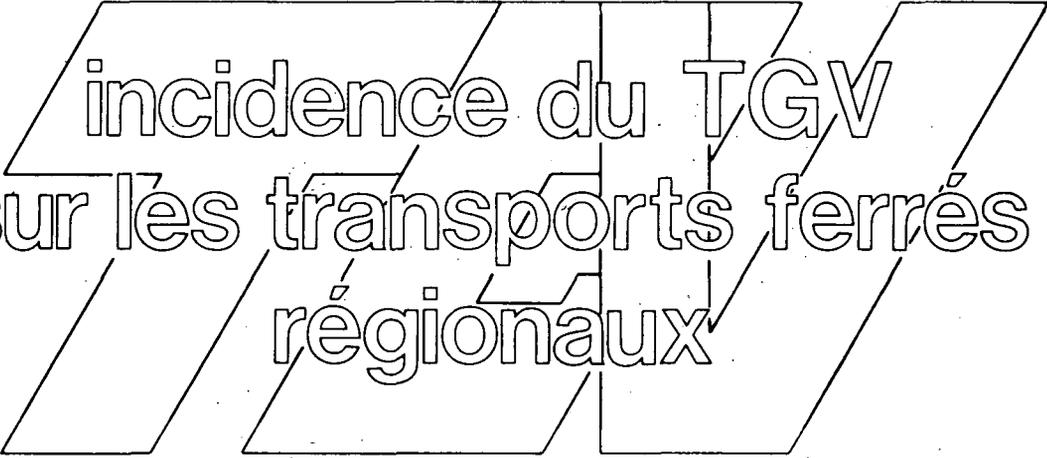


ce de lyon
de franche comté



incidence du TGV
sur les transports ferrés
régionaux

**NOTE
DE SYNTHÈSE**

décembre 1982

Ce document représente une synthèse rapide, pour la Franche-Comté, des études menées par le C.E.T.E. de Lyon pour le compte du Ministère des Transports et des trois régions Bourgogne, Franche-Comté et Rhône-Alpes, concernant les conséquences au niveau régional de l'arrivée du TGV Sud-Est.

Le travail du C.E.T.E. était très tributaire des données fournies par la S.N.C.F. C'est pourquoi il s'est étalé sur près de deux ans, au fur et à mesure des modifications et des précisions croissantes du projet TGV.

Il s'est avéré à l'étude que finalement peu de problèmes étaient vraiment communs aux trois régions, il est donc apparu nécessaire de réaliser un document spécifique par région.

On retrouvera donc, ci-contre, pour la Franche-Comté :

- une présentation de la desserte TGV au 1-1-1984*
- une analyse des déplacements vers Paris possibles par des rabattements sur les TGV
 - . sur la base d'une étude théorique des rabattements*
 - . sur la base des projets S.N.C.F. pour l'hiver prochain.**
- une analyse des conséquences sur la desserte régionale des aménagements de services prévus par la S.N.C.F. (avec indication éventuelle des corrections à y apporter).*

Des fiches par ville, jointes en annexe, permettront de repérer l'essentiel des modifications que le TGV apportera aux relations avec Paris comme aux relations intrarégionales, pour les principales agglomérations.

Enfin, un récapitulatif des principales modifications demandées à la S.N.C.F. conclut ce document.

SOMMAIRE

I - LA DESSERTE DIRECTE EN TGV EN 1984	p. 3
II - LES RABATTEMENTS	p. 8
A - L'ETUDE THEORIQUE	p. 9
B - LA SITUATION AU 1ER JANVIER 1984	p. 18
III - LES CONSEQUENCES DE L'ARRIVEE DU TGV SUR LA DESSERTE REGIONALE	p. 23
A - LES PROBLEMES GENERAUX	p. 23
B - LA DESSERTE REGIONALE AU 1-1-1984	p. 25
IV - FICHES PAR VILLE	p. 28
V - RECAPITULATIF DES DEMANDES	p. 42

**I - LE TGV
EN FRANCHE-COMTE
EN 1984**

I - LE TGV EN FRANCHE-COMTE EN 1984

A l'automne 1983, la ligne nouvelle Paris - Sud-Est sera achevée (réduisant considérablement les temps de trajet par fer) et la livraison de l'ensemble du parc matériel nouveau permettra d'assurer de nouvelles relations. Cette mise en place définitive de la desserte TGV se fera effectivement, pour la Franche-Comté, au 1er Janvier 1984, avec la livraison des rames de la desserte Suisse.

Dès le début de l'année 1984, seront donc desservies directement par le TGV quatre villes de Franche-Comté : Besançon, Dole, Mouchard et Frasne.

Aura de plus une influence sur la Franche-Comté, la desserte TGV de deux villes extérieures à la région : Dijon et Bourg.

Nous rappellerons ici la consistance globale du projet :

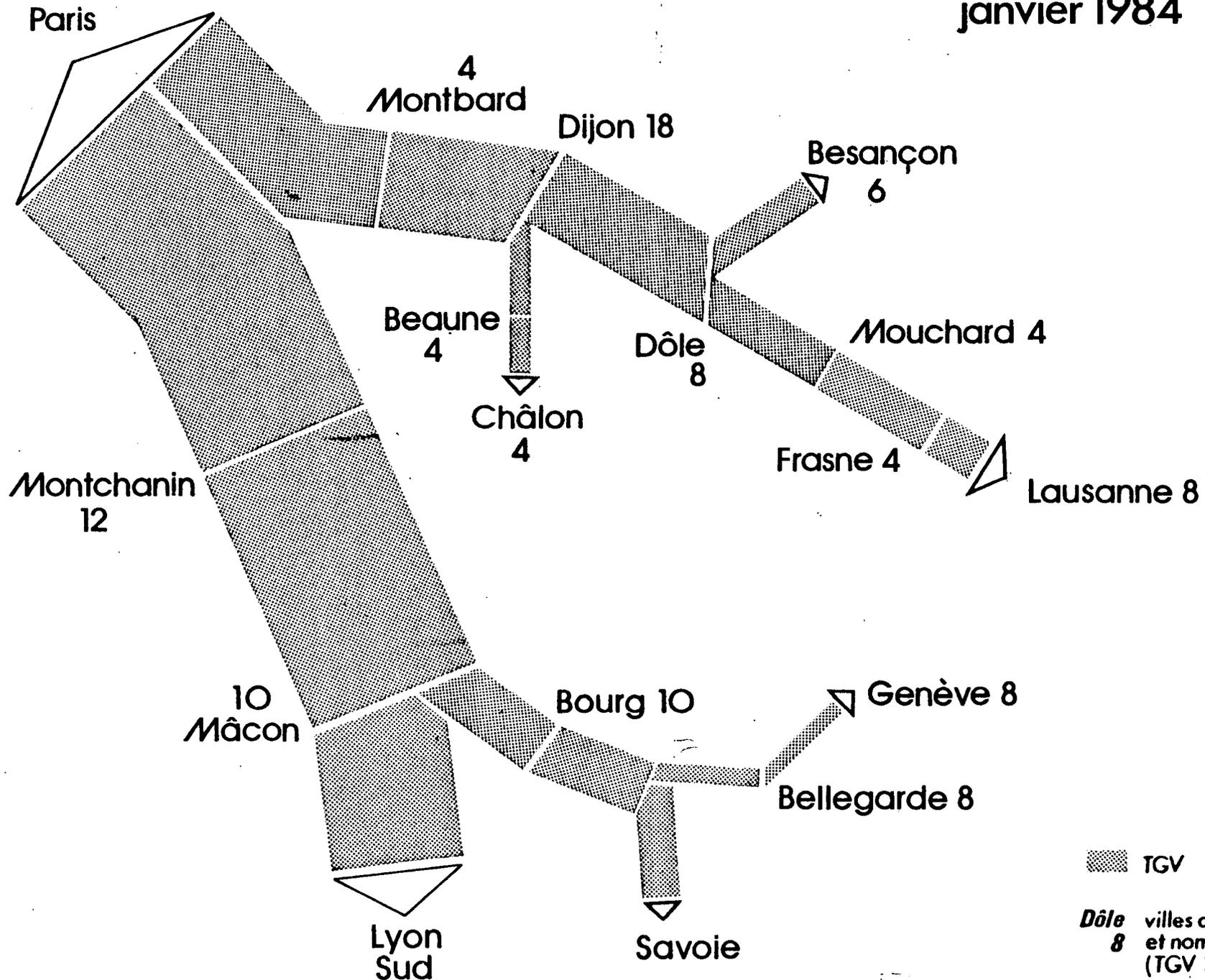
Ville	Nbre d'A.R. quotidiens	Temps de trajet (Paris)	Gain de temps	1ère arrivée à Paris	Dernier départ de Paris
Besançon	3	2 h 30	33 %	8 h 43	19 h 45
Dole	4	2 h 05	35 %	8 h 43	19 h 45
Mouchard	2	2 h 25	27 %	11 h 26	18 h 08
Frasne	2	3 h	22 %	11 h 26	18 h 08
Dijon	9	1 h 40	30 %	8 h 43	19 h 45
Bourg	5	2 h	50 %	9 h 20	19 h 11

Précisons que :

- Dijon sera desservie par les TGV à destination de Chalon, la Franche-Comté et la Suisse.
- Dole par tous les TGV de Besançon et deux TGV suisses sur les 8.

DESSERTTE TGV

janvier 1984



- Aucun TGV suisse ne dessert à la fois Dole, Mouchard et Frasne.
Le TGV 724 traverse même la Franche-Comté sans aucun arrêt.

A partir de villes desservies directement, des créations de services ou des aménagements d'horaires existants devront permettre aux autres villes importantes de Franche-Comté de bénéficier de correspondances sur le TGV bien aménagées :

Montbéliard sur Besançon ou Dijon
Lons, Saint-Claude et Morez sur Mouchard ou Dole
Pontarlier sur Frasne, Mouchard ou Dole.

La grille horaire des TGV en Franche-Comté est la suivante :

N° TGV	751	721	723-759		725	727	773
Paris	6.27	7.18	12.31		14.26	18.08	19.45
Montbard	7.23	-	-	-	-	-	-
Dijon	8.09	8.56	14.09	14.09	16.04	19.48	21.25
Dole	8.35	-	-	14.39	16.30	-	21.50
Besançon	9.00	-	-	15.04	-	-	22.15
Mouchard		9.41	-		-	20.29	
Frasne		10.16	-		-	21.02	
Vallorbe		10.36	15.36		17.36	21.21	
Lausanne ▼		11.10	16.10		18.10	21.55	

Et dans l'autre sens :

N° TGV	750	722	756	724	768	726	728
Lausanne		7.38		12.40		17.43	19.43
Vallorbe		8.11		13.13		18.16	20.16
Frasne		8.27		-		18.32	-
Mouchard		9.00		-		-	21.02
Besançon	6.06	-	10.40	-	17.42	-	-
Dole	6.28	-	11.02	-	18.04	19.20	-
Dijon	6.54	9.41	11.28	14.41	18.30	19.46	21.43
Montbard	7.30	-	-	-	19.08	-	-
Paris	8.43	11.26	13.13	16.26	20.19	21.31	23.26

auxquels il faut rajouter les services desservant uniquement Dijon et ceux desservant Bourg.

Desserte de Dijon

8.16 16.17 17.18 | Paris ↑ 9.39 18.40
 9.54 17.55 19.02 ↓ Dijon | 7.58 16.59

Desserte de Bourg

6.38 10.32 14.32 16.43 19.11 | Paris ↑ 9.20 10.58 13.54 15.57 20.33
 8.40 12.33 16.33 18.47 21.14 ↓ Bourg | 7.15 8.53 11.49 13.52 18.28

2 - LES RABATTEMENTS

II - LES RABATTEMENTS

La définition des rabattements sur le TGV a donné lieu, de la part du C.E.T.E. de Lyon, à une étude technique systématique.

Cette analyse a porté sur le cas de toutes les villes importantes de la région (au minimum toutes les villes de 5.000 habitants) et a abouti à la définition d'un schéma de principe des rabattements à mettre en place, c'est-à-dire à la définition :

- pour chaque gare TGV, d'un " bassin " de rabattement
- pour chaque ville de la région, de la gare TGV et du mode de transport susceptible d'assurer le rabattement.

Cette étude théorique représente la première partie de ce chapitre. Elle doit être considérée comme un guide à la mise en place éventuelle de ces services de rabattements.

Dans la deuxième partie du chapitre, on rappellera ce qui est effectivement prévu par la S.N.C.F. au 1er Janvier 1984, en matière de rabattements vers Paris.

A un résumé rapide de la consistance des services, on ajoutera au besoin (en caractère gras dans le texte) les améliorations susceptibles d'être apportées à ce projet.

A - L'ETUDE THEORIQUE DES RABATTEMENTS

L'analyse de l'offre de transports collectifs existante permet, pour chacune des villes prises en compte, de définir quelle serait la meilleure gare de rabattement.

Mais, selon que l'on considère la distance parcourue (distance de tarification S.N.C.F., qui diffère dans certains cas, et notamment pour la ligne TGV, de la distance réelle), ou le temps de parcours, l'organisation des rabattements peut différer.

Aussi, chacune des deux solutions est-elle envisagée afin d'isoler les relations pour lesquelles le choix de la gare de rabattement implique une analyse plus approfondie.

1 - Les rabattements au plus court chemin (en distance tarifaire)

Cette représentation a pour but de déterminer sur quelle gare il conviendrait d'organiser les rabattements des villes concernées en ne prenant en compte que le critère distance parcourue. Le critère adopté correspond aux distances tarifaires effectivement prises en compte par la S.N.C.F. (principalement pour la ligne du TGV).

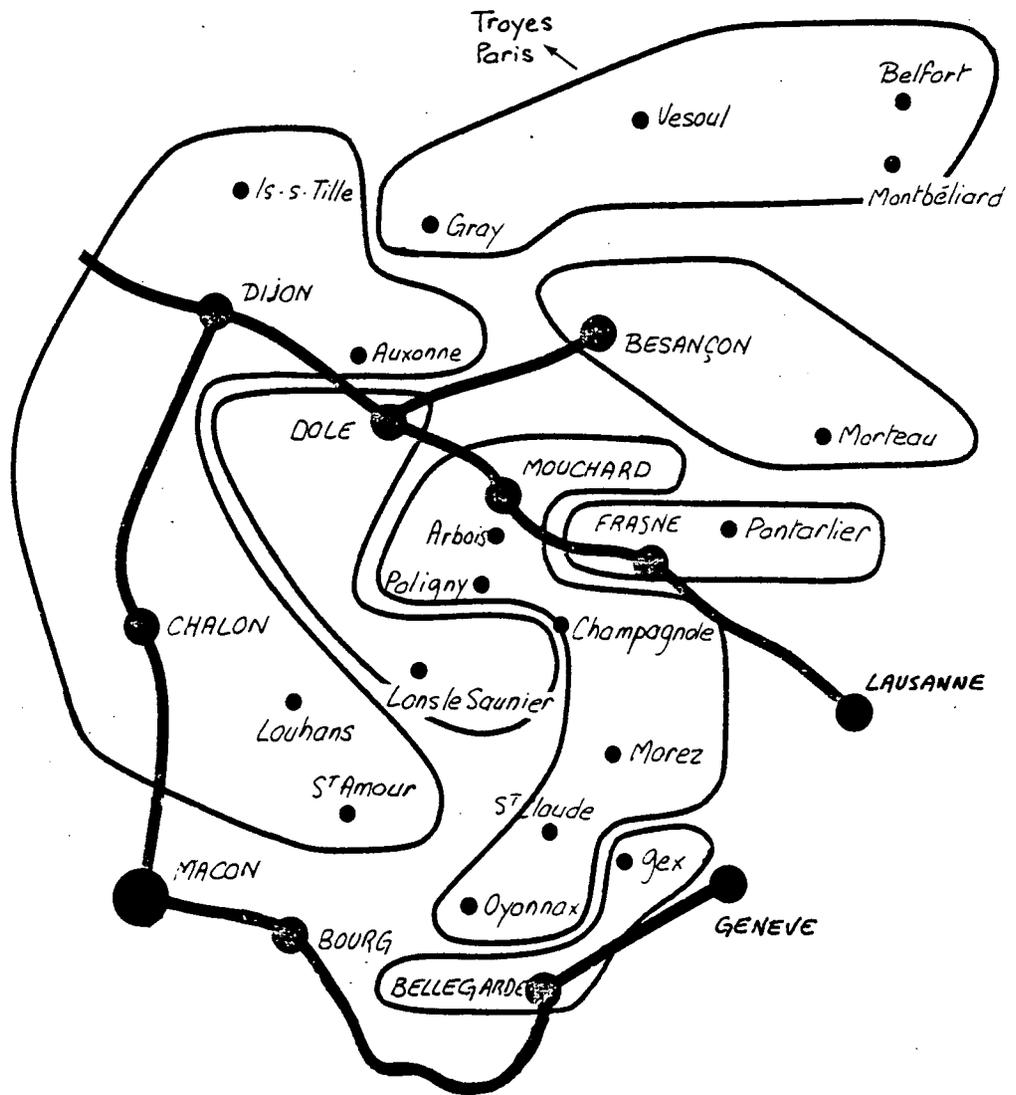
La longueur du trajet à destination de Paris est calculée à partir de l'offre de transports collectifs existant actuellement.

Néanmoins, dans certains cas, il n'existe aucune desserte en transports collectifs entre la ville considérée et l'une ou l'autre des gares TGV. Pour les quelques villes concernées, on a donc calculé la distance par route, correspondant à une éventuelle création de service routier. Cet artifice permet de représenter la zone d'influence optimum de chaque gare TGV. La carte ci-après visualise, pour chaque gare TGV, le secteur géographique qui lui serait rattaché dans le cadre d'une organisation des rabattements au plus court chemin, à destination de Paris. Cette affectation est faite par " tout ou rien ".

La forme de ces zones d'influence dépend très étroitement de la structure du réseau ferré régional.

Zones d'influence des gares TGV EN DISTANCE TARIFAIRE

SITUATION 1983



2 - Les rabattements au plus court temps

Les temps de parcours ne sont pas obligatoirement proportionnels à la distance. Ils dépendent de la structure des relations existant actuellement sur les axes de rabattements : omnibus, express, lignes de cabotage pour les cars, etc ...

Dans cette première approche, les temps calculés correspondent au meilleur temps actuel sur la liaison **sans tenir compte de l'adéquation avec les horaires du TGV**. Seul est pris en compte un temps de correspondance théorique de 15 minutes.

Dans le cas où aucune relation T.C. ne permet actuellement de faire le rabattement, on a pris l'hypothèse de création d'un service express entre les deux villes (donc avec une vitesse commerciale de 50 Km/h).

Comme pour l'élaboration des zones d'influence au plus court chemin, l'affectation à l'une ou l'autre gare a été réalisée par " tout ou rien " alors que dans certains cas deux gares différentes pourraient se justifier.

3 - Le schéma de principe des rabattements

La comparaison des deux possibilités de rabattement (au plus court chemin et au plus court temps) fait apparaître deux situations :

- Quel que soit le paramètre utilisé, les communes prises en compte se situent dans la même zone d'influence. La gare TGV de rabattement se définit alors d'elle-même.

- Suivant le critère retenu, la gare de rabattement diffère. Dans ce cas, une analyse plus fine s'impose pour déterminer un principe de rabattement.

Les villes se trouvant dans ce deuxième cas sont pour la Franche-Comté :

Zones d'influence des gares TGV EN TEMPS DE PARCOURS

SITUATION 1983

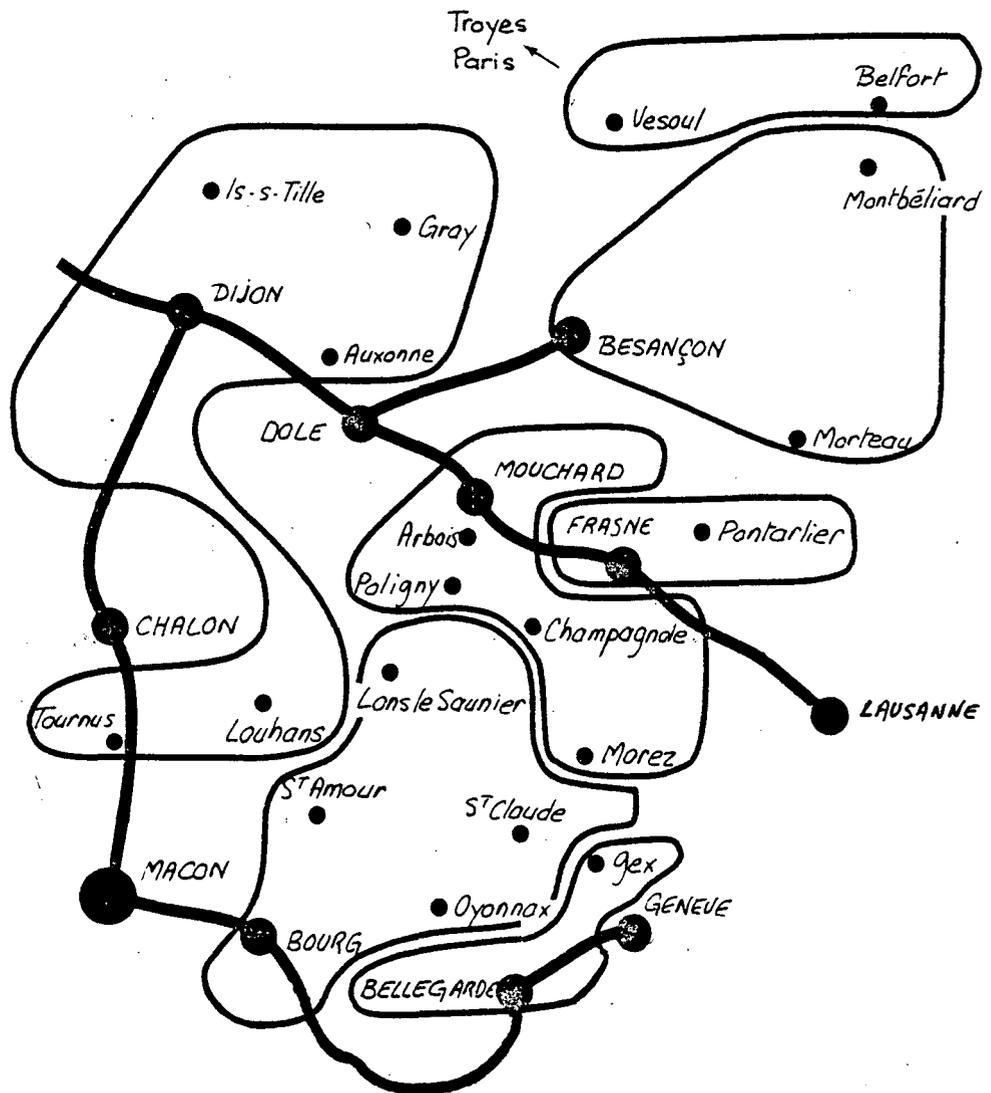
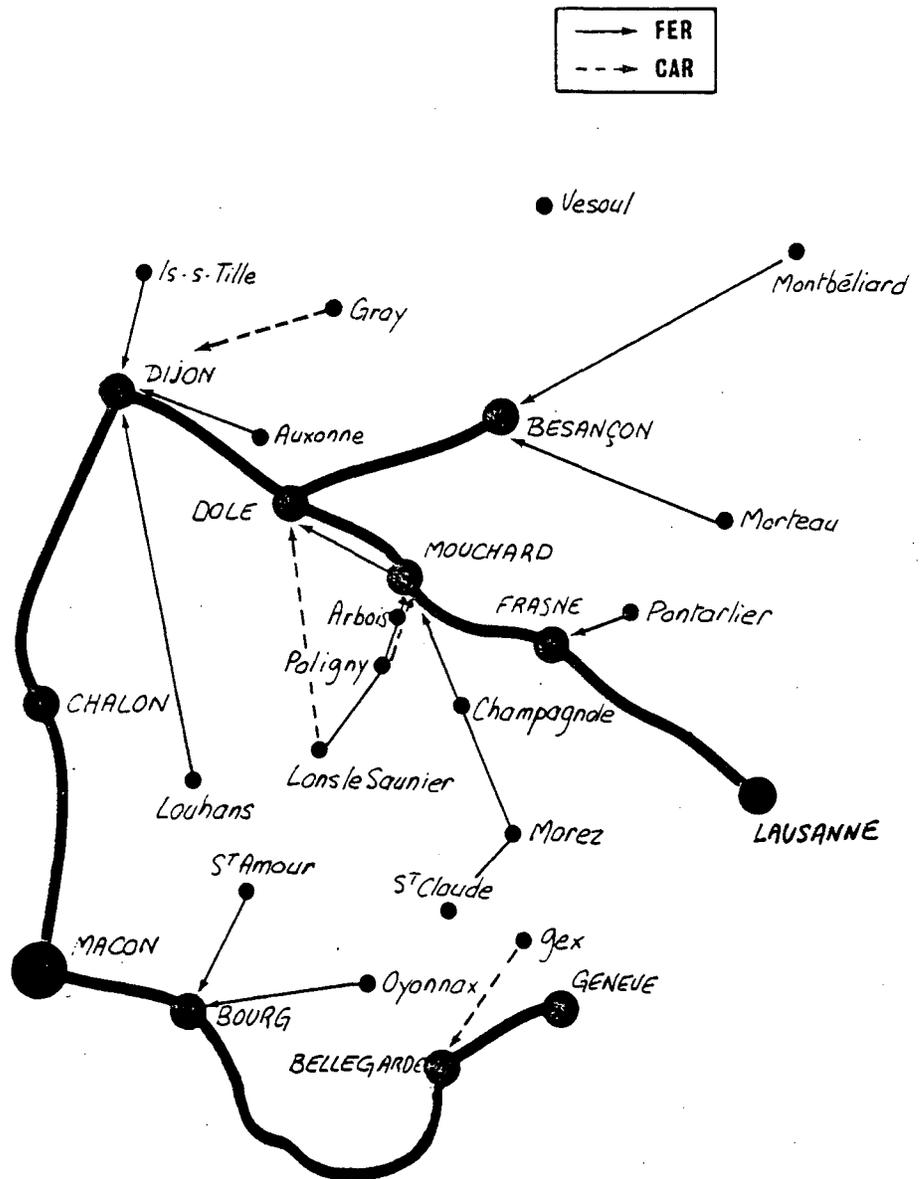


Schéma de principe des rabattements



- Lons-le-Saunier
- Saint-Amour
- Saint-Claude
- Montbéliard
- Gray.

Il convient d'examiner isolément le cas de chaque ville ou axe afin de déterminer la gare de rabattement.

a - L'axe Lons-le-Saunier - Saint-Amour

Ces deux villes du Jura sont reliées par la S.N.C.F. aux gares TGV de Mouchard et Bourg par des liaisons rapides, dont certains turbotrans Lyon - Strasbourg, dont les horaires de passages diffèrent sensiblement des plages horaires TGV.

a.1 - Lons-le-Saunier : trois possibilités de rabattement sont possibles pour Lons : Dole, Mouchard ou Bourg, qui présentent les conditions suivantes :

	<u>via Dole</u>	<u>Via Mouchard</u>	<u>Via Bourg</u>
Desserte TGV	4 A.R.	2 A.R.	5 A.R.
Mode de rabattement	car	fer	fer
Distance réelle	391	412	463
Distance de tarification	421	442	481
Temps de parcours total (y/c 15 minutes de correspondance)	3 h 20	3 h 20	2 h 55

Le temps de trajet le plus court est sur Bourg, mais nécessite des créations de services ferrés car il ne semble pas possible d'assurer une concordance des horaires TGV et des turbotrans Lyon - Strasbourg.

Il paraît donc plus réaliste de créer des services rapides par car, Lons - Dole, faisant le trajet en une heure comme il en existe déjà actuellement et assurant des correspondances sur le TGV de façon à donner au moins un aller-retour dans la journée à Paris.

Il ne faut néanmoins pas faire abstraction de la desserte par la S.N.C.F., via Mouchard qui pourrait être complémentaire en profitant des aménagements d'horaires éventuellement réalisés pour Poligny et Arbois.

a.2 - Saint-Amour : La ville de Saint-Amour se trouve située sur deux liaisons S.N.C.F. ; Bourg - Dijon et Bourg - Mouchard (sans arrêt des turbotrans Lyonnais - Strasbourg), soit trois possibilités de rabattement fer.

	<u>via Bourg</u>	<u>via Dijon</u>	<u>via Mouchard</u>
Desserte TGV	5 A.R.	9 A.R.	2 A.R.
Distance réelle	428	396	447
Distance de tarification	506	426	477
Temps de parcours total	2 h 35	3 h 30	4 h

Il semble que, malgré l'allongement de la distance, ce soit le rabattement sur Bourg qu'il faille privilégier. Il permet un gain de temps de près d'une heure. Il est également plus facile à organiser du fait du plus grand nombre de fréquences sur cet axe. Il faut néanmoins noter qu'une correspondance est actuellement assurée sur le TGV à Dijon, mais dans un sens seulement, Saint-Amour - Paris.

b - Saint-Claude : Le problème de Saint-Claude réside dans le fait que cette ville du Jura se trouve, par l'organisation de l'offre de transport, en limite de deux bassins versants, au Sud Oyonnax - Bourg, au Nord Morez - Mouchard.

La majorité des trains de la ligne Andelot - La Cluse ont leur terminus à Saint-Claude, que ce soit en direction de Morez ou Oyonnax.

Le nombre de liaisons actuellement assurées est :

St-Claude	La Cluse, Bourg	4 par sens
St-Claude	Andelot, Mouchard	4 et 6

Toutes ces dessertes sont très lentes du fait de leur exploitation en omnibus. Elles conduisent aux temps de parcours suivants, en conservant toujours l'hypothèse que les circulations actuelles assurent les correspondances TGV.

	<u>via Bourg</u>	<u>via Mouchard</u>
Desserte TGV	5 A.R.	2 A.R.
Distance réelle	480	445
Distance de tarification	558	475
Temps de rabattement	1 h 56	1 h 42
Temps de parcours total (y/c 15 minutes de correspondance)	4 h 00	4 h 30

Le gain de temps par Bourg serait de l'ordre de la demi-heure.

Mais si l'on examine la structure des déplacements professionnels (*), issus de Saint-Claude, il semble préférable d'orienter le rabattement vers le Nord du département du Jura. Ceci impliquerait presque obligatoirement la création d'un aller-retour par jour : Saint-Claude - Morez - Champagnole - Andelot - Mouchard ou Dole.

Ce rabattement serait à réaliser sur Mouchard ou Dole. Il reprendrait l'organisation actuellement mise en place dans le cadre du schéma régional dont les résultats apparaissent décevants, mais avec des horaires plus adaptés.

(*) " Les déplacements professionnels en Franche-Comté "
Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Franche-Comté.

c - Montbéliard

La desserte Montbéliard - Paris peut être assurée soit par Belfort - Troyes, soit par Besançon - Dijon. Les deux itinéraires sont actuellement proposées par la S.N.C.F. Leurs caractéristiques, en 1983 pourraient être :

	<u>via Besançon</u>	<u>via Belfort - Troyes</u>
Desserte TGV	3 A.R.	-
Distance réelle	485	461
Distance de tarification	515	461
Temps de parcours total	3 h 20	4 h 20

Il faut préciser que la mise en place de rabattements sur les TGV de Besançon ne pourrait se faire que sur les TGV de milieu de journée. Compte tenu de la distance Montbéliard - Besançon, un rabattement sur le premier TGV du matin demanderait un départ beaucoup trop tôt aux Montbéliardais. Le problème serait identique pour le dernier retour du soir.

d - Gray

La liaison Gray - Paris peut être assurée par deux itinéraires :

- rabattement en car à Culmont - Chalindrey sur la ligne Paris - Bâle
- rabattement en car à Dijon et utilisation du TGV.

Leurs caractéristiques en 1983 seront approximativement les suivantes :

	<u>via Culmont</u>	<u>via Dijon</u>
Desserte TGV	-	9
Distance réelle	352 Km	334 Km
Distance de tarification	352 Km	364 Km
Temps de parcours total	4 h 50	3 h

La solution la plus réaliste est bien celle des rabattements sur Dijon, bien plus intéressante en temps. Mais il y aurait lieu de modifier la distance tarifaire actuellement affectée à cet itinéraire pour ne pas pénaliser les usagers par rapport à la situation actuelle.

B - LES RABATTEMENTS EN PLACE AU 1ER JANVIER 1984

Il s'agit des propositions élaborées par la S.N.C.F. On mentionnera au besoin, en caractère gras, des modifications qu'il conviendrait d'y apporter.

1 - L'axe du Doubs

L'arrivée du TGV à Besançon améliorera nettement les possibilités de déplacements pour les villes de :

- Besançon (même nombre de service qu'actuellement, mais gains de vitesse pour les trajets directs comme pour les trajets en correspondance et meilleur positionnement horaire)
- Montbéliard (gain de temps pour les passages par Besançon).
- Dole : traité par ailleurs.

Par contre, pour les villes moyennes entre Belfort et Besançon, l'arrivée du TGV doit entraîner la suppression de leur possibilité du matin d'aller à Paris (train 1582 Belfort - Dole).

Le maintien d'une relation dans ce créneau horaire est important, par exemple :

- par un rabattement omnibus Belfort - Besançon sur le TGV 756 (départ Besançon 10 h 40)
- par le départ de Belfort du train 6302 pour donner correspondance sur le TGV 752 à Dijon à 8 h 58.

2 - L'axe de la Suisse et Pontarlier

La mise en place des quatre TGV Paris - Lausanne par sens viendra en remplacement de sept trains internationaux (2 sens), ce qui représentera déjà des améliorations qualitatives substantielles :

- sur le confort du matériel
- sur la régularité horaire (en particulier dans le sens Lausanne - Paris).

Pour Frasne, on assistera à un strict maintien de la desserte actuelle. Frasne continuera à être le point de correspondance sur les TGV Paris - Lausanne des trains en provenance ou à destination de Berne*.

Pour Pontarlier, l'arrivée du TGV se traduira par :

- des améliorations sur la durée du trajet et le positionnement horaire
- des dégradations en ce qui concerne le nombre global de relations : les quatre allers-retours possibles actuellement seront réduits à trois.

En conséquence, l'officialisation de l'arrêt technique du TGV suisse 725 à Frasne (départ Paris 14 h 26), avec mise en place du rabattement correspondant pour Pontarlier, serait un juste rétablissement.

3 - Le Jura

Mouchard

Il faut rappeler que Mouchard a toujours été considéré par la région de Franche-Comté, comme la gare TGV du département du Jura, et en particulier, le point de rabattement des correspondances du Haut-Jura et du Revermont, voire du Haut-Doubs .

On peut s'étonner, par exemple que le TGV 724 (départ Lausanne 12 h 40) traverse la Franche-Comté sans aucun arrêt, alors qu'un certain nombre de rabattements à Mouchard déjà en place, permettraient d'en bénéficier au mieux.

Lons-le-Saunier

L'organisation proposée se traduira par :

- une amélioration en amplitude pour les déplacements à Paris dans la journée.

* cf. étude C.E.E.R.F. - Septembre 1982

- une possibilité de déplacement supplémentaire dans le sens Lons - Paris.

Par contre, la dénonciation des services omnibus conventionnés du Schéma Régional de Transports Collectifs conduira à ce que le premier service du matin - qui doit permettre une arrivée à Paris à 9 h 39 - devra se faire avec un trajet initial en car et une double correspondance à Dole et Dijon.

La S.N.C.F. propose les solutions minimales suivantes :

Pour le Lundi

- 1 car direct au départ de Lons donnant une correspondance sur le TGV 750 à Dole (arrivée Paris. 8.43)
- 1 autorail passant par Mouchard et Dole donnant un accès au TGV 752 (arrivée Paris 9.39).

Pour les autres jours de semaine

Maintien de la proposition initiale : car pour Dole + double correspondance.

Il serait souhaitable, à terme, que le car Lons - Dole du matin soit remplacé par un train Lons - Mouchard - Dole.

Le Revermont

La création de trains Lons - Mouchard s'arrêtant à Domblans-Voiteur, Poligny et Arbois permet trois accès à Paris (début, milieu et fin de journée) et deux retours, ce qui correspond à un niveau de service suffisant. Néanmoins, la première arrivée à Paris restera tardive (11 h 20) et ne permettra pas l'aller-retour dans la journée dans des conditions satisfaisantes.

Saint-Amour

Trois allers-retours (dont un par Bourg) et deux retours seront possibles, ce qui est suffisant.

Dole

Dole bénéficie actuellement d'une très bonne desserte avec Paris (12 relations quotidiennes par jour et par sens)

La mise en place du TGV ne réduira en rien le nombre total de possibilités. La relation sera néanmoins pénalisée, car trois allers-retours quotidiens ne seront plus directs mais nécessiteront une correspondance à Dijon.

Cette pénalisation conduit les élus du Nord du département à demander le maintien d'une desserte directe (et non pas en correspondance, comme prévue) dans le créneau actuel du Jean Jacques Rousseau (arrivée Dole : 19 h 58).

Saint-Claude et Morez

Les relations proposées sont identiques en nombre à la situation actuelle, mais avec un temps de trajet moyen ramené à cinq heures. Il ne sera toujours pas possible de passer la journée à Paris.

De plus des modifications horaires sont à proposer par rapport aux créneaux envisagés :

- Le train de 18 h 15 (départ Saint-Claude) qui doit ne fonctionner que les dimanches et fêtes devrait devenir quotidien.

- Le départ envisagé le Lundi matin par un omnibus conventionné (Saint-Claude 5 h - Paris 9 h 39) doit être maintenu au moins le Lundi.

**3 - LES CONSEQUENCES
SUR LA DESSERTE REGIONALE**

III - LES CONSEQUENCES DE L'ARRIVEE DU TGV SUR LA DESSERTE REGIONALE

Les problèmes que pose l'arrivée du TGV en Franche-Comté sont de deux ordres :

- d'une part, des problèmes généraux liés à l'utilisation du TGV pour les relations régionales
- d'autre part, des problèmes locaux liés à la réorganisation de la desserte classique ferrée.
Tous les éléments de cette desserte ne sont pas encore définis ; en particulier les services omnibus en circulation l'hiver prochain ne sont pas tous connus, d'autant qu'un certain nombre de services conventionnés du Schéma Régional risquent de ne pas être reconduits. Mais des adaptations d'horaires ou de services d'ores et déjà prévus en fonction du TGV, risquent d'avoir des conséquences importantes sur les possibilités de déplacements régionaux. Il importe de les recenser et de corriger les éventuelles dégradations.

Nous allons examiner tour à tour ces différents aspects.

A - L'UTILISATION DU TGV POUR LES DESSERTES REGIONALES

Les déplacements actuels entre la Franche-Comté et la Suisse sont assurés par utilisation des rapides internationaux Paris - Dijon - Lausanne. Ces trains seront supprimés au 1er Janvier 1984, et remplacés par des TGV.

Le problème est donc celui de l'accès au TGV pour un déplacement Franche-Comté - Suisse, entièrement hors voie nouvelle.

Un problème identique se posera pour les relations suivantes :

- Besançon - Dole - Dijon
- Dijon - Dole - Mouchard - Frasné.

A priori, ce type de déplacements ne devait pas être autorisé par TGV, ce qui aurait conduit à une réduction des possibilités de relations régionales.

La position de la S.N.C.F. semble maintenant la suivante : l'utilisation du TGV pour des liaisons régionales serait possible dans la mesure où elle ne nuira pas aux relations longue distance ; c'est-à-dire que la réservation sera obligatoire (donc surcoût) mais devra se faire 24 h au plus avant le départ (sans aucune assurance, donc, de bénéficier effectivement d'une place).

- il faudrait que ce principe d'utilisation du TGV pour les relations régionales soit confirmé pour toutes les liaisons
- il serait nécessaire, dans tous les cas, que l'accès au TGV soit libre (ni réservation, ni surcoût)
- si cette seconde condition n'était pas remplie, il reste bien évident qu'en ce qui concerne les déplacements locaux, l'utilisation du TGV représente, dans certains cas, une solution de fortune. Il serait donc parfois bien préférable de créer dans le même créneau, de bonnes relations omnibus par trains classiques.

B - LA DESSERTE REGIONALE AU 1ER JANVIER 1984

1 - L'axe du Doubs

Comme on l'a vu plus haut, la mise en place des divers rabattements sur le TGV a comme principale conséquence néfaste, la suppression d'un train semi-direct de matinée entre Belfort et Besançon. Les liaisons régionales n'ont pas à partir de l'amélioration des relations avec Paris.

Il faut maintenir une liaison semi-directe entre Belfort et Besançon dans la matinée.

Pour toutes les autres relations possibles, l'arrivée du TGV n'a qu'une influence très mineure.

2 - L'axe de la Suisse et Pontarlier

Le remplacement des rapides internationaux par des TGV qui n'observeront pas exactement les mêmes arrêts aura comme principale conséquence de supprimer des relations entre Dole et les villes situées plus à l'Est : Mouchard, Frasne (dont Pontarlier) et la Suisse.

Par ailleurs, les modifications horaires apportées à certains omnibus pour assurer des rabattements de bonne qualité sur les TGV, pourront pénaliser la clientèle actuelle de cabotage.

Il s'agit des omnibus suivants :

- le 8236 Pontarlier - Mouchard (18 h 05 - 19 h 00) doit être avancé de 40 minutes.
- le 8630 Saint-Claude - Andelot - Dijon doit être avancé de 25 minutes.

Ces omnibus assurent certainement des déplacements domicile - travail. Il faut être très vigilant quant aux éventuels décalages horaires.

3 - Le Jura

Saint-Claude et Morez

Sans possibilité d'usage du TGV, les relations entre Saint-Claude et Dijon diminueront de deux allers et un retour. Pour rétablir au minimum le statu quo, il faut, en plus de l'accès libre au TGV :

- faire partir de Dôle le train 8627 (départ de Mouchard à 21 h) de manière à rétablir une liaison de soirée Dole Saint-Claude supprimée du fait du TGV.
- rendre quotidien le départ de Saint-Claude à 18 h 15 et prolonger ce train de Mouchard à Dole.
- conserver le train E.P.R. 8594 (Saint-Claude 11 h 15 - Andelot 12 h 37) au moins le Samedi.

Lons-le-Saunier

La réorganisation des rabattements prévue vers Dole accentue la desserte par car au détriment du train.

Il serait préférable (déjà noté plus haut) que la première relation du matin vers Dole soit assurée par train plutôt que par le car envisagé.

De plus, le dernier départ Lons - Dole est tôt : 17 h 50.

Il faut créer un départ de soirée Lons - Dole, éventuellement par le prolongement du Lons - Mouchard de 19 h 45.

Quant aux relations entre Lons et Mouchard, les améliorations à obtenir ne concernent pas la desserte sur Paris, mais bien plutôt l'arrêt des turbo-trains Lyon - Strasbourg, pour donner effectivement à Mouchars un rôle de plaque tournante des relations ferrées du Jura.

**4 - FICHES
PAR VILLE**

FICHES PAR VILLE

On trouvera, ci-joint sous forme de fiches récapitulatives, un bilan de la desserte actuelle (hiver 1982-1983) et de la desserte future (1er Janvier 1984) pour les principales villes de Franche-Comté concernées par le TGV :

- . Besançon
- . Montbéliard
- . Dole
- . Pontarlier
- . Lons-le-Saunier
- . Saint-Claude.

Chaque ville se trouve donc représentée par deux fiches, à la suite l'une de l'autre.

On trouvera ci-contre le " mode d'emploi " de ces fiches, ainsi que la définition des normes de déplacements pris en compte.

Les variations de desserte entre les deux fiches de chaque ville tiennent compte ::

- de l'arrivée du TGV et des modifications prévues dans les services régionaux
- de la suppression au service d'hiver 1983-1984 de certains services conventionnés du Jura.

MODE D'EMPLOI**Meilleurs temps**

Il s'agit du meilleur temps actuel sur un service aller ou retour. Quand la relation était possible avec usage du TGV, on a signalé les deux possibilités.

Nombre de services

en journée (départ entre 6 h et 21 h)

	5 D
9	3 *
	1 **

se lit : 9 relations au total, dont

5 directes (D)

3 avec une correspondance (*)

1 avec 2 correspondances (**)

Déplacements possibles

D.T. : on a considéré qu'il y avait possibilité de déplacements Domicile - Travail

- quand le meilleur temps était inférieur à 1 heure
- quand on disposait d'une arrivée entre 7 h et 8 h et d'un départ entre 18 h et 19 h.

Journée : cette possibilité a été retenue pour

- toute arrivée avant 9 h
- tout départ après 17 h 30.

Certaines exceptions à cette règle ont été précisées dans la case " observations ".

Matin : Possibilité retenue pour

- une arrivée entre 8 h et 9 h
- un départ entre 12 h et 13 h

Après-midi : Possibilité retenue pour

- une arrivée entre 13 h et 14 h
- un départ entre 17 h 30 et 19 h.

**5 - LES PROPOSITIONS
A LA S.N.C.F.**

Les propositions à la S.N.C.F.

Pour les relations avec Paris :

- Un rabattement omnibus Belfort - Besançon sur le TGV 756 (départ Besançon 10 H 40) pour compenser la suppression prévue dans ce créneau horaire [autre solution, en faisant partir le train E.P.R. 6302 de Belfort pour donner correspondance sur le TGV à Dijon]
- L'officialisation de l'arrêt technique du TGV Suisse 725 à Frasné (départ Paris 14 h 26), avec mise en place du rabattement correspondant pour Pontarlier, pour compenser les pertes de relations Pontarlier - Paris.
- Un arrêt du TGV 724 (départ Lausanne 12 h 40) en Franche-Comté, par exemple à Mouchard où certains rabattements sont déjà en place.
- Améliorer à terme, la première relation du matin Lons - Paris, par mise en place d'un train quotidien Lons - Mouchard - Dole.
- Maintenir, pour Saint-Claude, le premier omnibus conventionné du matin (départ Saint-Claude 5 h) au moins le Lundi.
- Rendre quotidien le départ de Saint-Claude de 18 h 15.

Pour les relations régionales :

- Rendre possible l'utilisation du TGV pour les relations régionales
 - . avec, dans tous les cas, accès totalement libre
 - . si cette condition n'est pas obtenue, il reste évident que l'utilisation du TGV ne représente dans certains cas qu'une solution de fortune. Il serait alors bien préférable de créer dans le même créneau, de bonnes relations omnibus par trains classiques.

- Maintenir une liaison semi directe de matinée entre Belfort et Besançon (suppression du 1582)
- Minimiser les décalages horaires prévus sur les omnibus d'heure de pointe du soir Pontarlier - Mouchard et Saint-Claude - Dijon
- Rétablir une relation de soirée Dole - Saint-Claude supprimée du fait du TGV, en faisant partir de Dole au lieu de Mouchard à 21 h le train 8627
- Rendre quotidien le départ de Saint-Claude à 18 h 15 et prolonger ce train de Mouchard à Dole
- Conserver le train E.P.R. 8594 (Saint-Claude 11 h 15 - Andelot 12 h 37) au moins le Samedi.
- Créer un service de soirée Lons - Dole, éventuellement par prolongement du Lons - Mouchard de 19 h 45.