

# ASSOCIATION SOS TER DE LA BRESSE

association loi 1901 déclarée n° W714000803 le 13/10/2011

siège social : mairie de Louhans-Châteaurenaud (71500)  
adresse postale : chez Christine Joris, 89, rue du Château  
71310 La Chapelle-St-Sauveur

Courriel : [sos.ter.bresse@gmail.com](mailto:sos.ter.bresse@gmail.com)

Blog : [sos.ter.bresse.over-blog.com](http://sos.ter.bresse.over-blog.com)



Le 27 novembre 2015

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

L'association **SOS TER DE BRESSE** œuvre depuis 2011 dans le but de maintenir en Bresse une offre de transports collectifs répondant aux besoins des usagers.

La ligne ferroviaire Dijon-Seurre-Mervans-Louhans-Bourg est un élément structurant du territoire, elle apporte la sécurité et pollue moins que la voiture individuelle.

À ce titre, dans le cadre des élections régionales des 6 et 13 décembre 2015, SOS TER DE BRESSE a interrogé les têtes de listes sur leur programme concernant les transports collectifs de la future région Bourgogne - Franche-Comté ainsi que leurs engagements pour la ligne de la Bresse.

### Les questions posées :

1. **Poursuivrez vous cette politique d'abandon des territoires ruraux ou engagerez-vous une politique privilégiant l'accès de tous à des services publics de transport coordonnés ?**
2. **Vous engagez-vous à rétablir une grille horaire, avec des TER desservant la Bresse, au moins équivalente à celle en vigueur avant décembre 2011 avec des correspondances adaptées ?**
3. **Vous engagez-vous à mettre en œuvre avec les régions voisines des améliorations de son interconnexion ?**
  - 3.1. **Avec les axes ferroviaires Rhin-Rhône ?**
  - 3.2. **Avec le nœud ferroviaire lyonnais (notamment dans le cadre du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise). Soutiendrez-vous le projet d'électrification de la ligne directe Bourg-Lyon qui ferait de la ligne Bresse-Dombes un excellent itinéraire Dijon Lyon permettant d'éviter l'engorgement de la ligne passant par Chalon-sur-Saône ?**
  - 3.3. **Avec la voie Ferrée Centre Atlantique ?**
  - 3.4. **Travaillerez-vous à mettre en place des liaisons directes vers Lyon, Genève, Paris, desservant Louhans ?**
4. **Quelles actions mettrez-vous en place pour la défense des TER dont la région est autorité organisatrice ?**  
**De façon plus générale, comment orienterez-vous vos choix budgétaires vers la route, l'aviation, le rail ?**
5. **Vous engagez-vous à reprendre un véritable dialogue sur ces questions avec les usagers des transports, notamment en rétablissant le comité de ligne accessible aux Bressans, à Louhans ?**

## Les réponses obtenues par composante politique :

### **1 • GALLOIS CHARLES-HENRI - Union Populaire Républicaine - 18 novembre 2015**

Nous suivons avec intérêt votre association et nous partageons d'ailleurs très largement vos préoccupations concernant le démantèlement des transports publics en général, et des TER en particulier.

Plutôt que de répondre scolairement à chacune de vos questions, je vais tâcher de vous donner l'analyse de l'UPR sur le transport public et les origines de son démantèlement programmé. L'Union Populaire Républicaine explique à nos concitoyens que les traités européens, notamment les articles 106 et 121 du Traité du fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) imposent à la France la privatisation et la mise en concurrence de tous nos services publics.

C'est notamment dans ce cadre que la privatisation et la mise en concurrence du TER sont prévus à l'horizon 2019.

A ce titre, l'UPR explique que nous ne pouvons certainement pas modifier les traités puisqu'il faut l'unanimité des 28 pays pour modifier une ligne d'un traité (article 42 du Traité de l'Union européenne). C'est évidemment impossible et il faut arrêter de mentir aux Français avec des promesses d'autre Europe. C'est pour cela que l'UPR propose aux Français de sortir de l'UE par l'article 50 du TUE.

On ne peut pas éviter ce drame sur le long terme au niveau national en étant dans l'UE. Au niveau de la région, nous nous engageons à nous battre au maximum pour dénoncer cela et maintenir un maximum de lignes.

Concernant les grands projets tels que la LGV Rhin-Rhône qui doit en outre passer par de nombreux départements de la région tels que le Doubs, le Territoire-de-Belfort ou la Côte d'Or, il s'agit d'investissements importants qui se traduisent bien souvent par une montée des impôts locaux. Cela a bien évidemment de nombreux avantages, notamment en termes d'attractivité du territoire. L'UPR s'engage pour tout projet onéreux ou avec un fort impact pour l'environnement et les paysages d'organiser un référendum au niveau de la région, après la tenue d'un débat contradictoire qui présente les coûts et les bénéfices. Cela nous paraît être la façon la plus démocratique.

### **2 • CÉCILE PRUDHOMME - Écologistes de Bourgogne Franche-Comté - 19 novembre 2015**

Nous vous remercions pour l'envoi de votre questionnaire, qui va nous permettre de préciser, notamment sur le sujet particulièrement important de la ligne de la Bresse, nos positions générales sur les transports. Nos propositions sont développées dans le chapitre « transports » de notre programme régional, disponible sur le site internet de notre liste.

Avant de répondre à chacune de vos cinq questions, permettez-nous de préciser que nos engagements d'aujourd'hui ne sont pas des déclarations pré-électorales de circonstance : l'attention que porte le groupe des écologistes aux transports collectifs depuis l'entrée des premiers d'entre nous au conseil régional en 1992 montre que dans la durée nous avons soutenu les efforts en faveur du rail. Nos votes, pendant cette longue période, et notamment pendant ce dernier mandat 2010-2015, sont toujours venus, à Besançon et à Dijon, en soutien de solutions alternatives au « tout voiture », en défense d'un service public des transports, en amélioration de la sécurité, de l'accessibilité, du cadencement, du confort, de la ponctualité.

Notre méthode de travail a par ailleurs toujours privilégié l'apport indispensable d'une démocratie vivante, participative, aux processus de décision. Un élu du suffrage universel est légitime mais pas omniscient, et c'est pourquoi nous avons régulièrement travaillé en lien avec des experts et des citoyens pour préciser nos positions sur ce sujet des transports, premier poste de dépense des régions. Nous avons privilégié pendant toutes ces années les contacts avec les associations d'usagers comme la vôtre, avec les cheminots et leurs syndicats, avec les citoyens rencontrés notamment dans les comités de ligne, et avec les meilleurs experts des questions ferroviaires qui travaillent en lien avec la commission nationale « transports et territoires » du mouvement Europe Écologie Les Verts.

Nos positions générales étant par ailleurs développées dans de nombreuses brochures détaillées, nous adopterons pour vous répondre un format bref et nous donnerons la priorité à des engagements précis :

### Question 1

Comme vous, nous faisons l'analyse que les suppressions de trains qui sont intervenues dans les zones rurales ont été néfastes pour les populations concernées comme pour l'intérêt général en éloignant la mise en œuvre d'une transition écologique. Bien des domaines fonctionnent encore sur un mode ancien alors que de nouveaux choix économiques, énergétiques, sont inéluctables si on veut répondre à l'urgence climatique et aux difficultés des ménages qui ont des revenus bas ou moyens. **Élus, nous mettrons un terme aux politiques d'abandon des territoires ruraux.** La Bourgogne Franche-Comté a des atouts, mais son tissu rural est fragilisé chaque fois qu'un service public est remis en cause : hôpitaux, postes, écoles, tribunaux, perceptions ... Souvent l'État est en cause dans ces abandons. Concernant les transports, la région ne doit pas ajouter au désarroi.

L'augmentation du budget des TER et de l'offre de transport pendant le mandat régional 2004-2010 en Bourgogne avait été obtenue par les écologistes et avait permis une augmentation de plus de 40% du nombre des voyageurs. Malgré l'accord conclu avec les forces de gauche en 2010, force est de constater que la région a mis fin à cette progression, privilégiant des financements des transports routiers et aériens que nous avons combattus sans relâche. En Franche-Comté, avec un vice-président écologiste aux transports, la politique du rail a été sensiblement différentes, avec une amélioration de l'offre TER.

**Notre groupe politique est le seul au Conseil régional de Bourgogne à avoir constamment défendu les transports du quotidien, et selon le terme de votre question, « l'accès de tous à des services publics de transport coordonnés »** ; une telle politique nécessite **des choix politiques et budgétaires clairs** : nous sommes les seuls à assumer la priorité du rail et des transports collectifs, et nous avons le courage politique de refuser les aménagements routiers nombreux demandés par des élus locaux attachés aux rond-points, aux élargissements au profit de la vitesse, aux nouvelles voies rapides qui viennent par ailleurs perturber des zones habitées . Nous avons été seuls dans l'opposition aux millions gaspillés dans un aéroport de Dijon qui, finalement, les réalités économiques et la Cour des comptes nous ayant donné raison, a périclité, engloutissant des financements que nous exigeons pour les trains, en une période où l'argent public était limité.

### Question 2

**Nous avons clairement soutenu la lutte des acteurs bressans pour le maintien de l'offre existante avant 2011, nous l'avons soutenue sur le terrain, avec parfois des élus locaux de tous bords, mais nous l'avons soutenue aussi, et cette fois bien seuls, par le vote de nos six élus régionaux à Dijon.**

Nous mettrons un terme à la politique de remplacement des liaisons ferroviaires par des bus, et nous rétablirons les liaisons directes Louhans-Mervans-Dijon ainsi que les liaisons supprimées dans le Morvan.

Nous nous engageons donc à rétablir une offre de TER au moins équivalente en nombre de trains à celle en vigueur avant décembre 2011. Pour les correspondances à Dijon et à Bourg, nous travaillerons en concertation avec votre association et avec les usagers réunis en comité de ligne pour obtenir un « rendement » de la ligne de la Bresse plus satisfaisant, permettant des liaisons depuis Louhans avec Paris, Lyon, Genève et les Alpes . Nous utiliserons, avec les services régionaux et la SNCF, le projet de grille horaire de SOS TER BRESSE, pour mettre fin rapidement aux plus criants ratés, et pour envisager cette nouvelle offre attractive.

### Question 3

Nous partageons votre analyse sur l'importance de la ligne de la Bresse et la sobriété indispensable engagée à utiliser au mieux cet axe nord-sud avant d'envisager toute infrastructure nouvelle. C'est pourquoi nous avons demandé des améliorations de sa connexion avec la région Rhône-Alpes lors des travaux préparant la nouvelle génération des contrats de plan passés entre l'État et les régions pour les années 2015-2020.

Nous avons en particulier demandé, avec le soutien des écologistes de Rhône Alpes, la modernisation et l'électrification de la ligne qui traverse la Dombes entre Bourg et Lyon. Le refus de l'exécutif régional bourguignon de donner suite est caractéristique d'une vision archaïque des transports, le président bourguignon actuel ayant souvent insisté sur son attachement aux constructions de nouvelles LGV, sans compréhension de l'intérêt qu'il y aurait à améliorer et rentabiliser le réseau existant. Le trajet Lyon-Dijon par Bourg et la Bresse constitue déjà un axe efficace pour remplacer la ligne de la Saône en cas de travaux, mais cette efficacité serait bien renforcée avec cet aménagement Bourg-Lyon évitant le détour par Ambérieu. **Élus, nous reprendrons ce chantier prioritaire pour utiliser au mieux une ligne de la Bresse qui deviendrait un grand axe central en Bourgogne Franche-Comté.**

Nous avons par ailleurs le projet d'une modernisation de la ligne du Revermont qui intéresse les Bressans pour les liaisons rapides qu'elle permettrait depuis Lons le Saunier vers l'Est, l'Alsace, l'Allemagne. Les trajets domicile-travail très nombreux sur l'axe Louhans-Chalon exigent un renforcement du service de transport

collectif, et la voie ferrée ayant été supprimée depuis longtemps, des bus réguliers sont à mettre en place, pour remplacer dans ce cas la voiture individuelle : un tel service indispensable pour les travailleurs, les étudiants et lycéens permettra en outre des jonctions entre les deux axes nord-sud Dijon-Lyon.

Les liaisons directes Paris-Genève ne sont pas du ressort de notre région, mais notre position politique sera de demander qu'un certain nombre de trains de Paris à Genève, de Paris aux gares alpines, et de Paris vers l'Italie, desservent des gares en Bourgogne Franche-Comté, parmi lesquelles une gare bressane. De façon générale, nous défendons le rôle des « grades lignes » dans l'équilibre du territoire et la desserte des territoires traversés.

#### Question 4

**Beaucoup d'articles de la loi Macron ont été combattus par les écologistes, et concernant les transports nous refusons la logique de régression qui oppose des trains chers, pour les plus aisés, à des transports routiers certes bon marché, mais plus lents, moins sûrs, moins confortables.**

La tarification de la SNCF renvoie les jeunes ou les groupes, en particulier les colaires, vers les autocars, dont la sécurité est bien moindre sur des routes chargées, notamment le week-end. Il y a donc sur ce point aussi un tournant décisif à prendre pour donner priorité aux aspects environnementaux, énergétiques, et à la sécurité. Ce qui sera de la responsabilité directe de la région, c'est de développer sur tous les territoires un réseau de transports collectifs dont le train soit l'axe central.

Le détail de nos propositions générales pour organiser cette complémentarité des transports se trouve dans notre programme régional.

Nos choix budgétaires privilégieront les modes de transport dans cet esprit de cohérence dans l'action pour le climat, élément essentiel de notre réflexion et de nos propositions. Il faut assurer l'entretien, la sécurité sur les routes (du ressort des départements et de l'État) mais la région ne s'engagera plus dans des réalisations de voies nouvelles. La nouvelle organisation territoriale donne à la région la possibilité de financer des infrastructures routières et sur les aérodromes, mais aussi des infrastructures ferroviaires et ce sont ces dernières que nous soutiendrons.

#### Question 5

Notre méthode, que nous soyons dans l'opposition ou dans la majorité, consiste à **élaborer nos propositions en prenant l'avis des citoyens, et d'experts indépendants pour les questions techniques ou scientifiques**. Les associations d'usagers sont elles aussi souvent conseillées par de bons connaisseurs des transports, et le contact avec elles est donc essentiel. Les comités de ligne devront changer de méthode. Le modèle actuel consiste à limiter la réunion dans le temps, drastiquement, à la commencer par de longs exposés techniques, à limiter ainsi le temps du débat, à écarter la plupart des requêtes avant même un examen détaillé. Nous avons en mémoire un comité de ligne chalonnais qui écarta d'emblée onze revendications ... parmi les onze issues du public.

Notre projet est de tenir des comités de ligne réellement efficaces, donc accessible à la majorité des usagers. **Sur la ligne de la Bresse, il faut donc tenir un comité de ligne spécifique** qui pourrait se réunir alternativement à Seurre, Mervans, Louhans.

Nous souhaitons terminer par une vérité cachée par beaucoup : ces élections régionales se déroulent alors que les moyens financiers exacts attribués aux futures régions ne sont pas connus, puisque le gouvernement a décidé de les définir par la loi de finances actuellement en discussion. La définition d'objectifs précis et chiffrés, datés aussi, concernant telle ou telle modernisation de ligne, sur une distance précise, n'est donc pas possible. Il s'agit d'une grave entorse à la démocratie, relativement fréquente dans notre pays malheureusement. Nos engagements prioritaires sont cependant assurés d'être tenus, et notre entêtement à les défendre depuis plus de vingt ans se poursuivra pendant le mandat prochain.

Cécile Prudhomme  
tête de liste des Écologistes de Bourgogne Franche-Comté

### **3 • JULIEN GONZALEZ - Alliance écologiste indépendante** - 24 novembre 2015

Nous partageons totalement votre point de vue comme nous l'avons indiqué dans le programme régional de notre liste. En matière de transports, il est pour nous primordial de défendre le rail et tout particulièrement le TER, train de tous les jours utilisés par les Bourguignons et les Franc-Comtois pour se rendre à leur travail, à leur lycée ou leur fac, dans les commerces ou les administrations. Le TER doit avoir la priorité des investissements. Les capacités des rames et les cadences de circulation seront améliorées sur l'ensemble du réseau TER de la Région pour que les Bourguignons et les Franc-Comtois, retrouvant des conditions de transport décentes et pratiques, soient incités à délaisser leur automobile au profit du train.

Il est inadmissible que des territoires ruraux soient laissés à l'abandon et privés de services publics essentiels. Par conséquent, nous veillerons à ce que les TER de la ligne de la Bresse (Dijon-Bourg) ne soient pas délaissés et que l'offre ferroviaire soit revue à la hausse sur cette ligne. Nous rétablirons la grille horaire en vigueur avant décembre 2011 en veillant à la mise en place de correspondances adaptées et de meilleures interconnexions avec les régions voisines. Afin d'ouvrir un dialogue avec les usagers et pour que ces nouvelles mesures soient prises en tenant compte de leurs demandes, il est indispensable que le Comité de ligne de la Bresse soit rétabli, les citoyens devant être consultés et écoutés par les élus.

Afin d'encourager les voyageurs à utiliser le rail plutôt que l'autobus, nous proposerons l'extension de la carte Bourgogne Liberté à 50% de remise en semaine et à 75% de remise le week-end, les jours fériés et pendant les vacances scolaires pour tout le réseau ferroviaire bourguignon et franc-comtois. Nous établirons la gratuité des transports en TER pour les demandeurs d'emploi et les bénéficiaires du RSA.

Afin d'aller dans le sens d'une transition écologique et d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre, les choix budgétaires de la Région doivent encourager le rail au détriment de l'automobile et de l'avion. Par conséquent, nous n'accorderons aucun soutien financier aux aéroports et aux projets d'autoroutes. Nous souhaitons réduire la part de la route dans le budget d'investissements de la Région afin de favoriser et d'encourager le transport ferroviaire des personnes et des marchandises. Une partie des crédits actuellement destinés aux infrastructures routières sera redéployée sur les infrastructures ferroviaires.

Julien GONZALEZ, tête de liste régionale Alliance Écologiste Indépendante de Bourgogne et Franche-Comté.

### **4 • DENIS LAMARD - PS** - 25 novembre 2015

Le souhait de Marie-Guite DUFAY pour une mobilité pour tous et partout et sa volonté de développer davantage les infrastructures qui permettent de relier tous les espaces de vie de la nouvelle grande Région Bourgogne Franche Comté représente un message fort sur lequel nous pourrions nous appuyer pour travailler dans les années à venir, notamment en Bresse.

Marie-Guite DUFAY a fait beaucoup pour le développement du TER en Franche-Comté. Je suis convaincu qu'elle continuera cette action en l'étendant à l'ensemble du nouveau territoire régional et en lien avec les territoires voisins. C'est une des principales raisons de mon engagement à ses côtés et en 5ème position derrière Jérôme DURAIN sur la liste de Saône-et-Loire aux élections régionales de décembre prochain.

Comme vous le savez j'ai été le premier responsable local à attirer l'attention de la SNCF et du Conseil régional sur la situation de la desserte TER de la Bresse en proposant (en septembre 2010, si mes souvenirs sont bons) une motion à l'Assemblée générale du Conseil de développement du Pays de la Bresse bourguignonne adoptée à l'unanimité, pour marquer l'unité du territoire dans le soutien au maintien et au développement d'un service de qualité.

Si je suis élu en décembre prochain, je me tiens à votre écoute et je vous indique que j'entends solliciter de la collectivité une nouvelle étude.

Usager régulier de la ligne TER Bresse, et convaincu de son importance dans la stratégie de développement de ce territoire, notamment dans la nécessaire transition écologique et énergétique à opérer, vous pouvez compter sur mon engagement pour une ruralité moderne, attractive et innovante.

Denis Lamard

## **POUR MARIE-GUITE DUFAY - PS - 25 novembre 2015**

J'ai le plaisir de vous transmettre en pièce-jointe mon projet dans lequel vous retrouverez mes 110 propositions pour la future grande région Bourgogne – Franche-Comté.

Les régions Bourgogne et Franche-Comté ont fait circuler près de 500 trains et plus de 100 cars chaque jour au sein de plus de 200 gares ou points d'arrêts, pour près de 60 000 voyageurs quotidiennement. Les lignes routières LIVEO ont également progressé de 10 % sur la ligne Besançon – Vesoul (867 694 passagers) et de 9 % sur la ligne Besançon – Gray (197 121 voyageurs).

Je souhaite que les infrastructures qui relient tous les espaces de vie soient davantage développées.

Pour le prochain mandat 2015-2021, nous nous sommes fixés plusieurs objectifs, à savoir le développement de l'intermodalité sous toutes ses formes pour garantir la mobilité partout et pour tous. Nous élargirons l'offre MOBIGO ! de la Bourgogne à la Franche-Comté et nous poursuivrons notre politique de développement des plateformes de mobilité en modulant des offres locales pour les plus modestes.

Notre priorité sera de conforter le développement du transport ferroviaire à l'échelle de la grande région et de continuer à investir dans les infrastructures ferroviaires. Le Conseil régional de Franche-Comté que j'ai eu l'honneur de présider pendant 7 ans a, par exemple, relancé le projet de ligne ferroviaire transfrontalière entre Belfort et Delle en direction de la Suisse et a amélioré les conditions de circulation sur les lignes du Revermont et des hirondelles.

Nous poursuivrons également les travaux d'électrification de la première tranche de la Voie ferrée Centre Europe Atlantique entre Nevers et Chagny répondant au projet ambitieux d'une ligne de chemin de fer Est-Ouest en France et nous continuerons de moderniser l'offre TER (acquisitions de nouveau REGIOLIS, rénovation de trains CORAIL).

Enfin nous améliorerons l'accessibilité des gares et des quais pour les personnes en situation de handicap et les personnes à mobilité réduite dans le cadre des schémas directeurs d'accessibilité récemment votés (notamment Dijon-ville, Beaune, Montbard, Belfort, Dole, Vesoul, Lons-le-Saunier, Montbéliard, Lure, Mamirolle, Valdahon, Morteau, Frasne, Champagnole, Saint-Claude).

Idéalement située entre l'Île-de-France et la métropole lyonnaise, la Grande Région est une nouvelle porte d'entrée vers la Suisse et l'Allemagne. Cette position géographique est un atout : elle place la Bourgogne Franche-Comté au coeur des échanges français et européens. Que ce soit par la route, le rail, les voies d'eau ou par les transports aériens, la Grande Région veillera à ce que les échanges continuent de se structurer et de se développer en favorisant les interconnexions.

Vous l'avez compris, le développement du transport collectif restera l'un des axes majeurs sur lequel nous travaillerons dès notre prise de fonction au sein de cette nouvelle région Bourgogne – Franche-Comté. Et parce que le transport collectif est avant tout un service public destiné à tous, aucun territoire ne sera délaissé, je m'y engage.

Pour Marie-Guite Dufay, l'équipe de campagne

(En PJ, le projet officiel de campagne du PS, document de 113 pages, non retranscrit ici)

**5 • MoDem, Hervé BOSIO, porte-parole du MoDem 71** - 22 et 25 novembre 2015

Vos préoccupations vont tout à fait dans le sens des nôtres pour la revitalisation de la ligne Dijon Louhans Bourg et aussi pour une exploitation de l'axe Belfort besançon Lons Bourg qui en fasse une véritable ligne de cabotage.

Voici quelques éléments de réponse au questionnaire:

- 1) Oui à une politique de transports coordonnés en zones rurales avec notamment recours au taxi collectif à la demande pour desservir les zones isolées.
- 2) Oui à une grille horaire des TER desservant la Bresse équivalente à celle en vigueur en 12/2011 avec des horaires pertinents permettant de remplir les trains.
- 3) On doit envisager de meilleures relations entre Bresse et Besançon /Strasbourg
- 4) Cette ligne Bourg /Lyon est la plus courte et dessert un important bassin d'emploi et de résidence. Elle permet d'éviter un détour par Ambérieu plus long et plus coûteux. Son électrification est prioritaire!
- 4) Le seul intérêt de la loi Macron est d'ouvrir des lignes d'autocars là où il n'y a pas de desserte ferroviaire. La B F C manque de relations est/ouest faute de voies ferrées, le recours à l'autocar serait ici pertinent.
- 5) Priorité au rail mais stop au TGV qui avec la liaison Rhin Rhone a englouti 5 milliards d'euro (avec un faible retour sur investissement), financement qui aurait été plus utile ailleurs (accessibilité, renouvellement des voies, modernisation des gares, signalisation etc...)

Ce communiqué de presse a vocation de document récapitulatif des réponses reçues.

Louhans-Châteaurenaud, le 27 Novembre 2015

Le collège de l'association SOS TER de la Bresse.