

Le point sur Lyria 2020

C'est fin 2018, début 2019 que le « projet Lyria 2020 » avait commencé à faire l'objet de rumeurs, malheureusement vite confirmées. Compte tenu des délais nécessaires pour réserver les sillons attribués aux circulations dans un système d'horaires complet, il n'échappe à personne qu'un bouleversement de cette ampleur avait demandé une préparation d'au moins deux années. Elle s'était effectuée dans l'ombre, sans consultation des élus territoriaux, notamment, et encore moins des usagers et de leurs représentants reconnus. Cette préparation technique s'était en outre accompagnée de l'élaboration d'éléments de langage en vue d'une campagne de communication massive destinée à étouffer délibérément toutes les objections qui, on le savait, seraient inévitablement levées.

Le projet Lyria 2020 s'était traduit, pour commencer, par la reprise en mains par la SNCF de sa filiale Lyria. Lyria est une société par actions simplifiée (SAS) dont la SNCF (76 %) et les CFF (24 %) sont co-actionnaires. Ainsi, en rupture avec les usages passés et en réponse à un désaccord stratégique avéré, si le président de Lyria est aujourd'hui, à temps très partiel, un haut cadre des CFF, ses cadres exécutifs sont maintenant tous issus de la SNCF. Cela explique précisément le changement de stratégie commerciale majeur que représente Lyria 2020. Fondamentalement, la SNCF, majoritaire, peut imposer à Lyria sa stratégie propre visant à réserver désormais les circulations de TGV aux liaisons entre métropoles et autres grandes villes, au détriment des agglomérations de moindre importance, tournant ainsi le dos aux extensions de ces circulations au-delà des lignes à grande vitesse (LGV) qui avaient pourtant à leur origine fait incontestablement le succès des TGV, succès internationalement reconnu. On se souvient de la campagne publicitaire « Le progrès ne vaut que s'il est partagé par tous ». C'est aussi pourquoi on observe depuis quelques années l'uniformisation de la flotte de TGV qui ne comprendra bientôt plus que des rames à deux niveaux dites Duplex afin de massifier le transport des voyageurs à grande vitesse. C'est oublier que la fréquence des circulations sur un itinéraire donné est beaucoup plus importante pour l'attractivité de l'offre que le nombre total de places ; tous les exemples disponibles en Suisse, en Allemagne, en Italie, etc. le confirment.

Ne nous étendons pas sur le contenu fallacieux de la communication stéréotypée de Lyria, alors inlassablement répétée en tous temps et tous lieux, de part et d'autre de la frontière franco-suisse, devant les élus et tous les media. Ne développons pas plus les contre-arguments techniques factuels et incontestables mais délibérément ignorés, pour ne pas lasser les lecteurs.

Depuis plusieurs années et ce jusqu'au 14 décembre 2019, l'offre de trains directs « à longue distance » (Paris – Lausanne via Dijon ou vice versa) comportait 4 allers et retours quotidiens, et même cinq les vendredis et les dimanches, dont 3 donnant correspondance à Frasné vers ou depuis Neuchâtel par Pontarlier. Elle est désormais réduite à 3. Lyria fait valoir qu'en compensation, il y a désormais 3 allers et retours quotidiens Lausanne – Paris via Genève, en prolongement de 3 Genève – Paris (sur 8) qui ne mettront que 17 mn de plus que via Vallorbe et Frasné (3 h 57 au lieu de 3 h 40). En outre, malgré le remplacement des rames à un seul niveau par des rames Duplex de capacité supérieure, l'offre en places via Frasné a été considérablement réduite. Au regard de la politique avérée de la SNCF, on peut (on pouvait ?) raisonnablement craindre la suppression à terme de tous les TGV tracés via Vallorbe et Frasné.

En attendant, le tronçon Genève – Lausanne est déjà le plus chargé d'Europe. Des travaux importants sont en cours et planifiés pendant plusieurs années pour en accroître le débit. Les TGV sont tracés en lieu et place de trains régionaux nécessaires aux trajets domicile-travail. Et plusieurs fois par semaine, ce tronçon est l'objet d'incidents entraînant des retards importants, voire des arrêts de circulation de plusieurs heures. Les travaux aggraveront la situation. Les TGV seront souvent suspendus dans un sens ou dans l'autre. Les projets des voyageurs seront souvent gravement perturbés. Cette solution ne constitue donc pas une alternative permanente réaliste pour les Lausannois.

Aussi grave sinon plus que la suppression d'un aller et retour Lausanne et Paris via Vallorbe et Frasné, voire de deux puisqu'il y en avait donc cinq certains jours, le mauvais positionnement de certains des nouveaux horaires est très défavorable aux habitants suisses et français du massif jurassien.

Avec Lyria 2020 il ne leur est plus possible d'arriver à Paris le matin avant 11:04 (Lausanne 07:23, Frasné 08:16). Et même si, depuis Lausanne, l'offre vers Paris via Genève est certes passée d'un train à trois, les Lausannois matinaux ne peuvent pas compter sur le premier parcours via Genève, puisqu'il est même plus tardif (09:45) que par Frasné et Dijon et n'arrive à Paris qu'à 13:42. Si l'on doit s'y trouver plus tôt, il faut y passer la nuit précédente. Mais le train qui partait de Lausanne à 18:23 (Frasné 19:16, arrivée à Paris à 22:03) étant supprimé, le dernier train vers Paris, part deux heures plus tôt, à 16:23, de Lausanne (Frasné 17:16) et arrive à Paris à 20:03. Autant dire que l'après-midi est très sérieusement entamé.

Et pour revenir de Paris, il n'y a plus de retour de Paris entre 11:56 et 17:56. Ce train sera donc l'objet d'une forte demande et il pourra manquer de places à la vente : on pourrait donc éventuellement devoir passer la nuit à Paris avant de rentrer.

On se souvient qu'il existait déjà de toute façon un énorme problème de places disponibles à la réservation de Frasné à Paris et retour qui affectait autant les neuchâtelois que les voyageurs du côté français. Lyria avance que les Lausannois emprunteront massivement cette offre supplémentaire, libérant ainsi des places entre Vallorbe, Frasné, Dijon et Paris.

Les hypothèses de Lyria comme les craintes de sa clientèle restent à confirmer. Car depuis le 14 décembre 2019 quatre mois ont d'abord été en grande partie occupés par l'une des grèves les plus dures de ces dernières années, puis par les restrictions liées à la pandémie durable de SARS-CoV-2 (la « Covid-19 »). Et la timide reprise qui s'amorçait s'est trouvée brutalement interrompue par la deuxième vague de la pandémie. Dans ces conditions, aucune observation de la fréquentation des trains de cette ligne ne peut, à l'évidence, avoir la moindre signification.

Intervient alors, au printemps 2019, Michel Béguelin, personnalité suisse qui avait été successivement cheminot et syndicaliste, conseiller national puis conseiller aux États. Son intervention permet enfin d'infléchir le cours des événements. Il avait joué un rôle majeur dans la rédaction de la Convention conclue le 5 novembre 1999 entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française, puis ratifiée par voie législative par les deux parties. Cette convention toujours en vigueur avait été superbement ignorée par la SNCF, les CFF, et les administrations tant française que suisse. Sollicité par des élus et des associations d'usagers suisses et français, il lui apparaît indispensable de faire respecter les termes de cette convention.

Convention entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française « relative au raccordement de la Suisse au réseau ferré français, notamment aux liaisons à grande vitesse » (extraits)

Art. 2 Champ d'application

La présente Convention porte sur l'amélioration des liaisons ferroviaires franco-suisse, tant en ce qui concerne le trafic marchandises que le trafic voyageurs, particulièrement celles assurées par trains à grande vitesse entre : (...) Lausanne et Neuchâtel–Berne via l'Arc jurassien

Art. 3 Mesures envisagées

Pour atteindre l'objectif mentionné à l'art. 1, les mesures suivantes sont envisagées sous réserve de l'application des procédures requises par le droit national de chaque partie : (...)

b) Liaison Paris–Arc jurassien

À court terme :

- Amélioration de l'alimentation électrique entre Lausanne/Neuchâtel et Mouchard.*
- Infrastructure permettant l'utilisation éventuelle de matériel roulant pendulaire.*

Ultérieurement :

- Aménagements ponctuels de la ligne entre Dole et Lausanne/Neuchâtel.*
- Amélioration du point de vue de l'exploitation et/ou de l'infrastructure des liaisons entre Paris et la Suisse via l'Arc jurassien dans le cadre de la réalisation de la branche ouest du TGV Rhin-Rhône.*
- Articulation avec les transports régionaux.*

Cette question est portée à l'ordre du jour de la rencontre annuelle entre diplomates suisses et français, qui provoque la saisine de l'Office fédéral des transports et le rappel à l'ordre des opérateurs. En juillet 2019, Lyria, la SNCF et... les CFF, sans toutefois remettre en cause dans l'immédiat le funeste plan Lyria 2020, acceptent subitement de prendre en compte les besoins et les attentes des habitants du massif. Lors d'une réunion à Dijon le 4 juillet 2019, le président suisse de Lyria se sent même obligé de présenter humblement ses excuses pour n'avoir pas tenu compte des besoins des usagers. Lyria et la SNCF proposent d'étudier avec le conseil régional de la grande région la circulation de TER supplémentaires entre Vallorbe et Dole, ainsi que des adaptations horaires de TGV (non Lyria)

pour tenter de pallier au moins partiellement les inconvénients mentionnés ci-dessus. La SNCF propose ainsi de financer elle-même (en suppléant la grande région) la création de diverses relations TER nouvelles dans des horaires permettant de rétablir une amplitude utile plus importante, exprimant la volonté de mieux répondre aux attentes exprimées et pas uniquement d'offrir une quelconque et hypothétique substitution.

Dans un premier temps, l'objectif est d'assurer une bonne correspondance à Dijon entre ces nouveaux TER et des TGV Dijon – Paris (dans les deux sens) et, intérêt local oblige, de maintenir au départ de Dole la même desserte TGV avec Paris qu'avant la suppression du 4^e aller et retour Lyria. Ceci peut être obtenu par un décalage de TGV existants ou le détournement par Dole de TGV passant par la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône. Des TGV Lyria s'arrêteront même à nouveau en gare de Mouchard, y compris le dimanche, pour qu'une relation de qualité vers Paris y soit maintenue !

Ainsi un départ « tardif » (à 20:26... !) de Dijon sera obtenu en modifiant l'horaire d'un TGV existant et en reportant son départ de Besançon TGV à Besançon-Viotte, permettant, grâce à un jeu de correspondances, une arrivée à Paris depuis Vallorbe à 22:06.

Afin de consolider durablement la ligne Lausanne – Vallorbe – Frasné – Paris, dite « de la Bosse », Lyria et la SNCF insistent cependant lourdement sur la nécessité pour tous les acteurs de concourir par tous les moyens au succès de l'opération « palliative » en se mobilisant activement pour la promotion de cet ensemble de dessertes. Car oui, cette ligne reste menacée dans son existence même. Si le nombre de circulations continuait de baisser, sa maintenance ne pourrait plus être financée. Il nous faut rester particulièrement vigilants quant aux critères qui prévaudront pour évaluer le succès ou non de cette offre arrachée aux opérateurs. À court terme, la restauration d'une 4^e desserte TGV reste un objectif inexpugnable.

Cerise sur le gâteau, et de façon tout à fait inattendue, est également annoncée le 4 juillet 2019 l'éventuelle création par la région pour les frontaliers d'un aller et retour supplémentaire Pontarlier – Frasné – Labergement-Sainte-Marie – Vallorbe, délibérément décalé d'une heure par rapport à l'horaire existant actuellement, tant pour l'aller que pour le retour.

Vient enfin le 15 septembre 2020 la 80^e assemblée générale annuelle de la Fédération du Trans-Juralpin (FTJA). La FTJA est une vénérable mais bien vivante association transfrontalière franco-suisse qui rassemble de nombreux représentants des collectivités territoriales et des associations d'usagers. Venant après les très nombreuses manifestations de mécontentement et la mobilisation qu'avait soulevé la mise en œuvre brutale du service annuel Lyria 2020 en décembre 2019, tenue physiquement à Lausanne dans le contexte de la Covid-19, cette AG était très attendue. Il n'est malheureusement pas possible de rapporter ici tous les propos échangés. Mais la vigueur des propos qui y sont tenus notamment par les élus suisses, propos avalisés par le représentant régional français, et auxquels répond l'attitude nouvelle des opérateurs ferroviaires permet d'entrevoir un avenir prometteur pour la ligne Dijon – Lausanne. La bonne volonté semble enfin de mise. En bref, ce qui peut être fait dès maintenant va l'être. Et les perspectives prochaines annoncées traduisent une ouverture vers une offre ferroviaire encourageante.

La nécessité du retour du 4^e aller et retour Lyria via Frasné est désormais formellement admise même si aucune échéance n'est encore avancée dans le contexte difficile que nous traversons. Mais même s'ils sont malheureusement à nouveau arrêtés à la date de rédaction de cet article en raison de la deuxième vague de la Covid-19, les 3 allers et retours actuels avaient été rétablis au 1^{er} septembre et ils étaient raisonnablement fréquentés. Les orateurs politiques, au premier rang desquels Madame Nuria Gorrite, présidente de l'exécutif (Conseil d'État) du canton de Vaud, s'engagent avec détermination pour le développement dans la durée de liaisons rapides Lausanne et Neuchâtel – Dijon en plus des TGV Lyria, avec un cadencement horaire attractif. Ce projet de moyen terme paraît recevoir l'appui des opérateurs ferroviaires suisses et français. Il nous reste à attendre la mise en œuvre de ce beau projet pour confirmer l'atmosphère nouvelle que ces paroles ont engendrée. Pourvu que cette fois-ci les promesses n'engagent pas seulement celles et ceux qui les reçoivent !

D'ores et déjà, le nouvel état d'esprit du Conseil régional s'est traduit par le rétablissement d'un aller et retour Pontarlier – Frasné – Dijon sans rupture de charge du lundi au vendredi.

Souhaitons que ce nouveau vent d'optimisme ne se retrouve pas rapidement démenti par les faits dans quelques semaines ou mois. La transition énergétique passe par le développement de l'offre ferroviaire, condition d'un nouvel équilibre entre modes.

Demeure et demeurera sans doute encore longtemps une divergence patente entre les approches françaises et suisses en matière de transport ferroviaire. Tandis qu'en Suisse on a compris depuis longtemps l'importance cruciale d'assurer une fréquence importante et un cadencement de l'offre, seuls à même d'attirer et de fidéliser une clientèle, la France en reste en la matière au malthusianisme instauré lors de la 2^e guerre mondiale. On y concentre encore trop souvent les circulations sur les pointes quotidiennes, avec le cas échéant des trains lourds mais rares que la réglementation administrative appelle et favorise. Ce n'est pas l'actuelle politique de facturation des « sillons » horaires qui permettra de renverser cette déplorable attitude. Quand comprendra-t-on enfin, par exemple, que si l'on n'a pas de train pour revenir, on ne prend pas le train pour partir ? Nos lignes transfrontalières sont toutes fragilisées par cet état d'esprit côté français. Ce constat est permanent entre Porrentruy et Belfort, entre La Chaux-de-Fonds et Besançon, entre Neuchâtel et Besançon, et entre Lausanne et Dole. Mais, amis suisses, c'est également devenu vrai ailleurs en France entre les régions avant même qu'elles fussent devenues grandes. La contre-partie du succès des TER (trains express régionaux, maintenant transports express régionaux) est la raréfaction des liaisons inter-régionales : il semblerait qu'il y eût, involontairement, une certaine incitation au confinement.

À Rix-Trébief, Jura, France, le 18 novembre 2020

François Mennerat

membre de l'Association Forum Transfrontalier Arc jurassien

membre du bureau de l'Association pour la promotion des voies ferrées jurassiennes (APVFJ)

et à ce titre de la Fédération du Trans-Juralpin (FTJA)

membre du conseil national de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)

et vice-président de sa composante régionale (FNAUT – Bourgogne Franche-Comté)