



# ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

## Saturation des infrastructures - transports en communs - Bourgogne-Franche-Comté

Question écrite n° 1048

### Texte de la question

Mme Géraldine Grangier attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation, chargé des transports, sur une problématique majeure qui affecte la Franche-Comté, mais qui résonne également au niveau national : la saturation croissante des infrastructures de transport en commun. Cette question est particulièrement aiguë dans cette région, où malgré les efforts considérables pour encourager l'utilisation des transports publics, les infrastructures existantes peinent à absorber une demande en forte augmentation. La région Bourgogne-Franche-Comté a su développer une politique ambitieuse en matière de mobilité. Les initiatives en faveur des transports en commun et des mobilités douces se sont multipliées ces dernières années, que ce soit à travers l'amélioration du réseau de transport express régional (TER), le développement de pistes cyclables, ou encore la promotion de l'intermodalité. La région a investi dans le déploiement de pôles d'échanges multimodaux pour favoriser l'articulation entre différents moyens de transport, comme les trains, bus et vélos. Ces efforts, bien qu'indispensables, ne suffisent plus à répondre aux besoins croissants des habitants et travailleurs de la région. Le cas de la ligne TER Besançon-Belfort illustre bien cette situation de saturation. Cette ligne, qui relie deux des plus grandes villes de Franche-Comté, voit une augmentation constante de sa fréquentation. Toutefois, les retards et les surcharges fréquentes des trains engendrent une insatisfaction croissante des usagers. Ils subissent au quotidien les conséquences directes du manque de capacité des infrastructures, rendant les trajets inconfortables et parfois imprévisibles. Alors que les politiques publiques incitent à l'utilisation des transports collectifs pour des raisons écologiques et économiques, la réalité sur le terrain ne suit pas toujours cette ambition. Par ailleurs, la gare de Besançon-Viotte, véritable carrefour pour la région, rencontre des difficultés similaires. Si cette gare a bénéficié de certains aménagements ces dernières années, elle reste insuffisante pour accueillir l'ensemble des voyageurs qui l'empruntent quotidiennement. Le parvis de la gare, tout comme celui de nombreux autres points de connexion dans la région, devient vite saturé aux heures de pointe. Cette congestion rend difficile non seulement l'accès aux transports publics, mais aussi aux autres modes de déplacement doux, comme le vélo. Outre les problèmes de capacité, il est important de souligner que l'état des infrastructures ferroviaires dans certaines zones rurales de Franche-Comté se dégrade. De nombreuses petites lignes, essentielles à la desserte des territoires éloignés, peinent à obtenir les financements nécessaires pour être modernisées. Ces lignes secondaires, pourtant vitales pour assurer une mobilité fluide dans la région, sont souvent négligées par rapport aux grandes lignes TGV. Cela contribue à l'isolement de certaines communes rurales, qui se sentent délaissées dans la stratégie de développement des mobilités régionales. Ce défi infrastructurel ne concerne pas seulement les lignes ferroviaires. Le réseau routier, tout comme les infrastructures cyclables, sont aussi sous forte pression. Le développement de pistes cyclables dans des villes comme Besançon ou Montbéliard est un pas dans la bonne direction, mais les voies restent souvent incomplètes ou mal connectées, limitant ainsi leur efficacité. Les embouteillages routiers aux abords des grandes agglomérations de la région, notamment dans l'axe Belfort-Montbéliard, ajoutent une contrainte supplémentaire à la fluidité des déplacements. D'un point de vue financier, la région Franche-Comté est confrontée à des limitations budgétaires qui freinent l'expansion rapide et nécessaire de ses infrastructures de transport. Bien que des fonds européens et des aides de l'État aient été alloués pour soutenir les efforts en matière de mobilité durable, ces ressources demeurent insuffisantes pour combler les besoins colossaux en matière d'investissement. Par exemple, le coût de la modernisation et de

l'extension des infrastructures ferroviaires dépasse largement les capacités financières des collectivités locales. Sans une intervention et un soutien renforcé de l'État, il sera difficile pour la région de répondre efficacement à cette demande croissante. M. le ministre, il est donc impératif que la situation spécifique de la Franche-Comté soit prise en compte dans les futures stratégies nationales en matière de transport. Alors que la France s'engage résolument dans une transition écologique et que les citoyens sont incités à adopter des pratiques de mobilité durable, les infrastructures locales doivent être adaptées pour soutenir cette ambition. Il est essentiel de penser une réponse globale et concertée, avec un soutien accru de l'État, afin de moderniser les infrastructures de transport en commun, de fluidifier les flux dans les gares et pôles d'échanges et de garantir un réseau efficace dans les zones rurales comme dans les agglomérations. Elle lui demande ce qu'il compte faire pour soutenir, améliorer et développer le transport ferroviaire en Franche-Comté.

## Texte de la réponse

Le Gouvernement a pleinement conscience de l'importance d'une bonne desserte de tous les territoires par les différents modes de transport au regard des enjeux de désenclavement, de transition écologique et d'attractivité associés. Dans le domaine des transports ferroviaires, la région Bourgogne-Franche-Comté a bénéficié au début de la dernière décennie, de la mise en service entre Besançon et Belfort de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône. Celle-ci a permis un développement important de la capacité ferroviaire, libérant de la place sur la ligne classique pour augmenter les circulations locales. Plus récemment, l'État a mis en place avec les régions un plan de sauvegarde des lignes de desserte fine du territoire, qui s'est traduit en Bourgogne-Franche-Comté par la signature le 4 mars 2021 d'un protocole entre l'Etat et la région. Dans ce cadre, la ligne Besançon-Morteau-Le Locher, dite « ligne des horlogers », vient d'être rénovée et l'effort en faveur de ces petites lignes pourra être poursuivi grâce aux financements prévus dans le contrat de plan Etat-Région 2023-2027. Par ailleurs, la mobilité de nos concitoyens est aujourd'hui appréhendée dans toutes ses composantes afin de travailler l'ensemble des leviers facteurs de report modal pour offrir une réponse adaptée aux flux et aux différents territoires : développement d'offre, qualité de service, billettique interopérable, information voyageur. L'objectif est d'apporter le bon mode de transport au bon endroit : c'est l'objectif partagé du prochain plan national « services express routiers », que l'État présentera au début de l'année 2025, comme de la démarche de services express régionaux métropolitains qui vise à redonner du pouvoir d'achat et des alternatives aux navetteurs dépendant de leur voiture individuelle.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Géraldine Grangier](#)

**Circonscription :** Doubs (4<sup>e</sup> circonscription) - Rassemblement National

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 1048

**Rubrique :** Transports

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [15 octobre 2024](#), page 5482

**Réponse publiée au JO le :** [4 février 2025](#), page 574