

Le 14 juin 2021,

Madame, Monsieur,

Vous avez publié une adresse à l'intention des candidats aux élections régionales de juin 2021.

La liste « notre Région par Cœur », conduite par Marie-Guite Dufay, souhaite répondre à certains de vos écrits et vous communiquer notre bilan de la mandature qui s'achève et notre projet pour les 7 prochaines années.

- **Vos propos : « La dynamique cassée des trains régionaux ».** « Après avoir fortement augmenté entre 2002 et 2012, l'offre s'est stabilisée depuis. L'augmentation du nombre de trains offerts s'est traduite par une croissance très marquée de la fréquentation. La dynamique s'est toutefois enrayée depuis, avec une stagnation remarquée du nombre de voyageurs des trains régionaux. La croissance forte en 2019 (+ 10,6 %) »
  - **Notre réponse :** entre 2007 et 2019, alors que l'offre augmentait de + 12%, la fréquentation des TER BFC a augmenté de + 27 %
- **Vos propos : « Ne pas se faire d'illusion ».** « Elle est la résultante d'un changement de périmètre statistique, et non d'un retour des voyageurs vers les trains régionaux »
  - **Notre réponse :** Le périmètre statistique des trains voyageurs TER Bourgogne-Franche-Comté est stable depuis plus de 10 ans
- **Vos propos : « des problèmes récurrents de qualité ».** « TER, aujourd'hui englué dans des problèmes récurrents de qualité. Ainsi, en 2019, 12,9 % des TER ont été déprogrammés ou annulés »
  - **Notre réponse :** Cet indicateur fait partie de notre suivi mensuel. En 2019, 92,6% de l'offre théorique a été réalisée soit une amélioration de +1.8 point. En excluant le mois de décembre, mois atypique du fait des grèves interprofessionnelles sur la réforme du système des retraites,

96,4% de l'offre a été réalisée sur les 11 premiers mois de l'année. Cela devrait relativiser votre jugement sans appel.

- **Vos propos :** « Retards, la situation n'est pas plus brillante, avec 9,4% des TER qui sont arrivés en retard à destination (seuil à 5 minutes) en 2019 »
  - **Notre Réponse :** En 2019, 14 lignes sur 17 ont une ponctualité supérieure à l'objectif. 13 d'entre elles ont une ponctualité supérieure à 90% dont 5 supérieure à 95%. La ponctualité des trains au départ a nettement progressé (plus de 83% entre 2019 contre 77% en 2018). La trajectoire prévue dans la convention est respectée. En 2025, toutes les lignes auront un objectif compris entre 90% et 97% des trains arrivant à leur terminus avec moins de 6 minutes de retard.
  
- **Vos propos :** « Une part importante de ces retards et annulations relève de causes internes au système ferroviaire et pourrait être mieux maîtrisée. Une partie de ces causes de retards relève du gestionnaire d'infrastructure »
  - **Notre Réponse :** Plus de 33% des retards proviennent de causes exogènes à TER (accident de personne, bagages abandonnés, malaise à bord, passage à niveau etc.)
  
- **Vos propos :** « Renforcer les bonus/malus liés à la qualité de service ». « Pour la région BFC, moins de 1 % de la subvention est variable en fonction de critères liés à la ponctualité et aux annulations. Et encore, ces dispositifs de bonus/malus sont-ils souvent imparfaits, permettant à des critères secondaires et faciles à satisfaire (comme l'information aux voyageurs, ou la propreté en gare) de compenser au moins en partie les malus liés à la régularité (taux de retards et d'annulations) ».
  - **Notre Réponse :** Les montants en jeu sont effectivement de l'ordre de 1% à 2% du montant de la contribution versée par la Région. Ce chiffre est à mettre en regard de la rentabilité des contrats des délégations de services publics du transport qui sont de l'ordre de 3% à 5%. La non atteinte des objectifs qualité peut réellement péjorer l'exploitant. En cas de non atteinte des objectifs, les malus et pénalités peuvent annuler la rémunération de l'exploitant.

Comme vous le signalez, la convention TER prévoit un système financier de bonus/malus/pénalités. Il ne suffit pas que les trains soient à l'heure. Il existe des bonus/malus pour la ponctualité mais également la qualité de service offerte aux voyageurs (propreté du matériel, disponibilité des équipements en gare, qualité de l'information) et le ressenti des voyageurs c'est à dire la satisfaction client).

Le système d'incitation à la qualité sanctionne l'ensemble de la chaîne du voyage. Nous pensons que les critères retenus ne sont pas secondaires comme vous l'écrivez.

Par ailleurs les objectifs à atteindre sont fixés en augmentation chaque année afin de progresser sur la durée de la convention.

- **Vos propos :** « L'accessibilité des gares pour les personnes en situation de handicap est un chantier qui a pris du retard. »

- **Notre Réponse :** Si nous étions en retard au début de ce mandat, toutes les dispositions ont été prises pour le rattraper. 12 gares seront accessibles d'ici fin 2021 dont Belfort, Dole, Lons-le-Saunier, Cosne-Cours-sur-Loire, Dijon-ville, Besançon-Viotte, Montbard, Auxerre, Avallon, Clamecy, Morteau et Valdahon. 13 gares seront traitées entre 2022 et 2025 : Chalon-sur-Saône, Mâcon, Nevers, Vesoul, Lure, Tournus, Saint-Jean-de-Losne, Sens, Saint-Claude, Mouchard, Decize, Montchanin, Pontarlier.  
Fin 2021, 70,4 M€ auront été investis pour la mise en accessibilité des gares de BFC.

- **Vos propos :** « Améliorer les infrastructures de stationnement vélo en gare »  
« Nos associations demandent aux élus régionaux que toutes les gares ferroviaires et routières proposent à court terme du stationnement vélo, y compris pour les gares non concernées par les dispositifs prévus par la Loi d'Orientation des Mobilités. Ce stationnement doit être sécurisé et évolutif pour suivre la demande croissante des prochaines années. D'autres services peuvent être prévus en gare, par exemple des stations de réparation ».

- **Notre Réponse :** L'ensemble des gares et des haltes Bourgogne Franche-Comté est équipé soit d'arceaux, soit d'abris, soit d'abris sécurisés. Aucun de ces moyens de stockage n'est saturé actuellement. Le taux de remplissage actuel n'excède pas 50 à 60%.

Les abris sécurisés d'une capacité variable selon les sites (8, 19 ou 29 emplacements), sont clos, couverts et sécurisés par une borne d'accès afin de limiter les vols et les dégradations. Des panneaux photovoltaïques les rendent autonomes en énergie.

La région a financé et déployé des abris sécurisés dans 24 gares.

- Côte d'Or : Genlis, Is-sur-Tille, Montbard, Seurre, Saint-Jean-de-Losne, Auxonne, Beaune, Nuits St Georges, Gevrey
  - Nièvre : La Charité-sur-Loire, Nevers
  - Saône-et-Loire : Louhans, Mâcon Ville, Montceau-les-Mines, Montchanin, Paray-le-Monial, Tournus, Chagny
  - Yonne : Avallon, Joigny, Laroche-Migennes, Nuits-sous-Ravière, Tonnerre.
  - Jura : Dole, déployé par la collectivité sur le foncier de G&C
- Par ailleurs 8 autres sites sont à l'étude.

Des vélos en libre-service sont situés devant les gares de Besançon

(Besançon-Viotte et Besançon-Mouillère) par JCDecaux ; à Dijon (Dijon-Ville et Dijon-Porte-Neuve) par Keolis ; à Belfort et Delle (système de location de vélos sur tout le département du Territoire de Belfort) par la Régie des Transports du Territoire de Belfort.

Par ailleurs des trottinettes en libre-service sont placés devant les gares de Besançon-Viotte, Dijon-Ville et Dijon-Porte-Neuve.

- **Vos propos :** « Faciliter l'embarquement des vélos dans les trains et les cars TER ». Nos associations demandent aux élus régionaux d'aller au-delà des capacités minimales d'emport définies par la loi d'orientation des mobilités (8 vélos par train et 5 par car), notamment ponctuellement sur les itinéraires de tourisme à vélo ou sur certaines lignes pour lesquelles la demande est particulièrement forte »
  - **Notre Réponse :** L'ensemble des TER BFC qui circulent sont dotés d'espaces dédiés aux vélos afin de répondre au besoin des clients. Par ailleurs il n'est pas nécessaire pour le client de réserver. En effet tous les TER accueillent gratuitement les vélos dans la limite des places disponibles.  
Le développement de l'usage du vélo dépasse le seul sujet de la capacité d'emport dans les trains et les cars. C'est la raison pour laquelle nous avons délibéré sur un plan régional de développement du vélo.
- **Vos propos :** « Indemniser les abonnés TER en cas de retards et annulations récurrents ». « Nos associations demandent aux élus régionaux de mettre en place, dans les contrats organisant les transports régionaux, des dispositions contraignant les transporteurs à verser aux abonnés TER une indemnisation lorsqu'une situation de retards répétés est déterminée avec des éléments objectifs : par exemple, un remboursement de 30 % du prix de l'abonnement lorsqu'au moins 5 retards de plus de 15 minutes ou annulations se produisent en 1 mois calendaire ou 4 semaines consécutives sur la ligne TER de l'abonné. Des solutions automatiques, prévisibles et claires sont indispensables. Le montant des indemnisations doit être supporté financièrement par le transporteur seul. »
  - **Notre Réponse : Ces mesures existent déjà**  
Pour les abonnés annuels : Indemnisation de 25% du coût mensuel de l'abonnement si au moins 20% des trains que le client a préalablement déclaré emprunter sur le mois arrivent en retard de plus de 15 mn ou sont supprimés (de manière non prévue (travaux, service adapté...)).  
Aucune démarche à réaliser. Si le client est éligible au service, il recevra une confirmation par mail autour du 10 du mois suivant votre mois de circulation. Ainsi le prélèvement bancaire du mois M+2 sera minoré de 25% du montant du prélèvement mensuel.  
Pour les abonnés mensuels qui achètent leur titre de transport sur le site internet TER ou sur l'appli SNCF il est proposé indemnisation de



25% du coût mensuel de leur abonnement si au moins 20% des trains que vous avez préalablement déclaré emprunter sur le mois arrivent en retard de plus de 15 mn ou sont supprimés de manière non prévues (travaux, service adapté...).

Dans la carte de la crise COVID, des mesures exceptionnelles ont été accordée :

- Le remboursement frais des titres occasionnels pour les voyages compris entre le 30 octobre et le 1er décembre
- Le remboursement de l'échéance du mois de novembre 2019 aux abonnés annuels sur présentation d'une attestation employeur
- Le non-prélèvement du mois de février 2020 pour les abonnés annuels

- **Vos propos :** « Faciliter la procédure de suspension ». « Nos associations demandent aux élus régionaux que la possibilité de suspendre les contrats d'abonnements, sans pour autant les résilier, soit prévue dans les conventions TER et RER/Transilien. »

- **Notre Réponse :** cette possibilité existe déjà. Les clients abonnés annuels peuvent suspendre ou résilier gratuitement et sans condition leur pass à tout moment de l'année.

- **Vos propos :** « Mettre en cohérence les cartes Avantage et Liberté de la SNCF »

- **Notre Réponse :** Depuis le lancement le 29 août 2017 de la nouvelle gamme tarifaire des TER Bourgogne-Franche-Comté, la fréquentation a connu une nette hausse. Ces bons résultats valident les efforts financiers consentis par la Région qui ont permis de rendre le train plus accessible.

Ce succès s'est particulièrement fait sentir chez les jeunes de moins de 26 ans qui ont apprécié la simplification et la lisibilité du nouveau tarif avec une réduction de 50 %, entraînant une hausse du trafic des jeunes jamais démentie depuis septembre 2017.

La mise en place de la nouvelle carte 26 ans et plus à 20 euros, permettant des réductions jusqu'à 60 %, a connu un véritable succès avec plus de 50 000 cartes vendues en 2019 (33 775 porteurs à ce jour après les épisodes de confinement et la limitation des déplacements occasionnels). Certaines origines destinations ont connu de véritables envolées en termes de fréquentation.

Le tarif régional enfants, très attractif (2 €), entraîne une forte hausse dès les premiers mois de son lancement, et continue de séduire avec 115 000 ventes en 2019 et presque 62 000 en 2020 avec les épisodes COVID.

- **Vos propos :** « Assurer le maintien des haltes et gares du réseau régional TER ». « La présence humaine dans les gares est aussi un moyen d'appropriation du TER. Elle peut se faire sous différentes formes : polyvalence des agents : permettre à un agent de SNCF Réseau de vendre et conseiller les usagers, créer un point multiservices commun avec la Poste dans les gares, inciter à la création de commerces...
  - **Notre Réponse :** Les Agents de Service de TERritoire assurent dans les lieux de vie ruraux des permanences d'information et de ventes, ainsi que la continuité des services TER auprès des populations, (notamment les plus fragiles, celles qui ne peuvent se déplacer ou n'étant pas connectées).

Des permanences tenues au cœur de lieux de vie des territoires :

- Centre Jura et Haut-Jura

ARBOIS : les mardis de 9h30 à 11h30 en Mairie,

POLIGNY : les mercredis de 14h00 à 17h00 en Mairie,

SAINT-CLAUDE : les jeudis de 14h00 à 16h00 à l'Office du Tourisme,

- Doubs & Haute-Saône

BAUMES LES DAMES : le mardi de 14h00 à 16h00 à l'Office de tourisme,

GRAY : le mercredi de 14h00 à 16h00 au Bureau Information Jeunesse,

LUXEUIL-LES-BAINS : le jeudi de de 10h00 à 12h00 au Bureau Information Jeunesse,

SAINT VIT : le vendredi de 9h30 à 11h30 en Mairie.

- Nièvre & Saône-et-Loire

LA CLAYETTE : le jeudi de 9h30 à 12h00 en Mairie,

LUZY : le mardi et le mercredi de 9h30 à 12h00 en Mairie,

CERCY-LA-TOUR : le mardi de 14h00 à 16h00 à la Maison de Services au Public,

- Yonne

SAINT FLORENTIN : le lundi de 9h30 à 11h30 à l'Office du Tourisme,

VERMENTON : le 1er Vendredi du mois de 9h00 à 11h00 à la Maison France Services

17 partenaires dépositaires (maison de la presse, bureau de tabac etc..)

Le dispositif Allo billet permet d'acquérir son titre de transport par téléphone filaire (envoi par sms d'un code ou bien du billet à domicile gratuitement)

## Mobilités en Bourgogne Franche-Comté

- **La politique conduite pendant ce mandat**

« Le courage, c'est d'aller à l'idéal, et de comprendre le réel », disait Jaurès.

L'idéal ? La mobilité partout et pour tous ; la mobilité avec le bon moyen de transport, au bon endroit et au bon moment, à un coût soutenable pour la collectivité et un prix accessible pour le voyageur.

« Emmène-moi là où je veux » comme nous le disons avec notre marque de mobilité régionale Mobigo. Car la mobilité c'est la liberté de vivre, de se former, de travailler, de se divertir ; en un mot, de faire société.

Le réel ? Des citoyens auxquels la société n'offre pas la même chance de pouvoir se déplacer. Des services de mobilité performants pour les uns et rien, ou peu, pour d'autres : selon le lieu d'habitation en secteur urbanisé ou en habitat diffus, en quartier enclavé ou en cœur de ville dense, en zone de plaine ou en zone montagneuse ; selon les vicissitudes de la vie, chômage, maladie, mobilité réduite, handicap. Les rencontres territoriales par bassin d'emploi/formation ont montré une forte attente sur le sujet des mobilités, le fameux premier ou dernier kilomètre. De nouvelles technologies qui améliorent le service des uns tout en étant inaccessibles à d'autres. Des zones blanches trop nombreuses, sans solutions de mobilité durable. Tout cela nourrit des ruptures territoriales et sociales de plus en plus fortes, de moins en moins acceptables.

Le réel ? Le transport représente le second poste en termes d'émissions de gaz à effet de serre. Il est source de nuisances très importantes. L'usage « autosoliste » du véhicule automobile (1,1 personne en moyenne par véhicule) est un gâchis pour notre planète et surtout le monde vivant sur terre.

Le réel ? De nouvelles énergies commencent à poindre dans les transports sans pour autant avoir atteint leur équilibre économique. Énergies électriques (batterie et hydrogène) et Gaz Naturel pour Véhicule d'origine renouvelable. Il nous faut les promouvoir pour accélérer leur émergence.

Le courage ? C'est s'emparer de cette réalité, briser les résistances, faire preuve d'imagination et de pragmatisme pour « rendre effectif le droit qu'à toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens » comme cela est précisé dans la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982. Près de 40 ans plus tard peu de réalisations concrètes.

Il existe beaucoup d'initiatives publiques et privées dans nos territoires, des gestes de solidarité envers les plus démunis et les publics fragiles, des

innovations porteuses de solutions d'avenir. Mais des réalisations souvent trop isolées, pas assez coordonnées, qui ne peuvent produire les effets d'une politique efficace sur l'ensemble du territoire malgré tous les efforts déployés. Tout en prenant en compte les acquis de la loi NOTRe (répartition des compétences de transport et de mobilité entre territoires urbains, intercommunalités volontaires et régions), il était grand temps de repenser une nouvelle architecture régionale des mobilités qui n'oublie aucun territoire, aucun public et qui fait une large place à l'innovation.

La région est devenue avec la LOM cheffe de file des mobilités, à la fois l'architecte et cheffe d'orchestre de cette nouvelle compétence. Région architecte, car il lui revient en concertation avec les EPCI de définir la carte des bassins de mobilité. La plus grande souplesse est laissée aux acteurs pour définir le périmètre et la taille des bassins de mobilité. La prise en compte de la diversité des situations et des pratiques des contractualisations locales doit prévaloir pour donner toutes ses chances au développement de la mobilité sur les territoires. La Région cheffe d'orchestre, car elle doit contractualiser avec chaque EPCI, les nouvelles mobilités complémentaires à l'existant dans chaque communauté de communes dans un cadre de cohérence régionale. Le comité des partenaires, avec la présence a minima aux cotés des élus, des entreprises et des usagers, sera le lieu privilégié du dialogue et de la co-construction des nouvelles mobilités adaptées aux besoins des habitants des territoires et à la volonté politique des élus. Mais chaque niveau de collectivités, chaque acteur du territoire, chaque entreprise partie prenante aura sa part de responsabilité liée à ses compétences.

C'est un défi spatial de couverture équitable de l'ensemble du territoire régional. C'est un défi social et un devoir envers notre jeunesse. Personne ne doit être oublié. C'est un défi environnemental avec une urgence de plus en plus prégnante.

La question est maintenant de dire comment nous agissons et avec quels moyens.

Parce que nous voulons répondre à chaque situation individuelle, nous devons mettre l'utilisateur au centre de notre politique de mobilité.

Tout plaide pour penser global sur le territoire mais agir local.

Penser partage entre les transports réguliers et les nouvelles mobilités partagées et actives, Penser durable car nous devons à la planète une économie décarbonnée,

Penser connexion pour offrir une chaîne de mobilité efficace

Penser simplification pour qu'en un clic on puisse obtenir titre de transport Penser accessibilité pour toutes les personnes à mobilité réduite

Penser proximité avec des services au plus près des lieux de résidence Penser solidarité avec une tarification adaptée

Nous avons développé une stratégie et posé des actes forts tels que la nouvelle tarification à 1,50€ des cars régionaux, le ticket mobilité, le covoiturage organisé conventionné, le soutien aux plateformes de mobilité,



l'accessibilité des gares et des moyens de transport, les tarifications solidaires pour aider les plus fragiles et les demandeurs d'emploi, une politique d'investissements vigoureuse pour les gares, le renouvellement et l'entretien du matériel ferroviaire, le train à hydrogène, ...

La marque Mobigo Bourgogne Franche-Comté, à la hauteur de notre ambition « emmène-moi là où je veux » labellise et « s'impose » à tous nos prestataires selon une charte de communication.

La charpente de l'intermodalité, c'est l'outil Mobigo version 3. Il s'agit ni plus ni moins que de fournir un système d'information voyageurs et d'acquisition de titres de transport avec des fonctionnalités égales à celles des réseaux urbains les plus innovants.

Les nœuds d'intermodalité, là où le voyageur passe d'un mode de transport à un autre, sont primordiaux dans la chaîne de mobilité à organiser : Les parkings de covoiturage où l'on passe de la voiture individuelle à du covoiturage ; Les arrêts de cars régionaux présents dans toutes les communes et accessibles à pieds ; Les gares et haltes ferroviaires au nombre de 200 en Bourgogne Franche-Comté (1 gare nationale, 25 gares régionales, 41 gares de proximité et 138 gares d'intérêt local) où tous les modes de transport et de mobilité peuvent converger. Toutes ces actions vont nous servir de base pour développer une politique régionale de mobilités mieux partagées, moins carbonées, plus inclusives qui laissent la part belle à l'innovation.

- **Mobilité, quelques pistes d'actions nouvelles pour le prochain mandat**
  - **Infrastructures et matériels**

En matière de réseau de transport tout commence par une infrastructure et un matériel moderne adaptés aux besoins. Tout doit partir d'une analyse des besoins. Nous nous engageons fermement dans la poursuite du rajeunissement de la flotte et dans un investissement massif aux côtés de SNCF Réseau sur les infrastructures de mobilité.

Nous devons innover avec l'utilisation de train léger autonome sur les voies les moins circulées et touristiques, voire sur des voies actuellement uniquement consacrées au fret.

La terminaison du chantier LGV Rhin Rhône uniquement sur le tronçon Petit-Croix Lutterbach doit être remis à l'ordre du jour et réinstruit par le Conseil d'Orientation des Infrastructures, avec l'objectif d'une réalisation à partir de 2030.

Le trafic est souvent perturbé par des chutes d'arbres qui causent de gros dégâts sur notre parc de matériel. Nous souhaitons généraliser le traitement écologique de la végétation et de la biodiversité le long des voies (expérimenté actuellement dans la Nièvre)

Enfin, il nous faut redonner vie à l'emprise foncière des 600km de voies ferroviaires non circulées depuis 2011, en lien avec SNCF Réseau et les EPCI ou PETR : mobilité ferrée, voie verte, réserves de biodiversité, production photovoltaïque sont autant de pistes à proposer aux bassins de mobilité.

### ○ **Décarbonation des mobilités**

Le prochain mandat sera déterminant. Nous ne pouvons plus attendre une évolution législative contraignante. Il nous faut agir maintenant. Nous prenons un engagement fort de réduction des motorisations diesel dans les transports Mobigo avec une suppression totale pour le transport ferroviaire voyageur et la réduction de moitié pour le transport par car avant la fin de ce mandat.

Porter un tel objectif ne peut se faire sans indicateurs fiables et incitatifs, partagés avec les élus locaux et les citoyens. Nous proposons la mise en place, ligne par ligne Mobigo (trains et cars) d'un bilan carbone avec de objectifs ciblés de réduction à la fois globaux et par km.voyageur. Doubler le nombre de voyageurs sur une ligne permet de diviser par deux l'impact carbone par voyageur. Ce dispositif de suivi permettra aussi de capter des certificats d'énergie donc le produit sera affecté au développement des mobilités douces.

### ○ **Évolution de l'offre et intermodalité**

Nous l'avons vérifié au cours du mandat qui s'achève, le développement et le cadencement de l'offre est facteur d'augmentation du nombre de voyageurs sur l'ensemble du réseau Mobigo. Nous proposons le développement de l'offre sur les axes à grand potentiel (entre 30 à 40 trains supplémentaires sur le mandat soit 620 trains contre 430 en 2016, 580 en 2019). Cela permettra d'offrir sur les lignes ferroviaires au plus fort potentiel un cadencement à 20 ou 30 minutes. Ce développement l'offre vaut aussi pour les lignes interurbaines par car tout en veillant à la complémentarité nécessaire entre les deux réseaux. Il nous faut amplifier, en lien avec les territoires l'intermodalité entre tous les moyens de transport. Les gares sont des nœuds d'intermodalité déterminants avec le choix affirmé de favoriser les mobilités douces et automobiles partagées. La crise de COVID ne sera pas sans incidence sur le comportement des actifs en matière de mobilité. Nous mettrons en place une tarification adaptée aux nouveaux rythmes de vie issus de la crise sanitaire.

### ○ **Nouveaux services**

La régularité et le confort des moyens de transport régionaux sont nécessaires pour attirer plus de voyageurs. Mais ce n'est pas suffisant pour réussir notre objectif ambitieux de décarbonation forte avant la fin du mandat.

Il faut faciliter la vie quotidienne de nos concitoyens qui utilisent Mobigo en misant sur les prouesses des nouvelles technologies.

Notre Système d'information multimodale Mobigo version 3 intégrant tous les types de mobilités, doublé d'une plateforme téléphonique, est la vraie clé de voûte de nos relations avec les voyageurs.

Nous devons compléter ce système pour les voyageurs qui viennent de l'extérieur de notre Région grâce à un partenariat naissant Oui.sncf/Mobigo.

L'objectif est de faire connaître et faciliter une relation point à point, combinant trains nationaux (TGV et TET puis trains de nuit) et transports régionaux Mobigo.

Une nouvelle billettique dématérialisée et sans contact voire par carte de crédit simplifiera l'accès aux transports publics.

Développer le service aux voyageurs en gare est un impératif fort. On ne peut pas se satisfaire que plus de 150 gares soient réduites à un rôle de halte ferroviaire. Nous devons proposer dans le bâti disponible des services au citoyen. Nous accompagnerons l'opération nationale

« Mille et une gares » en développant des services en gare en lien avec les EPCIs et les communes. Un Kiosque Mobigo pourra proposer dans chaque commune et EPCI volontaire des services aux voyageurs du quotidien (Conciergerie, vente en circuit court, vente production locale, services issus de l'ESS, .....)

Nous nous sommes attachés au cours du mandat actuel à multiplier les moyens d'acquisition de titres de transport notamment avec l'innovation « Allo billet » développée par une startup de BFC (acquisition d'un titre de transport de chez soi par téléphone filaire). Nous devons aller plus loin avec l'acquisition des titres de transports au plus près des lieux de résidence, dans chaque commune volontaire, pour limiter les déplacements forcés.

La Région ne doit pas rater la renaissance programmée des trains de nuits d'ici 2030. L'axe Metz-sud de la France traverse notre Région. La Région se positionnera comme acteur auprès de la SNCF pour participer à la définition des fonctionnalités de ce train de nuit.

- **Des solutions de mobilités locales co-construites dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités**

Le 31 mars, les communautés de communes auront délibéré sur la prise de compétence mobilité. Dans ce contexte, nous proposons trois mesures de gouvernance participative : inclure les organisations syndicales dans le comité des partenaires régional en plus des acteurs prévus par la loi ; expérimenter la notion de bureau des temps dans les bassins de mobilité volontaires ; aider à la création d'associations de voyageurs sous condition d'adhésion à la FNAUT dans chaque bassin de mobilité.

- **Développement du fret ferroviaire et fluvial**

Bien qu'hors de notre champ de compétences, le développement du fret mérite considération car en lien direct avec notre compétence économique. Comme nous l'avons réalisé sur l'étoile de Gray, les lignes de la Nièvre, le ferroutage à Macon, la gare de triage de Gevrey, le port de Gron, le technoport de Pagny en plein développement, nous devons proposer des alternatives au transport de fret par camion.

Il s'agit avant tout d'agir avec méthode à partir des besoins identifiés dans les entreprises en favorisant toute une chaîne de mobilité (route, fer, eau).

## ○ Transports scolaires

Le transfert de cette compétence à mi-mandat n'est pas encore totalement abouti. Nous avons fondu les différents outils de gestion dans un outils unique de dernière génération, mis en place un outil de relation avec les familles et de suivi des 1300 circuits quotidiens avec 2school, étendu la gratuité à la Nièvre et l'Yonne. Il nous reste à définir un règlement régional unique des transports, différencié non par département comme c'est le cas actuellement mais par caractéristiques de territoire de même nature.

## ○ Précisions portant sur les moyens

Concernant l'application de l'article 172 de la LOM, il n'est pas dans nos intentions de reprendre la main à la SNCF tant sur l'investissement que sur le fonctionnement sur les lignes de dessertes fines du territoire que nous financerons à 100%.

Concernant le renouvellement de la convention SNCF, la loi s'appliquera au terme de la convention actuelle, c'est à dire le 1er janvier 2026. Nous porterons une attention particulière à la définition des lots de lignes soumis à consultation publique à l'identique de ce qui se fait dans les agglomérations urbaines. Ce processus fera l'objet d'une concertation avec les organisations syndicales et la FNAUT.

**Retrouvez les 100 propositions de Marie-Guite Dufay**  
sur [notreregionparcoeur.fr](http://notreregionparcoeur.fr)

Contact : [contact@notreregionparcoeur.fr](mailto:contact@notreregionparcoeur.fr) – 06.32.36.39.27 – 06.80.50.10.47



Membres  
de la **Société Civile**

