

# Présentation de notre proposition de nouvelle grille horaire pour la ligne TER de la Bresse (Dijon\*Bourg-en-Bresse) :

**La ligne TER de la Bresse** relie Dijon à Bourg-en-Bresse et dessert deux gares en Bresse bourguignonne (Louhans, Mervans), ainsi que deux gares proches (Seurre, Saint-Amour). C'est **une infrastructure de transport stratégique** pour notre territoire. C'est pourquoi SOS TER de la Bresse propose **une nouvelle grille horaire pour le TER de la Bresse, conçue pour que le territoire puisse tirer un réel avantage de cet atout stratégique.**

On trouvera ci-après **une note de présentation de cette grille**, dont l'objet est de

- situer dans ses grandes lignes **la problématique de la mobilité dans le territoire de la Bresse bourguignonne**
- faire ressortir l'importance **de la mobilité comme facteur d'attractivité de ce territoire**
- montrer comment **un niveau de desserte adéquat de la ligne de la Bresse est un maillon important de la mobilité sur le territoire, et constitue par conséquent un facteur déterminant de son attractivité**

Cette analyse est articulée en **11 idées-forces**, énoncées en page 2, et développées dans les pages suivantes. Elle est suivie d'une **présentation des principales améliorations apportées à la situation actuelle par la nouvelle grille horaire proposée.**

## SOMMAIRE

	page
<b>LA MOBILITÉ EN BRESSE BOURGUIGNONNE : UN DIAGNOSTIC .....</b>	3
<b>Idée N° 1 :</b> le caractère rural du territoire confère des caractéristiques particulières aux besoins de mobilité	
<b>Idée N° 2 :</b> prédominance de la voiture individuelle, insuffisance des transports collectifs et semi-collectifs	
<b>Idée N° 3 :</b> aucune politique d'ensemble de la mobilité n'est portée actuellement sur le territoire	
<b>L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS EST UN FACTEUR DÉTERMINANT DE L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE .....</b>	5
<b>Idée N° 4 :</b> pour les nouveaux arrivants sur notre territoire, la mobilité est un facteur important de la décision de s'installer, et la voiture individuelle n'est plus le moyen exclusif de l'assurer	
<b>Idée N° 5 :</b> les habitants établis anciennement en Bresse n'échapperont pas à la nécessité de recourir à des solutions alternatives à l'usage exclusif de la voiture individuelle	
<b>Idée N° 6 :</b> un réseau de transport efficace contribue à l'attractivité du territoire pour les activités socio-économiques	
<b>Idée N° 7 :</b> le Très Haut Débit n'abolira pas les besoins de mobilité des personnes	
<b>LA LIGNE FERROVIAIRE DE LA BRESSE, ATOUT MAJEUR DE L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE .....</b>	6
<b>Idée N° 8 :</b> la ligne de la Bresse assure des liaisons commodes, sûres, confortables et à empreinte carbone réduite vers et en provenance de Dijon et Bourg-en-Bresse	
<b>Idée N° 9 :</b> la ligne de la Bresse offre aux usagers du territoire les avantages du train pour les déplacements de longue distance, notamment vers les métropoles de Paris, Lyon et Genève	
<b>PORTER AU NIVEAU DU TERRITOIRE UNE PROPOSITION DE NOUVELLE GRILLE HORAIRE DU TER .....</b>	7
<b>Idée N° 10 :</b> la mise en œuvre d'une grille horaire adaptée est un moyen concret d'apporter au territoire une nouvelle attractivité par une meilleure exploitation de l'atout stratégique constitué par la ligne de la Bresse	
<b>Idées N° 11 :</b> la mobilisation souhaitable du territoire autour de la proposition de nouvelle grille horaire est de nature à favoriser la prise de conscience des enjeux de mobilité	
<b>PRÉSENTATION DES AMÉLIORATIONS APPORTÉES À LA SITUATION ACTUELLE PAR LA NOUVELLE GRILLE HORAIRE PROPOSÉE .....</b>	8

# LA MOBILITÉ EN BRESSE BOURGUIGNONNE : UN DIAGNOSTIC

## Idée N° 1 : le caractère rural du territoire confère des caractéristiques particulières aux besoins de mobilité

Les personnes qui résident en Bresse bourguignonne, mais aussi celles qui s'y rendent, ont des besoins de déplacement divers :

- pour travailler (trajets quotidiens dits « pendulaires » mais aussi déplacements ponctuels pour motifs commerciaux, techniques, de communication, etc.)
- pour bénéficier de services insuffisamment disponibles localement (commerces, soins médicaux, formation professionnelle, enseignement supérieur, services juridiques ...)
- pour rendre visite à des proches
- pour les loisirs et le tourisme
- pour rejoindre les nœuds de communication de longue distance (grandes gares SNCF, aéroports, ...)
- ...

La Bresse étant une **zone rurale**, ces besoins de déplacement présentent des caractéristiques particulières :

- nombre de résidents sont amenés à se déplacer sur des **distances assez longues** vers des agglomérations situées hors du territoire (Chalon, Lons, Dijon, Bourg-en-Bresse) pour y trouver des ressources qu'ils ne trouvent pas en Bresse (emploi, services, ...)
- la **dispersion de l'habitat** rend nécessaire le recours à la voiture pour les déplacements à destination et en provenance des lieux non desservis par des moyens de transport collectifs

## Idée N° 2 : prédominance de la voiture individuelle, insuffisance des transports collectifs et semi-collectifs

**La voiture individuelle est aujourd'hui le moyen de transport le plus utilisé** pour couvrir ces besoins de mobilité (part estimée à 84%).

**L'offre de transports collectifs** est répartie sur les diverses Autorités Organisatrices de Transport (AOT) <sup>1</sup> :

- les *communes* organisent les transports scolaires (gratuits) pour les élèves du primaire
- la *communauté de communes* Cœur de Bresse, unique en cela sur l'ensemble du territoire, propose un système de transport à la demande à faible coût (les mercredis toute la journée et les vendredis matins)
- le *département* de Saône-et-Loire offre des transports scolaires (gratuits) pour les élèves du secondaire et organise le réseau

---

1 La réforme territoriale en cours d'élaboration est susceptible de modifier cette répartition des compétences

- départemental de bus Buscéphale
- la *région* Bourgogne organise le trafic des TER sur la ligne de la Bresse et gère la plate-forme d'information multimodale MOBIGO ainsi qu'un site de covoiturage

Ces AOT agissent le plus souvent comme des gestionnaires de moyens sans vue d'ensemble des besoins de mobilité à l'échelle territoriale. **La fréquence et l'amplitude journalière des dessertes sont insuffisantes, et l'absence de coordination entre les divers moyens de transport (en termes notamment d'horaires, de tarifs et de billetterie) rend quasiment impossible la construction de trajets multimodaux.** Cette situation génère dans la population une image généralement peu favorable, sinon une ignorance des transports collectifs.

Enfin, les formes de **partage de véhicules** (covoiturage, autopartage, prestation ponctuelle de services ...), bien adaptées aux liaisons entre l'habitat dispersé et les points de collecte des transports collectifs, sont peu développées.

### **Idée N° 3 : aucune politique d'ensemble de la mobilité n'est portée actuellement sur le territoire**

Le Conseil de Développement du Pays de Bresse a inscrit la mobilité dans les axes prioritaires de sa nouvelle charte, mais le Pays n'a pas jusqu'ici donné suite à cette orientation (à l'exception de sa prise en compte dans le SCOT, mais donc uniquement sous l'angle des règlements d'urbanisme). La Mission Mobilité de Louhans vient d'opter pour une évolution intéressante vers une prise en charge des fonctions d'expertise et de diagnostic des besoins de mobilité, mais envisagés uniquement comme freins à l'insertion professionnelle et sociale.

Le territoire se trouve en conséquence dans **l'incapacité de formuler des positions cohérentes face aux offres des AOT et des opérateurs.** Dans ces conditions, **les AOT retiennent pour seul et unique critère d'évaluation des moyens de transport qu'elles gèrent la fréquentation de chacun de ces moyens pris séparément.** Or, il est clair que la qualité de **l'offre est en elle-même un facteur déterminant de la fréquentation.** La ligne TER de la Bresse en est un des meilleurs exemples : la dégradation du service suite à la diminution d'un tiers des fréquences en décembre 2011, avec un remplacement très partiel par des cars, a auto-généré une diminution de la fréquentation, alors même qu'on peut estimer que les conditions objectives (notamment l'arrivée continue de néo-ruraux) auraient pu avoir l'effet inverse. Il faut insister ici sur **l'effet d'appel** que la mise en place d'un système de transports efficace et intégré aurait sur les usagers. Un service plus performant, et perçu comme tel, pourrait attirer un nombre important de nouveaux usagers, assurant une fréquentation, qui sans atteindre sans doute les niveaux des zones urbaines et périurbaines, justifierait aisément les sommes consacrées par la collectivité à son financement. Il est vrai que cet effet d'appel ne se manifesterait que progressivement, et qu'une politique volontariste en matière de mobilité se doit donc d'accepter les temps longs.

L'absence de politique territoriale d'ensemble de la mobilité a également pour conséquence qu'**aucune promotion cohérente des transports collectifs n'est effectuée**, alors même que l'existence de freins culturels est reconnue.

# L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS EST UN FACTEUR DÉTERMINANT DE L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

## **Idée N° 4 : pour les personnes ayant un projet d'installation dans notre territoire, la mobilité est un facteur important de la décision, et la voiture individuelle n'est plus le moyen exclusif de l'assurer**

Il s'agit pour l'essentiel de *jeunes couples* et de *nouveaux retraités*. Pour les premiers, souvent attirés par le coût avantageux du foncier, la voiture représente une part de plus en plus lourde dans des budgets contraints ; pour ces jeunes couples, la possession d'un deuxième ou d'un troisième véhicule est de plus en plus problématique, alors même que, les enfants grandissant, le besoin s'en fera de plus en plus sentir, pour les études supérieures, et pour les loisirs. Les nouveaux retraités, de leur côté, même s'ils s'installent « en pleine forme » en Bresse, n'en seront pas moins appelés, s'ils choisissent d'y rester, à restreindre progressivement leur usage de la voiture individuelle, jusqu'à la limiter à des déplacements de proximité immédiate ; de plus, la visite des familles, le retour périodique sur le lieu d'origine souvent situé hors de la Bresse, le désir de profiter du temps libre pour voyager, les rendent particulièrement sensibles à l'existence de liaisons commodes avec les nœuds de communication de longue distance (grandes gares SNCF, aéroports, ...).

Si les personnes ayant le projet de s'installer en Bresse, jeunes couples ou nouveaux retraités, ne sont pas nécessairement immédiatement confrontés aux difficultés de mobilité exposées plus haut, nul doute qu'elles les anticipent, et ceci devient de plus en plus un élément déterminant de leur décision. Or, ces populations néo-rurales ne sont pas a priori les plus hostiles à l'utilisation de transports collectifs, qu'ils ont souvent connus dans leurs milieux urbains d'origine.

## **Idée N° 5 : les habitants établis anciennement en Bresse n'échapperont pas à la nécessité de recourir à des solutions alternatives à l'usage exclusif de la voiture individuelle**

Ces habitants, s'ils présentent souvent plus de « freins culturels » à l'utilisation des transports collectifs, sont cependant soumis aux mêmes contraintes économiques. La levée de ces freins par l'information, par l'encouragement à l'expérimentation pratique des transports collectifs, etc. revêt donc une grande importance pour le maintien à terme des habitants sur le territoire.

## **Idée N° 6 : un réseau de transports collectifs efficace contribue à l'attractivité du territoire pour les activités socio-économiques**

Un tissu socio-économique solide et attractif a besoin de s'appuyer sur un système de transport collectif efficace, à même

- d'assurer les **trajets quotidiens d'une part de son personnel**
- **d'attirer les cadres et le personnel qualifié**
- d'offrir des **liaisons commodes avec les centres urbains et les métropoles** pour des déplacements ponctuels

## **Idée N° 7 : le Très Haut Débit n'abolira pas les besoins de mobilité des personnes**

La mise en place progressive du Très Haut Débit constitue à l'évidence également un facteur important d'attractivité. Mais il y aurait certainement beaucoup d'illusions à penser que le télé-travail, le télé-enseignement, la télé-médecine, ... vont dispenser des activités présentiels. Les territoires qui permettront une complémentarité harmonieuse entre activités à distance et présentiels auront un avantage décisif d'attractivité sur ceux qui, faute de moyens de transports, ne pourront assurer la mobilité des personnes.

## **LA LIGNE FERROVIAIRE DE LA BRESSE, ATOUT MAJEUR DE L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE**

### **Idée N° 8 : la ligne de la Bresse assure des liaisons commodes, sûres, confortables et à empreinte carbone réduite vers et en provenance de Dijon et Bourg-en-Bresse**

Par le TER, **Louhans est à 1 h 15 de Dijon** (1 h de Mervans) **et 1/2 heure de Bourg-en-Bresse** (3/4 heure de Mervans). La desserte de ces deux villes par le train présente donc un avantage sur celle de Chalon et de Lons par bus. Les études montrent que le remplacement des trains par des cars entraîne un transfert de 30 à 40 % de la fréquentation vers la voiture <sup>2</sup>. L'expérience très négative de remplacement partiel des trains par des cars entre Louhans et Seurre ne fait que confirmer cette hypothèse.

### **Idée N° 9 : la ligne de la Bresse offre aux usagers du territoire les avantages du train pour les déplacements de longue distance, notamment vers les métropoles de Paris, Lyon et Genève**

Les gares de Dijon et Bourg-en-Bresse sont en effet des **nœuds de communication ferroviaires majeurs**, permettant :

- **à Dijon**, des **correspondances TGV** qui peuvent mettre **Louhans à 3h 15 de Paris**. Mais des correspondances sont également possibles **vers Paris par TER** (à un coût moindre, mais avec un temps de parcours plus long, environ 4 h 20), **vers Nancy** et **vers Nevers**
- **à Bourg-en-Bresse**, des **correspondances vers Lyon** (en 1 h 40 en général), **vers Genève**, mais aussi **vers Annecy**, et même en **TGV vers Paris** (via Mâcon-Le Creusot) <sup>3</sup>. Le nœud ferroviaire de Lyon-Part-Dieu est lui-même le point de départ de nombreux trajets de longue distance.

---

<sup>2</sup> Source : Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

<sup>3</sup> Le trajet Louhans-Paris par Bourg est comparable en temps avec le trajet par Dijon, mais plus onéreux. Par contre, depuis Mervans, le trajet par Dijon est le plus rapide.

Ceci est un **avantage décisif pour l'attractivité de la Bresse bourguignonne, que les territoires ruraux ne disposant pas d'infrastructure ferroviaire ne peuvent pas offrir.**

Il doit être souligné que **cet avantage n'est réellement pris en compte, ni au niveau de l'Autorité Organisatrice (Région Bourgogne) ni de l'opérateur (SNCF TER Bourgogne).** Bien au contraire la conception qui règne dans ces deux entités paraît fondée essentiellement sur la seule fourniture de moyens de mobilité régionale, sans réelle prise en compte de l'intérêt pour la Bresse de la liaison avec Bourg-en-Bresse, ni des possibilités de déplacements de longue distance offertes par les correspondances à Dijon et à Bourg-en-Bresse. La desserte de la Bresse n'est d'ailleurs trop souvent considérée que comme un simple prolongement du tronçon périurbain Dijon-Seurre.<sup>4</sup>

## **PORTER AU NIVEAU DU TERRITOIRE UNE PROPOSITION DE NOUVELLE GRILLE HORAIRE DU TER**

**Idée N° 10 : la mise en œuvre d'une grille horaire adaptée est un moyen concret d'apporter au territoire une nouvelle attractivité par une meilleure exploitation de l'atout stratégique constitué par la ligne de la Bresse**

La mise en place, éminemment souhaitable, d'une offre de transport multimodale intégrée sur le territoire bressan est une œuvre de longue haleine. Par contre, l'amélioration de la desserte ferroviaire de la ligne de la Bresse est un objectif intermédiaire réalisable à court terme, et simple à mettre en œuvre en tant que ne mobilisant qu'une seule AOT (la région).

Afin de donner à cette objectif un support concret, SOS TER de la Bresse a élaboré une proposition de nouvelle grille horaire. Celle-ci prévoit pour l'essentiel :

- la suppression des cars Louhans-Seurre mis en place en 2011, et le rétablissement des trajets complets Dijon/Bourg. La suppression des cars supprime toute rupture de charge à Seurre et permet un gain de 30 minutes vers Dijon depuis Louhans ou Mervans. La desserte systématique de Bourg augmente notablement le nombre de correspondances possibles vers Lyon et Genève.
- la création de deux trains supplémentaires, l'un tôt le matin au départ de Dijon (permettant une arrivée matinale à Lyon et Genève) et l'un plus tardif au départ de Bourg (permettant un départ en fin d'après-midi de Lyon et de Genève). Des aller-

---

<sup>4</sup> On peut citer par exemple à l'appui de ces affirmations : la désignation de la ligne sous le nom « Dijon/Saint-Amour » et non « Dijon/Bourg-en-Bresse » dans la présentation des comités de ligne et dans le rapport d'activités 2013 de SNCF TER Bourgogne (page 9) ; la présentation de la desserte de la Bresse « 10 allers-retours quotidiens vers Seurre, dont 4 *prolongés* Bourg-en-Bresse » dans la cartographie du rapport d'activités 2013 de SNCF TER Bourgogne (page 26) ; les difficultés rencontrées par SOS TER de la Bresse pour obtenir une correspondance à Dijon du TGV venant de Paris avec le dernier TER pour la Bresse sans détériorer la correspondance du même TER pour Lyon à Bourg-en-Bresse ; le démantèlement récent de la correspondance du matin à Bourg-en-Bresse pour Genève ; ...

retours de travail vers Lyon depuis Louhans et Mervans deviennent possibles, évitant ainsi à de nombreux bressans d'aller en voiture jusqu'à Tournus pour prendre le train pour Lyon. Ces nouveaux trains permettent également des aller-retours dans la journée vers Genève.

- des décalages mineurs des horaires pour permettre un maximum de correspondances à Dijon (TGV et TER Paris, Nancy) et à Bourg (Lyon, Genève, Annecy)
- une meilleure desserte pendant les week-ends

On en trouvera ci-après une présentation plus détaillée de ces améliorations.

Cette grille a été élaborée avec le souci d'optimiser le service aux usagers susceptible d'être rendu par la ligne de la Bresse. SOS TER de la Bresse s'est plongée à cet effet dans le détail des horaires, mais il y a lieu de préciser qu'elle ne possède pas la compétence des ingénieurs SNCF, ni leur accès aux informations techniques. La mise en œuvre de la grille nécessitera donc probablement des modifications plus ou moins importantes des modalités d'exploitation de la ligne et aura des répercussions sur les conditions d'exploitation de la gare de Dijon. Il y aura donc lieu d'examiner en détails avec la SNCF les difficultés qui pourront se présenter et trouver le cas échéant des solutions pragmatiques permettant de répondre aux objectifs tout en tenant compte des contraintes.

Il n'en reste pas moins que la grille proposée, même si elle est amenée à bouger, a vocation à constituer un support pour l'expression de la volonté des Bressans de tirer le meilleur partie de l'infrastructure qui traverse leur territoire.

### **Idée N° 11 : la mobilisation souhaitable autour de la proposition de nouvelle grille horaire est de nature à favoriser une prise de conscience territoriale des enjeux de mobilité**

La mise en place de la nouvelle grille horaire pourrait avoir un effet d'entraînement en vue de repenser les autres modes de transport dans une vision territoriale de la mobilité, et la mise en place progressive d'un système intégré permettant de donner à notre territoire rural une avance significative.



# PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DES AMÉLIORATIONS APPORTÉES PAR LA NOUVELLE GRILLE HORAIRE PROPOSÉE PAR SOS TER DE LA BRESSE

*NB : les données chiffrées ci-après sont valables du Lundi au Vendredi sauf fêtes*

## Les liaisons avec Dijon et Bourg-en-Bresse sont rétablies à un niveau comparable à celui d'avant 2011

- **Liaisons avec Dijon** : les cars Louhans-Mervans-Seurre sont supprimés et remplacés par des trains, ce qui permet d'éviter toute rupture de charge à Seurre, et un gain de plus de 30 minutes sur le temps de parcours. L'amplitude journalière est augmentée d'environ 1 heure et demie, avec notamment un dernier départ de Dijon à 19 h 44 au lieu de 18 h 43.
- **Liaisons avec Bourg-en-Bresse** : les liaisons par train sont rétablies intégralement, et le car partant à 16 h 40 de Bourg (arrivée à Louhans à 17 h 30) est supprimé. L'amplitude journalière est augmentée de 2 heures, avec notamment un dernier départ de Bourg-en-Bresse à 19 h 34 au lieu de 17 h 37.

## Les liaisons avec Paris, Lyon et Genève sont substantiellement améliorées

### ■ Liaisons avec Paris

**Des aménagements le plus souvent mineurs des horaires doivent permettre d'assurer des correspondances plus nombreuses avec les TGV à Dijon** (7 allers vers Paris au lieu de 4 actuellement, et 7 retours au lieu de 3 actuellement). Le temps de parcours est de 3 heures (Mervans : 2 h 50) pour la plupart des trains. Le dernier départ de Paris est à 17 h 57 (au lieu de 16 h 53) avec une arrivée à Louhans à 20 h 54.

Des correspondances à Dijon avec les TER allant à Paris-Bercy et en venant sont également possibles. Le temps de parcours Louhans-Paris est alors d'environ 4 h 20 à un tarif nettement plus avantageux que par TGV. Ces parcours permettent également l'accès depuis Louhans (mais également depuis Bourg-en-Bresse, Seurre, Saint-Jean-de-Losne, ...) à des gares intermédiaires comme Laroche-Migennes (Auxerre) ou Sens.

Enfin, quelques liaisons avec Paris par TGV à Bourg-en-Bresse sont possibles, mais à un tarif généralement plus élevé que par le TGV à Dijon. Le temps de parcours est aussi d'environ 3 heures.

### ■ Liaisons avec Lyon via Bourg-en-Bresse

La grille proposée ouvre la possibilité d'allers-retours de travail vers Lyon depuis Louhans (et Mervans). La première arrivée à Lyon-Part-Dieu est à 8 h 30 (9 h 40 actuellement) et le dernier départ à 18 h 30 (16 h 28 actuellement).

Cette grille offre 9 liaisons Mervans-Louhans-Lyon (4 actuellement) et 6 Lyon-Louhans-Mervans (2 actuellement plus un Lyon-Louhans, par car entre Bourg et Louhans). Le temps de parcours est de 1 h 30 à 1 h 45 depuis Louhans (1 h 45 à 2 h depuis Mervans).

**Ces importantes améliorations devraient faire des gares de Louhans et de Mervans des points de liaison commodes avec Lyon, évitant aux Bressans d'avoir à se rendre à Lons ou à Tournus pour effectuer des allers-retours dans la journée.**

Il est à noter que la mise en œuvre de cette nouvelle offre de trajets entre Dijon et Lyon se fait par raccordement des TER de la Bresse à des TER Bourg-Lyon existants. Il en résulte que ces améliorations n'ont aucun impact sur les TER de la Région Rhône-Alpes, ni sur les conditions (connues comme délicates) d'exploitation de la gare de Lyon-Part-Dieu.

Il est prévu à titre expérimental deux trajets par jour dans chaque sens sans changement de train à Bourg (voir détails techniques en Annexe).

#### ■ **Liaisons avec Genève via Bourg-en-Bresse**

**Il est proposé 3 allers par jour vers Genève (contre 3 actuellement) et 4 retours (contre 2 actuellement).** Le temps de parcours varie de 1 h 50 à 2 h 45 selon le temps d'attente des correspondances à Bourg-en-Bresse.

**L'amplitude est également nettement améliorée**, avec un premier départ de Louhans à 6 h 59 (arrivée à Genève à 9 h 27) ~~au lieu de 7 h 44~~ et un dernier départ de Genève à 17 h 42 *au lieu de 15 h 24*, rendant possible un aller-retour dans la journée.

Le train du matin rendrait en outre possible une arrivée matinale à Genève depuis Dijon. (*aujourd'hui*:), ce qui pourrait augmenter son taux de remplissage.

## COMPARAISON DE LA GRILLE ACTUELLE ET DE LA GRILLE PROPOSÉE

du lundi au vendredi, sauf  
fêtes

		Fréquence des trains (nombre par jour)	Amplitude journalière		Durée du voyage
			Premier départ	Dernier départ	
<b>Au départ de Louhans</b>					
<b>vers Dijon</b>	grille actuelle	6*	6:02	17:37	jusqu'à 1 h 47
	<b>grille proposée</b>	<b>9</b>	<b>6:05</b>	<b>19:55</b>	<b>1 h 10 maxi</b>
<i>* dont 2 par car entre Louhans et Seurre</i>					
<b>vers Bourg-en-Bresse</b>	grille actuelle	4	7:44	19:54	32 mn
	<b>grille proposée</b>	<b>9</b>	<b>6:46</b>	<b>20:54</b>	<b>32 mn</b>
<b>vers Paris-Gare de Lyon</b>	grille actuelle	4	6:02	18:13	3 h (ou + selon correspondance)
	<b>grille proposée</b>	<b>7</b>	<b>6:05</b>	<b>18:07</b>	<b>3 h (ou + selon correspondance)</b>
<b>vers Lyon-Part-Dieu</b>	grille actuelle	4	7:44	19:54	1 h 56 en général
	<b>grille proposée</b>	<b>9</b>	<b>6:46</b>	<b>20:54</b>	<b>1 h 46 en général</b>
<b>vers Genève</b>	grille actuelle	3*	7:44	19:54	± 2 h 30
	<b>grille proposée</b>	<b>4*</b>	<b>6:46</b>	<b>19:54</b>	<b>1 h 50 à ± 2 h 30</b>
<i>* dont 1 par car entre Bourg et Nurieux</i>					
<b>À destination de Louhans</b>					
<b>depuis Dijon</b>	grille actuelle	6*	6:33	18:43	jusqu'à 1 h 40
	<b>grille proposée</b>	<b>9</b>	<b>5:55</b>	<b>19:44</b>	<b>1 h 10 maxi</b>
<i>* dont 2 par car entre Seurre et Louhans</i>					
<b>depuis Bourg-en-Bresse</b>	grille actuelle	5*	5:30	17:37	jusqu'à 50 mn
	<b>grille proposée</b>	<b>9</b>	<b>5:32</b>	<b>19:22</b>	<b>32 mn</b>
<i>* dont 1 par car</i>					
<b>depuis Paris-Gare de Lyon</b>	grille actuelle	3	6:23	16:53	3 h (ou + selon correspondance)
	<b>grille proposée</b>	<b>7</b>	<b>6:53</b>	<b>17:23</b>	<b>3 h (ou + selon correspondance)</b>
<b>depuis Lyon-Part-Dieu</b>	grille actuelle	3*	10:20	16:28	jusqu'à 2 h 10
	<b>grille proposée</b>	<b>6</b>	<b>6:20</b>	<b>18:26</b>	<b>1 h 46 en général</b>
<i>* dont 1 par car entre Bourg et Louhans</i>					
<b>depuis Genève</b>	grille actuelle	2*	14:29*	15:24	± 3 h
	<b>grille proposée</b>	<b>5</b>	<b>6:12</b>	<b>18:04</b>	<b>1 h 50 à 2 h 45</b>
<i>* dont 1 par car entre Bourg et Louhans</i>					

## Les jours de circulation des trains sont étendus

Il est proposé une extension des jours de circulation au week-end pour un certain nombre de trains.

La correspondance à Dijon est assurée le dimanche soir avec un TGV tardif pour Paris spécial retour de week-end.

## ANNEXE TECHNIQUE

1. ~~Validité des correspondances : jusqu'au 13/12/2014~~

### 2. Faisabilité technique de la nouvelle grille

SOS TER de la Bresse n'a pas connaissance des conditions techniques d'exploitation de la ligne de la Bresse. Les horaires proposés sont donc susceptibles de modifications en fonction de ces conditions et des contraintes qu'elles peuvent imposer. A priori, la ligne de la Bresse n'est pas saturée, les difficultés éventuelles ne devraient pas être insurmontables.

Les plus grosses difficultés pourraient provenir de la saturation de la gare de Dijon. À cet égard, on dispose de premiers éléments d'information avec la réponse faite par la Région Bourgogne à la demande de SOS TER de la Bresse de procéder dès maintenant (printemps 2014) à des aménagements mineurs des horaires permettant, à budget constant, d'améliorer les correspondances TGV à Dijon pour Paris. Cette réponse informe que les études sont en cours à la SNCF, et fait un premier bilan. Un certain nombre de difficultés sont exposées, dont il y aura lieu d'évaluer rigoureusement l'impact réel, en gardant à l'esprit que les réponses obtenues le sont dans le cadre de la marge de manœuvre des interlocuteurs techniques, laquelle peut dans certains cas être élargie en saisissant un niveau décisionnel supérieur (exemple : priorité donnée aux trains de fret).

### 3. Expérimentations de liaisons avec Lyon sans changement de train à Bourg-en-Bresse

Ces expérimentations reposent sur l'idée que les correspondances à Bourg-en-Bresse pour Lyon se font avec des TER Rhône-Alpes ayant leur gare de départ (ou leur terminus) à Bourg. Dès lors, sans modifier aucunement les horaires de ces TER Rhône-Alpes, la SNCF peut sous certaines conditions affecter la même rame au TER Bourgogne arrivant à Bourg (respectivement : en partant) et au TER Rhône-Alpes en partant (respectivement : y arrivant).

On ne prend pas grand risque à avancer que cette mesure présente pour la SNCF l'avantage d'éviter des manœuvres en gare de Bourg et/ou d'augmenter la disponibilité des quais. Il semblerait d'ailleurs, d'après des informations fournies par des usagers, qu'elle soit déjà parfois pratiquée.

Mais il se trouve que les TER Rhône-Alpes concernés empruntent une ligne, la ligne des Dombes, qui n'est pas électrifiée sur la totalité de son parcours. L'utilisation d'une rame unique sur la totalité du trajet Dijon-Lyon par Bourg implique donc d'y affecter des

rames fonctionnant aussi bien à l'électricité qu'au fioul (type Bombardier). Selon nos informations, 60 % des rames TER Bourgogne et 70 % des rames TER Rhône-Alpes présentent cette caractéristique. Les affecter là où elles sont vraiment utiles paraît rationnel.

C'est pour tenir compte de cette contrainte qu'on limite à ce stade la demande d'expérimentation à deux trains par jour dans chaque sens.