

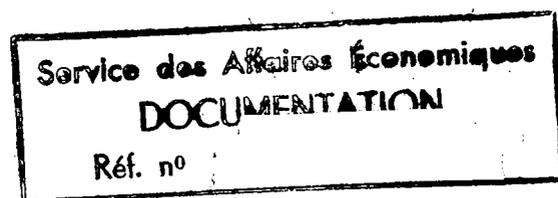
REGION DE BOURGOGNE

MISSION REGIONALE

---

LE T.G.V.  
ET LES VILLES MOYENNES  
EN BOURGOGNE

DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT  
ARPEGE



JANVIER 1982

Cette étude a été financée par la D.A.T.A.R., la responsabilité en ayant été confiée à la Mission Régionale de la Région de Bourgogne. La réalisation a été assurée par l'ARPEGE sous le contrôle de la Direction Régionale de l'Equipement.

Les auteurs de l'étude remercient les élus, les responsables de l'Administration, de la S.N.C.F. et des entreprises pour leurs remarques, leurs suggestions et leur coopération lors des différents entretiens.

	page
INTRODUCTION	1
 <u>ORGANISATION DES TRANSPORTS DANS LA ZONE DE MONTBARD</u>	
I - LA ZONE D'ETUDE	3
II - L'OFFRE DE TRANSPORT	5
1 - Des infrastructures de premier ordre	
2 - L'offre de transports collectifs	
. des services ferroviaires de qualité inégale	
. des services routiers peu attractifs	
III - LES FLUX DE TRAFIC	16
1 - Des flux orientés vers Paris et Dijon	
2 - De fortes variations dans le temps	
3 - Prédominance de la voiture	
 <u>LE T.G.V. A MONTBARD</u>	
I - LA DESSERTE ENTRE 1981 ET 1983	20
II - LA DESSERTE A PARTIR D'OCTOBRE 1983	23
 <u>PROJETS D'AMELIORATION</u>	
I - OBJECTIFS	26
Axe TONNERRE - MONTBARD	30
Axe AVALLON - MONTBARD	33
Axe CHATILLON - MONTBARD	43
Axe SAULIEU - SEMUR - MONTBARD	45
 CONCLUSION	
	52

## INTRODUCTION

La Bourgogne, zone de passage et de carrefour des grandes infrastructures de transport, sera bientôt traversée de bout en bout par la ligne nouvelle Paris - Sud-Est sur laquelle circuleront les T.G.V.. Conçue pour les grandes vitesses et présentant une plateforme aux caractéristiques inhabituelles pour une voie ferrée, cette ligne sera essentiellement réservée à la desserte voyageurs et aura pour vocation première de relier Paris, Lyon et tout le Sud-Est de la France. Afin d'offrir une exploitation adaptée aux grandes vitesses, la S.N.C.F. a limité le nombre des arrêts sur la ligne nouvelle ; ainsi, en Bourgogne, l'accès au T.G.V. n'est possible sur la ligne Paris - Sud-Est qu'en deux endroits, MONTCHANIN (Communauté Urbaine) et MACON-LOCHE, auxquels s'ajoutent, sur la ligne classique, MONTBARD et DIJON, grâce au raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne Paris - Dijon - Lyon.

Le principal intérêt du T.G.V. porte sur l'abaissement sensible des temps de parcours vers Paris et éventuellement vers Lyon. Ces gains de temps importants ne manqueront pas de bouleverser l'organisation actuelle des transports en Bourgogne et de favoriser le rapprochement entre Paris, Lyon et les localités desservies : ce dernier élément pouvant être un atout supplémentaire pour le développement des activités, il est apparu utile de ne pas limiter l'apport du T.G.V. aux seules villes desservies mais d'en faire profiter les villes environnantes.

Deux remarques préliminaires s'imposent afin de définir le champ de l'étude. La première concerne la taille des villes moyennes. Bien qu'issue d'un concept assez flou, la ville moyenne se conçoit au niveau national comme une ville d'une certaine importance (30 000 à 200 000 habitants). A l'échelle régionale l'optique est différente : particulièrement dans le cas de la Bourgogne, espace faiblement peuplé et à l'armature urbaine irrégulière, la notion de ville moyenne doit être étendue à un certain nombre de villes de taille modeste, mais qui jouent un rôle important dans l'organisation de l'espace comme l'attestent leur pouvoir d'attraction et l'étendue de leur aire d'influence.

La deuxième remarque concerne l'étude qui a été menée récemment en Saône et Loire : dans le but de valoriser les bouleversements qu'apporte le T.G.V. dès 1981 dans ce département, le Conseil Général de Saône et Loire a fait étudier les perspectives économiques et de mobilité liées au T.G.V.. A la suite de cette étude quelques actions ont été engagées : notamment l'organisation de l'accueil dans les gares T.G.V. de Montchanin et Macon-Loché, et la mise en place de services de rabattement en car vers ces deux gares.

Les différents aspects du T.G.V. ayant déjà été examinés pour le département de Saône et Loire, et les villes moyennes concernées par l'arrêt du T.G.V. à Dijon étant toutes reliées à Dijon par voie ferrée avec certaines dessertes susceptibles d'être aménagées en correspondance avec les T.G.V., la présente étude se limite à l'examen des problèmes de transport soulevés par l'arrivée du T.G.V. dans la zone de Montbard, à la limite des départements de l'Yonne et de la Côte d'Or.

Cette arrivée du T.G.V. à Montbard ne se réduit pas seulement à une belle réalisation technique ou à un infléchissement de la politique de la S.N.C.F. obtenu grâce à l'action des élus de la Région, elle signifie l'accès pour tous à un mode de transport rapide orienté vers les métropoles. Cet événement est de nature à modifier certaines habitudes: en effet, à la fin de 1983 le temps de transport sur le trajet de Montbard - Paris diminuera de moitié, situant Montbard à 1 h 05 de Paris.

Dans le même temps, l'augmentation du coût d'utilisation de l'automobile peut provoquer de sensibles changements de comportement vis-à-vis de la voiture individuelle ; toutefois le report vers les transports collectifs ne sera réel que si ceux-ci offrent des services de qualité.

La desserte de Montbard par le T.G.V. donne ainsi l'occasion de réfléchir sur l'organisation des transports de voyageurs dans cette zone et de voir dans quelles mesures des améliorations pourraient y être apportées.

## L'ORGANISATION DES TRANSPORTS DANS LA ZONE DE MONTBARD

### I - LA ZONE D'ÉTUDE

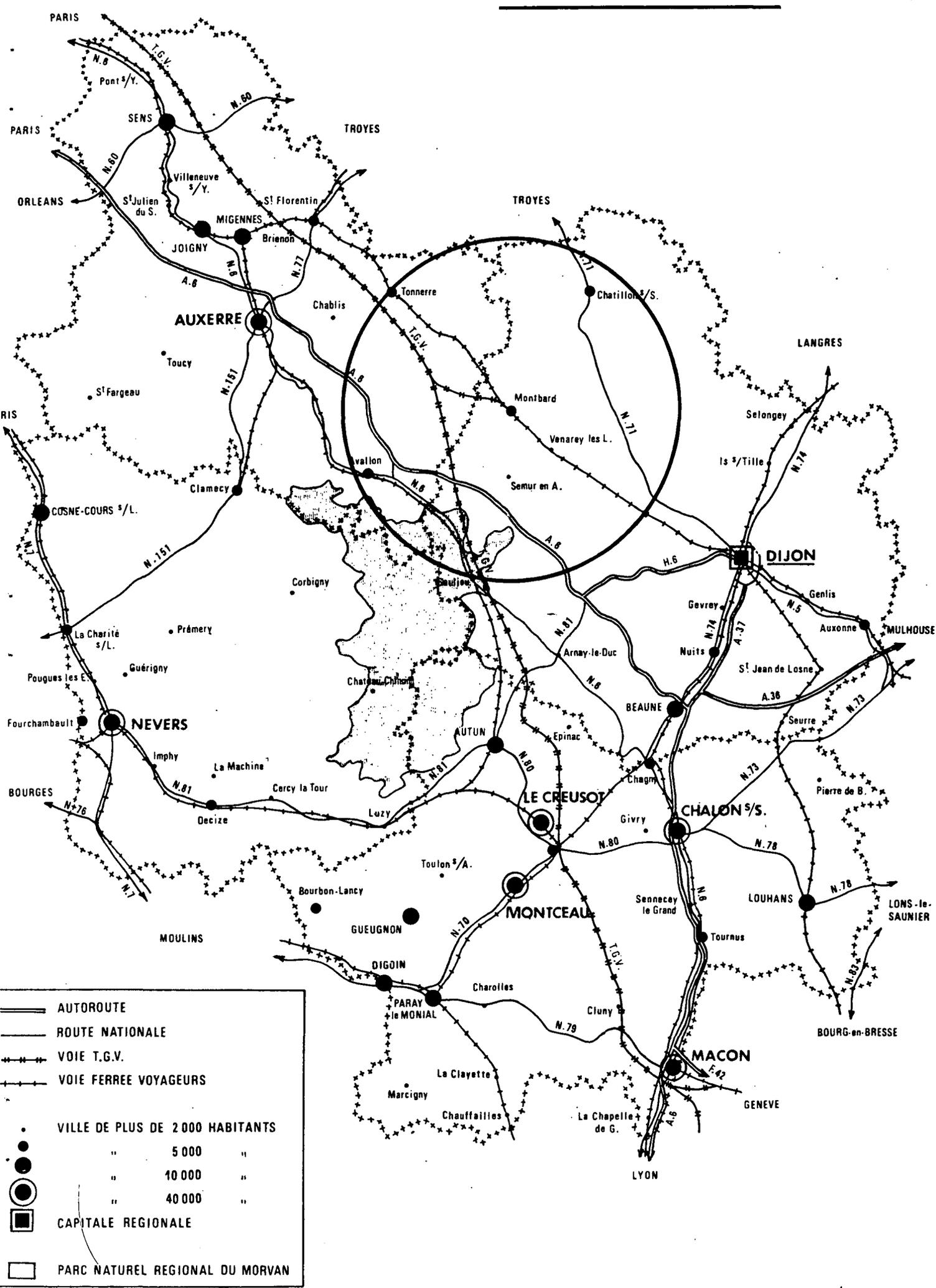
La zone étudiée s'étend sur une cinquantaine de kilomètres autour de Montbard. Elle comprend 18 cantons et inclut, outre Montbard, les villes de Chatillon-sur-Seine, Venarey-les-Laumes, Semur-en-Auxois, Saulieu dans le département de la Côte d'Or, Avallon et Tonnerre dans le département de l'Yonne.

La population dépasse légèrement 100 000 habitants, ce qui représente une densité de 23 habitants/km<sup>2</sup>. La faiblesse de la densité s'accompagne d'un peuplement diffus en villages de petite taille : 60 % de la population réside dans 313 communes rurales de moins de 2 000 habitants. La dispersion de l'habitat est d'ailleurs plus marquée dans le Sud (Morvan, Auxois) que sur les plateaux du Tonnerrois et du Chatillonnais.

Cet espace essentiellement agricole, situé à la périphérie des zones d'influence de villes importantes (Dijon, Troyes, Auxerre, Autun) est polarisé autour de petites villes, de moins de 10 000 habitants, largement indépendantes les unes des autres. Ces sept villes concentrent l'essentiel des industries et des services ; mais les possibilités économiques peu développées ne suffisent pas à retenir sur place la population. L'ensemble de la zone est en effet soumis à un processus de désertification rurale accompagné du vieillissement de la population, la croissance des villes ne compensant plus la dévitalisation du monde rural.

	Population		% personnes de 65 ans et plus	
	1962	1975	1962	1975
URBAINE	34 050	41 490	13,4	13,8
RURALE	72 270	63 365	17,8	23,1
ENSEMBLE	106 320	104 855	16,4	19,3

# REGION de BOURGOGNE



	AUTOROUTE
	ROUTE NATIONALE
	VOIE T.G.V.
	VOIE FERREE VOYAGEURS
	VILLE DE PLUS DE 2 000 HABITANTS
	" 5 000 "
	" 10 000 "
	" 40 000 "
	CAPITALE REGIONALE
	PARC NATUREL REGIONAL DU MORVAN

L'abandon des villages, un cadre agréable et la proximité de Paris ont contribué au développement du caractère touristique de cette zone, se traduisant par un nombre relativement élevé de résidences secondaires. C'est le cas notamment de la partie Nord du Morvan pour laquelle Avallon et Saulieu sont les débouchés naturels et les points d'accès aux voies de communication.

## II - L'OFFRE DE TRANSPORT

### 1) Des infrastructures de premier ordre

Evitant l'obstacle du Morvan, plusieurs infrastructures traversent la région étudiée, véritable zone de passage des grands courants nationaux : ces infrastructures, orientées Nord-Ouest - Sud-Est, relient Paris à Lyon et Paris à Dijon et le Centre-Est.

[	Au Sud : l'autoroute A6 et la Nationale 6 Paris-Lyon
	Au Centre : la ligne T.G.V. Paris - Sud-Est la voie ferrée classique Paris - Dijon - Lyon l'ancienne nationale 5 Paris - Dijon
	Au Nord-Est : la Nationale 71 Paris - Troyes - Dijon

L'accès à certaines de ces infrastructures est réalisé de façon discontinue : c'est le cas pour la voie ferrée et l'autoroute. Les points de contact de ces voies de passage apparaissent comme des points privilégiés de l'espace :

[	autoroute : Niry - Avallon - Bierre-les-Semur
	voie ferrée classique : Tonnerre - Montbard et dans une moindre mesure, Nuits-sous-Ravières et Venarey-les-Laumes
	ligne T.G.V. : Montbard

Contrairement aux autres, la ligne Paris - Sud-Est n'a pas ici de point de contact direct : Montbard est en effet sur une dérivation. Il en résulte l'impossibilité d'utiliser cet axe pour les déplacements vers Lyon et le Sud-Est.

Recoupant les axes principaux, le réseau régional de voies de communication relie les villes entre elles et donne accès aux grandes voies nationales.

### 2) L'offre de transports collectifs

#### 2-1 - Des services ferroviaires de qualité inégale

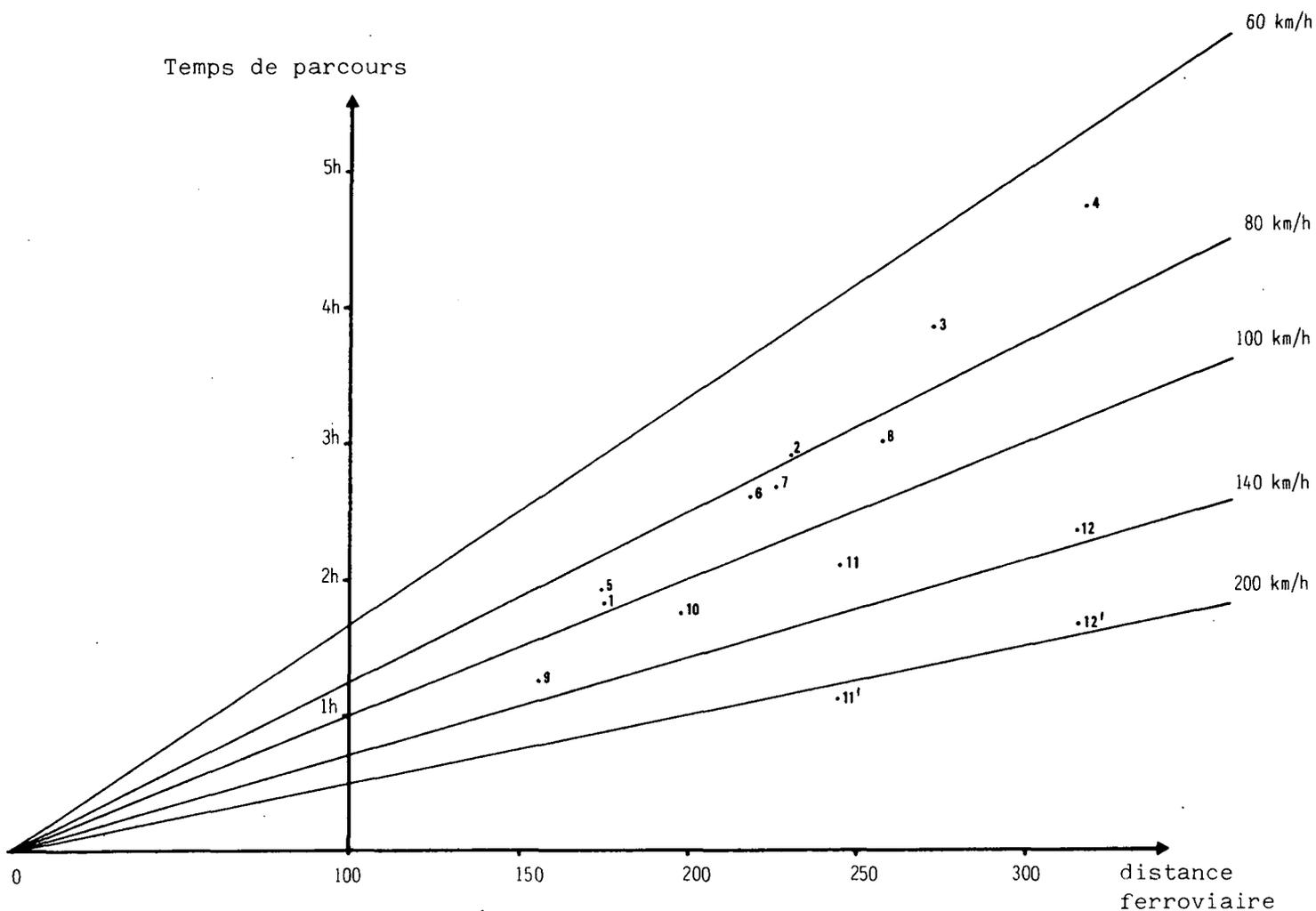
Mise à part la ligne T.G.V., deux voies ferrées desservent cette région : Paris - Dijon - Lyon sur laquelle circulent les trains nationaux et internationaux et Laroche - Auxerre - Autun, ligne secondaire à voie unique raccordée à la première au niveau de Laroche-Migennes.

## LIAISONS FERROVIAIRES AVEC PARIS

## VITESSES COMMERCIALES

Zone Laroche - Autun - Dijon

Temps de parcours



1 : Auxerre  
2 : Avallon  
3 : Saulieu  
4 : Autun

5 : St-Florentin-V.  
6 : Ancy-le-Franc  
7 : Nuits/Ravières  
8 : Les Laumes

9 : Laroche  
10 : Tonnerre  
11 : Montbard  
12 : Dijon

11' : Montbard TGV 1983  
12' : Dijon TGV 1983

Sur la ligne PARIS - DIJON, la qualité de la desserte ferroviaire est très inégale selon les gares ; une hiérarchie peut ainsi être établie pour les gares de la région :

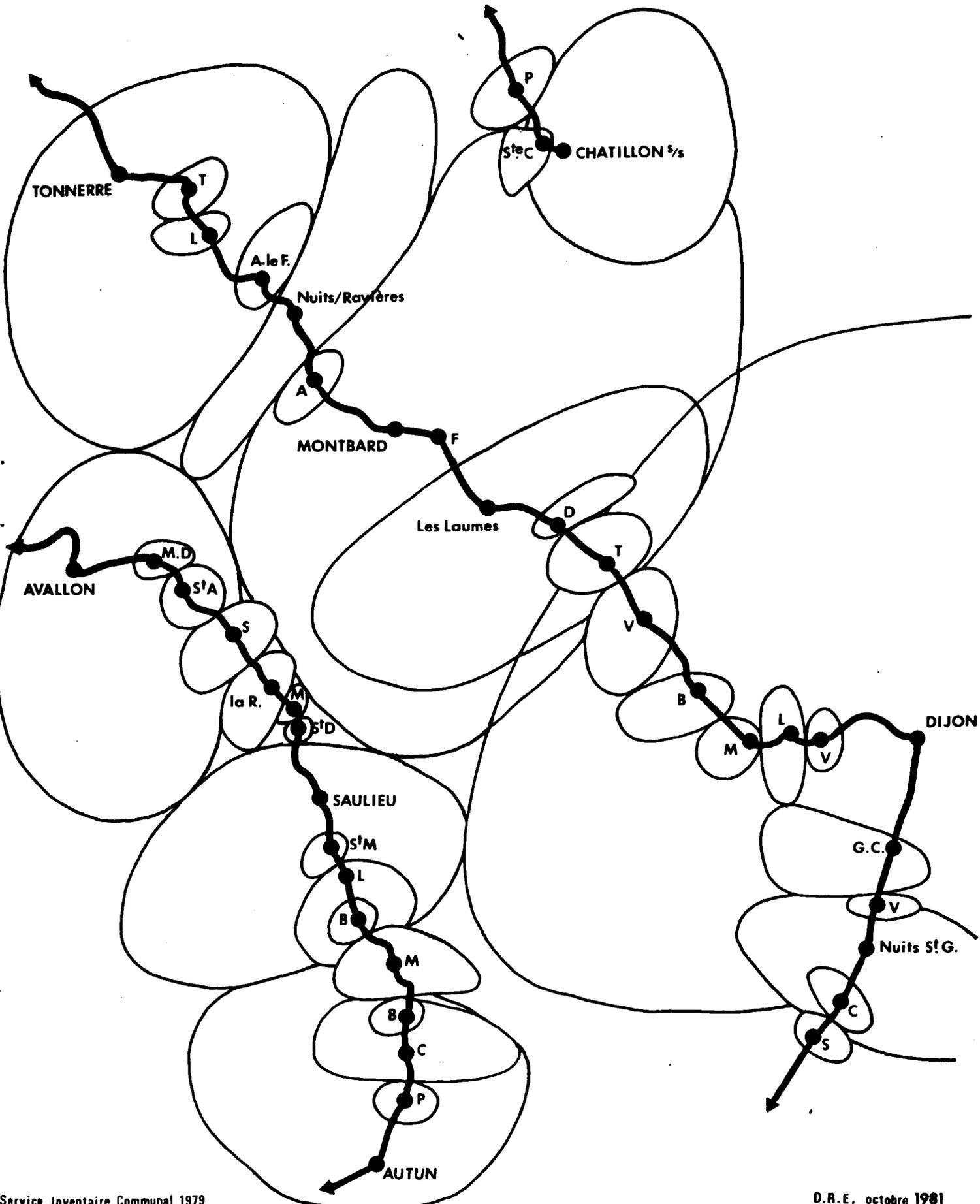
- Dijon et Laroche-Migennes, bien que situées en dehors de la zone, y exercent néanmoins une influence non négligeable par la qualité de leur desserte au niveau du temps de parcours et de la fréquence, en particulier le soir au départ de Paris : plusieurs rapides et express desservent ces deux gares sans arrêt intermédiaire dans la région de Montbard ;
- Montbard et Tonnerre voient s'arrêter quelques express comportant un nombre restreint d'arrêts (Dijon, Montbard, Tonnerre, Laroche, Sens, Paris). Certes la fréquence n'est pas très élevée et la grille horaire s'accommoderait volontiers de quelques améliorations : arrivée à Paris avant 9 h et 14 h, au départ de Paris réduction du "trou" entre 14 h et 19 h. Néanmoins ces deux villes bénéficient d'une desserte relativement bonne grâce aux temps de parcours attractifs de ces express situés dans des plages horaires utiles ;

Tonnerre - Paris	: 1 h 45
Montbard - Paris	: 2 h 05

- à Nuits-sous-Ravières et Venarey-les-Laumes font halte deux express Paris - Dijon dans chaque sens. Ces express comportent de nombreux arrêts ; si la liaison avec Dijon est assez rapide (peu ou pas d'arrêts intermédiaires) celle avec Paris se révèle au contraire très lente : 3 h à partir de Nuits et 3 h 30 des Laumes, soit 20 à 30 minutes de plus que les meilleures relations avec changement à Laroche ;
  - les autres gares ne sont desservies que par des omnibus circulant soit entre Montbard et Dijon soit entre Laroche et Dijon, et assurant à Laroche les correspondances avec les express en provenance ou à destination de Paris. Les omnibus permettent la réalisation de 3 liaisons vers Paris et 2 dans l'autre sens avec des temps de parcours bien supérieurs à ceux des express s'arrêtant à Tonnerre et Montbard ;
- |                   |        |         |         |
|-------------------|--------|---------|---------|
| Arrivée à Paris : | 8 h 36 | 14 h 11 | 21 h 24 |
| Départ de Paris : |        | 12 h 45 | 18 h 56 |

Sur LAROCHE - CRAVANT - AUTUN, la conception de la desserte est totalement différente : cette ligne, sans réel débouché vers le Sud, est en effet conçue comme une ligne de rabattement vers la grande ligne Paris - Dijon - Lyon. L'optique du rabattement impose plusieurs handicaps :

# ATTRACTION DES GARES S.N.C.F. VOYAGEURS DANS LA ZONE DE MONTBARD



- Nécessité d'une rupture de charge à Laroche pour prendre les express de la grande ligne. Même si la correspondance est courte (10 minutes) le changement de train n'est guère apprécié des voyageurs.

Dans le cas présent, tous les trains donnant à Laroche la correspondance pour Avallon desservent Tonnerre et Montbard : ces 3 villes jouissent ainsi de dessertes parallèles, au moins en ce qui concerne les heures de départ et d'arrivée à Paris.

- Le drainage vers l'artère principale, fonction essentielle de cette ligne, impose un nombre important d'arrêts. Presque chaque localité traversée par la voie ferrée possède sa gare : on dénombre 22 gares entre Avallon et Laroche (soit 1 arrêt tous les 3,4 kilomètres en moyenne) contre 10 entre Montbard et Laroche sur une distance un peu plus longue.

La succession des arrêts induit une dégradation progressive de la qualité du service d'autant plus nette qu'on s'éloigne de Laroche. Ce processus de dégradation croissante avec la distance est accentué par la diminution de l'offre de transport, certains services étant limités à Auxerre, d'autres à Avallon : au delà d'Avallon la fréquence baisse pratiquement de moitié.

Nombre de circulations quotidiennes	[	Avallon - Paris (2 sens) : 5 et 4 Saulieu - Paris ( - ) : 3 et 3
--	---	---

- L'exploitation de ce "bras mort" du réseau ferroviaire relève presque exclusivement des services omnibus. Cela suffit à évoquer l'image désuète que donne cette "petite ligne" et le peu d'intérêt porté à ce type de services. La vétusté et l'inconfort du matériel en particulier illustrent parfaitement la situation : un tel matériel ne peut que faire fuir la clientèle maintenant habituée au confort des voitures Corail.

En dehors des omnibus, quelques rares express desservent les arrêts les plus importants : ils circulent en début et fin de semaine et assurent la liaison avec Paris sans changement à Laroche. Malgré leur appellation "Express", leur vitesse est parfois étrangement inférieure à celle d'autres circulations :

Express Saulieu - Laroche (7 arrêts) en 2 h 24

Omnibus Saulieu - Laroche (28 arrêts) en 2 h 20

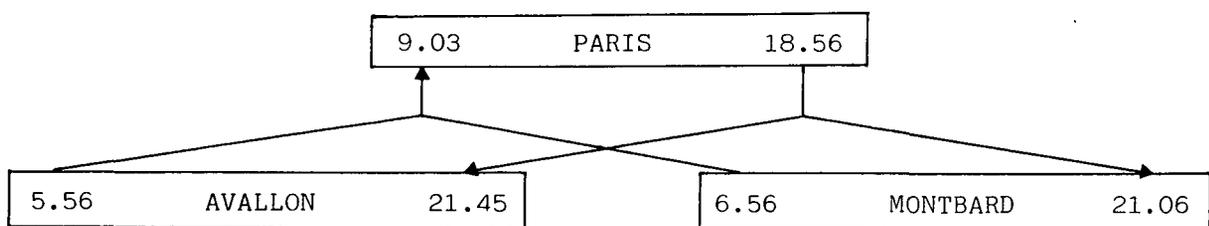
En ce qui concerne la fréquence et les sillons horaires, la desserte d'Avallon permet d'effectuer un voyage Aller-Retour à Paris dans la journée avec un temps de séjour et des heures d'arrivée et de départ de Paris satisfaisants. Cette possibilité n'est pas offerte au départ de Saulieu du fait de la limitation à Avallon de certains trains, notamment ceux tôt le matin et tard le soir.

Par contre, pour les deux villes, les temps de parcours depuis Paris sont trop longs :

Avallon - Laroche (74 km)	1 h 30	] 3 h : AVALLON - PARIS
correspondance	0 h 10	
Laroche - Paris (156 km)	1 h 20	
Saulieu - Laroche (116 km)	2 h 25	] 4 h : SAULIEU - PARIS
correspondance	0 h 10	
Laroche - Paris (156 km)	1 h 20	

La vitesse commerciale sur Saulieu - Laroche ne dépasse pas 50 km/h. La comparaison avec quelques temps de transports montre clairement la lenteur des circulations sur cette ligne :

- Les durées des trajets Avallon - Laroche et Laroche - Paris sont pratiquement identiques pour des distances kilométriques variant du simple au double.
- Avallon et Montbard, villes de taille semblable, se trouvent à distance ferroviaire comparable de Paris (respectivement 230 et 243 km) et bénéficient des mêmes express entre Laroche et Paris. Pourtant le voyage Montbard - Paris peut durer 3/4 h à 1 h de moins que le voyage Avallon - Paris. C'est le cas pour les deux meilleurs trains permettant de passer la journée à Paris : pour un séjour à Paris d'une durée strictement identique, l'Avallonnais passe dans les transports 1 h 40 de plus que l'habitant de Montbard.



La médiocrité de la desserte de la ligne Laroche - Autun s'explique en partie par la mauvaise qualité de l'infrastructure ; le profil difficile, l'unicité de la voie imposent des conditions d'exploitation peu favorables (vitesse maximum faible, croisements obligatoires introduisant des contraintes horaires) dont on ne pourrait s'affranchir sans d'importants investissements.



**DESSERTE FERROVIAIRE**    PARIS - LAROCHE - TONNERRE - MONTBARD  
 PARIS - AVALLON - SAULIEU

MONTBARD  
 TONNERRE  
 LAROCHE  
 PARIS



	sf D	sf D	S				V.S			V	V						sf V.S		
MONTBARD	8.19	9.56	9.25				14.47	17.00					21.05						0.41
TONNERRE	↑	↑	↑				(14 56)	↑					↑						↑
LAROCHE	↑	↑	↑	8.42	9.45	10.41	13.56	14.01	15.53	19.00	20.02	20.28	20.13	22.12	22.26	23.26	0.34	1.19	
PARIS	6.41	6.50	7.17	7.22	8.30	8.26	12.24	12.45	13.42	17.35	18.23	18.26	18.56	20.42	20.54	21.52	23.02	23.59	
Laroche Paris: 156 km		1h56	1h21	1h20	1h15	2h15	1h32	1h16	2h11	1h25	1h39	2h02	1h17	1h30	1h32	1h44	1h32	1h20	
Tonnerre: 197 km		2h37	1h44						2h11	2h48			1h42				2h18		
Montbard: 243 km	1h38	3h06	2h08						2h02	3h18			2h09				2h49		

SAULIEU  
 AVALLON  
 PARIS



	sf S	sf D	S				S			V		
SAULIEU	11.30	11.30	11.18				16.24	19.03				
AVALLON	↑	↑	↑				15.31	15.32	17.43	20.49		
PARIS	6.50	7.17	7.22	12.24	12.45	13.42	17.35			21.46		
Avallon Paris: 230 km	3h44	3h17	2h49				3h07	2h49	4h01	3h14		
Saulieu: 272 km	4h40	4h13	3h56						3h39	5h21		

En ce qui concerne les relations ferroviaires avec Paris, seules dans la région étudiée, les gares de Tonnerre et surtout Montbard présentent quelque intérêt ; l'aire d'attraction étendue de la gare de Montbard confirme son rôle important dans l'organisation des transports de cette zone.

## 2-2 - Des services routiers peu attractifs

Mis à part les services scolaires spécialisés, les lignes de car ne constituent pas un réseau dense ni cohérent : elles résultent de l'évolution du transport public routier de voyageurs sévèrement concurrencée par la voiture individuelle. Le cycle, baisse de clientèle - réduction des services, continue de s'appliquer dans toute sa rigueur. Il est vrai que les services proposés ne sont guère attractifs : itinéraires complexes aux nombreux détours dans la campagne à la recherche de la clientèle ou à la suite d'une fusion de lignes, durée des trajets, matériel vétuste. Seuls les "captifs" des transports en commun ont recours à ce type de services.

Les lignes à circulation quotidienne ne sont pas nombreuses. Celles offrant les meilleures fréquences relient les petites villes de la région aux villes environnantes importantes : en général, ces lignes sont orientées vers l'extérieur de la zone d'étude et ne la traversent pas.

- Chatillon - Chaumont
- Chatillon - Troyes
- Tonnerre - Troyes
- Tonnerre - Auxerre
- Avallon - Auxerre

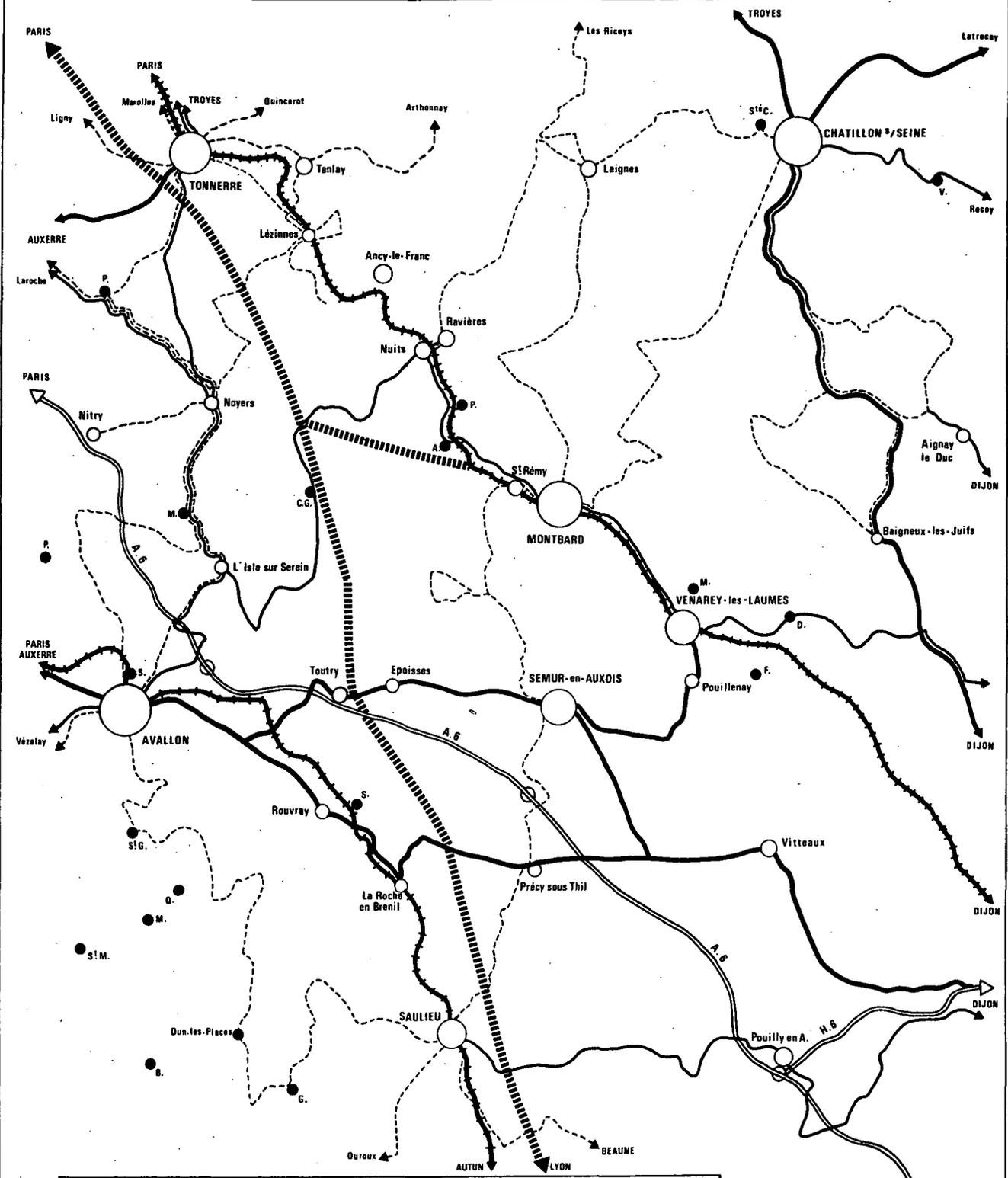
Seules parcourent la région les lignes Chatillon - Dijon et Avallon - Dijon qui avec 4 AR par jour détient la plus forte fréquence.

Les autres lignes quotidiennes ne comportent qu'un Aller-Retour par jour et relient les bourgs les plus importants, généralement chef-lieux de canton, aux villes de la zone :

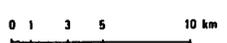
Avallon - Noyers - Tonnerre	Saulieu - Pouilly - Dijon
Avallon - Ravières	Venarey - Is-sur-Tille - Dijon
Chatillon - Aignay-le-Duc	

Enfin plusieurs lignes à circulation périodique (1, 2, 3 jours par semaine) acheminent vers les villes la population rurale soit un jour de marché, soit un jour de sortie scolaire (mercredi, samedi).

# TRANSPORTS de VOYAGEURS dans la zone de Montbard



<p>500 5000 10000 habitants</p>	<p>TAXI ●</p> <p>LIGNE CAR</p>	<p>QUOTIDIENNE (plus d'1 AR/jour) </p> <p>QUOTIDIENNE (1 AR/jour) </p> <p>non QUOTIDIENNE </p>
<p> AUTOROUTE (échangeur)</p> <p> LIGNE T.G.V.</p> <p> VOIE FERREE</p>		



A l'écart des axes desservis par la voie ferrée, les lignes de transport routier de voyageurs tendent à organiser deux types de drainage : le premier, des villages et gros bourgs vers les villes de la zone, et le deuxième à partir de ces villes vers les villes plus importantes situées à proximité : Dijon, Auxerre, Troyes.

Par contre, deux types de relations ne sont pratiquement pas assurées par le car :

- les relations entre les villes de la zone : quand elles existent, ces relations sont des sous-produits de relations plus importantes. On peut noter, en particulier, la quasi inexistence de liaisons entre Montbard et les autres villes à l'exception de Tonnerre - Montbard assurée par le train. Chatillon, Saulieu, Semur sont reliées à Montbard de façon très épisodique et Avallon ne l'est pas du tout ;
- les correspondances avec le réseau ferroviaire, à l'exception de la ligne affrétée par la S.N.C.F. (Les Laumes - Ravières). Chaque système a sa logique propre et fonctionne indépendamment de l'autre : liaisons à moyenne et longue distance pour le train, drainage vers le pôle local pour le car. Ainsi le recours à la voiture particulière ou au taxi s'avère nécessaire pour accéder à la gare de Montbard.

Plusieurs entreprises de transport public routier de voyageurs sont implantées sur ce secteur. La C.F.I.T. (Compagnie Financière et Industrielle de Transports) et la R.T.C.O. (Régie de Transport de la Côte d'Or) se partagent la partie Ouest de la Côte d'Or et disposent d'un parc important de matériel basé aux Laumes, Semur ou Saulieu. Dans le département de l'Yonne, les transporteurs sont plus nombreux : les Rapides de Bourgogne desservent l'espace entre Avallon et Tonnerre. Les Autobus Tonnerrois rayonnent autour de Tonnerre, les Cars de la Madeleine assurent différents services entre Avallon et Vezelay, les Cars Tisserant, basés à Noyers, relient tous les jours Isle/Serein à Sens et Paris. Enfin dans la Nièvre, les Cars Charles permettent de rejoindre Avallon ou Saulieu depuis Dun-les-Places, et la T.R.E.C. offre des liaisons depuis Troyes vers Tonnerre et Chatillon.

Dans le périmètre d'étude, le train et le car remplissent des fonctions différentes sans réelle complémentarité : les services de car actuels n'offrent aucune possibilité de rabattement vers une gare bien desservie en liaison avec des trains corrects vers Dijon ou Paris.

### III - LES FLUX DE TRAFIC

Des enquêtes routières et ferroviaires ont été effectuées en juillet et octobre 1979 par la S.N.C.F. pour connaître les flux à partir de certaines zones de la Bourgogne en direction de Paris, Dijon, la Région Rhône-Alpes et les Régions Provence-Alpes-Côte-D'Azur et Languedoc-Roussillon, qui correspondent aux destinations pouvant être atteintes directement par le train et spécialement le T.G.V.. On dispose de résultats sur les volumes de trafic (nombre de voyageurs par semaine dans un sens) et la répartition modale Train - Auto, à partir de zones centrées sur Tonnerre, Avallon, Chatillon, Montbard, Semur-Saulieu. Bien que tirés de sondages, ces chiffres apportent quelques indications sur la structure des déplacements issus de ces zones.

#### 1) Des flux orientés vers PARIS et DIJON

Les flux de trafic les plus importants sont orientés vers Paris et Dijon, les flux vers le Sud (Région Rhone-Alpes et au delà) étant nettement moins forts.

Les déplacements vers Dijon correspondent à des déplacements hebdomadaires d'étudiants, à des déplacements professionnels et surtout à des déplacements privés (démarches, courses, visites ...) de courte durée, effectués dans la journée et assez bien répartis sur toute la semaine. Ces flux proviennent essentiellement des villes de la Côte d'Or et dans une moindre mesure de l'Avallonnais.

Vers Paris, les flux originaires d'Avallon et de Tonnerre dépassent largement en volume les flux provenant des autres zones. En semaine les trafics comportent une bonne proportion de voyages professionnels; mais les flux les plus importants se produisent en début et fin de semaine. Les courants vers Paris s'expliquent, en effet, en grande partie par les déplacements des Parisiens venant séjourner en fin de semaine dans la région (famille, résidence secondaire ...).

#### 2) De fortes variations dans le temps

Si les flux à destination de Dijon présentent une répartition équilibrée sur toute la semaine, au contraire, les flux vers Paris sont soumis à de fortes variations hebdomadaires et saisonnières : 70 % au moins des voyages hebdomadaires ont lieu en fin de semaine et le nombre de voyages s'élève sensiblement pendant la période estivale. Pour Montbard, Saulieu-Semur, les voyages vers Paris sont même deux fois plus nombreux pendant la semaine d'été que durant celle d'hiver. Ceci traduit l'importance des déplacements privés familiaux et touristiques. La zone de Tonnerre apparaît moins touchée par ce type de déplacement comme le suggèrent le meilleur étalement des voyages dans la semaine et la baisse des déplacements en été.

FLUX HEBDOMADAIRES DE VOYAGEURS  
ZONE DE MONTBARD

Origines						
Destinations		MONTBARD	AVALLON	TONNERRE	CHATILLON	SEMUR SAULIEU
vers PARIS	Hiver	505	3683	2210	554	631
	% Auto	18 / 55	81 / 90	82 / 74	90 / 77	70 / 83
	Eté	985	4087	1695	411	1575
vers DIJON	Hiver	1655	956	247		1917
	% Auto	73 / 79	98 / 100	62 / 61		100 / 100
	Eté	1483	806	239		1331
vers RHONE- ALPES & SUD	Hiver	165	230	71	81	119
	% Auto	61 / 44	93 / 100	45 / 48	91 / 89	91 / 97
	Eté	327	344	183	206	467

### 3) Prédominance de la voiture

Sur les relations avec Dijon, l'utilisation de la voiture particulière apparaît comme exclusive sauf pour les zones de Tonnerre et Montbard qui bénéficient d'une bonne liaison ferroviaire.

La voiture particulière occupe également une place prédominante pour les déplacements vers Paris : plus de 80 % de voyages se font en voiture. Les conditions sont en effet favorables :

- présence de l'autoroute A 6 avec une possibilité d'accès en 3 endroits : échangeurs à Nitry  
Avallon  
Bierre-les-Semur
- durée du trajet par l'autoroute en général inférieure au trajet en train ;
- souplesse de la voiture pour les horaires, le transport de bagages et les parcours terminaux ;
- coût d'utilisation de la voiture habituellement sous-estimé.

Cependant là où existe une desserte ferroviaire correcte, la part du train augmente : Montbard illustre bien ce cas puisque les 2/3 des voyages vers Paris se font en train. Cela montre l'impact d'une bonne desserte ferroviaire sur la répartition modale des déplacements à longue distance. L'attrait d'une bonne desserte est d'ailleurs sensible jusqu'à des distances de 30 voire 50 km : des rabattements routiers (taxi, accompagnement en voiture, voiture personnelle) depuis Chatillon, Semur et Saulieu sont d'une pratique courante. Ils résultent soit de l'impossibilité de disposer d'une voiture, soit d'un choix prenant en compte les notions de coût, sécurité et fatigue.

o

o o

.../

Le passage de plusieurs infrastructures nationales crée, sur la zone d'étude, les conditions d'une sévère concurrence entre modes de transport et entre infrastructures pour les relations à moyenne et longue distance. Entre ces différentes potentialités de transport offertes, les usagers choisissent, dans une large proportion, la voiture individuelle. La présence de l'autoroute impose en effet des conditions de transport qui servent de base de référence tout au moins en ce qui concerne le coût et le temps de transport : ceci permet de révéler les insuffisances de l'organisation des transports dans cette zone comme l'inadaptation des dessertes ferroviaires d'Avallon et Saulieu, l'absence de liaison en transport collectif depuis Semur et l'isolement de Chatillon-sur-Seine. Dans ces villes, il paraît souhaitable de favoriser l'accès à une desserte ferroviaire de qualité : celle de Montbard apparaît comme la mieux placée d'autant que sa situation dans ce secteur ne peut qu'être renforcée par l'arrivée du T.G.V..

Autoroute Fer	Echangeur proche <10 km	Echangeur assez proche <30 km	Echangeur éloigné
<u>EXISTENCE</u> d'une bonne desserte ferroviaire		MONTBARD  TONNERRE	
<u>PROXIMITE</u> d'une bonne desserte ferroviaire  <20 km	SEMUR		
<u>ELOIGNEMENT</u> d'une bonne desserte ferroviaire  - desserte fer non satisfaisante  - desserte fer médiocre  - desserte fer inexistante	AVALLON	SAULIEU	CHATILLON

## LE T.G.V. A MONTBARD

---

La ligne nouvelle T.G.V. Paris - Sud-Est entre Paris et Lyon sera mise en service par étapes en fonction de la construction de la ligne et de la livraison progressive des rames T.G.V..

Depuis fin septembre 1981 est ouvert au service commercial le tronçon Sud St-Florentin - Lyon, la bretelle d'Aisy en direction de Dijon et l'embranchement vers Genève.

Fin septembre 1983 aura lieu la mise en service de l'ensemble des rames T.G.V. sur la totalité du parcours de la ligne nouvelle.

### I - LA DESSERTE T.G.V. ENTRE 1981 ET 1983

La desserte T.G.V. de Montbard avant 1983 est loin d'être satisfaisante. Certes les circulations T.G.V. (1 AR/jour) s'ajoutent à la grille horaire des trains classiques.

Certes la durée du trajet Montbard-Paris (1 h 40) diminue de 30 minutes environ par rapport aux meilleurs trains.

Mais ces deux améliorations voient leur impact considérablement réduit par le positionnement des circulations T.G.V. dans des sillons horaires peu favorables, rendant impossible dans la journée un voyage aller-retour à Paris en T.G.V.. L'apport majeur du T.G.V., la réduction du temps de parcours n'est pas pleinement exploité d'où l'intérêt limité du T.G.V. pour Montbard en 1981.

## MONTBARD - PARIS

	DUREE		COUT *
	1981	1983	
AUTOROUTE	2 h 30		165 F 123 F
TRAIN	2 h 10		78 F
T.G.V.	1 h 40	1 h 05	86 F

\* Coût d'un voyage aller :

- coût voiture particulière (7 CV) : carburant + péage + entretien  
carburant + péage
- coût train ..... : billet 2ème classe
- coût T.G.V. .... : billet 2ème classe + réservation + rabatement  
(tarif S.N.C.F. 2ème classe)

En outre, l'utilisation du T.G.V. est assortie de conditions d'accès restrictives :

- la réservation obligatoire, gage d'un certain confort (place assise obligatoire) s'ajoute, en fait, aux démarches à effectuer avant le départ. A la limite, ce système peut interdire l'accès au T.G.V. en cas d'occupation complète de la rame aux heures de pointes spécialement en début et fin de semaine ;
- la deuxième condition restreint encore plus les possibilités : les trajets en T.G.V. Montbard - Dijon et au delà sont interdits dans les deux sens. Cette restriction découle de l'inextensibilité des rames T.G.V. : le nombre de voyageurs d'une rame étant strictement défini, la S.N.C.F. préfère avantager les longs parcours sur ligne nouvelle (Paris - Dijon) au détriment des plus courts sur ligne classique (Montbard - Dijon).

Ainsi Montbard ne bénéficie du T.G.V. que pour ses relations avec Paris.

En ce qui concerne la tarification, le principe de base consiste, pour une relation donnée, à aligner le prix du billet en T.G.V. sur le prix du billet en train classique par l'ancienne ligne ; l'ensemble des réductions sociales et commerciales s'appliquent sur le T.G.V. (calendrier bleu blanc rouge).

Au prix du billet s'ajoute le montant de la réservation obligatoire (8 F fin 1981). De plus l'utilisation du T.G.V. circulant aux heures de pointe est subordonnée au paiement d'un supplément qui s'élève à 20 F en 1ère et 2ème classes pour Paris - Montbard.

Par rapport à un voyage Montbard - Paris par train classique en 2ème classe, le coût du voyage en T.G.V. (2ème classe) est supérieur de 10 % (réservation obligatoire) ; le surcoût atteint 35 % dans le cas de T.G.V. avec supplément.

Le tableau ci-dessous montre les T.G.V. soumis au supplément.

.../

	T.G.V. 752		T.G.V. 751
	10.15	↓	8.18
	11.56		6.41
		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">           MONTBARD             PARIS         </div>	
Lundi	●		+
Mardi	●		+
Mercredi	●		+
Jeudi	●		+
Vendredi	●		+
Samedi	●		●
Dimanche	●		

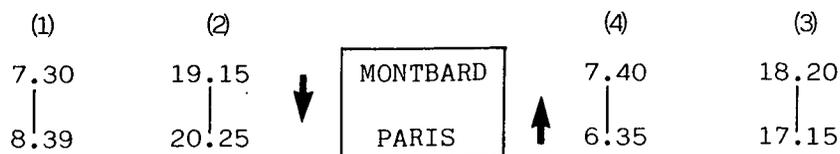
● T.G.V. sans supplément  
+ T.G.V. avec supplément

## II - LA DESSERTE A PARTIR D'OCTOBRE 1983

A cette date, la mise en service définitive du T.G.V. sera réalisée : d'une part, l'ouverture du tronçon Nord, St-Florentin - Combs-la-Ville, procurera un gain de temps appréciable ; d'autre part, la livraison des dernières rames T.G.V. commandées par la S.N.C.F. permettra d'augmenter la fréquence.

Montbard sera alors situé à 1 h 05 de Paris en T.G.V. soit la moitié du temps des meilleurs trains Corail actuels ; soit aussi un gain de 1 h 25 par rapport au trajet de l'autoroute.

Cette diminution du temps de parcours prendra d'autant plus de valeur que les circulations T.G.V. se trouveront dans des créneaux horaires utiles. La desserte T.G.V. de Montbard doit en effet comporter 2 Aller-Retour par jour, favorables aux déplacements de journée à Paris et à Montbard. Les horaires ne sont pas encore établis définitivement. Ceux dont on dispose, ont été diffusés début 1980 par la S.N.C.F. ; mais la Société Nationale a depuis attiré l'attention sur le caractère provisoire de cette grille :



Modifiée avec bonheur par rapport à la desserte T.G.V. en 1981, cette grille horaire appelle toutefois quelques remarques :

- Les T.G.V. (2) et (4) permettant de passer une journée dans la région de Montbard gagneraient à être l'un retardé [Arrivée du (4) vers 8 h 15 à Montbard] et l'autre avancé [Départ du (2) 18 h 15 de Montbard.]
- Dans l'hypothèse d'une journée à Paris, l'heure d'arrivée à la Gare de Lyon [T.G.V. (1) à 8 h 39] semble excellente ; par contre l'heure du retour [T.G.V. (3)] devrait être repoussée au moins vers 18 h 30. Pour être exhaustif, il faudrait ajouter une arrivée à Paris vers 13 h 30.
- En examinant les horaires actuels des T.G.V. à supplément, on s'aperçoit que les 4 T.G.V. avec arrêt à Montbard circulent aux heures dites de pointe : dans tous les cas, sauf peut-être le samedi et le dimanche matin, les usagers empruntant le T.G.V. entre Montbard et Paris auront vraisemblablement à acquitter un supplément.

En octobre 1983, les modifications de desserte n'affecteront pas seulement les T.G.V. : la desserte par trains classiques sera complètement restructurée entre Paris et Dijon. La S.N.C.F. étudie actuellement cette restructuration dont on connaît seulement les principes. En grande partie libérée des contraintes horaires des dessertes nationales, l'artère Paris - Dijon pourrait disposer de trains répondant mieux aux besoins régionaux, tout en relevant quelques correspondances importantes.

Malgré ces principes rassurants, il est difficile de prévoir l'évolution de la desserte ferroviaire de Montbard. Le temps de transport, la fréquence et la position des sillons horaires pourront-ils être maintenus et même améliorés ? Avec la desserte de Besançon par T.G.V., quel sort sera réservé aux express Paris - Besançon qui assurent une desserte correcte des villes de l'axe Paris - Dijon, en particulier, Montbard et Tonnerre ? La réponse à ces questions détermine la qualité des liaisons ferroviaires avec Paris et Dijon pour la ville de Montbard et toute une zone environnante.

Il serait dommage que l'arrivée du T.G.V. induise une dégradation de l'offre de transport dans cette région. Si au contraire, la desserte par train classique est au moins maintenue au niveau actuel, l'arrivée du T.G.V. ne peut que renforcer la situation de la gare de Montbard dans ce secteur. Il reste alors à mettre à la disposition de tous cette possibilité de transport en créant les conditions d'un accès facile à la gare de Montbard.

.../

## PROJETS D'AMELIORATION

---

Le diagnostic sur l'organisation actuelle des transports de voyageurs dans la zone de Montbard a fait apparaître certaines faiblesses. L'arrivée du T.G.V. pourra dans certains cas être une réponse à ces insuffisances. Pour tirer profit au mieux de cette nouvelle possibilité de transport, il serait souhaitable de relier certaines localités à la gare de Montbard.

Avant d'examiner pour chaque localité l'apport du T.G.V., il est nécessaire de définir le cadre dans lequel la mise en place de rabattements vers Montbard peut être envisagée.

### I - OBJECTIFS

Afin de préciser la nature des rabattements, plusieurs objectifs ont été fixés ; ils portent sur la taille des localités à relier, le type de relations à favoriser et la qualité du transport à mettre en oeuvre.

Dans cette zone au peuplement faible et diffus où prédomine encore largement l'agriculture, seules les localités les plus importantes, celles dépassant 5 000 habitants, peuvent tirer profit d'une liaison avec le T.G.V.. Sont concernées Tonnerre, Avallon, Semur et Chatillon : ces villes polarisent chacune l'espace rural environnant et concentrent, avec Montbard, l'essentiel des industries et des services pour lesquels les relations avec l'extérieur sont indispensables.

.../

A ce petit groupe pourrait s'ajouter Saulieu, en raison de son importance comme pôle malgré sa faible population, de son rôle de porte du Morvan, enfin en raison de la mauvaise desserte ferroviaire dont elle dispose. En outre l'intégration de Saulieu peut être réalisée facilement par prolongement de la liaison Montbard - Semur.

Ainsi se dégagent 4 axes sur lesquels un rabattement peut être étudié :

- Tonnerre - Montbard
- Avallon - Montbard
- Chatillon - Montbard
- Saulieu - Semur - Montbard

Les liaisons réalisables en T.G.V. à partir de Montbard sont imposées par l'orientation de l'infrastructure et les choix d'exploitation. La situation de Montbard sur une dérivation de la ligne principale Paris - Lyon exclut la possibilité d'une relation en T.G.V. Montbard - Lyon et le Sud de la France. Envisager une liaison T.G.V. avec Lyon à partir de cette zone à mi-chemin entre Paris et Lyon imposerait la construction d'une gare sur la ligne nouvelle : cette gare vraisemblablement proche du Morvan, pourrait également contribuer au désenclavement de cette région de la Bourgogne et promouvoir le Parc Naturel Régional auprès des habitants de la région parisienne.

A présent seules les relations avec Paris et Dijon sont techniquement réalisables. Toutefois, pour des raisons d'exploitation commerciale, la S.N.C.F. n'a pas jugé bon d'autoriser les parcours T.G.V. entre Montbard et Dijon. Ainsi les rabattements ne donneront normalement accès qu'à des liaisons avec Paris. Avec la restructuration de la ligne classique Paris - Dijon fin 1983, il serait souhaitable que Montbard bénéficie de liaisons avec Dijon dont les heures de départ et d'arrivée à Montbard seraient proches de celles du T.G.V. : les rabattements créeraient, dans ces conditions, de nouvelles liaisons avec Dijon et intéresseraient particulièrement en début et fin de semaine les étudiants et les personnes travaillant à Dijon.

Les rabattements devront assurer deux types de fonctions :

- permettre aux habitants du secteur de passer une journée à Paris avec un temps de séjour suffisant et des heures d'arrivée et de départ attractives. L'inadaptation des horaires T.G.V. entre 1981 et 1983 et la faiblesse des fréquences conduiront certainement à recourir à la complémentarité entre T.G.V. et trains classiques ;
- offrir la possibilité aux Parisiens de rejoindre rapidement et facilement la région soit, en semaine, pour raisons professionnelles, soit pour y séjourner en fin de semaine.

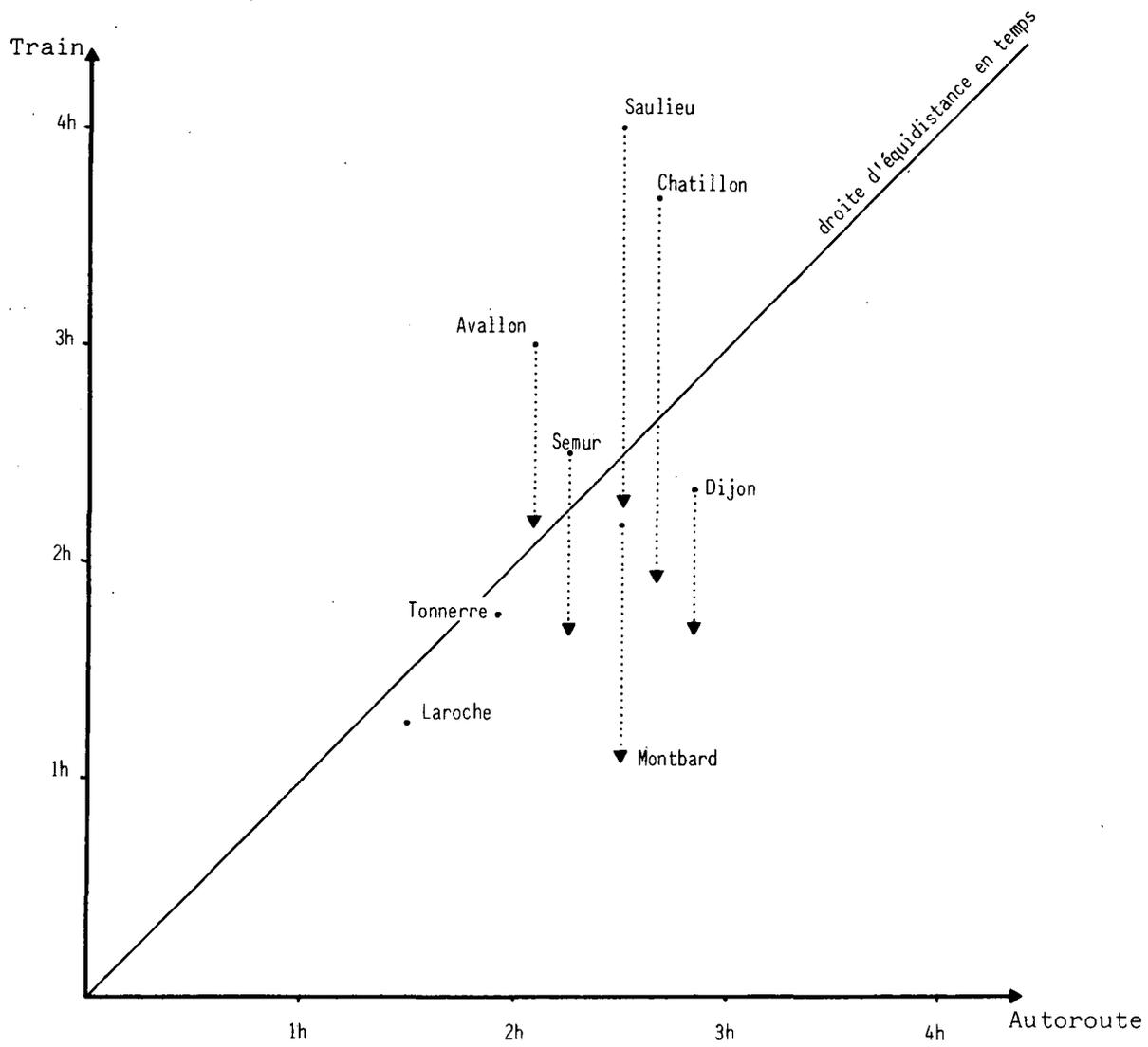
Destinés aux transports terminaux de voyageurs du T.G.V., les rabattements doivent répondre à certains critères de qualité portant sur la rapidité et le confort :

- qu'il soit ferroviaire ou routier, le rabattement doit être rapide et le plus direct possible avec un temps de parcours proche de celui de la voiture. C'est un service de type express par l'itinéraire le plus direct, comportant au maximum 1 ou 2 arrêts intermédiaires dans des communes suffisamment grandes (chef-lieux de cantons) et empruntant une infrastructure favorable à la vitesse, à la sécurité et au confort ;
- dans la mesure du possible le temps de parcours du rabattement doit être inférieur au temps passé dans le T.G.V. ;
- les correspondances doivent être assez courtes pour ne pas être dissuasives et assez longues pour effectuer les formalités (retrait du billet et de la réservation) et combler un éventuel retard : soit 10 à 15 minutes au maximum ;
- pour être attractive et atténuer le surcoût du détour par Montbard, la solution du rabattement doit apporter un gain de temps minimum de 1/2 h à 3/4 h par rapport à la desserte actuelle ; dans les cas les plus favorables, la durée du voyage "rabattement + T.G.V." pourrait être inférieure à la durée nécessaire pour rejoindre Paris par l'autoroute ;
- les services de rabattement devraient disposer de véhicules assez performants pour maintenir une bonne vitesse, confortables et même luxueux, dans le cas d'un service routier, pour susciter l'envie de voyager en car et donner au service une image attractive.

En fonction de ces impératifs examinons quelles sont, sur les 4 axes, les opportunités de rabattement vers Montbard pour se rendre à Paris. Pour chaque ville les possibilités dépendent évidemment de la qualité de la liaison actuelle avec Paris ainsi que de la position géographique par rapport à Paris et Montbard, le rebroussement ou le détour par Montbard allongeant plus ou moins le parcours.

Dans chaque cas il y aura lieu de distinguer les périodes AVANT et APRES OCTOBRE 1983, date à laquelle l'ouverture du tronçon Nord de la ligne nouvelle apportera à Montbard une sensible amélioration de la desserte T.G.V..

COMPARAISON DES TEMPS DE TRANSPORTS  
ENTRE L'AUTOROUTE ET LE TRAIN  
Zone de Montbard



● Train classique  
▼ T.G.V. et rabattement T.C.

AXE TONNERRE - MONTBARD
-------------------------

○ Distance Tonnerre - Montbard	:	45 km
○ Liaisons ferroviaires	:	ligne classique Paris - Dijon
. durée Tonnerre - Montbard (sans arrêt)	:	25 mn
. durée Tonnerre - Montbard (2 arrêts Ancy et Nuits)	:	35 mn
○ Liaisons routières	:	D 905 (ancienne nationale 5 Paris - Dijon - Genève)
○ Localités importantes	:	Tanlay : 1 190 habitants
		Lezennes : 774 habitants
		Ancy-le-Franc : 1 236 habitants (chef-lieu de canton)
		Nuits-Ravières : 1 700 habitants

Tonnerre bénéficie sur Paris de la même desserte que Montbard avec un temps de parcours inférieur : 1 h 45.

Le tableau comparatif des temps de transport et des coûts de chaque solution met en évidence le peu d'intérêt pour Tonnerre de l'arrêt du T.G.V. à Montbard, même après la mise en service complète fin 1983. Le train classique reste la meilleure solution, avec un temps de parcours légèrement inférieur à celui de l'autoroute.

Or la restructuration de la ligne Paris - Dijon, à l'horizon de 1983 entraînera de nombreuses modifications. En particulier, à Tonnerre, les meilleurs trains qui assurent la desserte Paris - Besançon seront-ils maintenus lorsque Besançon sera desservie par T.G.V. dans ces créneaux horaires ? Le principal problème consiste donc à maintenir et promouvoir à Tonnerre une desserte ferroviaire de qualité pour ses relations avec Paris et Dijon : temps de parcours, fréquence, heures d'arrivée et de départ à Paris et Dijon, absence de rupture de charge, matériel confortable.

TONNERRE - PARIS
------------------

	DUREE		COUT *
	1981	1983	
AUTOROUTE	1 h 55		129 F 95 F
TRAIN	1 h 45		64 F
T.G.V.			
Rabatement VP à MONTBARD	2 h 25	1 h 50	110 F
Rabatement TRAIN à MONTBARD	2 h 15	1 h 40	105 F

\* Coût d'un voyage aller :

- coût voiture particulière (7 CV) : carburant + péage + entretien  
carburant + péage
- coût train ..... : billet 2ème classe
- coût T.G.V. .... : billet 2ème classe + réservation + rabatement  
(tarif S.N.C.F. 2ème classe)

Quant aux autres communes de l'axe, seules Ancy-le-Franc et Nuits-Ravières, plus proches de Montbard, peuvent être concernées par le T.G.V. :

		ANCY-LE-FRANC	NUITS-RAVIERES
Train classique	Train classique sur place	2 h 35	2 h 40
	Rabattement voiture à Tonnerre	2 h 10	2 h 20
T.G.V. 1981	Rabattement Fer à Montbard	-	2 h 12
	Rabattement voiture à Montbard	2 h 15	2 h 05
T.G.V. 1983	Rabattement voiture à Montbard	1 h 40	1 h 30

Entre 1981 et 1983, le T.G.V. profite seulement à Nuits et Ravières ; un express s'arrêtant à Nuits et Montbard donne d'ailleurs une correspondance commode sur le T.G.V. arrivant à Paris à midi. Pour ces deux localités, le T.G.V. crée une nouvelle circulation vers Paris avec un gain d'une demi-heure.

NUITS-RAVIERES	9.44	
MONTBARD	9.56	----->10.15
PARIS		11.56

En 1983, le gain de temps pour Ancy et Nuits s'élève à environ 1 heure par rapport à la desserte actuelle. Toutefois la faiblesse de la population concernée n'incite pas à mettre en place des services réguliers ; cela n'exclut pas la création, par les communes ou un groupement de communes, d'un service à la demande, souple et peu onéreux, donnant accès au T.G.V., utilisable aussi à d'autres fins au niveau local.

AXE AVALLON - MONTBARD
------------------------

- |                               |   |
|-------------------------------|---|
| ○ Distance Avallon - Montbard | : 48 km   |
| ○ Liaison ferroviaire         | : néant   |
| ○ Liaisons routières          | : C.D. 957 Avallon - Aisy<br>C.D. 905 Aisy - Montbard |

Avallon dispose déjà de quelques facilités pour ses relations avec Paris. L'autoroute, toute proche, permet de rejoindre Paris en 2 heures : cette liaison rapide, relativement sûre et confortable, offre tous les avantages liés à l'utilisation de la voiture individuelle : transport de porte à porte sans rupture de charge ni contrainte horaire.

Les possibilités de transport offertes ici, par l'autoroute servent de référence et situent à un niveau élevé la concurrence dans le domaine des transports, notamment en ce qui concerne les temps de parcours.

Grâce à des circulations situées dans de bons créneaux horaires, la desserte ferroviaire à partir d'Avallon offre la possibilité de séjour à Paris dans la journée et même dans une demi-journée. Avallon bénéficie en effet d'une desserte "parallèle" à celle de Montbard avec des heures d'arrivée et de départ de Paris identiques. La différence de qualité entre les deux dessertes provient de la rupture de charge à Laroche-Migennes, de la vétusté du matériel et de la durée totale du voyage. La similitude des dessertes exclut l'idée d'un rabattement à Montbard sur un train classique ; reste à examiner l'opportunité de rabattement sur le T.G.V..

PERIODE 1981 - 1983

La durée du voyage Avallon - Paris avec rabattement en car sur le T.G.V. serait de 2 h 45 minimum, soit un temps égal aux meilleurs trains Paris - Laroche - Avallon.

La mauvaise position des horaires T.G.V. et le retour en arrière vers Montbard, véritable obstacle psychologique et financier (+ 33 %) pour un gain de temps nul, montre le peu d'intérêt d'une solution de ce type avant 1983.



PERIODE A PARTIR D'OCTOBRE 1983

Fin septembre 1983, l'organisation des transports de voyageurs sera bouleversée par l'ouverture du tronçon Nord de la ligne nouvelle, mettant Montbard à 1 h 05 de Paris, et par la restructuration de la desserte sur la ligne classique Paris - Dijon. Cette importante modification concernerait également Auxerre qui serait desservie par des trains sans changement à Laroche ; les correspondances avec les autorails des lignes du Morvan seraient assurées à Auxerre.

Quelles sont dans ces conditions les possibilités d'amélioration de la liaison Avallon - Paris ? L'accès à une desserte ferroviaire peut être envisagée soit à Avallon, soit à Laroche, soit encore à Montbard. Malgré l'imprécision concernant les futures dessertes dans ce secteur, analysons les avantages de chaque solution.

AVALLON

Dans la desserte prévue à l'horizon 1983, la rupture de charge, actuellement effectuée à Laroche, serait reportée à Auxerre, avec, pour les voyageurs d'Avallon, la double pénalisation sur le temps de transport du maintien d'une correspondance et du maintien d'un arrêt assez long à Laroche pour des raisons techniques (échange de machines).

Il faudra vraisemblablement compter 2 h 50 pour relier Avallon à Paris, (Auxerre - Paris est prévu en 1 h 50) soit le temps des meilleurs trains actuels.

La fréquence et les horaires ne sont pas encore connus, ni le type de matériel pouvant être affecté sur cette ligne. Afin d'offrir des conditions de confort satisfaisantes, le remplacement des autorails vétustes circulant actuellement s'impose.

L'intérêt de cette desserte est de proposer une relation ferroviaire au départ d'Avallon pour un prix minimum pour l'utilisateur. Néanmoins l'amélioration de cette desserte est limitée par les caractéristiques de l'infrastructure qui ne permettent pas de ramener la durée du voyage à un temps comparable à celui mis par la voiture.

LAROCHE MIGENNES

La restructuration de la ligne Paris - Dijon devrait maintenir à Laroche une desserte de qualité :

- rapidité : 1 h 20 pour Paris
- absence de changement - matériel confortable
- fréquence relativement élevée - créneaux horaires satisfaisants

En outre, à partir d'Avallon, l'accès à la gare de Laroche bénéficie d'infrastructures routières excellentes (autoroute et nationale 6) sans traversée de ville et ne comporte ni détour ni retour en arrière.

Avec un rabattement à Laroche en voiture, le trajet Avallon - Paris dure 2 h 20 soit un gain d'une demi-heure sur le voyage en train. Malgré une distance relativement longue (80 km), ce type de rabattement permet de bénéficier du train lorsqu'il est performant et de l'éviter lorsqu'il assure une desserte omnibus, lente et peu confortable.

Toutefois cette solution ne peut être retenue qu'à titre individuel : la mise en place d'un service de rabattement en car apporterait un gain de temps moindre et se heurterait à la réglementation en vigueur (circulation sur autoroute d'un service régulier de transport de voyageurs en concurrence directe avec un service ferroviaire).

#### MONTBARD

La desserte T.G.V. à l'horizon 1983 est un peu mieux connue que la future desserte par trains classiques :

- 1 h 05 sur Paris - Montbard
- 2 Aller-Retour quotidiens
- créneaux horaires à peu près satisfaisants entraînant sans doute le paiement du supplément.

Les temps et les coûts (supplément compris) du trajet Avallon - Paris en empruntant le T.G.V. seraient :

	2ème cl.	1ère cl.
- 1 h 50 rabattement en voiture individuelle	132 F	171 F
- 2 h 10 rabattement en car express	121 F	160 F

Par rapport à la desserte ferroviaire d'Avallon, la solution du rabattement sur Montbard apporte un gain de temps appréciable (de 40 mn à 1 h) mais pour un coût largement supérieur : de 40 % à 75 % selon les cas (1ère ou 2ème classe, rabattement en car ou en voiture).

En réalité la référence dans le domaine des transports de voyageurs sur l'axe Avallon - Paris n'est pas le chemin de fer (combien d'Avallonnais connaissent le prix du billet S.N.C.F. Avallon - Paris ?) mais l'autoroute. La comparaison avec cette dernière révèle la similitude des conditions de transport, en temps et coûts, offertes par l'autoroute et les rabattements sur le T.G.V..

AVALLON - PARIS : TEMPS

Gare de rabattement	Rabattement V.P.	Rabattement T.C.	Autoroute
AVALLON	/	2 h 50	2 h
LAROCHE	2 h 20	/	
MONTBARD	1 h 50	2 h 10	

AVALLON - PARIS : COUTS (1 personne)  
en pourcentage du coût du voyage par autoroute

Gare de rabattement	Rabattement V.P.	Rabattement T.C.	Autoroute
2ème cl. AVALLON	/	50	100 %
1ère cl.		75	
2ème cl. LAROCHE	69	/	
1ère cl.	81		
2ème cl. MONTBARD*	88	81	
1ère cl.	114	107	

(\* supplément compris)

D'autres éléments interviennent dans le choix entre les deux modes :

- souplesse de la voiture pour les horaires et les parcours terminaux ;
- contraintes de la réservation et de la fréquence limitée du T.G.V. (aucune desserte de demi-journée et unique retour le soir au départ de Paris) en contrepartie du confort, de la sécurité, d'une moindre fatigue et de la possibilité de valoriser la durée du trajet par un travail ou une lecture.

Si, en raison du surcoût qu'impose le détour par Montbard, le report sur le T.G.V. de la clientèle ferroviaire actuelle entre Avallon et Paris est négligeable, par contre une part de la clientèle de l'autoroute peut être intéressée par le T.G.V. malgré ses contraintes. Si on estime à 20 % la part du trafic routier Avallon - Paris attirée par le T.G.V., en moyenne 60 personnes (2 sens) par jour en semaine et 120 à 160 personnes par jour de week-end transitent par Montbard.

La faiblesse de la clientèle sur le trajet Avallon - Montbard et le type de clientèle concernée (issue de l'automobile et sensible à la durée d'un trajet) conduisent à penser que la majorité des trajets Avallon - Montbard en liaison avec le T.G.V. sera effectuée en voiture particulière. Toutefois, malgré une différence de temps de 15 à 20 minutes, certaines personnes souhaiteraient utiliser un transport collectif bien organisé :

- coût élevé de la voiture bien que ce coût ne soit pas perçu de façon très précise sur une si courte distance (pas de dépenses immédiates) ;
- immobilisation à Montbard de la voiture familiale pendant une journée ;
- crainte de laisser sa voiture une ou deux nuits sur le parking d'une gare ;
- existence d'une liaison de transport collectif pour les Parisiens descendant à Montbard et se rendant à Avallon pour raisons professionnelles ou à titre privé pendant le week-end (continuité du transport collectif).

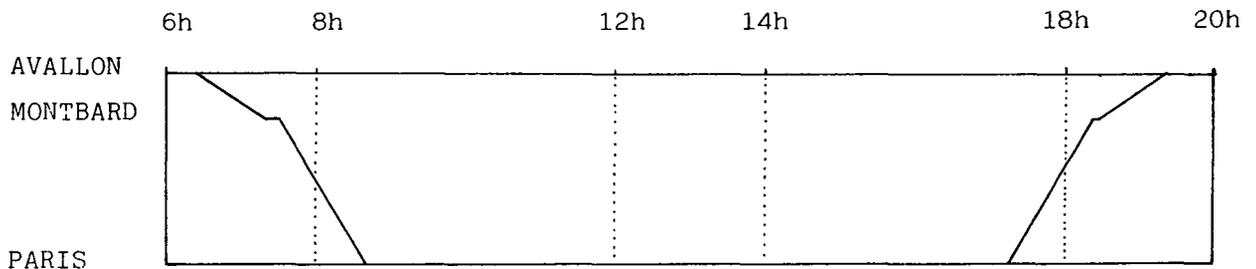
La réalisation d'une telle liaison ne pourra bénéficier de flux importants et présentera au moins les premières années, un bilan déficitaire. Il apparaît que la création d'un tel service, création à titre expérimental et pour une durée limitée, relève de la volonté des collectivités locales de bénéficier de la proximité de l'arrêt du T.G.V..

En l'absence d'horaires T.G.V. définis, on ne peut proposer des solutions détaillées. Seules les grandes lignes des projets peuvent être avancées.

La faiblesse des flux et le désir de perdre un minimum de temps par rapport à la voiture individuelle incitent à recourir à une formule de taxi collectif. On peut imaginer un taxi collectif (deux dans le cas d'horaires croisés le soir, comme il est prévu, nécessitant deux véhicules, l'un basé à Avallon et l'autre à Montbard) reliant Avallon à Montbard en semaine, relayé le week-end par un service de car, en raison de la fréquentation plus forte les vendredi soir, samedi matin, dimanche soir et lundi matin. En dehors de la promiscuité sociale due à l'utilisation d'un taxi collectif, cette solution suppose la réussite d'une concertation délicate entre les artisans taxi d'Avallon, ceux de Montbard et les transporteurs. D'autre part, un tel système dispose en semaine d'une capacité limitée en nombre de places, entraînant des difficultés pour absorber une affluence inopinée.

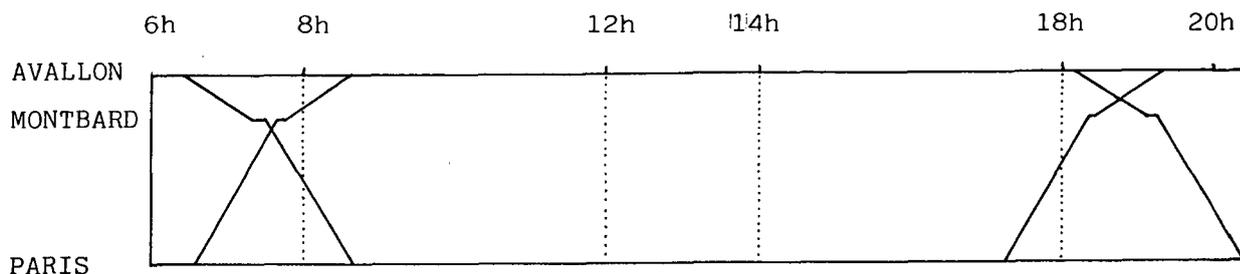
Il semble nécessaire de se tourner vers une solution plus classique de desserte par car, avec un véhicule confortable, récent, et si possible de taille modeste. La liaison ne comporterait pas d'arrêt intermédiaire, serait effectuée en 55 à 60 minutes et assurerait des correspondances courtes avec les T.G.V.. Deux types de desserte sont envisageables :

- le premier type privilégie le séjour de journée à Paris en offrant une relation quotidienne Avallon - Montbard le matin et le retour Montbard - Avallon en soirée ; les circulations du dimanche étant situées le soir pour les retours de week-end.



.../

- le deuxième type permet de séjourner à Paris et à Avallon pendant la journée grâce à 2 Aller-Retour quotidiens relevant les deux T.G.V. du matin et les deux du soir.



Les horaires T.G.V. connus pour l'instant obligent le soir à croiser les navettes Avallon - Montbard, nécessitant la disponibilité de 2 véhicules et de 2 chauffeurs.

Le coût des deux variantes a été évalué de façon approximative en prenant un coût car-kilomètre égal à 6,50 F (une estimation précise supposerait la connaissance des horaires, du matériel affecté, du roulement et du réemploi éventuel du matériel et du personnel).

	1 AR/jour	2 AR/jour
CHARGES (exploitation)	230 000	420 000
RECETTES (tarification S.N.C.F. 2ème cl)	100 000 (100 voy./sem.)	145 000 (150 voy./sem.)
DEFICIT	130 000	275 000

Reste le problème de l'itinéraire entre Avallon et Montbard. L'itinéraire normal emprunte le CD 957 et le CD 905. Si le dernier présente de bonnes caractéristiques en dehors du pont de St-Rémy et du tronçon d'Aisy (traversée de village, passage à niveau, ponts sur l'Armançon et le Canal de Bourgogne), le CD 957 est étroit avec quelques tronçons sinueux et plusieurs traversées de villages délicates : un tracé peu adapté à la vitesse, ni au passage d'un car express.

Un projet d'amélioration de la liaison Avallon - Montbard a été étudié par le département de l'Yonne et doit être soumis au Conseil Général. Toutefois, un large décalage entre l'arrivée du T.G.V. et l'amélioration de la route est inévitable. C'est pourquoi un effort de la Région dans cette affaire est vivement souhaité pour accélérer la réalisation des travaux : on pourrait envisager un reclassement du CD 957 dans le R.R.I.R. du fait de l'arrivée du T.G.V. à Montbard.

Entre-temps, un deuxième itinéraire pourrait être emprunté :

- . Nationale 6 d'Avallon à Cussy-les-Forges
- . C.D. 954 de Cussy à Epoisses
- . C.D. 4 d'Epoisses à St-Rémy
- . C.D. 905 de St-Rémy à Montbard

Ce tracé légèrement plus court (46 km) présente de meilleures caractéristiques (largeur de la chaussée, revêtement) sauf sur 10 km entre Epoisses et Athie. Il offre l'avantage de traverser Epoisses, petit pôle local où un arrêt facultatif pourrait être prévu.

o

o o

Malgré le flou des restructurations ferroviaires dans ce secteur, malgré le détour important par Montbard, il apparaît que la desserte T.G.V. à partir d'octobre 1983 apportera quelque amélioration aux liaisons Avallon - Paris ; un service de rabattement sur le T.G.V. pourrait être organisé à titre expérimental sur un ou deux ans. D'ici là, deux actions peuvent être engagées : l'amélioration de la liaison routière Avallon - Montbard et la mise en place d'outils permettant de suivre l'évolution des rabattements effectués actuellement à titre individuel sur la gare de Montbard afin de mieux cerner les caractéristiques de la future clientèle : évolution du nombre de billets vendus sur Paris (2 sens) à partir d'Avallon, de Montbard ; enquêtes dans l'Avallonnais et en gare de Montbard.

AXE CHATILLON - MONTBARD
--------------------------

- Distance Chatillon-Montbard : 33 km
- Liaison ferroviaire : néant
- Liaison routière : D 980

Jusqu'en juin 1980, la relation Chatillon - Paris pouvait s'effectuer une fois par jour en train avec changement à Troyes. Depuis cette date, un car S.N.C.F. a remplacé le train entre Chatillon et Troyes ; malgré une correspondance courte (10 minutes) il faut compter 3 h 40 pour se rendre à Paris (Gare de l'Est).

La solution avec rabattement en car à Montbard sur des trains classiques, et à fortiori sur des T.G.V., offre des temps de parcours nettement inférieurs malgré une distance et donc un coût plus élevés.

Ainsi depuis le 27 septembre 1981, la S.N.C.F. exploite un service de car sans arrêt entre Chatillon et la gare de Montbard, en correspondance avec 1 T.G.V. et 3 express classiques.

sf di. & F.	sf sa.		sf di. & F.	sf sa.
6.06	18.36	↓ CHATILLON MONTBARD MONTBARD ↑ PARIS	9.03	21.48
<u>6.46</u>	<u>19.16</u>		<u>8.23</u>	<u>21.08</u>
6.56	19.26		8.18	21.05
9.00	21.32		(TGV) 6.41	18.56

Assurée à raison de 2 Aller-Retour par jour, cette liaison relie Chatillon à Paris dans de bonnes conditions grâce aux temps de parcours intéressants et au choix judicieux des sillons horaires.

CHATILLON - PARIS
-------------------

	DUREE		COUT *
	1981	1983	
AUTOROUTE	2 h 40		155 F 113 F
TRAIN	Rabatement VP à TROYES	2 h 55	92 F
	Rabatement CAR à TROYES	3 h 40	75 F
	Rabatement CAR à MONTBARD	2 h 55	87 F
T.G.V.	Rabatement VP à MONTBARD	2 h 15	104 F
	Rabatement CAR à MONTBARD	2 h 30	95 F

## \* Coût d'un voyage aller :

- coût voiture particulière (7 CV) : carburant + péage + entretien  
carburant + péage
- coût train ..... : billet 2ème classe
- coût T.G.V. .... : billet 2ème classe + réservation + rabatement  
(tarif S.N.C.F. 2ème classe)

Les premiers résultats de fréquentation montrent une progression régulière au cours des deux premiers mois et une concentration des voyages les vendredi, dimanche et lundi (2/3 des voyages) plusieurs cars circulant avec une vingtaine de personnes à bord.

En octobre 1983, la circulation des T.G.V. sur l'ensemble de la ligne nouvelle ramènera la durée du voyage Chatillon - Paris à 1 h 55 : 45 minutes de moins que par l'autoroute et 1 h 45 de moins par rapport au rabattement actuel vers Troyes. (A titre de comparaison théorique, le gain de temps d'un rabattement T.G.V. serait encore de 50 minutes par rapport à l'hypothèse d'un service de car direct entre Chatillon et Troyes).

La deuxième phase de l'entrée en service du T.G.V. confirmera l'intérêt du rabattement Chatillon - Montbard dont les horaires devront être adaptés aux nouveaux horaires T.G.V..

Le suivi de la fréquentation et des enquêtes sur les caractéristiques de la clientèle intéressée par ce type de service apporteront des informations utiles pour la mise en place d'autres rabattements sur Montbard.

AXE SAULIEU - SEMUR - MONTBARD
--------------------------------

- O Distance Saulieu - Montbard : 48 h
- O Liaison ferroviaire : Néant
- O Liaison routière : CD 980
- O Localités importantes : Précy-sous-Thil (chef lieu de canton)

Le secteur Saulieu-Semur bénéficie déjà d'une bonne accessibilité à Paris grâce à l'échangeur autoroutier de Bierres-Semur. Ceci explique la part importante des flux effectués en voiture individuelle (70 à 80 %).

La présence du train est en effet très faible : Semur n'est pas desservie, ses habitants se rendant à Montbard par leurs propres moyens (taxi ou voiture individuelle) pour prendre le train. Quant à Saulieu, la liaison ferroviaire avec la capitale souffre de nombreux handicaps : des horaires peu adaptés, des temps de parcours trop longs (4 h), un matériel d'un autre âge, une absence d'améliorations mal ressentie face aux efforts réalisés pour d'autres liaisons ... donnent à cette "petite ligne" une image bien désuète. La seule fonction intéressante de la ligne, comme le prouve la position des deux express hebdomadaires, concerne l'acheminement des Parisiens en début et fin de semaine. Les autres fonctions sont complètement négligées, en particulier la possibilité d'un aller-retour à Paris dans la journée. Pour recourir à une desserte ferroviaire de qualité, certains pratiquent déjà à titre individuel le rabattement vers la gare de Montbard.

Favoriser l'accès à une bonne desserte ferroviaire est ressenti dans cette zone comme un besoin pour améliorer les liaisons avec la Région Parisienne.

La médiocrité de l'offre ferroviaire à Saulieu et Semur ainsi que la situation spatiale favorable de ces deux villes par rapport à Montbard, dans le prolongement de l'axe Paris - Montbard, expliquent que puissent être proposées dès 1982 de nouvelles possibilités de transport vers Paris, malgré une desserte T.G.V. peu satisfaisante.

#### PERIODE 1981-1983

L'objectif initial consiste à faire bénéficier les communes de l'axe Saulieu - Montbard de l'arrêt du T.G.V. pour obtenir une liaison de qualité avec la capitale. La notion de qualité signifie que la liaison soit la plus directe possible, qu'elle se déroule dans des conditions de sécurité et de confort les meilleures, enfin qu'elle soit située dans un bon créneau horaire avec la possibilité de faire l'aller-retour dans la journée. Le T.G.V. ne pouvant répondre à tous ces critères en 1981, le recours aux trains classiques, disposant de meilleurs horaires, s'avère nécessaire.

## SEMUR - PARIS

	DUREE		COUT *	
	1981	1983		
AUTOROUTE	2 h 15		166 F 124 F	
TRAIN Rabatement VP à MONTBARD	2 h 30		88 F	
T.G.V.	Rabatement VP	2 h	1 h 25	96 F
	Rabatement CAR	2 h 15	1 h 40	92 F

\* Coût d'un voyage aller :

- coût voiture particulière (7 CV) : carburant + péage + entretien  
carburant + péage
- coût train ..... : billet 2ème classe
- coût T.G.V. .... : billet 2ème classe + réservation + rabatement  
(tarif S.N.C.F. 2ème classe)

## SAULIEU - PARIS

	DUREE		COUT *
	1981	1983	
AUTOROUTE	2 h 30		165 F 123 F
TRAIN	2 h 55		104 F
Rabattement VP à MONTBARD	3 h 40		) ) ) ) 87 F
Meilleur train	4 h		
Temps moyen			
T.G.V.	2 h 25	1 h 50	112 F
Rabattement VP	2 h 50	2 h 15	101 F
Rabattement CAR			

\* Coût d'un voyage aller :

- coût voiture particulière (7 CV) : carburant + péage + entretien  
carburant + péage
- coût train ..... : billet 2ème classe
- coût T.G.V. .... : billet 2ème classe + réservation + rabattement  
(tarif S.N.C.F. 2ème classe)

Le principe du projet est de proposer un service de qualité entre la gare de Montbard et les localités de Semur et Saulieu, Précý pouvant être desservie au passage. Un service de car peut assurer la liaison ; cependant, pour être attractif, ce service doit se démarquer du cabotage d'une ligne régulière normale pour adopter les caractéristiques d'un service express.

Le trajet Saulieu - Montbard pourrait alors être réalisé en 1 heure. Avec un délai de 10 mn pour la correspondance, le voyage Saulieu - Paris durerait :

- 2 h 50 en T.G.V.
- 3 h 20 en train classique

Ces temps sont à rapprocher de la durée du voyage Saulieu - Paris en train avec changement à Laroche :

- 3 h 40 pour le meilleur train
- 4 h 00 en moyenne

Le gain de temps, 40 mn en moyenne avec un train classique est appréciable et souligne l'intérêt d'un service de ce type rendant possible un voyage aller-retour dans la journée.

A partir des deux impératifs de gain de temps et de possibilité d'aller-retour dans la journée, un projet a été établi en fonction de la desserte ferroviaire de Montbard. Trois variantes sont proposées selon la durée du séjour à Paris : soit une demi-journée (après-midi) soit une journée complète, soit les deux (voir le tableau ci-joint).

Dans chaque cas la desserte n'est pas quotidienne : elle comprend 3 aller-retour par semaine, les jours de déplacements nombreux (lundi, vendredi et un autre jour de la semaine mardi ou mercredi) complétée par une circulation le dimanche soir, et une autre le samedi matin durant la période estivale. Cette desserte répond aux deux objectifs : rendre possible le voyage à Paris dans la journée et permettre aux habitants de l'agglomération parisienne de rejoindre facilement l'Auxois-Morvan par les services de début et fin de week-end.

#### Les coûts

Les coûts indiqués pour chaque variante sont les dépenses à engager pour faire fonctionner le service. Ils ont été calculés à partir d'une évaluation du coût du kilomètre-car à 6,50 F.

FRÉQUENCES Variante ① : 1 aller-retour 3 fois par semaine + desserte de fin de semaine  
 Variante ② : 1 aller-retour 3 fois par semaine + desserte de fin de semaine  
 Variante ③ : 2 aller-retours 3 fois par semaine + desserte de fin de semaine

HORAIRES

	Di	Lu. M. Ve.		Lu. M. Ve.	Sa. (été)
① Car	18.15	9.05	SAULIEU PRECY SEMUR MONTBARD	22.10	9.25
	18.35	9.25		21.50	9.05
	18.55	9.45		21.30	8.45
	19.15	10.05		21.10	8.25
① Train	19.26	10.15	MONTBARD PARIS	21.05	8.18
	21.32	11.56		18.56	6.41
	7 h				

② Car	18.15	5.45	SAULIEU PRECY SEMUR MONTBARD	22.10	9.25
	18.35	6.05		21.50	9.05
	18.55	6.25		21.30	8.45
	19.15	6.45		21.10	8.25
② Train	19.26	6.55	MONTBARD PARIS	21.05	8.18
	21.32	9.03		18.56	6.41
	10 h				

③ Car	18.15	5.45	9.05	SAULIEU PRECY SEMUR MONTBARD	9.25	22.10	9.25
	18.35	6.05	9.25		9.05	21.50	9.05
	18.55	6.25	9.45		8.45	21.30	8.45
	19.15	6.45	10.05		8.25	21.10	8.25
③ Train	19.26	6.55	10.15	MONTBARD PARIS	8.18	21.05	8.18
	21.32	9.03	11.56		6.41	18.56	6.41
	7 h				10 h		

DURÉE DU TRAJET À PARIS

3h17	3h18	2h51	DE SAULIEU	2h44	3h14	2h44
2h57	2h58	2h31	DE PRECY	2h24	2h54	2h24
2h37	2h38	2h11	DE SEMUR	2h04	2h34	2h04
2h06	2h08	1h41	DE MONTBARD	1h38	2h09	1h38

COÛT

- ① : 125 000 F/an
- ② : 125 000 F/an
- ③ : 230 000 F/an

Les recettes viennent en déduction du coût ci-dessus. Elles dépendent du niveau de tarification adopté et de la fréquentation des services. La tarification pourrait reprendre certains éléments de la tarification S.N.C.F. (2ème classe) pour être homogène avec les tarifs pratiqués sur le rabatement Chatillon - Montbard.

L'estimation de la clientèle d'un nouveau service express par car est délicate : la meilleure solution consiste à lancer une expérimentation pour une durée déterminée et à suivre de près la fréquentation. Néanmoins d'après les différents entretiens réalisés au cours de l'étude, une estimation de la clientèle peut être réalisée pour la variante 2, sur la base de 5 voyageurs pour les services de milieu de semaine et d'une vingtaine pour les services de week-end. Dans ces conditions le déficit pour la variante 2 serait de 90 000 F par an.

Le déficit devrait être partagé entre différents partenaires : l'Etat subventionne selon un taux dégressif sur 3 ans le fonctionnement d'un nouveau service de transport interurbain. La Région, le département et les communes concernées pourraient partager le reste du déficit selon une répartition à définir.

#### Régime juridique

La mise en place d'un tel service entre Saulieu et Montbard doit être conçue comme une expérience à durée limitée afin de tester sur le terrain l'intérêt d'un service de rabatement de qualité. La durée du fonctionnement devrait être au minimum d'une année ; il serait même souhaitable de prolonger l'expérience un peu après septembre 1983, date à laquelle la desserte T.G.V. de Montbard sera nettement améliorée.

Le montage de l'opération suppose l'existence d'un maître d'ouvrage qui pourrait être le département de la Côte d'Or ; celui-ci a, en effet, retenu le principe d'une telle liaison dans son Schéma Départemental des Transports Collectifs. La tâche du maître d'ouvrage consistera à choisir une entreprise de transport, passer avec elle une convention, établir le montage financier et organiser le contrôle de l'exploitation de la ligne.

#### Promotion - Information - Suivi

Le lancement de cette opération doit s'accompagner d'une campagne de promotion auprès des habitants de la région qui pourrait comporter l'un ou l'autre des éléments suivants : inauguration, jeux avec comme prix des voyages gratuits Saulieu ou Semur - Paris AR, présentation du service lors de marché ou de foire des villes concernées, présence physique de panneaux dans la gare de Montbard donnant les principales informations et orientant les usagers vers l'aire de stationnement du car, article dans la presse, émission à la radio et aux actualités télévisées régionales, affiches dans les commerces et les services publics, édition et diffusion de fiches horaires. En particulier, l'information sur les horaires et les tarifs doit être largement diffusée pour que chaque foyer ait connaissance du nouveau service.

Enfin le suivi de l'expérience apportera des renseignements sur la fréquentation des services, la clientèle concernée et la satisfaction des usagers. En fonction des résultats, des modifications pourront être apportées aux services afin qu'ils répondent au mieux à la demande.

En cas de reconduction de l'expérience après 1983, le suivi doit fournir des informations utiles pour la réorganisation du service en septembre 1983 à l'occasion de la mise en place définitive du T.G.V. et de la restructuration de la ligne classique. L'amélioration des horaires en 1983 rendra le T.G.V. beaucoup plus attractif pour Saulieu et Semur avec des temps de transport inférieurs à ceux de l'autoroute. Dans ces conditions la fréquence de la desserte Saulieu - Montbard pourrait devenir quotidienne.

## CONCLUSION

L'arrivée du T.G.V. à Montbard ne manquera pas de provoquer d'importantes modifications dans l'organisation des transports de cette zone. L'apport du T.G.V. encore peu sensible entre 1981 et 1983 prendra toute son ampleur à partir d'octobre 1983, date de l'ouverture du tronçon Nord de la ligne nouvelle et de la mise en place complète du T.G.V..

D'un côté les gains de temps importants sont susceptibles de modifier les habitudes de transport pour les relations avec la Région Parisienne : à cet égard, l'action volontariste des collectivités locales pourrait prolonger et diffuser aux principales villes les commodités de transport offertes par le T.G.V..

D'un autre côté, la suppression de nombreux rapides et express, qui seront remplacés par des T.G.V., rend nécessaire une totale restructuration des dessertes classiques sur les lignes Paris - Dijon et Laroche - Auxerre - Autun. La réorganisation de ces lignes, qui s'affranchiront de la contrainte des dessertes nationales, devrait favoriser la circulation de trains répondant mieux aux besoins régionaux. Il serait ainsi souhaitable de permettre un accès de demi-journée (matin et après-midi) à Dijon et à Paris. En particulier à partir de Montbard, des trains classiques au milieu de la journée et le soir pourraient utilement compléter la grille horaire T.G.V. ; par ailleurs ces trains devraient assurer la desserte des villes de l'Yonne (Tonnerre - Auxerre - Laroche - Sens) qui ne profiteront pas du T.G.V..

Avec l'achèvement du T.G.V. fin 1983, la desserte ferroviaire de la région de Montbard et de tout l'axe Paris - Dijon - Lyon, avec ses affluents, doit être remodelée : c'est dire l'importance de ce projet pour la Bourgogne qui, avant qu'il ne soit trop tard, doit mobiliser ses forces pour définir et obtenir une desserte ferroviaire de qualité. ]

## RÉFÉRENCE DES CALCULS

	DUREE		COUT *
	1981	1983	
AUTOROUTE	110 km/h par autoroute		0,5442 F/km
	70 km/h par route		9 1/100 super : 4,16 F
TRAIN			
T.G.V.	Rabattement VP	5 mn de battement	Réservation : 8 F Supplément (1e x 2e cl.) = 20 F
	Rabattement CAR	10 mn de battement	

AUTOROUTE

TRAIN (2ème cl.)

VOITURE : Péage + coût du kilomètre-roulant d'une 7 CV (carburant + entretien)  
: Péage + carburant

Tarifications en vigueur après les augmentations de SEPTEMBRE 1981

Prix du  
carburant en  
SEPT. 1981