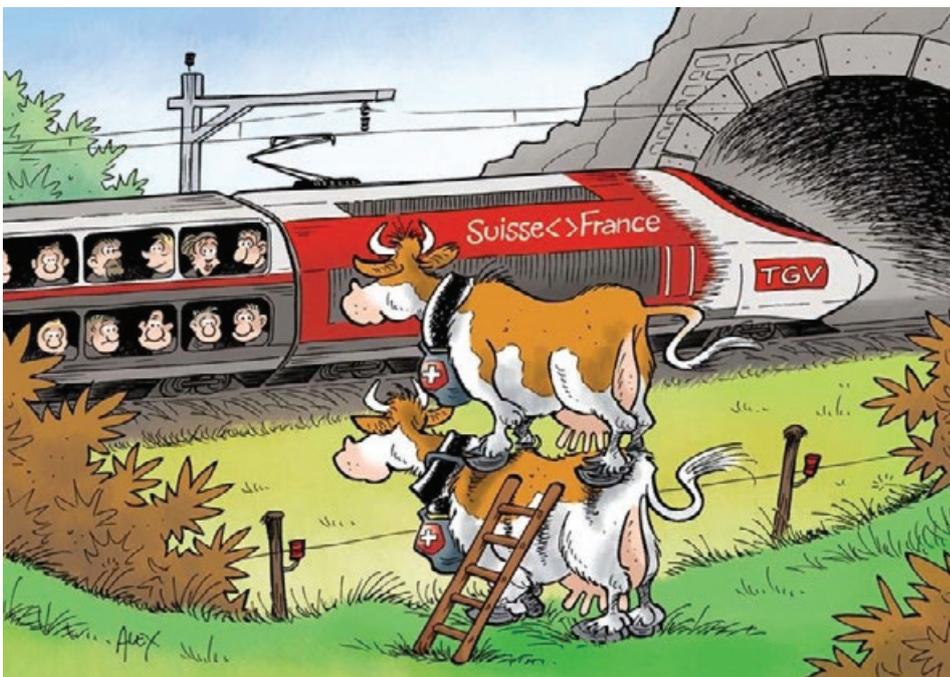
Les horaires de ce service annuel 2020 ont apporté de très sérieuses déconvenues aux usagers du Haut-Doubs et du Haut-Jura qui, une fois de plus, ont constaté qu'ils servaient de variable d'ajustement. Par honnêteté, il nous faut toutefois reconnaître qu'une fois survenue la prise de conscience (partielle) des conséquences ravageuses de ses indésirables innovations, une certaine bonne volonté a permis d'estomper légèrement les inconvénients de la nouvelle situation. Nous ne manquerons pas de le souligner au fil de notre étude.

UN CHANGEMENT BRUTAL SANS CONCERTATION INITIALE, NI AVEC LES USAGERS, NI MÊME AVEC LES ÉLUS DU TERRITOIRE DESSERVI

Depuis plusieurs années, et ce jusqu'au 14 décembre 2019, l'offre de trains directs « à longue distance » (Paris/Lausanne via Dijon ou vice-versa) comportait 4 allers et retours quotidiens de TGV, et même cinq les vendredis et les dimanches, dont 3 donnant correspondance à Frasne vers ou depuis Neuchâtel par Pontarlier. Elle est désormais réduite à 3. Lyria fait valoir qu'en réalité le nombre de places mises en vente est accru de 30 % : il n'en est rien. Il faut surtout constater, car c'est sans doute le plus grave, que non seulement on supprime un aller et retour quotidien, voire deux, mais aussi que le mauvais positionnement horaire de certains des 3 allers et retours restants est très défavorable. C'est fin 2018-début 2019 que le « projet Lyria 2020 » commença à faire l'objet de rumeurs vite confirmées. Compte tenu des délais obligatoires pour réserver les sillons nécessaires aux circulations d'un système d'horaires complet, il n'échappe à personne qu'un bouleversement de cette ampleur a demandé une préparation d'au moins deux années. Cette préparation s'est effectuée dans l'ombre, sans consulter les élus territoriaux, notamment, et encore moins les usagers et leurs représentants reconnus. La préparation technique de Lyria 2020 s'est accompagnée de celle des éléments de langage à utiliser dans une campagne de communication massive destinée à étouffer délibérément toutes les objections qui seraient, on le savait, levées.

Mais, très vite, les usagers ont alerté les élus qui ont commencé par mettre en place un « comité de suivi », lequel, dans un premier temps, n'a malheureusement pas le moins du monde permis de faire évoluer les décisions de l'opérateur. Il faudra une intervention politique déterminée côté suisse pour faire enfin bouger les lignes.

Le projet Lyria 2020 s'est traduit, pour commencer, par la reprise en mains par la SNCF de sa filiale Lyria. Lyria est une société par actions simplifiée (SAS) dont la SNCF (76 %) et les CFF* (24 %) sont co-actionnaires. Ainsi, en rupture avec les usages passés et en réponse à un désaccord stratégique reconnu, si le président de Lyria est aujourd'hui, à temps très partiel, un haut cadre des CFF, ses cadres dirigeants exécutifs sont maintenant tous issus de la SNCF. Cela explique précisément le changement de stratégie commerciale majeur que représente Lyria 2020. Fondamentalement, la SNCF peut imposer à Lyria sa stratégie propre visant à réserver désormais les circulations de TGV aux liaisons entre métropoles et autres grandes villes, au détriment des agglomérations de moindre importance, tournant ainsi le dos aux extensions de ces circulations au-delà des lignes à grande vitesse (LGV) qui avaient pourtant à leur origine fait incontestablement le succès des TGV, succès internationalement reconnu. On se souvient de la campagne publicitaire « Le progrès ne vaut que s'il est partagé par tous ». C'est aussi pourquoi on observe depuis quelques années l'uniformisation de la flotte de TGV qui ne comprendra bientôt plus que des rames à deux niveaux dites Duplex afin de massifier le transport des voyageurs à grande vitesse.



DIALOGUE DE SOURDS ET DÉSINFORMATION

Le discours stéréotypé de la nouvelle direction générale de Lyria, qu'elle reproduit inlassablement en tous temps et en tous lieux de part et d'autre de la frontière franco-suisse, devant tous les élus et tous les media, est constitué des éléments suivants :

Affirmations de Lyria	Réponses
Le TGV n'a pas de caractère social, pas plus qu'il n'est exigé de lui qu'il contribue à l'aménagement du territoire. Il est de nature commerciale et ne vise qu'à rapporter de l'argent à ses opérateurs.	La SNCF est une société nationale. L'État confie l'exploitation du réseau dont il est propriétaire à cette entreprise non pas pour qu'elle lui rapporte de l'argent mais pour qu'elle remplisse au mieux sa mission de transporter personnes et biens matériels sur le territoire national à la satisfaction et au bénéfice de tous, valorisant ainsi au mieux les actifs que nous ont légués nos aïeux sous la forme d'un réseau ferré cohérent, y compris les lignes à grande vitesse.

* Chemins de Fer Fédéraux suisses (CFF) = Schweizerisches Bundesbahnen (SBB) = Ferrovie Federali Svizzere (FFS).

Affirmations de Lyria	Réponses (suite)
Lyria est déficitaire et il convient de chercher de nouveaux gisements de clientèle tout en réduisant l'offre si nécessaire quand la demande est insuffisante.	La première partie du raisonnement a l'apparence du bon sens. Mais pour la première fois, la direction de Lyria déclare que Lyria est déficitaire alors que ses prédécesseurs nous ont toujours rassurés en affirmant que Lyria était, au contraire, solidement bénéficiaire, y compris la ligne de Lausanne par le Jura. Lyria serait-elle en réalité considérée aujourd'hui comme « insuffisamment » bénéficiaire en vertu d'objectifs de rentabilité exagérés ? En outre, s'il est légitime que Lyria cherche à séduire les passagers aériens sur certaines destinations (Genève, Zürich), ceux-ci ne constituent aucunement son seul gisement de clientèle. On constate partout que jusqu'à un certain point, très loin d'être atteint nulle part en France, l'accroissement de l'offre induit un accroissement de la demande encore plus grand. Cela rejoint le constat que le transport collectif (typiquement par chemin de fer) est un système à rendement croissant. L'attitude qualifiée de malthusienne consistant à supprimer tous les trains « insuffisamment » rentables aboutit finalement à ruiner l'ensemble du système et à détruire le réseau.
Lyria va accroître son offre en augmentant le nombre de sièges de sa flotte. Lyria a « acquis » (comprendre la SNCF a affecté à Lyria) 15 rames à deux niveaux de 507 sièges pour remplacer sa flotte actuelle de 19 rames à un seul niveau de 355 sièges, ce qui représente une augmentation totale de 30 %. En mettant en œuvre chaque jour trois allers et retours Lausanne/Paris via Vallorbe, Frasné et Dijon, le nombre de places à la vente entre Frasné et Paris va augmenter de 30 %. Et comme, en même temps, il y aura 3 allers et retours Lausanne/Paris via Genève, il restera beaucoup plus de places disponibles entre Frasné et Paris.	Cette augmentation revendiquée d'une augmentation de 30 % du nombre de sièges ne correspond nullement à la réalité, comme le démontre l'analyse détaillée développée ci-dessous. Car la direction générale de Lyria mélange allègrement le nombre de places comparé des flottes totales de rames TGV actuelles et futures, le nombre de places disponibles dans l'ensemble des circulations Lyria et le nombre de places à la vente chaque semaine-type entre Paris, Dijon, Frasné, Vallorbe et Lausanne. Elle va jusqu'à raconter que l'augmentation du nombre de places (pour tout Lyria, bien sûr, pas seulement pour Lausanne/Paris) représentera une capacité annuelle « supérieure à 120 Airbus A380 », ce qui vise à impressionner les plus crédules de ses interlocuteurs. On nous assène une hypothétique augmentation de 30 % du nombre de places offertes à la vente, mais pour Frasné/Paris, le compte n'y est pas ! La confusion et le brouillage du raisonnement sont délibérés.

Voici, en réalité, les décomptes véritables, incontestables :

NOMBRE TOTAL DE PLACES COMPARÉ DES FLOTTES LYRIA AVANT ET AVEC LE SERVICE LYRIA 2020

Flotte 2012-2019	Places	Flotte 2020	Places
19 rames POS (355 places)	6745	15 rames Euroduplex (507 places)	7605
2 rames Euroduplex (507 places)	1014		
TOTAL	7759		7605

Donc non pas 30 % en plus, mais 2 % en moins. Et en comptant les 2 rames Euroduplex effectivement déjà utilisées par Lyria depuis plusieurs années en plus des rames POS, cela fait même 9,8 % en moins...

NOMBRE DE PLACES À LA VENTE CHAQUE SEMAINE-TYPE ENTRE LAUSANNE, VALLORBE, FRASNE, DIJON, (PARIS)

Desserte Lausanne-Dijon-Paris 2012-2019	Places	Desserte Lausanne-Dijon-Paris 2020	Places
29 allers et retours* dont 4 en unités doubles (soit en tout 33 rames POS)	11715	21 allers et retours, 3 par jour tous les jours (soit 21 rames Euroduplex)	10647

Donc 1068 places en moins (10 %).

Cette question n'est pas du tout futile. Elle joue un rôle considérable sur la souplesse des possibilités de réservation (obligatoire), et ce d'autant plus que s'y ajoute le jeu du contingentement des places disponibles en fonction des gares du trajet avec des interférences entre la France et la Suisse.

Affirmations de Lyria (suite)	Réponses (suite)
On conserve 3 allers et retours Lausanne/Paris via Vallorbe, Frasné et Dijon, mais une offre complémentaire est proposée entre Lausanne et Paris. Les Lausannois préféreront certainement passer par Genève. Ce sont les travaux en gare de Lausanne qui empêchent d'utiliser des rames doubles.	1) L'offre en sièges via Frasné sera tout de même réduite, malgré la mise en service de rames Duplex, d'autant qu'il n'y aura plus de rames doubles comme c'est le cas aujourd'hui au moins 4 fois par semaine. 2) Il faut surtout constater, car c'est sans doute le plus grave, que non seulement on supprime un aller et retour, voire deux, mais que les horaires des 3 allers et retour restants sont très défavorables. Il apparaît indéniablement que les Vaudois préfèrent passer par Vallorbe et Dijon. 3) Les travaux en gare de Lausanne ne sont qu'un prétexte facile et non convaincant.

* 5 allers Lausanne/Paris le vendredi au lieu de 4, et 5 retours Paris/Lausanne le dimanche au lieu de 4..

LYRIA LAUSANNE/PARIS AR - GRILLE HORAIRES 2019 ET 2020

(Présentation schématique car en réalité, en 2019 les grilles étaient différentes les vendredis, samedis et dimanches.)

2019 sens pair	Lausanne	Frasne	Paris	Durée Lausanne/Paris
9260	06:23	07:14	10:03	3h40
9264	08:23	09:16	12:03	3h40
9268	12:23	13:16	16:03	3h40
9272	18:23	19:16	22:03	3h40

2020 sens pair	Lausanne	Frasne	Paris	Durée Lausanne/Paris
9264	07:23	08:15	11:04	3 h 41
9268	12:23	13:16	16:04	3 h 41
9270	16:23	17:16	20:04	3 h 41

2019 sens impair	Paris	Frasne	Lausanne	Durée Paris/Lausanne
9261	07:57	10:42	11:37	3h40
9269	11:57	14:42	15:37	3h40
9273	15:57	18:42	19:37	3h40
9277	17:57	20:42	21:37	3h40

2020 sens impair	Paris	Frasne	Lausanne	Durée Paris/Lausanne
9261	07:56	10:42	11:37	3h41
9269	11:56	14:42	15:37	3h41
9277	17:56	20:42	21:37	3h41

N.B. Arrêts à Mouchard :

- du lundi au vendredi, dans le sens pair, le premier train marque l'arrêt à Mouchard ; en 2020, départ de Mouchard à 08:43 au lieu de 07:43 ;
- du lundi au vendredi, dans le sens impair, le dernier train marque l'arrêt à Mouchard.

Donc, avec l'offre 2020 :

Vers Paris (sens « pair »), le premier train est retardé d'une heure et n'arrive à Paris qu'à 11:04 : on peut devoir passer la nuit précédente à Paris pour y être à pied d'oeuvre assez tôt le matin. Depuis Lausanne, l'offre via Genève est certes passée d'un train à trois, mais les Lausannois matinaux ne peuvent même pas compter sur le premier passage par Genève pour se rattraper, puisqu'il est même plus tardif que par Frasne et Dijon et n'arrive à Paris que peu avant 14 heures :

2020 sens pair	Lausanne	Genève	Paris	Durée Lausanne/Paris
9768	09:45	10:21 / 10:29	13:42	3h57

Le train 9272 : 18:23 (Lausanne), 19:16 (Frasne), arrivée à Paris à 22:03, est supprimé. Pour les Dijonnais, ce train constituait aussi le dernier départ de Dijon (20:26) vers Paris, mais il est remplacé pour eux par le 6766 Besançon-Viotte/Dole/Dijon/Paris quittant Dijon à 20:27 pour arriver désormais à Paris à 22:13 (donc avec une détente inattendue de 9 min). Pour les voyageurs venant d'au-delà de Dole, le dernier train est désormais avancé de 2 heures, empiétant gravement sur un après-midi de travail.

2020 sens pair	(Neuchâtel) Lausanne	Frasne	Paris	Durée Lausanne/Paris
9270	(16:06) 16:23	(17:06) 17:16	20:04	3 h 41

Pour le retour de Paris l'après-midi, c'est l'ancien 9273 de milieu d'après-midi qui est supprimé.

2019 sens impair (pour mémoire)	Paris	Dijon	Dole	Frasne	Vallorbe	Lausanne
9273	15:57	17:34	17:59	18:42	18:57	19:37

Désormais, le dernier train direct revenant de Paris est le 9277 à 17:56. Mais, surchargé, il manque de places et on peut alors devoir passer la nuit à Paris pour prendre celui du lendemain matin. Mais (voir plus bas) une alternative a été mise en place du lundi au vendredi au prix d'un départ avancé de 65 min, de deux changements à Dijon et à Dole, et d'un allongement de parcours de 40 min (Frasne) ou 41 min (Vallorbe) :

2020 sens impair lundi à vendredi	Paris (TGV 6743)	Dijon (TER 894261)	Dole (TER 18137)	Mouchard	Frasne	Vallorbe
	14:52	16:34 / 16:42	17:12 / 17:22	17:41	18:17	18:33

Car fort heureusement, sous la pression de l'Office Fédéral des Transports (OFT) suisse, des élus suisses et de quelques élus français, Lyria et la SNCF ont instauré en 2020 la circulation de 2 TER supplémentaires entre Vallorbe et Dole, et 1 entre Dole et Vallorbe, ainsi que des adaptations horaires de TGV non-Lyria pour tenter de pallier au moins en partie les inconvénients mentionnés ci-dessus.

Affirmations de Lyria (suite)	Réponses (suite)
En compensation, il y aura désormais 3 allers et retours quotidiens Lausanne/Paris via Genève, en prolongement de 3 Genève/Paris (sur 8) qui partiront donc de Lausanne et ne mettront que 16 min de plus que via Frasne (3h57 au lieu de 3h41). Les Lausannois emprunteront massivement cette offre supplémentaire, libérant ainsi des places entre Vallorbe, Frasne, Dijon et Paris. (Voir ci-dessous)	<ol style="list-style-type: none"> 1) La fréquence des circulations sur un itinéraire donné est beaucoup plus importante pour l'attractivité de l'offre que le nombre total de places ; tous les exemples disponibles en Allemagne, Italie, Suisse, etc, le confirment. 2) Le tronçon Genève/Lausanne est le plus chargé d'Europe. Des travaux importants sont en cours et planifiés pendant plusieurs années pour en accroître le débit. Les TGV seront tracés en lieu et place de trains régionaux nécessaires aux trajets domicile-travail. 3) Plusieurs fois par semaine, ce tronçon est l'objet d'incidents entraînant des retards importants, voire des arrêts de circulation de plusieurs heures. Les travaux aggraveront la situation. Les TGV seront souvent suspendus dans un sens ou dans l'autre. Les projets des voyageurs seront souvent gravement perturbés. Cette solution ne constitue donc pas une alternative permanente réaliste pour les Lausannois.

ALLERS ET RETOURS LAUSANNE/PARIS VIA GENÈVE EN 2020

2020 sens pair	Lausanne	Genève	Paris	Durée Lausanne/Paris
9760		06:29	09:42	
9764		08:29	11:42	
9768	09:45	10:21/10:29	13:42	3h57
9770		12:29	15:42	
9774	13:45	14:21/14:29	17:42	3h57
9776		16:29	19:42	
9780		18:29	21:42	
9784	19:45	20:21/20:29	23:42	3h57

2020 sens impair	Paris	Genève	Lausanne	Durée Lausanne/Paris
9761	06:18	09:28/09:39	09:42	3h57
9763	08:18	11:28		
9765	10:18	13:28		
9773	12:18	15:28		
9775	14:18	17:28/17:39	18:15	3h57
9777	16:18	19:28/19:28	20:15	3h57
9781	18:18	21:18		
9789	20:18	23:28		

Affirmations de Lyria (suite)	Réponses (suite)
<p>Le confort des trains sera accru par la disponibilité de la Wifi dans tous les trains sur l'ensemble de leur parcours. Orange installera des pylônes là où cela est nécessaire.</p>	<p>En somme, on vous supprime des trains, mais vous aurez la WiFi sur les autres. Pour disposer de la WiFi, il faut que le signal 4G existe avec une puissance suffisante sur l'ensemble du parcours. C'est en réalité ce signal qui est converti à bord. Aujourd'hui, les principaux hiatus se trouvent entre Les Laumes et Blaisy-Bas, ainsi que dans la traversée des forêts de Chauv et de La Joux, mais il en existe beaucoup de moindre importance. Quand ces hiatus seront-ils comblés ? Une fois qu'Orange aura effectué les travaux, les clients d'Orange n'auront plus besoin de la WiFi puisqu'ils bénéficieront directement de la 4G. Cependant, les clients des autres fournisseurs d'accès mobile, eux, en profiteront. Cela constitue-t-il véritablement une compensation à la suppression d'un aller et retour ? En attendant, sur une grande partie du parcours, si la WiFi fonctionne effectivement à bord des rames (la belle affaire !), elle n'est connectée à aucun réseau à l'extérieur...</p>

INTERVENTION DÉTERMINANTE DES AUTORITÉS SUISSES

Au printemps 2019, il était apparu nécessaire à une personnalité suisse (Monsieur Michel Béguelin) qui avait joué un rôle majeur dans sa rédaction, de faire respecter les termes de la Convention entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française, conclue le 5 novembre 1999 et ratifiée ultérieurement en 2005 par voie législative par les deux parties. Cette convention toujours en vigueur était aujourd'hui complètement ignorée tant par la SNCF que les CFF, ainsi que par les gouvernements français et suisse.

Convention entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française « relative au raccordement de la Suisse au réseau ferré français, notamment aux liaisons à grande vitesse » (extraits)

Art.2 Champ d'application

La présente Convention porte sur l'amélioration des liaisons ferroviaires franco-suisse, tant en ce qui concerne le trafic marchandises que le trafic voyageurs, particulièrement celles assurées par trains à grande vitesse entre : (...) Lausanne et Neuchâtel-Berne via l'Arc jurassien.

Art.3 Mesures envisagées

Pour atteindre l'objectif mentionné à l'art.1, les mesures suivantes sont envisagées sous réserve de l'application des procédures requises par le droit national de chaque partie : (...)

b) Liaison Paris-Arc jurassien

À court terme :

- Amélioration de l'alimentation électrique entre Lausanne/Neuchâtel et Mouchard.
- Infrastructure permettant l'utilisation éventuelle de matériel roulant pendulaire.

Ultérieurement :

- Aménagements ponctuels de la ligne entre Dole et Lausanne/Neuchâtel.
- Amélioration du point de vue de l'exploitation et/ou de l'infrastructure des liaisons entre Paris et la Suisse via l'Arc jurassien dans le cadre de la réalisation de la branche ouest du TGV Rhin-Rhône.
- Articulation avec les transports régionaux.

En avril 2019, cette question fut portée à l'ordre du jour de la rencontre annuelle entre diplomates suisses et français. Côté suisse, l'Office Fédéral des Transports fut alors saisi afin de faire rappeler les opérateurs à l'ordre. Ceux-ci furent amenés, lors d'une réunion à Dijon le 4 juillet 2019, à présenter publiquement leurs excuses pour n'avoir pas tenu compte des besoins des usagers. Par la suite, Lyria et la SNCF ont étudié la circulation de TER supplémentaires entre Vallorbe et Dole, ainsi que des adaptations horaires de TGV (non-Lyria) pour tenter de pallier au moins en partie aux inconvénients mentionnés ci-dessus.

D'une manière générale, l'objectif est donc d'assurer une bonne correspondance à Dijon (via Dole) entre ces nouveaux TER et des TGV Dijon/Paris (dans les deux sens) ou à Dole avec les TGV Dole/Paris, ainsi que de maintenir au départ de Dole la même desserte TGV avec Paris qu'avant la suppression du 4^e AR Lyria. Ceci est obtenu par un décalage de TGV existants ou le détournement par Dole de TGV passant par la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône : ainsi, la relation TGV Dole/Paris aller et retour repose sur les 3 Lyria plus 2 autres TGV. En outre, l'aller et retour TGV Lyria qui s'arrêtait à Mouchard du lundi au samedi s'y arrête désormais tous les jours, y compris le dimanche.

La SNCF propose alors de financer elle-même une nouvelle paire de relations TER « internationales » (18130/18137) dans des horaires permettant de rétablir une amplitude utile plus importante, avec la réelle volonté de répondre le mieux possible aux attentes exprimées en France et à Vallorbe en une sorte de substitution partielle. Partielle car, malgré le contenu de la convention mentionnée ci-dessus, elle concerne surtout le côté français et laisse les voyageurs

suisses (de Neuchâtel et Lausanne) se débrouiller avec l'offre CFF. Le TER du matin permettant une arrivée précoce à Paris, même éventuellement au prix de deux changements, constitue en principe un vrai progrès. Dommage qu'il ne circule pas tous les jours de la semaine.

Mais la nouvelle grille horaire ainsi proposée présente un certain nombre d'anomalies qu'il convient de relever.

La fiche horaire Pontarlier/Saint-Claude/Dole (Dijon/Paris) du ressort de la région Bourgogne-Franche-Comté, si elle mentionne bien le TER 18130, omet le TER 18137. Le site Oui.sncf mentionne bien le TER 18130 (Vallorbe 05:02) à condition de le rechercher la veille après 22:00 (!) car il ne prévoit aucun train le matin avant 6 heures. Le système Hafas, utilisé par la plupart des réseaux européens (à l'exception notable de la SNCF), donc par les CFF et par la DB allemande, les mentionne bien, sinon que la DB fait partir le TER 18130 de Frasne au lieu de Vallorbe (anomalie peut-être liée à la précédente ?).

Compte tenu de la politique tarifaire de la région Bourgogne-Franche-Comté qui n'applique pas les réductions SNCF sur ses TER et dont les billets ne sont ni échangeables ni remboursables, les titulaires de ces réductions se voient désormais imposer un surcoût sur les parcours TER sensés « compenser » les bouleversements horaires de Lyria.

Par contre, monstruosité horaire que l'on relève aussi ailleurs pour certains trains entre Belfort et Delle, les TER 18130 (Vallorbe/Dole) et 18137 (Dole/Vallorbe) ne circulent pas du 23 décembre au 3 janvier ni du 6 juillet au 28 août, donc pendant les vacances scolaires ! Décidément, à Dijon, on semble penser que les scolaires et les enseignants sont les seuls à emprunter ces trains. Mais ces scolaires-là, qui prennent le train à 5 heures du matin, ne risquent pas vraiment d'être en retard en classe. Quant aux autres professionnels, qu'ils se débrouillent autrement en toutes saisons. Ceci mérite indéniablement de figurer au bêtisier... ou un ticket rouge de la FNAUT.



TGV Lyria

HORAIRES COMPLETS DE LA DESSERTE TGV LYRIA LAUSANNE/VALLORBE/FRASNE/MOUCHARD/DOLE/DIJON/PARIS, SA 2020

Lundi-dimanche	TGV Lyria 9264	TGV Lyria 9268	TGV Lyria 9270
Lausanne	07:23	12:23	16:23
Vallorbe	08:00	13:00	17:00
Frasne	08:15	13:16	17:16
Mouchard	08:43		
Dole	09:01	14:00	18:00
Dijon	09:23/09:26	14:23/14:26	18:23/18:26
Paris gare de Lyon	11:04	16:04	20:04

Lundi-dimanche	TGV Lyria 9261	TGV Lyria 9269	TGV Lyria 9277
Paris gare de Lyon	07:56	11:56	17:56
Dijon	09:31/09:34	13:31/13:34	19:31/19:34
Dole	09:57	13:57	19:57
Mouchard			20:14
Frasne	10:42	14:42	20:42
Vallorbe	10:57	14:57	20:57
Lausanne	11:37	15:37	21:37

DESSERTE COMPLÉMENTAIRE TER + TGV VALLORBE/FRASNE/MOUCHARD/DOLE/DIJON/PARIS, SA 2020

Lundi-vendredi		
Vallorbe	05:02	TER 18130
Frasne	05:18	
Mouchard	05:48	
Dole	06:05/06:22	TER 894200
Dijon	06:50/07:01	TGV 6700 (Besançon TGV 06:29)
Paris gare de Lyon	08:38	

N.B.

En outre, Mouchard/Paris par Lyria tous les jours :
Mouchard 08:43 (9264) - Paris gare de Lyon 11:04.

Lundi-vendredi		
Paris gare de Lyon	14:50	TGV 6743 (destination Besançon-Viotte 17:20 via Besançon TGV)
Montbard	15:58	
Dijon	16:32/16:42	TER 894261
Dole	17:12/17:22	TER 18137
Mouchard	17:44	
Frasne	18:18	
Vallorbe	18:33	

N.B.

En outre, Paris/Mouchard par Lyria tous les jours :
Paris gare de Lyon 17:56 (9277) - Mouchard 20:14.

DESSERTE TGV DOLE/PARIS, SA 2020

Les « horairistes » de la SNCF sont finalement parvenus à conserver le même nombre d'allers et retours que précédemment (5).

	TGV 6760	TGV Lyria 9264	TGV Lyria 9268	TGV Lyria 9270	TGV 6766
(Besançon-Viotte)	(05:33)				(19:35)
Dole	05:58	09:01	14:00	18:00	19:59
Dijon	06:21/06:25	09:23/09:26	14:23/14:26	18:23/18:26	20:23/20:27
Montbard					
Paris gare de Lyon	08:04	11:04	16:04	20:04	22:13
	Du lundi au vendredi	Du lundi au dimanche	Du lundi au dimanche	Du lundi au dimanche	Du lundi au vendredi

Notons aussi que, moyennant une correspondance de 19 mn à Dole avec le TER 895728 en provenance de Pontarlier, ce dernier TGV 6766 Besançon/Dole/Paris permet, du lundi au vendredi, aux usagers de la Bosse, un départ plus tardif, donc une arrivée également plus tardive à Paris (22:13) que le Lyria 9270 (20:04).

Lundi-dimanche		
Pontarlier	18:30	TER 895728
Frasne	18:46	
Mouchard	19:17	
Dole	19:40/19:59	TGV 6766
Dijon	20:27	
Paris gare de Lyon	22:13	

	TGV Lyria 9261	TGV Lyria 9269	TGV 6743/ TER 894261	TGV 6745	TGV Lyria 9277	TGV 6749
Paris gare de Lyon	07:56	11:56	14:50	16:52	17:56	19:22
Montbard			15:58	17:55		
Dijon	09:31/09:34	13:31/13:34	16:32/16:42	18:32/18:36	19:31/19:34	20:57/21:01
Dole	09:57	13:57	17:12	18:58	19:57	21:24
(Besançon-Viotte)			17:48	(19:24)		(21:50)
	Du lundi au dimanche	Du lundi au dimanche	Du dimanche au jeudi	Du lundi au vendredi, et le dimanche	Du lundi au dimanche	Du lundi au vendredi

Notons que moyennant une correspondance TER à Dijon avec le TGV 6743 (Paris 14:50), les Dolois bénéficient en outre du dimanche au jeudi d'un 6^e retour de Paris.

Lyria et la SNCF insistent cependant lourdement sur la nécessité pour tous les acteurs de concourir par tous les moyens au succès de cette opération « palliative » en se mobilisant activement pour la promotion de cet ensemble de dessertes. Il nous faut rester particulièrement vigilants quant à la manière dont le projet sera concrètement mis en œuvre, et surtout quant aux critères qui prévaudront pour évaluer son succès ou son échec, permettant la restauration à terme et au plus vite d'une 4^e desserte TGV, ce qui demeure l'objectif incontournable. Mais devant le saccage de l'offre, s'ajoutant aux incidents extérieurs intercurrents, on peine à identifier les critères d'évaluation de la nouvelle offre qui permettraient d'appuyer cet objectif. Maintenant que les voyageurs de Dole et de Mouchard sont satisfaits, ne nous faisons aucune illusion, hélas, sur le soutien que les élus du Bas-Jura apporteront à cette demande de rétablissement du 4^e aller et retour. Seuls les Dijonnais qui soulignaient l'intérêt pour l'économie de la capitale bourguignonne d'une bonne desserte avec Lausanne restent frustrés.

Du reste, si un « comité de développement » franco-suisse a été installé, il est regrettable que, pour plus de tranquillité sans doute, les associations représentant officiellement les usagers en aient été délibérément écartées. Un entre-soi qui laisse songeur.

Enfin cependant, et de façon tout à fait inattendue, a également été créé par la région, pour les frontaliers, un aller et retour supplémentaire Pontarlier/Frasne/Labergement-Sainte-Marie/Vallorbe, décalé d'une heure par rapport à l'horaire existant auparavant tant pour l'aller que pour le retour.

François Mennerat

LA BOSSE DERNIÈRE ! RETOUR DE L'OPTIMISME...

La Fédération du Trans-Juralpin (FTJA) a tenu sa 80^e assemblée générale annuelle le 15 septembre 2020 à Lausanne. La FTJA est une association transfrontalière franco-suisse qui rassemble de nombreux représentants des collectivités territoriales et des associations d'usagers. L'association pour la promotion des voies ferrées jurassiennes (APVFJ) y a adhéré en 2019 après y avoir été invitée par quelques élus.

Venant après les très nombreuses manifestations de mécontentement et la mobilisation qu'avait soulevées la mise en œuvre brutale du service annuel Lyria 2020 en décembre dernier, et tenue physiquement dans le contexte de la Covid-19, cette AG était très attendue. Ne boudons pas notre plaisir : la vigueur des propos tenus notamment pas les élus suisses et repris par le représentant régional français, l'attitude nouvelle des opérateurs ferroviaires permettent d'entrevoir un avenir prometteur pour la ligne Dijon/Lausanne. La bonne volonté semble enfin de mise. Ce qui peut être fait dès maintenant va l'être. Et les perspectives prochaines traduisent une ouverture vers une offre ferroviaire encourageante. Il n'est malheureusement pas possible de rapporter ici tous les propos échangés.

La nécessité du retour du 4^e aller et retour Lyria via Frasne est désormais formellement admise même si aucune échéance n'est encore avancée dans le contexte difficile que nous traversons. Mais les 3 allers et retours actuels ont été rétablis au 1^{er} septembre (NDLR : le dernier Lausanne/Paris étant retardé d'une heure et sa marche allongée de 30 min) et ils sont raisonnablement fréquentés. Les orateurs politiques, au premier rang desquels Madame Nuria Gorrite, présidente de l'exécutif (Conseil d'État) du canton de Vaud, s'engagent avec détermination pour le développement dans la durée de liaisons rapides Lausanne et Neuchâtel/Dijon en plus des TGV Lyria, avec un cadencement horaire attractif. Ce projet à moyen terme ne soulève pas d'objection du côté des opérateurs ferroviaires suisses et français. Il nous reste à attendre la mise en œuvre de ce beau projet pour confirmer l'atmosphère nouvelle que ces paroles ont produite.

D'ores et déjà, le nouvel état d'esprit du Conseil régional s'est traduit par le rétablissement d'un aller et retour Pontarlier/Dijon sans rupture de charge du lundi au vendredi (05:55-07:59 dans un sens, 17:31-19:31 dans l'autre).

Souhaitons que ce nouveau vent d'optimisme ne se retrouve pas rapidement démenti par les faits dans quelques semaines ou mois. La transition énergétique passe par le développement de l'offre ferroviaire, condition d'un nouvel équilibre entre modes.

François Mennerat

ACCESSIBILITÉ DANS LES TRANSPORTS PUBLICS : OÙ EN SOMMES-NOUS EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ ?

RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 modifiée « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », prévoyait la mise en accessibilité des services de transport collectifs dans un délai de dix ans, soit avant le 13 février 2015.

Voyant que ces échéances ne seraient pas tenues, l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, a mis en place les Schémas Directeurs d'Accessibilité des services de transports de voyageurs - Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA Ad'AP) permettant de s'engager sur de nouveaux délais : neuf ans pour le ferroviaire et six ans pour les services routiers.

Les SDA Ad'AP de Bourgogne et de Franche-Comté ont été approuvés, respectivement par arrêté du préfet de Côte-d'Or le 4 mars 2016 et par arrêté du préfet du Doubs le 26 avril 2016. Ces documents de planification ont déterminé des « gares prioritaires » en fonction de critères prévus dans les textes réglementaires. Pour les gares dites nationales, un SDA Ad'AP national a été élaboré par la SNCF et approuvé par arrêté ministériel du 29 août 2016.

Enfin, les préambules des volets routiers ont été approuvés en même temps que le volet ferroviaire pour la Franche-Comté et le 21 juin 2018 pour la Bourgogne. Un bilan de la période 2015-2018 a été dressé à l'été 2019.

La fusion des SDA Ad'AP de Bourgogne et de Franche-Comté n'est pas envisagée car ils ont été élaborés selon des méthodologies différentes.

À noter que les travaux concernant les gares sont réalisés sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares et Connexions alors que ceux concernant les quais sont réalisés sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, selon des échéanciers qui leur sont propres. Les clés de financement sont variées.

I. LES GARES NATIONALES

Sont d'ores et déjà accessibles à toute personne en situation de handicap :

Les quatre gares TGV :

Le Creusot-TGV, Mâcon-Loché-TGV, Besançon Franche-Comté-TGV et Belfort-Montbéliard-TGV.

Sont en travaux :

Les gares de Belfort, Dole et Lons-le-Saunier (fin des travaux en 2020).

Démarrage des travaux en 2020 :

Dijon-ville (fin des travaux en 2022), Besançon-Viotte (fin des travaux en 2021).

Démarrage des travaux en 2022 :

Nevers (fin des travaux en 2023), Vesoul (fin des travaux en 2022).

Démarrage des travaux en 2023 :

Chalon-sur-Saône, Mâcon-ville (fin des travaux en 2024).

II. LES GARES RÉGIONALES

Sont d'ores et déjà accessibles les gares de Beaune et Montbéliard.

Les autres gares retenues au SDA Ad'AP devraient être rendues accessibles entre 2021 et 2024 si les études sont menées par SNCF Réseau dans les délais prévus et si les financements sont bien disponibles...

12 gares seront accessibles d'ici 2021 :

Travaux en cours dans les gares de Dijon-ville, Belfort-ville, Dole, Lons-le-Saunier, et Cosne-Cours-sur-Loire.

Travaux programmés d'ici fin 2021 dans les gares de Besançon-Viotte, Montbard, Auxerre, Avallon, Clamecy, Morteau et Valdahon.

13 gares seront également accessibles d'ici 2025 :

Chalon-sur-Saône, Mâcon, Nevers, Vesoul, Lure, Tournus, Saint-Jean-de-Losne, Sens, Saint-Claude, Mouchard, Decize, Montchanin, Pontarlier.

À noter que certaines gares sont rendues accessibles en lieu et place de haltes dépourvues de personnel, telles Clamecy au lieu de Châtel-Censoir, le Valdahon au lieu de Mamirole, Mouchard au lieu de Champagnole, Morteau au lieu de Gilley.

Le matériel roulant régional est majoritairement composé de rames à plancher bas, AGC et Régiolis, facilement accessibles... sous réserve que les quais soient adaptés. Peu accessibles, les rames corail devraient être remplacées par des rames Régiolis intervalles à partir de 2022.

III. SERVICE ACCÈS TER

Le service Accès TER est mis en œuvre sur tout le territoire de la région Bourgogne-Franche-Comté y compris sur six gares dérogoires anciennement



Accessibilité Dijon ville - B.Gournay



Dijon Divia bus hybride à palette - BG

Accès Plus (Baume-les-Dames par exemple). Le système Accès Plus est bien sûr maintenu dans les gares nationales. Certaines gares disposent à la fois d'Accès TER et d'Accès Plus : Beaune ou Frasne par exemple. Pour cette dernière gare, dépourvue d'ascenseurs, il est dommage que les correspondances ne soient pas systématiquement assurées sur le même quai.

Ces services permettent aux personnes en situation de handicap de voyager dans de bonnes conditions, avec la garantie d'une prise en charge personnalisée tout au long de leur voyage. Les bénéficiaires de ces services en sont généralement satisfaits. Pendant la crise sanitaire, ces services ont été suspendus pour des questions de distanciation et reprennent progressivement.

IV. SERVICES ROUTIERS NON URBAINS

Les textes réglementaires prévoient des arrêts prioritaires. Un arrêt prioritaire est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public. Il est desservi par au moins deux lignes de transport public. Il constitue un pôle d'échanges. Il est situé dans un rayon de 200 m autour d'un pôle générateur de déplacements et sur une commune de plus de 1000 habitants.

Le territoire de la région Bourgogne-Franche-Comté comporte 485 arrêts routiers dits prioritaires dont 335 sous chef de file Région sur un total de 1600 arrêts hors transports urbains. Leur mise en accessibilité est progressive. Des services de substitution sont prévus en cas d'ITA (Impossibilité Technique Avérée). L'information aux points d'arrêts sera mise place lors de l'installation de totems, d'ici à 2023.

La quasi-totalité des autocars sont adaptés au transport des PMR mais pas forcément équipés pour les non-voyants (annonces sonores). La formation des conducteurs à l'accueil de personnes handicapées ne sera achevée qu'en 2023. La plupart du temps, il est demandé aux personnes en fauteuil roulant de se signaler la veille de leur déplacement.

V. TRANSPORTS URBAINS

Les deux réseaux de tramway de Dijon et Besançon ont été conçus dès leur origine pour une accessibilité totale. La plupart des réseaux de bus urbains (voir étude de ces réseaux dans ce numéro) sont dotés de véhicules récents accessibles aux personnes à mobilité réduite, aux non-voyants et aux malentendants (annonces sonores et visuelles). Subsistent encore un certain nombre de véhicules, certes à plancher bas mais, non munis de palettes pour la montée et la descente des fauteuils roulants ni des annonces précitées. À Dijon, ce nombre est encore assez conséquent (environ 70 bus sur 200) et ne baisse pas faute d'acquisition de nouveaux véhicules car la solution des bus hybrides (une centaine) ne paraît pas pérenne eu égard aux règles sur le choix des énergies acceptables dans les années à venir. Et si la solution venait d'un retour à des bus à gaz...

* Rapport à l'assemblée plénière du conseil régional des 27 et 28 juin 2019.

CONCLUSION

L'accessibilité progresse mais reste encore insuffisante en BFC, compte tenu du retard pris dans l'aménagement des gares. Dijon, par exemple, reste l'une des dernières grandes gares françaises à être dépourvue d'un ascenseur par quai. Rappelons que l'accessibilité « profite » à tous : non seulement aux personnes dont le handicap est reconnu par le corps médical mais aussi aux personnes âgées, aux parents avec poussette, aux personnes subissant un handicap temporaire, aux porteurs de valises, ce qui est fréquent dans une gare, etc.

Le combat pour la mise en accessibilité des services de transport est bien lancé mais des inquiétudes persistent, comme le fait remarquer le conseil régional Bourgogne-Franche-Comté* :

« Toutefois, des interrogations subsistent quant à la capacité de SNCF Réseau en tant que maître d'ouvrage et responsable des travaux de mener à bien dans le temps imparti (avant 2024) la totalité de la mise en accessibilité des quais des gares. Il est à souligner que les coûts d'études et de maîtrise d'ouvrage imposés par SNCF Réseau sont très élevés. »

Enfin, comme le démontre le courrier de Régions de France adressé à la Ministre des transports le 27 mars 2019, « les SDA Ad'AP volet ferroviaire sont confrontés à la capacité de l'État à avoir une vision pluriannuelle de leurs engagements budgétaires et à l'obtention réelle des crédits. Cette situation engendre le phasage de toutes les opérations en plusieurs conventions de financement qui induit une augmentation non négligeable des coûts d'opération. »

Autre question prégnante en 2020, celle des conséquences de la crise sanitaire qui a mis le pays à l'arrêt pendant deux mois. Des retards plus ou moins importants sont à prévoir dans l'exécution des travaux et donc dans la mise en accessibilité des gares.

En gare de Dijon-ville, les travaux ont repris le 5 mai. Pendant le confinement, il a été procédé au démontage de l'ascenseur voie I/J, ce qui constitue une gêne pour les utilisateurs de cet équipement, en particulier les personnes handicapées. Les deux quais côté Albert 1^{er} ont été neutralisés en juillet et août : les voies G, H, I et J sont concernées. Objectif des travaux : rehaussement des quais et réfection des abris, amélioration de la fluidité des usagers par construction d'une rampe non PMR et d'un ascenseur par quai, signalétique, etc.

Les travaux de parachèvement se poursuivront jusqu'à la fin 2020. À ce moment-là seulement les deux quais seront complètement accessibles : une communication soignée est donc indispensable !

Notons que les trois premiers quais, côté bâtiment voyageur, seront traités à l'été 2021. Ce n'est donc qu'en fin 2021 que la gare de Dijon-ville sera intégralement accessible.

Bernard GOURNAY

LE RÉSEAU CAPILLAIRE EN TRAVAUX

Pour mémoire, rappelons que le réseau capillaire est une composante essentielle du Réseau Ferré National (RFN) car il contribue à la desserte fine des territoires et il est la source de plus de 20% du fret ferroviaire ; ces « petites lignes » sont indispensables à l'activité des granulats (70% des tonnages transportés par fer) et des céréales (40% des tonnages transportés par fer). Le linéaire total de ces lignes capillaires est d'environ 3250 km dont 2200 ouverts à la circulation sur la France entière.

En Bourgogne-Franche-Comté, ce linéaire est de 300 km dont 180 entretenus par un gestionnaire d'infrastructure conventionné.

La récente crise sanitaire a démontré, s'il en était encore besoin, la pertinence du fret ferroviaire, seul apte à assurer un transport de masse, notamment pour les granulats et les céréales déjà cités mais aussi pour les produits chimiques et les conteneurs. En région BFC, la quasi-totalité des trains de fret ont circulé, permettant de ne pas fermer les lignes désertées par les trains de voyageurs. Pour le réseau capillaire, les sillons ont été accordés « à la demande ».

Longtemps négligées, les lignes capillaires ont trouvé ces dernières années un regain d'intérêt grâce à des dispositions qui permettent un coût d'entretien moins élevé que celui des lignes ouvertes au transport des voyageurs, en ayant recours à un Prestataire Gestionnaire d'Infrastructures (PGI) « nouvelle génération » dit « Gérant d'Infrastructure Conventionné (GIC) » choisi par appel d'offres ouvert ou confié de gré à gré à SFERIS, filiale de SNCF Réseau, utilisant un référentiel adapté (référentiel de maintenance des petites lignes, publié par arrêté du 28/09/2016).

Rappelons que l'un des premiers PGI de France a été mis en place sur la ligne de Corbigny à Cercy-la-Tour (Nièvre) et a été confié par appel d'offres à un sous-traitant de la SNCF : SFERIS. L'exploitation est confié à CFR Morvan* dès

* CFR Morvan est l'un des premiers opérateurs ferroviaires de proximité. Capital : Régiorail, Eiffage, Lafarge, etc.



DFP CFR Morvan tamnay en Bazois - BG

2010, ce qui a permis de sauver la ligne dédiée au transport de granulats en provenance de deux carrières mais dont la voie était à bout de souffle.

En 2020, des travaux importants sont programmés cet été à Gevrey pour un montant de 2M€ sur fonds propres SNCF Réseau.

Les discussions sont très avancées sur les lignes du Morvan (Nevers/Arzambouy, Clamecy/Corbigny, Corbigny/Cercy-la-Tour) : maintenance externalisée par SNCF Réseau à sa filiale SFERIS pour cinq ans et investissements pour un montant total de 6M€ avec financement partagé. Réalisation fin 2020-début 2021.

Rappel : il est demandé aux chargeurs intéressés au maintien des lignes capillaires de participer financièrement aux travaux d'infrastructure, SNCF Réseau étant limité par la « règle d'or » fixant à 8,5 % maximum son apport financier. Dans certaines régions, les collectivités territoriales participent également au « tour de table ».

Bernard GOURNAY

LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (LOM)

Modernisation des lois de planification précédentes en matière de transport, dont la LOTI (1982). La LOM élaborée dans la concertation a le mérite d'aborder toutes les mobilités, mais si elle comporte des avancées et aussi des lacunes, son application nécessitera de la part des nombreux acteurs concernés une extrême vigilance.

La LOM sanctuarise le droit à la mobilité en déclinant une politique des transports plus adaptée aux attentes des citoyens et de l'époque : privilégier les transports du quotidien, prendre en compte les nouvelles technologies et favoriser la transition vers une mobilité plus propre.

La création d'Autorités Organisatrices (AO) sur les territoires non dotés (70% et 30% de la population) devrait apporter des solutions de mobilité en développant une offre adaptée (transport régulier, à la demande, scolaire, solidaire, PMR, modes actifs) mise en application dans des bassins de mobilité dotés de plans de mobilité discutés dans des comités de partenaires, la Région chef de file de la mobilité devant assurer la coordination par des contrats opérationnels de mobilité entre AO.

La LOM fixe les conditions des partages de données et permet aux systèmes de billettique et d'information voyageur d'être intégrés aux plateformes multimodales (MOBIGO pour la Région BFC) afin de faciliter les trajets des usagers en combinant les solutions d'intermodalité.

Un cadre est défini pour la circulation des véhicules autonomes, le covoiturage, les offres en libre service (trottinettes...) et les relations entre chauffeurs VTC, livreurs et leurs plateformes sont conciliées par de nouveaux droits.

La cohérence de la LOM avec le « plan Climat » a été recherchée pour réussir une transition écologique des mobilités. La part modale du vélo devrait passer de 3 à 9% d'ici 2024, le développement de la voiture électrique sera favorisé par la

multiplication des bornes de recharge et le soutien financier à son acquisition. Des zones à faible émission seront déployées dans les grandes agglomérations. Les trajets « domicile travail » devront faire l'objet de négociations dans les entreprises de plus de 50 salariés et un forfait « mobilité durable » optionnel de 400 euros maximum sera mis en place.

Si la LOM aborde d'autres aspects de la mobilité, comme la création de sociétés de projets pour l'infrastructure, modifie les conditions de passage du permis de conduire, permet d'assouplir la règle des 80 km/h, elle prévoit aussi l'ouverture à la concurrence des lignes de bus de la RATP et le transfert de lignes ferroviaires aux Régions qui en feraient la demande.

Même si l'investissement au service du transport du quotidien est programmé avec un effort significatif sur l'entretien du réseau ferroviaire existant, la LOM qui devait être une loi de programmation laisse à l'arbitrage des Lois de Finances et leurs aléas, le développement des infrastructures.

La LOM est donc une loi « fourre-tout » de la mobilité dont les ambitions ne sont pas à la hauteur des enjeux sanitaires et sociaux et son application nécessitera l'implication et la vigilance des citoyens usagers, tant ses mesures impactent leur champ d'action.

Nos associations attendent avec impatience la création des bassins de mobilité et leurs plans de mobilité et seront des membres actifs des comités de partenaires.

Enfin, la crise sanitaire aura sans doute des conséquences sur la politique de mobilité (télétravail, voiture propre, modes actifs) qui se concrétise déjà par l'aide financière de 50 euros pour faire réparer son vélo ou le nouveau dispositif de primes à la conversion automobile.

Patrick NOBLET

ÉVOLUTION DE LA POLITIQUE DU STATIONNEMENT

Depuis janvier 2018, en application de la Loi MAPTAM, la gestion du stationnement en voirie est dépenalisée (ce n'est plus l'État qui recouvre les amendes), les collectivités (communes) désormais gestionnaires en assurent la politique et l'organisation, fixent le montant du Forfait Post-Stationnement (FPS) qui remplace les amendes et ont ainsi tous les outils pour mieux définir une stratégie qui est un levier important de la mobilité.

Ce transfert de compétences souvent accompagné de dématérialisation et parfois de délégation à des opérateurs privés ne s'est pas fait sans difficultés, surtout dans les grandes métropoles avec leurs prestataires privés et dans la chaîne contentieuse avec la mise en place d'une commission du contentieux du stationnement vite dépassée. Pour faire le point sur cette réforme une mission d'information de l'Assemblée Nationale doit remettre son rapport et proposer des solutions, cependant sa finalité qui apporte beaucoup plus de souplesse dans la gestion du stationnement et des recettes n'est pas remise en cause par les élus et le stationnement comme la gratuité ont été dans cette campagne des élections municipales des arguments forts de propositions électorales.



PN

Patrick NOBLET

PETITES LIGNES



Ligne Autun/Étang fermée aux voyageurs (voir p.18)

Attendu à la suite du rapport « Philizot », le devenir des petites lignes ou lignes de desserte fine du territoire, qui représentent le tiers du réseau (9000 km), semble faire l'objet d'orientations qui ne sont pas de nature à rassurer les défenseurs de l'aménagement du territoire. Si quelques lignes rejoindraient le réseau structurant de la SNCF, d'autres resteraient financées par les contrats de plan État/Région (CPER) et le reste serait transféré aux régions avec possibilité de recours à des normes d'exploitation et de maintenance plus souples, d'expérimentation sous la forme de trains légers ou à hydrogène, mais aussi de transfert sur route !

Aucune information pour l'instant de la part de la Région Bourgogne-Franche-Comté et beaucoup d'inquiétudes pour des lignes de notre région qui pourraient être concernées (ligne des Hirondelles, lignes du Morvan...)

! Ce « plan de sauvetage » pourrait devenir un plan de sabotage si nous n'y prenons pas garde !

Patrick NOBLET

AMÉNAGEMENT DE LA RN57 À L'OUEST DE BESANÇON (voir plan p.16)

**Aménagement de la RN 57 à l'Ouest de Besançon, deuxième phase de concertation - Avis de l'AUTAB/FNAUT :
« Un laboratoire de la transition des mobilités ? »
« Une compensation modale qui devrait être obligatoire comme celle environnementale »**

UNE DEUXIÈME PHASE DE CONCERTATION ANNONCÉE

La première phase de concertation était présentée comme une étude d'opportunités avec une marge de manœuvre et des études ultérieures après le bilan de concertation.

Dans ce contexte, après prise en compte de certaines propositions issues de la première concertation et des études de trafic à la suite de la mise en service du tramway qui étaient réclamées par nos associations, un nouveau projet semblait inéluctable.

Il est d'ailleurs à noter que l'on ne parle plus de « contournement Ouest de Besançon » mais de « d'aménagement de la RN 57 entre les Boulevards et Beure ». La présentation de ce nouvel aménagement appelle dans la perspective de l'enquête publique, l'étude d'impact pour son intégration dans l'environnement et la détermination des impacts à réduire et à compenser, la justification du projet, l'analyse comparative des aménagements et l'insertion socio-économique du projet.

UN NOUVEAU PROJET DANS UN NOUVEAU CALENDRIER ET DES INCERTITUDES DE FINANCEMENT

Cette seconde phase de concertation nécessaire décale l'enquête publique et ainsi le début des travaux qui, pour l'instant, ne sont pas financés. Si les 8 millions d'euros du CPER en cours financent les études et peut-être les premiers aménagements modes doux, c'est l'incertitude sur la future contractualisation à partir de 2022 entre l'État et la Région, et la répartition du financement entre les partenaires qui sera sans doute soumise à de nouveaux arbitrages après les élections municipales, alors que l'on atteint la fourchette haute du coût estimé (120 millions d'euros).

UN BILAN DE LA PREMIÈRE CONCERTATION RÉVÉLATEUR

Un bilan synthèse de la 1^{ère} concertation de 2017 met en lumière les attentes des usagers et des riverains, les réponses du maître d'ouvrage sur l'impossibilité alléguée de dévier le trafic poids lourds de transit par exemple, mais surtout révèle la part du trafic réel après l'enquête « origine destination » qui modifie l'approche du projet. Il renvoie à des études ultérieures pour la desserte des Vallières, de Terre Rouge, le franchissement du Doubs, la desserte de Micropolis et le volet environnemental qui sera intégré à l'étude d'impact. Il justifie surtout la nécessité de poursuivre ces études et de proposer une seconde phase de concertation.

UN NOUVEAU CONTEXTE À LA SUITE DES ÉTUDES DE TRAFIC

Si le parti retenu dans le cadre de la première phase de concertation était basé sur une étude de trafic à 50/50 entre transit et desserte locale, les nouvelles études montrent que le trafic se répartit en fait **entre 20% maximum de transit et 80% de desserte locale.**

UN AMÉNAGEMENT QUI NE TIEN T QUE PARTIELLEMENT COMPTE DE CES NOUVELLES DONNÉES DE TRAFIC

L'aménagement de la RN 57, voie rapide urbaine, doit tenir compte de la prépondérance de la desserte locale (80%) pour améliorer les fonctions urbaines tout en protégeant les riverains des nuisances.

La nouvelle voie reliant la route de Dole au carrefour de l'Amitié, le nouveau giratoire de la rue de Dole, la nouvelle voie d'accès à Micropolis et la nouvelle desserte des Vallières remplissent cet objectif.

Il en est de même des aménagements modes doux en continuité avec ceux existants ou créés le long de la RN 57, ainsi que des voies réservées aux TC qui sont une première réponse au transfert modal.

La vitesse qui serait limitée à 70km/h, l'amélioration du fonctionnement du point d'échange de St-Ferjeux et la dissociation des trafics RN 57/RN 83 à Beure participent à l'équilibre entre fonctions urbaines et circulatoires.

Mais on reste sur un aménagement qui se complexifie par la création de 2 giratoires et d'un nouvel échangeur et dont le coût atteint ses limites !

VERS DES TRAFICS « ORIGINE DESTINATION » QUI DOIVENT ORIENTER LES PRIORITÉS

Si le trafic semble stable en 2017 et 2018, il a augmenté entre 2012 et 2016 (effet Mercureaux ?).

Les matrices des origines-destinations permettent de constater que le trafic le plus important se situe entre les Boulevards et l'échangeur de St-Ferjeux et que le trafic rue de Dole Est-Ouest est le plus chargé, mais on n'est pas sur la RN 57 ! Il est donc primordial de traiter la RN 57 des Boulevards à l'échangeur de Micropolis, c'est la priorité de nos associations mais pas de la DREAL, sans doute pour des questions de complexité de travaux ?

On nous explique ensuite qu'il est nécessaire d'ouvrir au maximum l'axe de la RN 57 sur les quartiers adjacents pour conserver son rôle de desserte locale. Mais on nous dit avant que le trafic pourrait être plus élevé sur la RN 57 si son aménagement permettait une fluidité qui attirerait à nouveau les usagers qui empruntent des itinéraires de délestage des quartiers adjacents, trafic qui n'est pas mesuré !

Les scénarios présentés dans la notice, s'ils sont à des échéances réalistes et dans un contexte de transferts modaux considérés comme optimistes (PDU), ne prennent en compte que l'aspect routier sans envisager le développement de l'étoile ferroviaire de Besançon par exemple.

UN TRANSFERT MODAL MASSIF NÉCESSAIRE

Tous les documents de planification auxquels se réfère le projet d'aménagement se définissent dans un contexte de transition énergétique, de développement des modes de transports alternatifs à la voiture et de diminution de l'étalement urbain.

Il en est ainsi du PDU, du SCOT et de son PADD, du PCET (-20% de gaz à effet de serre en 2020 !) et du SRADDET.

Dans le cadre de l'élaboration de ce dernier par la Région BFC, le projet de la halte ferroviaire Ouest (pôle santé) devrait être enfin financé (et pas seulement les études) et couplé au développement de l'étoile ferroviaire de Besançon afin de favoriser un transfert modal important capable d'influer sur la saturation de la RN 57.

CONCLUSION

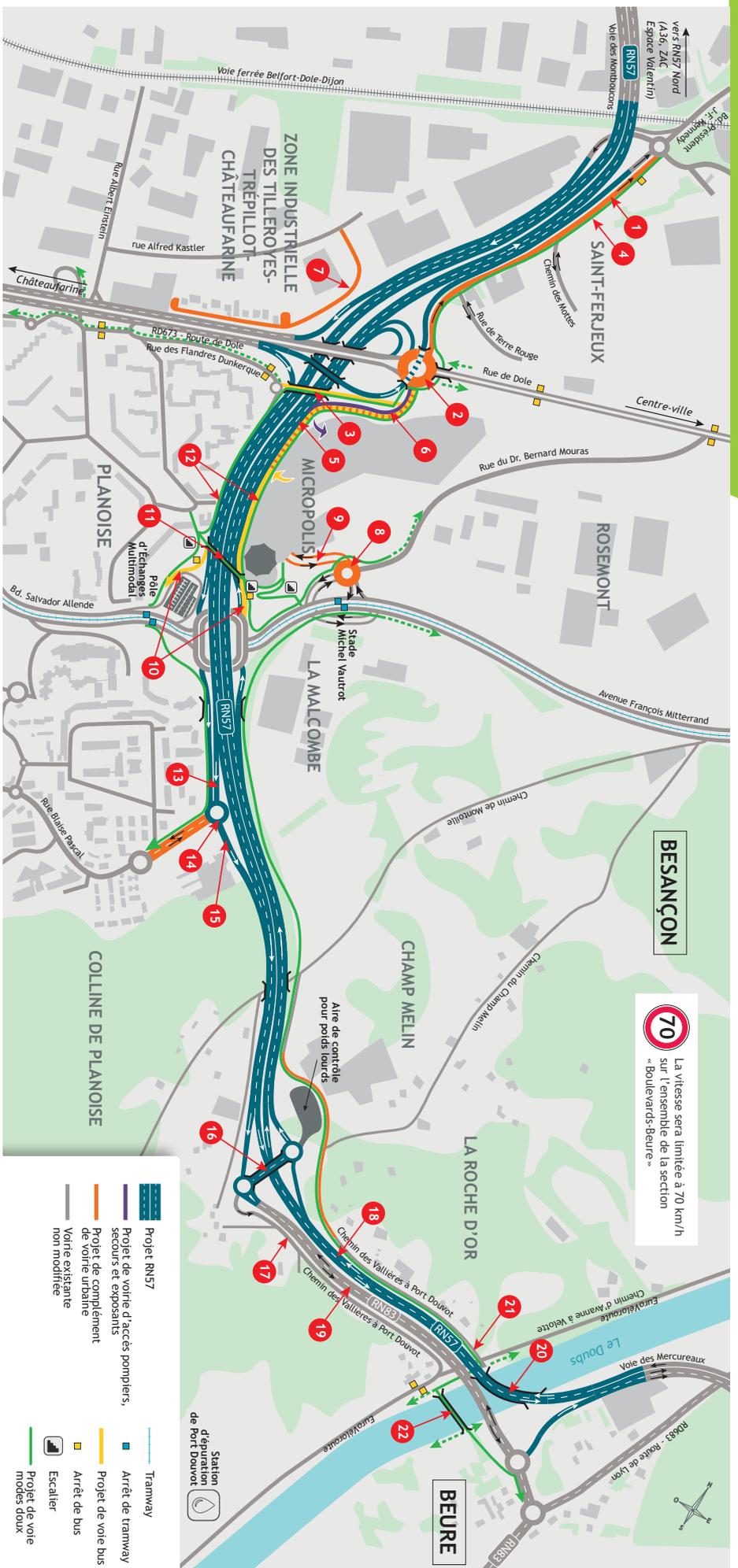
Dans un contexte financier incertain dans lequel le maître d'ouvrage doit tenir ses engagements, mais aussi de transition écologique et de vote de la loi LOM, le phasage de cet aménagement ambitieux de la RN 57 accompagné d'un développement volontariste des transports en commun tous modes et des modes doux afin de conforter l'intermodalité et de proposer des solutions alternatives à la voiture, serait de nature à concilier les exigences d'environnement et de mobilité.

RN 57 DIVERS

Alors que se terminent au Nord de Besançon les travaux d'aménagement de la RN 57 entre l'A 36 (échangeur d'École Valentin) et l'échangeur RN 57/RD 1 (accès à la gare TGV d'Auxon) et que des tronçons de mise à 2x2 voies au Nord et au Sud de Rioz sont financés à 75% par le conseil départemental de Haute-Saône, on attend toujours l'enquête publique relative à l'aménagement de la RN 57 au Sud de Pontarlier. La députée du Doubs, Annie Genevard, qui a reçu la FNAUT le 17 janvier, a demandé à l'État une étude d'itinéraire de la RN 57 entre Besançon et la frontière suisse dans la perspective de création de crèneaux de dépassement (côte de la Main, descente des Tavins à Jougne). On peut donc s'interroger sur les capacités de la contractualisation État/Région actuelle et future à réaliser ces aménagements qui ne prennent pas assez en compte le report modal possible.

Les principales évolutions apportées au projet à la suite de la concertation de 2017 sont indiquées sur ce plan.

LE PLAN GÉNÉRAL ET LES ÉVOLUTIONS APPORTÉES AU PROJET



- SAINTE-FERJEU**
- 1 Nouvelle voie reliant la Route de Dole au giratoire de l'Amitté
 - 2 Nouveau giratoire créé sur la Route de Dole
 - 3 Nouveau ouvrage de franchissement de la RN57 réservé aux bus et aux modes doux
 - 4 Voie modes doux en site propre entre le giratoire de la Route de Dole et le giratoire de l'Amitté
 - 5 Nouvelle voie permettant une sortie de Micropolis vers le giratoire de la Route de Dole
 - 6 Nouvelle voie permettant un accès direct au site de Micropolis pour les secours, les pompiers et les exposants depuis la Route de Dole
 - 7 Nouvelle voie de desserte des premières habitations de la Route de Dole
- MICROPOLIS**
- 8 Nouveau giratoire et nouvelle voie d'accès à Micropolis
 - 9 Nouvelle entrée principale de Micropolis
 - 10 Voies réservées aux bus et arrêts desservant Micropolis et le Pôle d'échanges Multimodal
 - 11 Passerelle pour les modes doux franchissant la RN57 et permettant de relier Planoise à Micropolis et à la Malcombe
 - 12 Voies modes doux de part et d'autre de la RN57

- QUARTIER DES VALLIÈRES**
- 13 Nouvelle bretelle d'accès direct au quartier des Vallières depuis la RN57
 - 14 Nouveau giratoire Rue Blaise Pascal
 - 15 Nouvelle bretelle de sortie vers Beure

- ÉCHANGES ENTRE LA RN57, LA RN83 ET LA ROUTE DE LYON**
- 16 Nouvel échangeur créé au Champ Melin
 - 17 Accès au Chemin des Vallières à Port Douvot pour les camions se rendant à la station d'épuration
 - 18 Nouvelle section de RN57 à 2x1 voie
 - 19 Section à 2x1 voie existante devant la RN83
 - 20 Nouveau viaduc franchissant le Doubs
 - 21 Voie modes doux aménagée en site propre sur le Chemin des Vallières à Port Douvot
 - 22 Nouvelle passerelle modes doux franchissant le Doubs

■ Projet RN57
■ Projet de voirie d'accès pompiers, secours et exposants
■ Projet de complément de voirie urbaine
■ Voirie existante non modifiée

■ Tramway
■ Arrêt de tramway
■ Projet de voie bus
■ Arrêt de bus
■ Escalier
■ Projet de voie modes doux

LES AMÉNAGEMENTS ET LEURS FONCTIONS SONT PRÉSENTÉS EN DÉTAIL DANS LE DOSSIER DE CONCERTATION

9 MOIS DE TRANSPORTS PUBLICS CHAOTIQUES

Les trois premiers trimestres que nous venons de connaître ont paralysé la nation, modifié notre mode de vie et rebattu les cartes de la mobilité qui connaissait pourtant une embellie tous modes confondus.

Le conflit social relatif à la réforme des retraites, très suivi à la SNCF et à la RATP, a entraîné de fortes perturbations pendant plusieurs semaines de mi-décembre jusqu'à fin janvier, devenant ainsi le conflit le plus dur devant ceux de 1986 et 1995.

Ce sont les captifs qui ont subi le plus de contraintes ; pour les autres, le télétravail, le covoiturage, les modes doux et le transfert sur des modes moins impactés (car, avion...) ont amorcé un transfert modal ou d'autres méthodes de fonctionnement qui ont été pérennisés pendant la période de confinement imposée et surtout de déconfinement qui a suivi.

S'agissant de la période de confinement, la mobilité a été réduite aux déplacements essentiels et le transport public limité à un service minimum avec gratuité pour les soignants et utilisation de TGV pour le transfert de malades. Frêt SNCF a joué tout son rôle dans le transport des matières vitales.

Le déconfinement à partir du 11 mai a vu un retour très progressif de l'offre, impacté par des mesures barrières très compliquées à adopter dans les transports de masse, qui a des répercussions sur la demande qui reste faible fin juillet (30% en moyenne).

À la suite d'une politique tarifaire attractive, le taux de remplissage des TGV a été de 60% cet été (20 millions d'usagers), celui des TER est à peine de 50% tandis que métro et RER sont à 50 à 60% de la fréquentation habituelle. Difficile de prévoir un retour à la normale dans les transports publics tant les bouleversements sociétaux ont été nombreux. Ce qui peut par contre être mesuré n'est pas de nature à rassurer. Plus de 4 milliards de manque à gagner pour la SNCF entre conflit social et pandémie, et une somme équivalente pour le Syndicat des transports d'Île-de-France et les collectivités, autorités organisatrices des transports (moins de recettes et de versement mobilité), plus de 30% des usagers qui déclarent utiliser beaucoup moins ou plus du tout les transports publics au profit de la voiture (20%) et du vélo (12%).

Si l'État s'est engagé à soutenir le transport aérien encore plus durement touché et l'industrie automobile, un signe fort doit être donné au transport public dont il faudra compenser les déficits et assurer le développement dans le cadre de la transition. Les préconisations de la Convention Citoyenne et les plans de relance annoncés en juillet, en France et au niveau européen pour le ferroviaire, vont dans ce sens, mais au-delà des paroles on attend des actes pour le fret, les trains de nuit, les petites lignes et une ré-industrialisation du secteur.

Dans ce contexte inédit, le vélo connaît un développement exceptionnel dopé par la prime de 50 euros pour la réparation prévue dans la LOM. Le plan vélo de cette dernière est doublé, les infrastructures provisoires fleurissent (urbanisme actif) confortées par les promesses électorales des élections municipales.

Le transport aérien sera lui aussi impacté par la suppression de lignes intérieures

et liaisons low-cost, et leur portée sur le devenir des aéroports régionaux (voir l'article sur celui de Dole-Tavaux).

On fera donc le bilan dans quelques mois des conséquences de la crise sanitaire, économique et sociale (politique Responsabilité Sociétale des Entreprises, comportement des usagers...) sur les différents modes de transport, mais avec un tel taux d'incertitude il est pour l'instant difficile de faire de la prospective et encore moins de considérer que le retour de la voiture serait le gagnant.

ÉLECTIONS MUNICIPALES

C'est dans cette période troublée qu'ont eu lieu les élections municipales en deux temps. La mobilité a souvent été au cœur de la campagne, la gratuité partielle ou totale s'invitant dans les débats mais aussi le stationnement et la désynchronisation des heures d'entrée et de sortie, autant de leviers pour favoriser les modes alternatifs à la voiture.

Attendons les premières décisions des nouveaux exécutifs avec un préalable nécessaire de concertations, ce dont s'est passée la Communauté Urbaine du Grand Besançon qui vient d'instituer, à titre expérimental, la gratuité lors des pics de pollution !

La métropole de Montpellier vient d'instaurer la gratuité le week-end pour ses habitants qui doivent être munis d'un pass gratuit.

PERSPECTIVES

Plan de relance de septembre

Annoncé par une grande campagne de communication, le plan de relance présenté par le premier ministre début septembre « n'est pas satisfaisant pour les transports urbains et notoirement insuffisant pour le ferroviaire » estime la FNAUT nationale dans un communiqué.

Le décalage est flagrant entre les prétentions affichées pour la régénération du réseau, la relance du fret, les trains de nuit et les montants budgétaires annoncés qui relèvent d'un saupoudrage qui pourrait se révéler peu efficace. Il faudra un commissaire au plan tout à sa tâche et des ministères motivés pour orienter et planifier les investissements fléchés par la LOM, le plan de relance, l'Europe vers une mobilité durable.

Une lueur d'espoir cependant, les étoiles ferroviaires de Dijon et Besançon pourraient être concernées par une étude de SNCF Réseau sur les RER métropolitains, perspective soutenue avec conviction par la FNAUT-BFC.

Élections régionales 2021 et livre blanc FNAUT-BFC

Si 2021 sera l'année européenne du rail et des plans d'investissements européens attendus, hors mesures exceptionnelles Covid, les élections régionales devraient se tenir en début d'année prochaine et la FNAUT-BFC ne manquera pas de faire part de ses attentes et de ses propositions en matière de mobilité en élaborant un livre blanc à l'automne. Pour illustration, en annexe, la lettre adressée par l'Association Pour la Promotion des Voies Ferrées Jurassiennes (APVFJ) à la Présidente de Région.



BRÈVES

Aéroport régional de Dole-Tavaux

Alors que la délégation de service public pour sa gestion a été renouvelée jusqu'en 2027 et confiée à la société Edeis, l'aéroport de Dole-Tavaux fait l'objet d'un bras de fer entre le département du Jura qui supporte son coût d'exploitation et la Région Bourgogne-Franche-Comté qui diffère son engagement à le soutenir.

Sans soutien de la part des collectivités, les compagnies low-cost qui assurent l'essentiel du trafic pourraient se retirer, les investissements sont compromis et l'avenir de la plateforme aéroportuaire remis en cause.

Ainsi sur fond de différend politique, Dole-Tavaux est l'exemple type d'un aéroport régional fragilisé par l'effondrement du transport aérien et un devenir qui dépend autant de décisions politiques que d'un comportement sociétal.

Travaux d'été en Bourgogne-Franche-Comté

SNCF Réseau réalisera 385 millions de travaux en Région en 2020 (aiguillages, renouvellement de voies, signalisation, accessibilité...) avec fermeture de lignes durant l'été (ligne des Hirondelles, lignes 4 et 16 partielles).

Par ailleurs des travaux auront lieu les fins de semaine du 5 septembre au 25 octobre entre Dijon et Laroche avec transfert sur car, un conflit social récurrent continuant de perturber l'étoile de Laroche les week-end.

Enfin de nouvelles perspectives pour Belfort/Delle mais trop lointaines pour certaines

Nouvelle gouvernance déclinée en comité de coordination, groupes de travail, collège des parties prenantes dont la FNAUT-BFC pour une nouvelle feuille de route qui permettra plus d'offres et de lisibilité de la grille horaire et de meilleures correspondances attendues, mais il faudra attendre 2026 pour des Belfort/Delémont sans rupture de charge !

Dans le cadre de l'attribution de ses traditionnels "tickets verts et rouges", la FNAUT nationale a dénoncé le fiasco de la réouverture de la ligne Belfort/Delle en attribuant un ticket rouge à l'État et la Région Bourgogne-Franche-Comté !

Inquiétudes sur Autun/Étang

Pour des raisons de sécurité, la ligne Autun/Étang-sur-Aroux, fermée depuis mars pour travaux, n'a pas été rouverte.

Le sort de cette petite ligne dépend désormais de la politique de mobilité de la Région qui ne pourra se faire que dans la concertation (élus, usagers...), mais on sait déjà que compte tenu du coût de régénération (700 000 euros), le Vice-Président de la Région en charge des transports envisage l'expérimentation d'une navette autonome sur cette ligne, malgré l'échec d'une telle technologie au centre-ville d'Autun cet été !

LGV Rhin-Rhône

Des députés et sénateurs de la Région ont saisi le gouvernement pour voir aboutir l'achèvement de la seconde phase branche Est de la LGV RR dont les études et les acquisitions foncières sont terminées. Cette perspective, qui doit être concrétisée par le Comité d'Orientation des Infrastructures, permettrait une utilisation plus efficiente de la LGV dans ses dimensions Est-Ouest et Nord-Sud. Dans cette attente et dans un contexte "Covid" qui perdure, la SNCF va encore diminuer, à partir du 2 novembre, l'offre Est-Ouest de la LGV Rhin-Rhône ; la liaison Mulhouse/Lille ne sera pas rétablie en décembre.

Ces réajustements de dessertes dans un contexte particulier font suite à une suppression d'offres depuis quelques années et seuls quelques élus des bassins concernés émettent des protestations auprès de SNCF.

Du côté de la Suisse

Le 4 septembre a été inauguré le tunnel du Ceneri, dernier maillon entre la Suisse et l'Italie de La Nouvelle Ligne Ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) qui relie l'Europe du Nord à celle du Sud. Corridor frêt avant tout, il va aussi diminuer le temps de trajet sur l'axe pour les passagers.

Si les travaux du tunnel de base du Lyon/Turin sont en cours, les itinéraires d'accès tout aussi indispensables sont à l'étude !

Industrie ferroviaire

Le rachat de la branche ferroviaire de Bombardier par Alstom ne sera pas sans conséquences sur le catalogue du matériel, l'implantation des sites et la future



Intermodalité - Patrick Noblet

politique recherche et développement de la nouvelle société. Notre région accueille 3 sites majeurs d'Alstom (Belfort, Ormans, Le Creusot).

Dernière minute

• Au 1^{er} septembre :

Ligne du Revermont : de nouvelles liaisons entre Lons-le-Saunier et Bourg-en-Bresse mais avec des correspondances pas toujours efficaces de et vers Lyon, par ailleurs trois arrêts supplémentaires à la gare de Cousance et il pourrait y en avoir davantage.

• 19 septembre :

Fin de circulation des rames Corail en Franche-Comté. Un voyage animé par le service régional de communication de la SNCF et l'association pour la sauvegarde de la 25550 (www.asbb25500.wisite.com/site) a été organisé pour le dernier passage de voitures corail tractées par une 22200. Par contre une exposition de matériel ferroviaire à Besançon-Viotte a été annulée.

• Rétablissement d'un aller-retour direct entre Pontarlier et Dijon-ville.

• Semaine du transport public du 16 au 22 septembre en même temps que les journées du patrimoine le week-end. La Région BFC a mis en place un pass journée à 5 euros permettant de circuler sur le réseau TER et les principaux réseaux urbains, par contre impossible de faire un AR Besançon/Champagnole dans la journée pour aller voir l'arrivée du Tour de France cycliste !

• Si la sauvegarde de la "ligne des Hirondelles" est nécessaire, "la ligne des Merveilles" entre Nice et Tende adjacente à la vallée de la Roya, tout aussi menacée, a prouvé toute son utilité dans le cadre des événements dramatiques qui ont frappé l'arrière-pays niçois.

Rencontre associations vélos en BFC

À l'initiative de l'association « Mines de rayons », une visioconférence a été organisée le 12 septembre entre les associations de promotion du vélo dans la Région. Si la FNAUT n'a pu y participer pour des raisons techniques, il est regrettable que cette première rencontre n'ait pas rassemblé davantage d'associations, de Franche-Comté en particulier.

La mise en réseau est pourtant nécessaire et si la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette (FUB) est le lien naturel, une déclinaison régionale serait nécessaire pour plus d'efficacité (la création d'une maison régionale du vélo a été évoquée).

Dans le cadre du développement des modes actifs et du vélo, les associations ont tout leur rôle à jouer pour la structuration de l'infrastructure dédiée et sa sécurité en coordination avec les autorités organisatrices de mobilité (AOM). Marquage anti-vol, vélo-école, réparation, stationnement sécurisé, recours juridiques sont autant d'actions qui peuvent rentrer dans le champ de compétences des associations qui contribuent également à l'économie circulaire. Si les relations avec les différentes AOM se font à des degrés différents de concertation et de confiance, la Région BFC chef de file de la mobilité doit veiller à la mise en place des bassins de mobilité et des comités de partenaires (dont les associations) dans le cadre de la LOM.

Intermodalité et emport des vélos dans les cars et TER, circuits touristiques à vélo, sécurisation des abris vélos dans les Pôles d'échanges multimodaux et lycées sont aussi de la compétence de la Région.

Patrick Noblet

FIN DE MANDATURE

En d'autres temps ce bulletin fut trimestriel. Pour des raisons de pandémie, le présent numéro sera sans doute le seul et unique numéro de cette année 2020. Dans ces conditions, pas facile de rédiger une chronique deux fois puis trois fois reportée au fil des mois. En ce début novembre, ce qui caractérise la période c'est la fin proche de la mandature régionale et donc la perspective des prochaines élections. L'honnêteté intellectuelle voudrait que l'évaluation du mandat soit prononcée à la fin de la partie, mais dans le domaine de la mobilité et des transports, il n'y a pas grand risque à esquisser un bilan tant sont longs les délais entre décisions politiques et mises en application.

Les lecteurs du Bulletin FNAUT-BFC se souviennent des extrêmes réserves que j'avais exprimées lors de la fusion des régions. J'avais eu l'honneur de pouvoir le faire au sein d'un « comité des sages » mis en place par la présidente de région. Je ne reviens pas ici sur les arguments détaillés alors exprimés et circonscrits au domaine qui est le nôtre, mobilité et transports. La FNAUT-FC avait validé cette contribution. En septembre 2020, la Cour des Comptes nationale et ses chambres régionales ont clairement déclaré que « la fusion des régions n'a pas généré de gains d'efficience », le président de la chambre régionale a même rappelé que, je le cite, « depuis le départ, nous avons prévenu que les fusions ne seraient pas génératrices d'économie ». Edgar Faure disait volontiers qu'« avoir raison trop tôt est toujours un grand tort »...

Il y a tout juste un an, le tout nouveau patron de la SNCF déclarait aux parlementaires qu'il allait remettre le service public et le ferroviaire au cœur de l'entreprise. La FNAUT ne pouvait que souscrire à cette déclaration, surtout après avoir dénoncé la stratégie de sabotage du service public par SNCF Mobilités (communiqué du 20 février 2019). Totalement en phase avec sa fédération nationale, la FNAUT-BFC avait constaté sur son territoire la même déclinaison de cette politique suicidaire : ouvertures des guichets ridicules à force d'être réduites, points de vente et gares fermés (gares TGV incluses), arrêts de trains supprimés, voyageurs de bonne foi sans billet TER rackettés, vente internet imposée, suppression des fiches horaires, tarifs excessifs, petites lignes dévitalisées, etc. Tous nos lecteurs peuvent illustrer localement ce constat d'exemples vécus et subis par les usagers comtois et bourguignons.

Me reste en travers de la gorge la scandaleuse décision de supprimer les arrêts des TER à Franois pour tous les trains de la ligne Dijon/Dole/Besançon,

accompagnée d'une substitution routière aussi lamentable que coûteuse. Le drame vécu alors par les femmes usagères au quotidien de cet arrêt est le plus mauvais souvenir de cette mandature, précédé par une réunion publique non moins scandaleuse organisée en mairie de Franois avec un panel d'élus et responsables politiques et associatifs encore sidérés par la présentation du vice-président transports, organisateur de la soirée ! Exemple parfait d'un déni de démocratie sur la base de mensonges techniques (ferroviaires et financiers), dans une salle archi-comble (plus de 200 personnes). La FNAUT-BFC exige d'ores et déjà que le prochain exécutif régional abroge cette disposition (je laisse mes amis dijonnais évoquer le cas identique de Neuilly-lès-Dijon). Peut-être faudrait-il ne pas renouveler l'expérience de confier à la même personne les finances et les transports de la Région. Y a-t-il un exemple au niveau d'un gouvernement républicain d'un cumul ministériel Finances et Transports...?

À la rentrée 2020 a été présenté par le président de la SNCF un plan pour 10 ans ('Tous SNCF'). Il y est notamment question de 12 stratégies ferroviaires régionales élaborées avec les élus régionaux. Bien entendu, la FNAUT-BFC est d'ores et déjà candidate pour participer à son élaboration. Il ne peut être envisageable que ne nous soit pas étendue cette appréciation formulée par Bruno Gazeau, notre président fédéral : « Le changement de ton est net. On est consulté, on est écouté et, dans la crise, on est associé ». La première déclinaison régionale peut être la prestation faite au CESER de BFC par le directeur régional de SNCF Mobilités.

Ce bulletin témoigne à toutes ses pages de la qualité du travail des équipes FNAUT en BFC. Elles savent ma totale solidarité. La pandémie multiplie les obstacles pour les réunions et déplacements. Le militantisme et le bénévolat souffrent, la survie des organisations repose sur un engagement encore accru des responsables, déjà très sollicités. Tout le monde est logé à la même enseigne. Notre société connaît une période de mutation historique (avec le numérique) et de changement culturel profond. La crise sanitaire accélère un processus engagé avant le Covid. Il nous appartient de préparer l'avenir avec confiance. Mais nous devons rester vigilants quant à cette « idéologie du changement » qu'on voudrait nous servir pour application immédiate « au nom du tout marché, de la technoscience, de la mode » (J.C. Guillebaud, journaliste-essayiste). Sans grandiloquence superflue, les militants de la FNAUT-BFC se risquent au quotidien à ces perspectives et à cette vigilance.

François Jeannin



ANNEXES

COURRIER À LA PRÉSIDENTE DE RÉGION

Lons-le-Saunier le 05 mars 2020

Madame la Présidente,

Après 5 années de mandature et à un an du renouvellement des Conseils Régionaux, le Conseil d'Administration de l'APVFJ-FNAUT souhaite faire le point sur les questions concernant la mobilité relevant de la compétence régionale durant cette période, dans le département du Jura. Nous nous félicitons des avancées certaines, mais nous regrettons aussi profondément d'autres aspects très négatifs.

Un bilan en demi-teinte

Il est indéniable que des progrès ont été accomplis. On citera dans le domaine ferroviaire, la mise en place d'un réel cadencement entre Dijon, Dole et Besançon. S'agissant des travaux d'infrastructure, le respect du CPER pour la ligne Andelot-en-Montagne – Saint-Claude est une bonne chose, même si nous savons tous que d'autres travaux seront encore nécessaires pour pérenniser cette ligne, sujet sur lequel nous reviendrons.

La modernisation de la signalisation et le changement d'appareils de voie entre Dole et Vallorbe, de même que l'installation de la fibre optique et du GSM-R engagée sur la ligne « du Revermont » sont autant d'avancées dont on ne peut que se féliciter, quels que soient les financeurs.

L'achat de nouvelles rames Regiolis pour remplacer les matériels les plus anciens est un plus, sous condition de disposer d'un volant de matériel permettant de constituer une unité multiple lorsque l'affluence le réclame, comme pour le remplacement final des rames Corail par ce nouveau matériel.

Enfin la mise en accessibilité PMR des gares de Dole et Lons, attendue depuis si longtemps, réjouira tous les usagers, même si les indispensables compléments à la charge de ces villes (ascenseurs pour l'accès aux parkings) semblent oubliés.

Cependant, le Jura a été confronté pendant ces cinq années à plusieurs reculs, parmi lesquels la fermeture au trafic de Saint-Claude – Yonnax et la suppression du TGV Strasbourg – Marseille. Bien que cette dernière décision ne relève pas d'une compétence régionale, elle n'en a pas moins déstabilisé davantage une offre vers la métropole lyonnaise déjà lacunaire. Nous regrettons que trop d'élus, y compris régionaux, n'aient pas soutenu les usagers.

Par ailleurs, si les travaux en cours sur l'axe Sud Revermont, rappelés ci-avant, sont de nature à renforcer sensiblement la robustesse de son exploitation, on ne peut que regretter que les engagements initiaux du CPER, dont les études avaient été financées par la région, n'aient pas été respectés, leur finalité ayant un intérêt majeur pour permettre le développement de son trafic (frêt, circulations nationales ou internationales, trains de nuit...).

Nous ne pouvons nous satisfaire de cette situation et la deuxième partie de ce courrier développera notre analyse et nos propositions afin que le département retrouve une position plus ambitieuse dans ses relations avec les villes et les régions voisines.

Quelles perspectives pour une mobilité au service de tous ?

• Ligne des Hirondelles, section Saint-Claude – Yonnax

Nous l'avons dit, cette fermeture constitue une grave erreur au moment où se mettait en place le RER lémanique comportant des relations cadencées Genève Bellegarde, et où des voix de plus en plus nombreuses s'élèvent dans les bassins de Saint-Claude et d'Yonnax pour réclamer précisément des relations régulières avec Bellegarde et alors que les flux domicile-travail entre ces bassins d'emploi sont en augmentation. Les besoins de mobilité dans cette région de montagne, pour des motifs économiques, sociaux, professionnels, touristiques et personnels, sont importants et les difficultés de recrutement rencontrées par les entreprises s'expliquent en partie par cette carence en transports sûrs et fiables.

Dans ces conditions, nous demandons que soient étudiées dans une prochaine programmation les modalités d'une réouverture de cette ligne permettant au moins les vitesses pratiquées avant sa lente agonie, accompagnées d'une offre attractive. Cette ligne est victime de sa situation entre deux régions. Mais le fait que quelques kilomètres de son tracé se situent en région AURA ne saurait justifier la pérennisation d'un statu quo lamentable : cette ligne est de fait une ligne jurassienne et nous continuons de penser que la Région Bourgogne – Franche-Comté devrait s'en préoccuper.

• Ligne des Hirondelles, section Andelot-en-Montagne – Saint-Claude

Au delà des travaux programmés cette année, il faudra d'autres interventions pour sa pérennité : à cet égard, l'ersatz de rapport Philizot récemment publié et la communication gouvernementale ne nous rassurent pas. Dans quelle catégorie cette ligne sera-t-elle classée ? Où en est le plan d'action régional censé

être conclu entre État, Région et SNCF réseau pour ces lignes de desserte fine du territoire ?

L'objectif 4 du SRADDET prétend favoriser la démocratie participative et la consultation du citoyen. Sur ces sujets qui engagent durablement l'avenir des territoires, la concertation avec les élus, les usagers et les populations concernés serait particulièrement bienvenue.

Quant à l'offre actuelle sur cette section, elle n'est pas à la hauteur des enjeux : outre la couverture des besoins domicile-travail, nous demandons en particulier que les habitants du Haut-Jura puissent bénéficier à Dole de bonnes correspondances avec tous les TGV desservant cette ville. Enfin, les voyageurs ne devraient plus être contraints de subir des correspondances multiples, comme à Andelot en particulier, ou même à Mouchard.

• *Ligne (Mulhouse) – Besançon – Bourg-en-Bresse, dite « Axe Sud Revermont »*

L'offre vers Lyon n'est pas satisfaisante pour plusieurs raisons et le prolongement prochain des TER ayant leur terminus à Lons jusqu'à Bourg n'y changera rien : le train du matin partant de Lons à 8h est trop tardif pour des professionnels, des étudiants et des scolaires : il devrait être avancé à 7h. Pas de relation entre Lons et Lyon de 10h à 16h. Aucune possibilité de se rendre à Lyon pour une demi-journée. Il faudrait un départ de Lons vers 12h30 au plus tard. Le TER « de substitution » (?) du TGV sens Nord-Sud nécessite une correspondance à Bourg-en-Bresse et un temps de parcours Lons – Lyon de 2h39 contre une moyenne de 1h18 à 1h30. Le dernier retour du soir depuis Lyon est à 18h30 ce qui est beaucoup trop tôt s'agissant du premier nœud de correspondance après l'Île-de-France et d'une ville siège d'un aéroport international.

Signalons aussi des sous-capacités à certaines heures et certains jours parfois préjudiciables à la régularité : c'est, par exemple, le cas du train de 16h30 au départ de Lyon, le vendredi après-midi vers Besançon et le dimanche soir vers Lyon.

Globalement, nous demandons, dans l'attente d'un retour espéré de relations nationales sur cet axe, que soient envisagées au moins deux relations TERGV Mulhouse – Lyon (matin et soir), empruntant la LGV Rhin-Rhône entre Besançon et Belfort, loin d'être saturée surtout pour les relations Nord-Sud.

Moyennant un péage adapté à des trains moins lourds et moins rapides, cela rendrait service à des territoires aujourd'hui pénalisés depuis la mise en service de la LGV Rhin-Rhône, en améliorant leurs relations avec le Nord-Est, très dégradées depuis la fin des intercités Strasbourg – Lyon, ce que nous confirment les remontées d'usagers habitués à se rendre en Alsace, voire en Allemagne.

Enfin, nous demandons la réinscription des travaux prévus au précédent CPER sur le prochain programme infrastructures.

• *Ligne Dole – Vallorbe*

Le TER de remplacement suite à la suppression d'un AR Lyria ne circule pas en période de vacances scolaires. Pourquoi ? Il n'est pas destiné aux scolaires. Par ailleurs, il devait être financé par Lyria pendant 2 années : est-ce confirmé ?

En tout état de cause, la priorité absolue devra être le rétablissement à court terme de la quatrième circulation TGV.

• *Les services routiers*

Les services routiers départementaux ont été repris par la région et, comme auparavant, ils ne répondent guère aux besoins de la population. Une profonde refonte des circuits, des horaires, des fréquences sera indispensable pour construire, en concertation avec les usagers et les intercommunalités, un réseau maillé et intermodal. À cet égard, la LOM prévoit des contrats opérationnels de mobilité entre la région et les AOM en vue d'assurer la coordination à l'échelle de chaque bassin de mobilité en associant les gestionnaires d'infrastructures telles les gares, haltes ou PEM (pôle d'échange multimodal).

Récemment, la région a supprimé en catimini le bus Dole-Lons qui assurait la correspondance à Dole avec le dernier TGV desservant cette gare vers 21h45. Cette mauvaise manière, décidée sans concertation alors que ce service existait depuis très longtemps, est inadmissible. En effet, désormais, le dernier TGV possible pour rentrer à Lons-le-Saunier en semaine part à 17h56 de Paris.

Est-ce normal, alors que toutes les infrastructures provenant des régions françaises et de l'étranger convergent vers l'Île-de-France, siège du plus grand aéroport intercontinental du pays ? Cette décision ignore les contraintes de déplacement dans une mégapole comme la région francilienne ainsi que celles des voyageurs en transit. Rappelons en outre que la suppression d'une possibilité d'aller ou de retour par le même moyen de transport amène les clients potentiels à l'écartier. Il est donc à craindre que cette mesure ait des répercussions négatives sur la fréquentation des bus du matin et nous demandons donc son réexamen.

Enfin, la ville-préfecture du département n'a pas à ce jour de liaison ferroviaire avec la nouvelle capitale régionale. Nous demandons que soit étudiée la possibilité d'au moins une relation matin et soir entre les deux villes en desservant Poligny, Arbois et Mouchard, le cas échéant grâce à une correspondance à Dole.

En conclusion

Nos territoires ne pourront pas conserver une attractivité et envisager un développement sans une sérieuse remise à niveau des infrastructures, associée à une offre de mobilité de qualité avec les villes et régions voisines.

Nous sommes conscients des objections de toutes parts, pseudo-techniques ou autres, souvent infondées, que l'on ne manquera pas de nous opposer, mais nous pensons que la manifestation d'un volontarisme véritable devrait permettre d'envisager à court terme des études de faisabilité objectives réalisées par des cabinets spécialisés, pour les aspects les plus complexes, en toute indépendance.

Ce courrier peut vous paraître un peu long. Cependant l'étendue et la complexité des sujets évoqués ne s'accroissent guère d'un résumé trop bref.

Nous souhaiterions vivement connaître votre sentiment et vos réponses aux analyses, questions et propositions ci-dessus.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, l'assurance de nos respectueux hommages .

Motion d'actualité **adoptée par le Bureau National de la FNAUT**

La motion, adressée à l'Etat, analyse les évolutions récentes du secteur des transports et développe le thème : « contre le réchauffement climatique, contre la dépendance automobile : le rôle des transports publics ».

Le transport public, la marche et le vélo peuvent provoquer des reports modaux favorables à la protection du cadre de vie et de l'environnement. Leur contribution à la lutte contre un réchauffement climatique qui s'accroît est irremplaçable.

1. Le secteur du transport public et des mobilités est depuis plusieurs années confronté à deux défis : se situer face au changement climatique pour se passer des énergies fossiles, répondre au défi technologique induit par le digital pour les services qu'il entend rendre à ses clients.

2. La crise sanitaire est venue bouleverser les modes de transport et les mobilités.

La crise rebat les cartes en modifiant les parts de marché des différents modes de déplacements.

Le vélo se développe, répond aux besoins des urbains, et peut répondre aux besoins des populations isolées en périurbain en milieu rural. Mais il reste un transport individuel et pourra difficilement devenir un transport de masse, il est plutôt complémentaire de celui-ci.

Le trafic aérien s'est écroulé et se voit contesté, en particulier sur de courtes distances. Les transports publics ont perdu en moyenne 20% à 30% de leurs clients et ne les regagneront pas avant plusieurs mois voire deux ou trois ans.

La voiture sort grande gagnante auprès de toutes les classes d'âge et de tous les publics. Ainsi s'accroît la dépendance automobile pour les plus démunis, les plus isolés et ceux qui n'ont pas d'autre choix que la voiture, y compris en milieu urbain pour les liaisons transversales et de banlieue à banlieue.

3. En regardant plus loin, les habitudes sociétales se modifient, affectant les flux de mobilité. Le télétravail se généralise et demeurera sans doute un ou deux jours par semaine. Les consultations médicales à distance émergent, les audio et visio-conférences s'installent durablement, les modes d'achat se modifient au profit des achats sur internet ; d'autres transformations vont s'opérer que nous n'identifions pas encore, pour répondre au nouveau cahier des charges sanitaire.

4. Les conséquences sont particulièrement violentes :

- un déséquilibre du modèle économique des transports publics, pouvant conduire à une réduction de l'offre et des services (fréquences, arrêts, lignes, information des voyageurs, augmentation des tarifs) ;
- des retards, des modifications, voire des suppressions dans la programmation des travaux de maintenance, de régénération des infrastructures, pouvant aller jusqu'à un gel de certains investissements et projets de métro, tramway, régénération des lignes capillaires et des étoiles ferroviaires ;
- un accroissement fort de la congestion et des nuisances routières retrouvant, quelques semaines après le déconfinement, les niveaux d'avant la crise sanitaire ;
- un accroissement de la dépendance automobile, en partie occultée par le prix bas des carburants et générant une situation explosive, dès que ce prix évoluerait à la hausse du fait du contexte international.

- un risque d'accentuation de la déstructuration de l'urbanisme (éparpillement de l'habitat, dévitalisation des centres urbains), conséquence de l'accroissement de cette dépendance qui se traduit par une politique du « tout voiture ».

5. Dans ces conditions, la FNAUT attend de l'État qu'il présente un plan ambitieux de lutte contre le réchauffement climatique, affiche des priorités claires et une vision prospective de l'offre du transport public : urbain, autocar et train.

Faute de cette vision d'un schéma national, les usagers ne peuvent ni modifier ni ajuster leurs comportements de mobilité.

La FNAUT attend que l'État mette en œuvre les mesures qu'elle a proposées (FNAUT Infos 285) :

- investissement dans les transports collectifs terrestres (réseaux urbains, autocar, réseau ferré classique et à grande vitesse) ;
- révision de la fiscalité des transports pour tenir compte des coûts environnementaux (taxe carbone, écotaxe camions) ;
- maîtrise des trafics routiers (écoconduite, limitation des vitesses, péage urbain, autopartage) ;
- développement énergétique du fret ferroviaire (régénération des lignes capillaires et poursuite des grands travaux tels que la liaison Lyon-Turin, transport combiné rail-route).

6. La FNAUT attend des collectivités régionales qu'elles exercent pleinement les compétences qui leur sont données dans la gestion prioritaire de l'offre ferroviaire et dans la coordination et la complémentarité de tous les modes de transport. Elle attend une intégration intelligente et cohérente des réseaux métropolitains et régionaux, une qualité de service et une information voyageurs de meilleure qualité.

La FNAUT attend des autorités organisatrices métropolitaines et urbaines une amélioration rapide de la qualité de l'air, la réduction du trafic automobile et un partage de la voirie qui préserve la vitesse des bus, sécurise l'usage du vélo et garantit la sérénité du piéton.

7. La FNAUT défend ardemment les droits des voyageurs et a pris position en faveur du respect des droits au remboursement des voyages à forfait annulés et des droits des passagers aériens par les compagnies aériennes. Elle a demandé l'amélioration des 4 règlements européens relatifs aux droits des voyageurs par modes (avion, train, bateau et autocar).

La consultation de la FNAUT et des autres associations d'usagers, rendue obligatoire par les décrets ministériels publiés lors du confinement, a été un progrès réel et apprécié. Elle souhaite que cette consultation systématique soit pérennisée.

Elle exige que les autorités organisatrices mettent en place cette consultation sur les cahiers des charges, sur les rapports des délégataires.

Contacts presse :

- Bruno Gazeau, président de la FNAUT, 06 76 73 31 09
- Anne-Marie Ghémard, vice-présidente, 06 76 08 62 47
- Jean Sivardière, vice-président, 04 76 75 23 31



Gare de Beaune - BG



PN