



**FÉDÉRATION NATIONALE DES
ASSOCIATIONS d'USAGERS
DES TRANSPORTS
DE LA RÉGION BOURGOGNE-
FRANCHE-COMTE**

Président : Cédric JOURNEAU
Tél. : 06 83 23 50 77
Courriel : cedric.journeau@orange.fr

Vice-Président : Patrick NOBLET
Tél : 06 18 05 78 75
Courriel : pnoblet04@gmail.com

Siège Social : FNAUT Bourgogne - Franche-Comté
Bâtiment de la Visitation
27 rue de la Sous-Préfecture
39100 DOLE

Site internet : www.fnaut.fr/region/bourgogne-franche-comte/

Communiqué de presse

10 ans de LGV Rhin-Rhône vus par la FNAUT BFC

On a célébré avec faste en septembre 2021 les 40 ans du TGV. Réussite industrielle et commerciale rentable pour la SNCF. Ses lignes « radiales » (depuis Paris) ont donné un nouvel élan au transport ferroviaire en réduisant les temps de parcours tout en maintenant la desserte des territoires (« Le progrès ne vaut que s'il est partagé par tous »).

Cependant la SNCF et les collectivités concernées qui ont contribué à son financement ne semblent pas enclines à souffler les **10 bougies** de la **LGV Rhin-Rhône** mise en service le **11 décembre 2011**.

Pourtant cette date anniversaire devrait être l'occasion d'un bilan à 10 ans, certes à nuancer dans ses deux derniers services annuels affectés par la crise sanitaire, mais qui permettrait, comme le bilan de 2015 prévu par la décision d'approbation de la desserte initiale, de mesurer l'impact des ajustements annuels sur une ligne atypique afin de définir un nouveau schéma de desserte, apte à conforter ses potentialités dans l'attente de la réalisation de la seconde phase de la branche Est.

Bilan à 10 ans de la FNAUT : une ligne atypique, inachevée, sous utilisée et qui sert de variable d'ajustement

Unique ligne à grande vitesse transversale de « province » à « province », elle reste aussi inachevée puisque des 3 branches initialement prévues, seule sa branche Est a été réalisée dans sa première phase de Genlis, (Est de Dijon) à Petit Croix, (Est de Belfort), soit 146 kilomètres avec 2 gares nouvelles à Besançon et Belfort reliées au réseau classique par des lignes TER.

Si le bassin de desserte de la LGV Rhin-Rhône retenu par la SNCF englobe une aire géographique qui va bien au delà de celle que génère la ligne elle-même, l'offre TGV actuelle se résume en deux itinéraires :

- des liaisons « radiales » qui relient Paris à la Région Bourgogne-Franche-Comté, le Sud de l'Alsace et la Suisse,
- des liaisons inter-secteurs Nord-Sud et Rhin-Rhône entre le Luxembourg, Francfort et la méditerranée.

Alors que le slogan en vigueur pour la mise en service de la ligne : « **le TGV Rhin-Rhône, une nouvelle offre de dessertes pour plus d'écocomobilité entre les régions et plus de connexions avec l'**

Europe » semble respecté, on reste cependant très loin des ambitions initiales surtout dans leur dimension européenne.

Ainsi si le nombre de TGV empruntant cette LGV a diminué d'une dizaine de circulations depuis 2015 (de 45 à 35), l'axe radial est resté relativement stable tandis que l'axe Nord-Sud a perdu la moitié de ses circulations (de 20 à 10), et le périmètre Rhin-Rhône global qui comprend des circulations hors LGV est passé de 60 à 45 circulations environ.

Au fil des ans on a vu disparaître des liaisons Paris-Berne, Paris-Fribourg, Bâle-Marseille, Lorraine-Méditerranée, Strasbourg-Marseille via la ligne du Revermont, Paris-Châlon sur Saône, les TGV bolides entre Strasbourg et Lyon ont été supprimés tandis que la liaison Mulhouse-Lille était suspendue et pas rétablie à ce jour malgré la demande des usagers, une liaison Paris-Lausanne sur quatre a été supprimée.

Deux allers et retours Luxembourg-Méditerranée ont par contre été créés, mais on est loin du schéma de desserte initial qui prévoyait des Stuttgart-Barcelone, Bruxelles-Bâle, Zurich-Lyon-Barcelone.

L'axe radial représente près de 60% de la fréquentation dont 25% de voyages professionnels, 20% des usagers ont une destination hors hexagone et les déplacements dans la métropole Rhin-Rhône sont évalués à seulement 10%. Le taux d'occupation varie entre 70 et 50% en moyenne.

De manière concomitante, la montée en puissance des gares nouvelles ne s'est jamais faite, la zone d'activité de Belfort Montbéliard TGV ayant seule trouvé un dynamisme que souhaiterait atteindre celle de Besançon TGV. Le coût du stationnement et la redevance pour les taxis n'en facilitent pas l'accès.

Offre peu visible et à géométrie variable, concurrence de la route et de l'aérien mais aussi du TGV Est, intégration difficile des circulations dans les nœuds ferroviaires de Lyon, Mulhouse et dans les réseaux étrangers, articulation avec le réseau TER et dessertes à améliorer constituent quelques pistes pouvant expliquer **un bilan en demi-teinte** de cette LGV Rhin-Rhône englobée dans un écosystème ferroviaire Rhin-Rhône complexe dont seule la SNCF a le secret.

Une ligne au potentiel à développer en attendant la réalisation de la seconde phase

L'absence de vision stratégique globale de l'État pour le ferroviaire et une illusoire soutenabilité économique du système ferroviaire qui serait sous-tendu par la seule rentabilité des lignes TGV semble continuer d'encourager la SNCF à massifier ses circulations sur les lignes les plus rentables et à négliger, voir abandonner les autres liaisons TGV dont les relations inter-secteurs (« de province » à « province »).

La LGV Rhin-Rhône dont le coût avoisine les 2,5 milliards d'euros rentre en partie dans cette seconde catégorie et requiert au contraire dans un contexte de transition énergétique, toutes les attentions de son propriétaire exploitant, des collectivités et des élus, comme de tous les acteurs économiques et touristiques.

Elle doit mieux s'intégrer dans le corridor européen Nord Europe-Méditerranée par le développement de liaisons Nord-Sud à rééquilibrer avec celles de l'axe radial.

Son intégration dans le réseau ferré national doit être amélioré en particulier dans les nœuds ferroviaires et son articulation et sa complémentarité avec le réseau TER doit être gage de qualité et de cohérence des correspondances et ainsi de gain potentiel d'usagers. De fortes attentes existent pour la desserte des gares TGV par TER et le développement des relations entre les principales aires urbaines de l'espace Rhin-Rhône par la mise en service de TER Grande Vitesse (TER GV).

Le projet de réalisation de la seconde phase de la branche Est entre Petit Croix et Lutterbach soit 35 km soutenu par de nombreux élus de Bourgogne-Franche-Comté, de Grand Est et par le Sénat doit faire l'objet d'un prochain avis du comité d'orientation des infrastructures (COI). Une nouvelle étude socio-économique doit en renforcer l'intérêt.

La réalisation de ce tronçon manquant permettrait outre un gain de temps sur les deux axes, en désaturant la ligne classique entre Belfort et Mulhouse, de faire circuler plus de TER et plus de trains de fret.

Il permettrait à la LGV Rhin-Rhône de mieux s'encrer dans le corridor européen et de bénéficier de subventions européennes.

La FNAUT BFC est donc favorable à la réalisation de cette deuxième phase.

Dans cette attente et afin de conforter le tronçon de ligne existante elle demande :

-un bilan complet et transparent à 10 ans de la LGV Rhin-Rhône

-un nouveau schéma de desserte pour le service annuel 2023 plus lisible, cadencé et mieux équilibré entre dessertes radiales et Rhin-Rhône

-la réunion rapide d'un comité de pilotage dont la FNAUT est membre, le dernier remontant à 2017

-le rétablissement dans les meilleurs délais des TGV Mulhouse-Lille et Strasbourg-Marseille via le Revermont (Lons le Saunier).

P. Noblet