



BOURGOGNE  
FRANCHE-COMTÉ

« La **Mobilité**  
partout et pour tous »

proposée par la FNAUT BFC

# Des responsabilités institutionnelles

à assumer, orientées vers les besoins

des usagers

1

## Conforter la Région dans ses rôles



- D'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), chef de file de la mobilité (interurbain ferroviaire et routier, mobilités actives et partagées), facilitatrice de l'intermodalité (articulation dessertes, tarification, information, pôle d'échanges multimodaux...);
- De pilote à l'échelle des bassins de mobilité créés par la LOM, des modalités d'action communes des AOM (communautés de communes et autres EPCI), en facilitant l'élaboration de **contrats opérationnels de mobilité** ;
- D'animatrice du dialogue avec les parties prenantes de la mobilité (employeurs, usagers et leurs représentants, syndicats, associations...) dans le cadre d'un **comité de partenaires** régional décliné au niveau de chaque AOM locale ;
- D'intégratrice de la mobilité dans la transition écologique à travers les différents documents de planification (SRADDET, CPER...) et de contractualisation (CPER, convention TER, protocole d'accord sur les lignes ferroviaires de desserte fine du territoire).

2

## Définir des politiques de mobilité et des plans de transport tournés vers l'utilisateur



- En permettant de choisir le mode de déplacement le plus adapté à son besoin en tous lieux de la région ;
- En offrant un service avec des objectifs de qualité (ponctualité, régularité, capacité) vérifiables ;
- En déclinant une offre intermodale de qualité cadencée (faciliter les correspondances entre modes avec des temps d'attente réduits) et une offre tarifaire simple et lisible.

## 3

### Harmoniser et développer l'offre régionale

- Lancer l'étude d'un « **Réseau Express Métropolitain** » sur les étoiles de Dijon et Besançon, avec un objectif de renforcement des dessertes (plus d'arrêts : création de haltes ; plus de trains : 1 TER toutes les 20 minutes) ;
- Poursuivre le cadencement, notamment sur Besançon/Belfort (suppression des creux de desserte) ;
- Valoriser la ligne des Hirondelles, en particulier en repositionnant les circulations TER pour les mettre systématiquement en correspondance à Dole avec les TGV Paris/Besançon et Paris/Suisse ;
- Développer les lignes transfrontalières :  
Ligne des Horlogers (Morteau/Le Locle/La Chaux-de-Fonds)  
Frasne/Pontarlier/Neuchâtel  
Pontarlier/Frasne/Vallorbe  
Belfort/Delle/Delémont ;
- Relancer le projet de liaisons Besançon/Dole/Neuchâtel sans changement en 2h avec desserte d'Arc-et-Senans, Mouchard, Frasne, Pontarlier et Travers ;
- Relancer le projet AXE SUD (liaisons accélérées Lyon/Bourg/Lons-le-Saunier/Besançon/Mulhouse) ;
- Renforcer les TER de qualité (rapides et directs) entre l'Yonne et l'Île-de-France, en particulier les directs Morvan/Auxerre/Paris (objectif : Auxerre/Paris en 1h30, Clamecy/Avallon/Paris en 2h30) ;
- Développer les TER Épinal/Belfort et Belfort/Montbéliard-TGV ;
- Tendre vers une liaison Dijon/Nevers en 2 heures et repositionner les TER bolides ;
- Améliorer les liaisons inter-régionales (AURA, Champagne-Ardenne, Île-de-France, Centre-Val de Loire, Grand Est, dont la ligne 4 Paris/Mulhouse).



# 4

## En revenir à des liaisons directes, sans rupture de charge



- Lons-le-Saunier/Lyon via Bourg-en-Bresse ;
- Dijon/Tours via Nevers ;
- Dijon/Mulhouse via Besançon-TER ;
- Saint-Claude/Dole/Besançon (ou correspondances de qualité pour Besançon à Mouchard) ;
- Création de TER Lons/Dijon ;
- Création de TER Vesoul/Culmont-Chalindrey/Dijon ;
- Rétablir la 1<sup>ère</sup> liaison directe Pontarlier/Dijon avec correspondance à Mouchard pour Besançon, et Lons-le-Saunier/Lyon.

# 5

## Définir un plan de réouverture de petites lignes

- Arrêter les fermetures : pérenniser la Ligne des Hirondelles (Dole/Saint-Claude) en demandant à l'État de participer aux travaux de remise en état de l'infrastructure (tunnels, viaducs...) ;
- Lancer un plan de réouverture :  
Étang/Autun  
Saint-Claude/Oyonnax  
Nevers/Premery (Clamecy) ;



# 6

## Moderniser le réseau\* et créer de nouvelles dessertes

- Engager l'électrification de Laroche/Auxerre et de Chagny/Nevers ;
- Automatiser la signalisation : Laroche-Migennes/Auxerre/Morvan et Paray-le-Monial/Lyon ;
- Créer de nouveaux points de croisements en voie unique (Revermont) et sur Paray-le-Monial/Lyon ;
- Créer de nouveaux points d'arrêts (pôle santé Besançon, Zenith/Valmy à Dijon, Longvic) ;
- Rétablissement d'arrêts supprimés sur Dijon/Besançon (Neuilly-les-Dijon, Villers-les-Pots, Franois).

\* Dans le cadre du contrat de plan État-Région et SRADET

# 7

## Matériel

- Continuer la politique de remplacement du matériel TER pour un meilleur confort et une offre capacitaire adaptée (pointes, débuts et fins de semaines...) et pour le respect de l'environnement (matériel hybride...);
- Opérations à mi-vie des AGC à coût acceptable pour la collectivité avec réaménagement intérieur ;
- Rendre compte de l'expérimentation des rames hydrogènes ;
- Soutenir l'industrie ferroviaire très présente dans notre région.



# 8

## Encourager l'usage loisirs du TER

- Développer la visibilité des sites touristiques et leur accès en transport collectif ;
- Développer les forfaits touristiques : TER + navette + sites majeurs (stations de ski des Rousses et de Métabief, Ligne des Hirondelles et des Horlogers avec voyages commentés...);
- Renforcer la desserte ferroviaire estivale du Morvan avec plan touristique Paris/Lac des Settons et correspondances à Sermizelles et Corbigny ;
- Offres pour événements culturels et sportifs majeurs (Eurockéennes, Tour de France cycliste, Saint-Vincent Tournante, Percée du Vin Jaune...).

# 9

## Mieux utiliser le réseau TGV, en conventionnant avec SNCF ou un autre opérateur

- En revenir à une desserte plus étoffée du réseau Rhin-Rhône : cadencement Strasbourg/Lyon avec desserte intermédiaire de Belfort/Montbéliard-TGV, Besançon-TGV ;
- Rétablir le TGV Strasbourg/Marseille via Lons-le-Saunier ;
- Rétablir et pérenniser l'offre Mulhouse/Marne-la-Vallée/Roissy CDG/Lille avec création d'un AR supplémentaire Belgique/Roissy/Dijon/Besançon(/Suisse) ;
- Lyria :  
Maintenir les 4 fréquences de et vers Lausanne via Dijon et assurer les correspondances à Frasne vers Pontarlier et Neuchâtel ;  
Systématiser la desserte de Mouchard en tant que nœud de correspondances et développer l'offre TER en correspondances ;  
Desservir Besançon Franche-Comté TGV et Belfort-Montbéliard TGV avec les TGV Lyria Paris/Zürich ;

## ...Terminer la seconde phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône



- Assurer un meilleur cadencement des navettes Besançon-Viotte et systématiser les correspondances correctes (10 à 15 minutes) avec tous les TGV desservant Besançon Franche-Comté TGV ;
- Systématiser également la desserte en correspondances à Belfort-Montbéliard TGV depuis la ligne Belfort/Delle/Bienne pour tous les TGV, avec un temps de correspondance réduit (20 minutes maximum) ;
- Étudier la mise en service de TER-GV Lyon/Besançon/Belfort-TGV/Mulhouse ;
- Terminer la seconde phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône entre Petit Croix et Lutterbach, en coordination avec l'amélioration du nœud ferroviaire de Mulhouse (utilisation de toutes les fonctionnalités de la LGV Rhin-Rhône sous-employée, facilitation des trafics TER et fret).

# 10

## Développer le fret ferroviaire



Ceci dans le cadre de la compétence économique de la Région et de la transition écologique :

- En prolongement de la politique nationale de relance du fret, favoriser le transfert modal sur lignes structurantes (VFCEA, Dijon/Bourg, Dijon/Mulhouse, Dijon/Nancy...) et lignes capillaires ;
- Embranchements particuliers : aider les entreprises au financement de leur embranchement particulier ferroviaire sous conditions d'emploi du mode ferré pour le transport de marchandises ;
- Plateformes pour le transport du bois : utiliser celles existantes (Pontarlier, Andelot), en réactiver d'autres (Morvan, Haut-Doubs) et inciter les entreprises du bois à utiliser le mode ferré ;
- Réouvertures des lignes capillaires :  
Clamecy/Entrains (desserte de deux silos)  
Les Laumes/Époisses (desserte d'un silo et train touristique)  
Chalon-sur-Saône/Verdun-sur-le-Doubs.



# 11

## Réorganiser et développer l'intermodalité et le transport interurbain par car, y compris avec le réseau Suisse

- Depuis le transfert, en 2017, des lignes départementales à la Région, aucune modification n'est intervenue dans l'objectif de créer un réseau répondant aux flux entre bassins de vie, qui peuvent dépasser les frontières départementales et nationales, favoriser le rabattement sur des gares TER, éviter la concurrence train/car et se combiner avec le transport scolaire ;
- Définir un véritable réseau intermodal régional (TER, cars interurbains, réseaux urbains, pôles d'échanges...) et interopérable (harmonisation des horaires, des correspondances, tarifications et informations) ;
- Être acteur de la création des pôles d'échange multimodaux et de leur fonctionnement (Lons-le-Saunier) et installer des tableaux horaires dynamiques bus/trains modifiables par le personnel ;
- À chaque modification d'horaires, organiser les correspondances avec les réseaux urbains et cars régionaux et étrangers (Suisse) ;
- Définir des règles de correspondances en cas de retard.

# 12

## Tarification, vente de titres, gares, information des usagers

- Rectifier le caractère dissuasif de la tarification TER par palier pour les courtes distances (décourage la desserte péri-urbaine) et rendre plus attractives les tarifications inter-régionales et transfrontalières ;
- Intégration tarifaire TER/bus/réseaux urbains, et pas seulement pour les abonnés ;
- Maintenir et développer la vente de billets en gare et en ville :  
Continuer à aménager les gares et ne plus supprimer de guichets en réintroduisant la polyvalence des agents,  
Afficher extérieurement sous forme papier les tableaux horaires et fiches travaux et maintenir les fiches horaires papier par lignes,  
Multiplier les points de vente dans les villes et villages,



## ...Tarification, vente de titres, gares, information des usagers

Développer les distributeurs dans les petites gares, moderniser les distributeurs automatiques de billets Franche-Comté et étudier la vente des titres à bord des trains (contrôleurs, automates),

Plus de présence humaine dans les gares et les trains : la gare, lieu de vie au service de tous !

Développer et améliorer la plateforme numérique régionale intermodale MOBIGO.

## 13 Transports scolaires

- Construire le réseau de transports scolaires avec les EPCI, les bassins de mobilités et les AOM locales ;
- Privilégier le rabattement vers le train quand cela est possible ;
- Intégrer le Territoire de Belfort et les particularités de Saône-et-Loire dans le système régional pour harmoniser les tarifs et les réseaux ;
- Favoriser l'accès aux transports scolaires pour les autres usagers.



## 14 Plan d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ou handicapées et tous les voyageurs

- Simplifier les conditions de réservation des services d'accompagnement (Accès-SNCF, Accès-TER, TPMR ruraux et urbains) en les réduisant à 24h maximum ;
- En plus des 13 gares supplémentaires rendues accessibles d'ici 2025\*, traiter d'autres gares à enjeux, dont : Laroche-Migennes, Frasne, Nuits-Saint-Georges, etc ; ainsi que les principaux points routiers (PEM) ;
- Créer des ascenseurs supplémentaires pour l'accès aux parkings des gares de Dole et Lons-le-Saunier ;
- Régler définitivement la question de l'ascenseur de la gare de Meroux, qui n'a jamais fonctionné correctement depuis l'ouverture de la ligne Belfort/Delle/Delémont.



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

# 15

### Infrastructures routières

- **S'engager politiquement pour que l'investissement total dans le mode routier ne dépasse pas celui des autres modes ;**
- Limiter l'investissement à la réalisation de travaux qui visent à assurer la sécurité routière et la fluidité, sans augmenter la fréquentation ;
- Si la loi Climat et Résilience le permet, créer une écotaxe poids lourds, en particulier pour le trafic de transit.



# 16

### Trouver une juste place pour les vélos

- Tout point d'arrêt ferroviaire : accroche-vélo ou abri sécurisé ;
- Trains : différencier l'accès des vélos HP/HC et augmenter la capacité d'emport (opération mi-vie AGC et achat de nouveau matériel) ;
- Développer les réseaux cyclables en lien avec les autres collectivités (véloroutes, itinéraires de liaisons...) et créer des points de dessertes avec le réseau TER ;
- Faciliter l'accès des lycées en vélo et prévoir des abris sécurisés.



# 17

## Développer les « nouvelles mobilités »



- Covoiturage : tirer un bilan du dispositif déjà mis en place (Mobigo-covoiturage) et le développer si besoin ;
- Autopartage : implantation de services type CITIZ à encourager et actions de soutien vers l'entreprise publique et privée (plans de mobilité PDM).

# 18

## Développer d'autres offres de transport

- Voie d'eau dans le cadre d'une politique de gestion de l'eau : développer les ports fluviaux de Mâcon et Châlon, Sens-Gron, ainsi que le port multimodal de Pagny ;
- Maintien et développement de l'attractivité du réseau Freycinet et des rivières navigables pour la navigation touristique.



# 19

## Volet aérien à limiter



- Refuser de financer les liaisons de compagnies à bas coût à Dole-Tavaux ;
- Favoriser les liaisons ferroviaires avec les aéroports internationaux de Roissy, Bâle-Mulhouse, voire Lyon-Saint-Exupéry, en soutenant un opérateur ferroviaire qui développera ces liaisons (voir point 9).

- En page 2 : • en haut : Dijon - siège du CRB  
 • en bas : Boutique transports publics (crédit P. Noblet)
- En page 3 : Dijon - AGC Bibi vers Champagne-Ardenne
- En page 4 : • en haut : Nevers - La correspondance impossible entre le TER Dijon-Nevers et le TET pour Clermont-Ferrand  
 • en bas : Saint-Claude - À gauche vers Oyonnax, à droite venant de Dole
- En page 5 : Rame Régiois (crédit P. Noblet)
- En page 6 : • en haut : Deluz - TGV venant de Lons  
 • au milieu : Vandenesse (58) - Train Epiry/Cercy  
 • en bas : Nevers - Train de céréales
- En page 7 : Beaune - Guichets SNCF et bus urbains
- En page 8 : • à gauche : Avallon - Transport scolaire  
 • à droite : Gare de Meroux - Ascenseur
- En page 9 : • en haut : Sécurité routière (crédit P. Noblet)  
 • en bas : AGC - Rares places vélo en concurrence avec les places assises
- En page 10 : • en haut : Perrigny-les-Dijon - Aire de covoiturage  
 • au milieu à gauche : Pagny - Technoport (crédit CRBFC)  
 • au milieu à droite : Canal du Rhône au Rhin - EuroVélo 6 (crédit CRTBFC)  
 • en bas : Lille - TGV Lille/Dijon/Mulhouse
- Crédits photos : **Bernard Gournay** (sauf mention contraire)

# Glossaire

## AGC

Autorail Grande Capacité

## AOM

Autorité Organisatrice de la Mobilité

## CPER

Contrat de Plan État-Région

## EPCI

Établissement Public de Coopération Intercommunale

## FNAUT

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

## HP

Heures de Pointe

## HC

Heures Creuses

## LGV

Ligne à Grande Vitesse

## LOM

Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019

## MOBIGO

Réseau de transports de la Région Bourgogne-Franche-Comté

## PDM

Plan De Mobilité

## PEM

Pôles d'Échanges Multimodaux

## SRADDET

Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

## TER

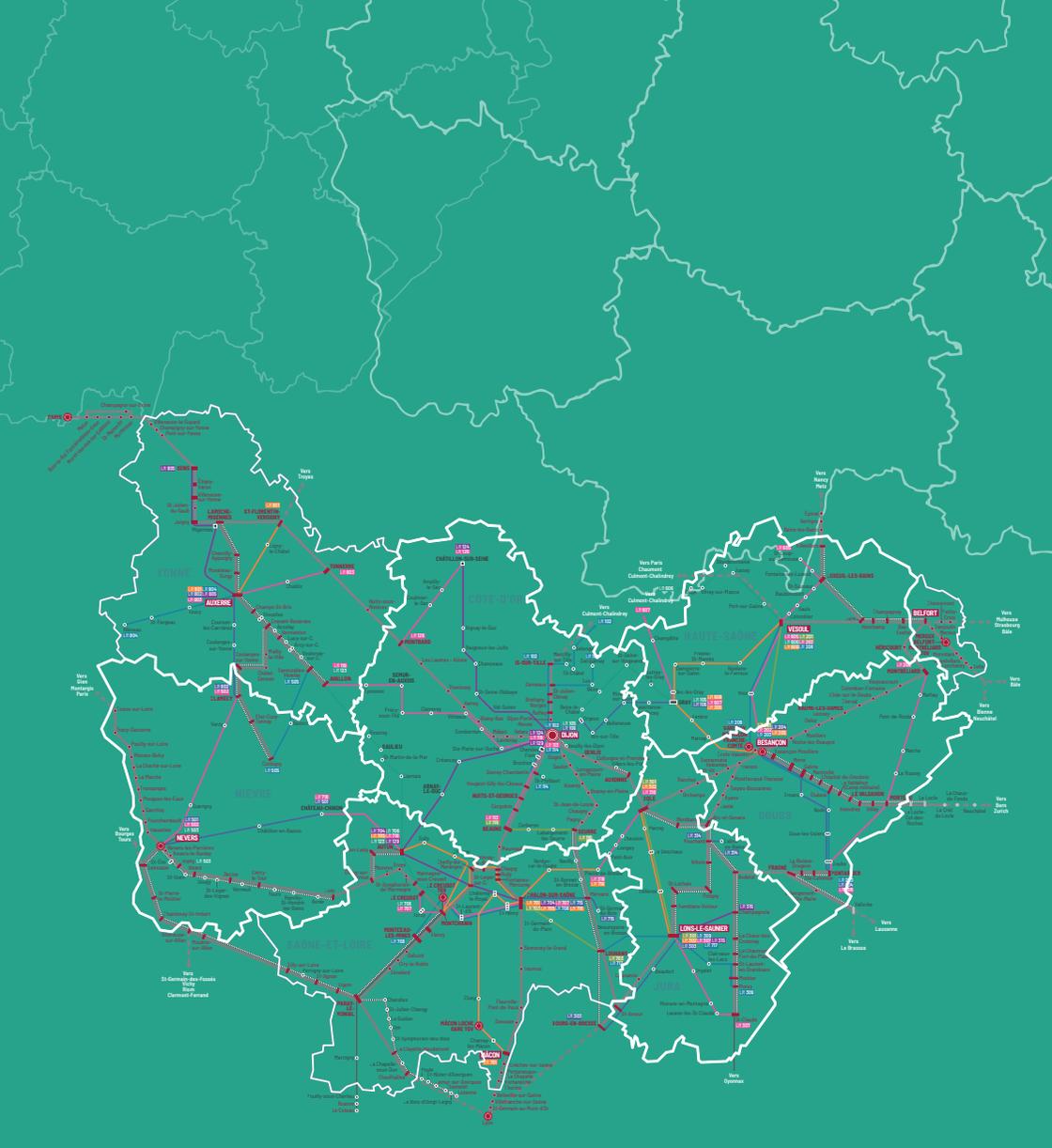
Trains Express Régionaux

## TER-GV

TER à Grande Vitesse

## VFCEA

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique



## SIÈGE SOCIAL

**FNAUT Bourgogne-Franche-Comté**

Bâtiment de la Visitation - 27 rue de la Sous-Préfecture  
39100 DOLE

**contact@fnautbc.fr**

**06 83 23 50 77 ou 06 18 05 78 75**

[www.fnaut.fr/region/bourgogne-franche-comte/](http://www.fnaut.fr/region/bourgogne-franche-comte/)

[www.facebook.com/fnautbc](https://www.facebook.com/fnautbc)

Dépôt légal mai 2021

Imprimé en 300 ex par Néo Print 25 - 03 81 48 69 91 - contact@neoprint25.com