



Transports

Plus de train de jour durant 7 mois

On croyait avoir tout vu avec le « cadencement » ferroviaire mis en place le 11 décembre 2011, synonyme de dégradation du service entre Bourg-en-Bresse et Dijon. Et malgré les annonces du Conseil régional de Bourgogne, 2016 se profile comme une année terrible pour les usagers du rail.

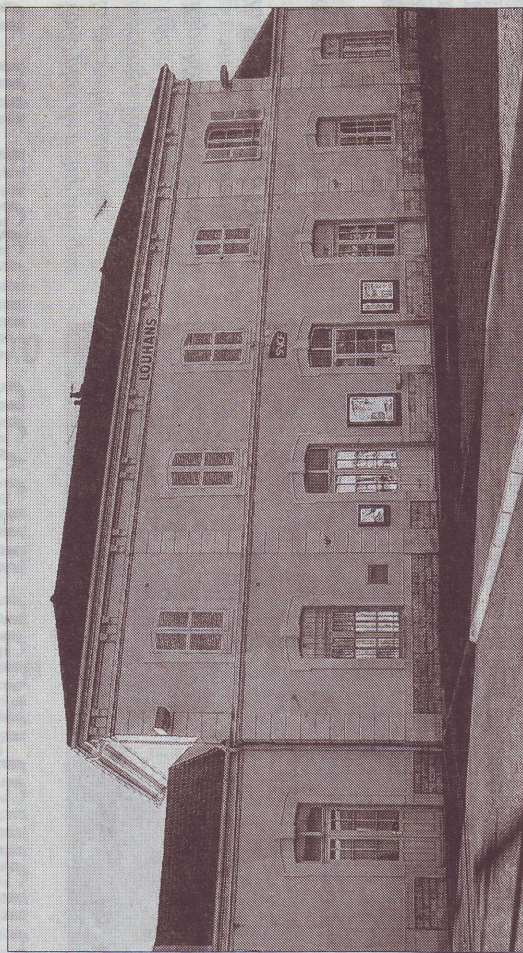
étaient déclarés assurés, avec les annulations dues à des travaux on chutait à 91,03 %.

Avec des suppressions de trains entre Seurre et Bourg-en-Bresse à répétition et des correspondances rendues impossibles, la fréquentation est en baisse de -5,9 % en 2014 entre Dijon et Saint-Amour (chiffre exprimé en voyageurs/kilomètre). Une tendance amorcée dès 2012, suite à la suppression d'une partie des services après le 11 décembre 2011 (baisse de -8,16 % puis encore -6,29 % en 2013 suites aux correspondances de/vers Lyon et Paris).

Les TER Bourgogne n'ont pas franchement brillé dans le palmarès établi par le mensuel Ville, rail et transports daté de juillet 2015 : la fréquentation et les recettes ont plongé.

Des régions aux offres et budgets comparables comme la Bretagne et la Picardie se hissent, elles, sur le podium !

D'après les chiffres de la SNCF communiqués lors d'un Comité de Ligne tenu le 12 mai 2015 à Dijon (la ligne de la Bresse n'a plus de comité de ligne dédié depuis 2011) le taux de réalisation¹ atteindrait un flatteur 98,6 % entre Dijon et Bourg-en-Bresse. Mais ce chiffre ne tient pas compte des sillons supprimés. Si, en 2013, 97,91 % des services



En gare de Louhans, les trains voyageurs devraient être perturbés durant 28 semaines en 2016.

Comment faire sans train ?

Lors d'annulation pour cause de travaux, la région Bourgogne annonce mettre en place des TaxiTER via la plateforme Mobigo. Oui mais : ils fonctionnent uniquement sur le tronçon bourguignon de la ligne, et pas de/vers Bourg-en-Bresse. Pire encore : lorsque la région se plaint du coût kilométrique du train, et demande à la SNCF de trouver une solution pour faire des économies, cette dernière met en place une correspondance par autocar depuis Seurre, impliquant une rupture de charge et des temps de parcours allongés. Cette sous-traitance est assurée par Kéolis Val de Saône, elle-même filiale de SNCF Participations.

+ et apte aux trafics dit « autoroute ferroviaire », la voie est dotée de blocks automatiques lumineux et bidirectionnel (« banalisée » en jargon ferroviaire), bref c'est ce qu'il y a de mieux en terme de ligne classique.

gogne, la SNCF et SNCF Réseau reportent le trafic fret sur la ligne de la Bresse afin de dégager des sillons sur l'axe Dijon-Mâcon-Lyon. Une ségrégation appliquée depuis 40 ans dans la vallée du Rhône : voyageurs en rive gauche et fret en rive droite. Cela facilite l'ex-

ploitation, quitte à pénaliser les riverains. Moralité, si le bressan était du bétail, il aurait peut-être plus de trains à sa disposition...

¹ Taux de réalisation : **convois effectivement assurés par rapport aux grilles horaires établies**