

Éditorial

Désolés ! Nous ne pouvons pas vraiment faire la fête !

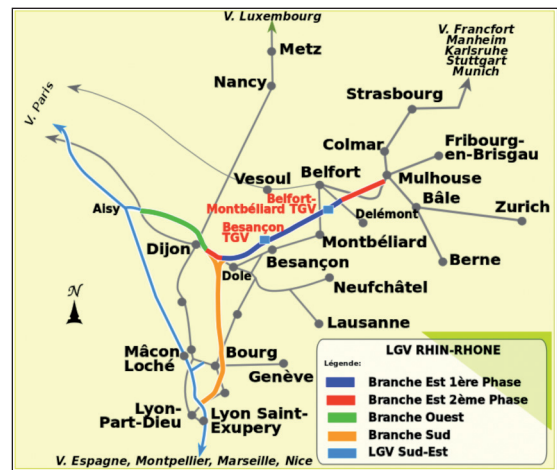
L'image pourtant aurait dû être belle et la couverture médiatique parfaite : le TGV, que personne n'ose plus appeler « Rhin-Rhône », allait tout à la fois dynamiser la Franche-Comté, réduire les temps de parcours de façon significative, réorganiser les espaces traversés. Force est de constater que les bémols sont nombreux au moment où les premiers trains s'appêtent à circuler. Le TGV est là, on ne démontera pas les voies. La compétence des techniciens et leur fierté légitime ne sont pas en cause. Mais il faut à présent prendre conscience de l'impérieuse nécessité de stopper les dépenses pour la seule ligne TGV afin de les consacrer au développement du reste de l'offre ferroviaire ou, plus généralement, aux besoins quotidiens des francs comtois comme l'emploi ou le logement. Les mécontentements actuels en effet portent moins sur le TGV lui-même que sur le constat que son arrivée coïncide avec une baisse de la qualité de l'offre pour les déplacements les plus quotidiens.

Les transports ferroviaires régionaux, que l'action régionale ne cesse pourtant de soutenir dans la cadres de la multi modalité, subissent de plein fouet la stratégie du « tout TGV ». Nous ne sommes pas les seuls à le dire.

Ce document vise à faire le point sur ces dysfonctionnements et à proposer des perspectives d'avenir.

DES VICES STRUCTURELS

Sans aucun doute, la grande vitesse sur rail ne se fabriquera pas à l'identique dans les années à venir. Conçue comme une alternative à l'avion (les gares sont d'ailleurs conçues comme des aéroports), la technologie TGV n'est pas faite pour irriguer les zones intermédiaires, même lorsqu'elles disposent de villes moyennes (entre 50 000 et 200 000 habitants). Le TGV demeure un outil de valorisation des grandes métropoles, mais il lamine les pôles secondaires surtout si l'implantation des gares n'est pas pensée en leur direction, et il « pompe » les investissements ferroviaires au détriment des réseaux régionaux et interrégionaux. Pour pallier ces défauts initiaux, il vaut repenser totalement la finalité ce l'outil technologique : il ne doit pas être conçu pour la performance, pour satisfaire l'obsession de la vitesse et du prestige, au détriment de l'utilité sociale et environnementale. La crainte, légitime, de passer à côté du progrès et de la modernité a aveuglé les décideurs. On peut changer de cap et utiliser l'argent autrement.



CARTE DU RESEAU
*L'illusion d'un
réseau efficace.*
Source : wikipédia



BESANÇON : PLUS VITE RAREMENT, PLUS CHER ASSURÉMENT !

La ville de Besançon n'est pas à 2h05 de Paris comme annoncé mais bel est bien toujours à 2h30 si l'on compte le temps de la navette et de la correspondance. Une navette entre Viotte et Auxon qui n'assurera pas le lien avec tous les TGV (15 navettes pour 27 TGV) !

Bien que les collectivités aient contribué lourdement au financement de la LGV, la SNCF supprime des trains jugés non rentables et augmente les tarifs. Ainsi, le voyage Besançon Viotte-Strasbourg à 34 ? en corail avant la mise en service du TGV (en 2h26), coûtera désormais 46 à 56 ? (selon les horaires en tarif normal) soit + 34% pour un trajet plus court de 15 à 30 mn ! Pour Lyon, on passera de 30 ? actuellement à 37 ou 49 ? (selon les horaires en tarif normal) pour un trajet allongé de 15 mn. Et si vous ne pouvez faire autrement que d'utiliser votre voiture pour aller prendre le train, rajoutez environ 15 ? / jour sur le site de la nouvelle gare !

DOLE : DOUBLEMENT PÉNALISÉE

Là au moins on n'est pas surpris : la cause était entendue depuis longtemps ! En revanche la potion est amère lorsqu'on découvre qu'avec l'arrivée du TGV, et non à cause du cadencement comme certains le disent à tort, les liaisons Dole Besançon et Dole Dijon sont moins bien assurées. Il faut absolument revenir à des horaires établis pour les usages locaux et régionaux.

LONS ET LE SUD JURA : QU'EST-CE QU'ON ATTEND POUR AMÉLIORER L'EXISTANT ?

Ah, la branche-sud ! Mais « y a plus de sous, M'sieurs-dames », alors vous attendrez ! Pour les écologistes, il faut effectivement mettre en place une alternative. Nous, nous parlons « d'axe sud » depuis des années ; utilisons les voies existantes afin de ne pas attendre la fin du siècle pour réaliser un vrai Rhin-Rhône.

PONTARLIER ET LE HAUT-DOUBS : DE DÉCEPTIONS EN DÉCEPTIONS

Pendant que des milliards sont dépensés pour une seule ligne, les liaisons depuis le Haut-Doubs sont démantelées. Déjà aujourd'hui, les usagers sont incités à passer Besançon pour rejoindre Paris. Afficher la nécessité de maintenir des liaisons performantes entre le Haut-Doubs (et le Haut-Jura) et le reste de la Franche-Comté, exige également une diversification de l'offre, qui reste à construire, notamment en direction des travailleurs frontaliers.

REQUIEM POUR LE PARIS-BÂLE ?

Que de distance entre les promesses et la réalité ! Il ne fallait pas être un spécialiste pour affirmer que la logique du TGV enterrerait progressivement le Paris-Bâle. La ligne demeurera sans doute, mais combien de trains dessus ?

NORD-FRANCHE-COMTÉ : ALORS, HEUREUX ?

Indiscutablement c'est la zone la mieux servie par ce TGV. Non parce qu'Alstom va en profiter (on aurait pu y construire autant de rames d'un autre type), mais parce que globalement les liaisons interrégionales en bénéficieront. Sans doute aussi parce que l'implantation de la gare est moins pénalisante. Restent quelques soucis : la liaison avec la Suisse, qui doit être financée avant tout le reste, les interconnexions avec les réseaux de déplacement locaux. Et une question : n'y aura-t-il pas bientôt un intérêt évident à passer par Strasbourg pour aller à Paris ?

C'EST FACILE DE RÂLER, MAIS VOUS PROPOSEZ QUOI ?

D'abord, de changer de perspective : 80 % des voyageurs en train font moins de 50 km par jour ; c'est un des éléments fondamentaux à prendre en compte. Ainsi la grande vitesse pour ceux qui la souhaitent... ce n'est pas de gare TGV à gare TGV mais bien de la porte du domicile, à la porte du bureau, de l'hôtel ou de la destination finale. Pour nous, les moyens doivent aller vers une synchronisation parfaite de la multi modalité (cycle, voiture, bus, tram, TER, TGV).

