

Mouchard TGV-TER

LETTRE D'INFORMATION N°4 - JUIN 2016



LE MOT DE LA PRÉSIDENTE

L'Assemblée générale que nous avons tenue le 25 février 2016, soit un an jour pour jour après celle constituant l'association, nous a permis de nous retrouver nombreux, ce dont je vous remercie au nom de tous les membres du bureau. Elle a également été l'occasion de faire le point sur les actions menées au cours de l'année écoulée et de vous exposer les démarches que nous avons l'intention de lancer en 2016 : rendez-vous avec le nouveau directeur général de Lyria, ce qui a été réalisé le 11 avril dernier (vous trouverez le compte-rendu de cette réunion en annexe), rencontre avec le vice-président de la Région en charge des transports (entretien que nous essayons de programmer depuis plusieurs semaines), sans oublier les différents contacts que nous prenons afin d'élargir notre base d'adhérents. Soyez donc assurés de notre détermination à poursuivre notre action afin de maintenir et d'améliorer la desserte de la gare de Mouchard.

Evremonde de Saint Alary

QUAND LES PRÉJUGÉS ONT LA VIE DURE...

Témoignage d'une Arboisienne ayant voyagé entre Paris et Mouchard le 29 février en TGV Lyria, départ à 17.45.

« A l'entrée du quai à Paris, Mouchard était bien indiquée sur la liste des gares desservies par le TGV. Par contre, une fois le train parti, Mouchard n'était plus citée dans la liste des gares annoncées par haut-parleur. J'ai donc dû demander au contrôleur si ce train s'arrêtait bien à Mouchard, comme indiqué sur mon billet. Il m'a répondu avec le sourire que *"exceptionnellement pour moi il s'arrêterait bien à Mouchard"*. En discutant, il m'a avoué qu'il ne comprenait pas l'intérêt de cet arrêt à Mouchard quand un TER pourrait faire l'affaire. Comme à l'aller, environs 12 passagers sont descendus du train... »

UN EXEMPLE À MÉDITER

La chaîne TV Info s'est récemment fait l'écho de la décision de la compagnie Japan Railway de maintenir les deux arrêts de 7h04 et 17h08 dans la minuscule gare de Kami-Shirataki, sur l'île de Hokkaido... pour une seule voyageuse ! Celle-ci prend en effet chaque jour le train pour aller en cours et préparer un examen. Non seulement la compagnie ferroviaire a décidé de maintenir les deux arrêts quotidiens lui permettant de poursuivre sa scolarité, mais encore elle a adapté ses horaires aux contraintes de cette voyageuse unique. La compagnie dit sobrement : *« Chaque citoyen compte. Aucun enfant ne doit être laissé sur le bord de la route. »* Et elle le fait. C'est loin, le Japon ?

COMPTE-RENDU DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 25 FÉVRIER

1/ Accueil des adhérents

Michel Rochet, maire de Mouchard et Evremonde de Saint Alary, présidente de l'association, souhaite la bienvenue aux participants, notamment aux élus dont les maires d'Arbois, Poligny et Salins.

2/ Rapport moral

Il est présenté par la présidente, qui rappelle les principales actions menées durant l'année écoulée : élargissement de la base des adhérents, entrevue avec la direction générale de Lyria à Paris, réunion avec le vice-président du Conseil régional de Franche Comté en charge des transports. Par ailleurs, l'association a mené plusieurs actions de communication, dont l'envoi d'une lettre d'information trimestrielle à ses adhérents, notamment une à l'occasion des élections régionales et vient de créer un site internet.

3/ Rapport financier

Robert Fonck, trésorier, souligne que l'exercice reflète la montée en puissance financière de l'association, bien que le coût de l'adhésion soit maintenu volontairement bas. Compte tenu d'un mode de fonctionnement qui exclut toute gratification ou remboursement de frais de déplacements aux membres du bureau, l'excédent se monte à 1 047,03 € sur un total de 1 730 € pour l'exercice clos au 31 décembre 2015.

4/ Orientations stratégiques

- François Camuset, secrétaire, rappelle que toute l'action de l'association vise à réunir suffisamment d'adhérents pour peser vis-à-vis de Lyria, opérateur du TGV et de la Région, en charge des TER. Pour atteindre cet objectif, il reste à densifier le nombre des entreprises membres.
- Le travail de lobbying sera poursuivi ou élargi à tous les acteurs des systèmes de transport : Lyria avec son nouveau directeur, Région avec ses nouveaux élus, les directions de la SNCF et de RFF.

5/ Les priorités.

La présidente rappelle les trois demandes prioritaires d'amélioration des services présentées par l'association :

- Mise en place d'un service, le matin, à Mouchard pour rejoindre à Dijon un TGV qui arrive vers 8 h 30 à Paris
- Mise en place d'un service le vendredi soir entre Dole et Mouchard pour les passagers qui partent après 18 heures de Paris
- Etablissement d'une correspondance en gare de Mouchard, à l'arrivée du TGV de 20 h 14 pour rejoindre Salins

6/ Débat

Il est animé par Bernard Brunel, membre du bureau, et Robert Fonck, trésorier.

- A différentes interrogations sur les enjeux importants, ces derniers répondent que le détour par Besançon n'est, en aucun cas, la solution, car ils engendrent des temps de parcours qui nous ramènent plus de trente années en arrière et, de plus, avec des coûts très supérieurs. Ils soulignent que la technique d'allotement de Lyria fait que les places pour venir à Mouchard peuvent faire défaut.
 - Selon les indications recueillies auprès de Lyria à Paris, les arrêts à Mouchard semblent garantis pour 2016 et 2017. L'objectif de Lyria est de rester concurrentiel par rapport à l'avion et, donc, de limiter les arrêts intermédiaires. Le problème principal tient à l'assèchement de l'axe Mouchard-Dole pour renforcer l'axe Mouchard-Besançon
 - M. Poncet, représentant la Région, précise que la loi NOTRE impacte fortement le système de transports et que la désignation de Dijon comme nouvelle capitale régionale appelle des ajustements de services. Le concept de mobilité doit être pris dans sa globalité.
 - M. Cuinet souligne, au nom de Jean-Marie Sermier, que la gare de Dole est complémentaire de celle de Mouchard
 - Le sénateur Barbier, membre de l'association depuis l'origine, insiste sur la nécessité d'une lutte permanente aux niveaux local, départemental, régional, national et même, si possible, international.
- Un cocktail, offert par l'association, conclut la réunion.

ET SI VOUS PASSIEZ PAR... BRIANÇON ?



Les Français sont réputés fâchés avec la géographie. Et il leur arriverait de confondre Besançon avec Briançon. Alors quand la SNCF nous invite à passer par Besançon pour aller à Paris, pourquoi pas Briançon ? Jugez plutôt les choix proposés au départ de Mouchard pour rallier la capitale : Sur cinq départs proposés le matin au départ de Mouchard vers Paris, vous avez le choix entre :

- un départ avec TGV direct pour Paris en 2 h 20
- un TER en correspondance avec le TGV mais avec un temps d'attente de 1 h 13 à Dole
- deux départs par Besançon avec des temps de transport dépassant 3 h 50
- un départ par Lyon en 5 h 41 !

Est-il besoin de pousser plus loin la démonstration pour constater que tout détour par Besançon...ou Lyon n'est pas la solution ? Il représente même un retour à l'époque du Corail « Jean-Jacques Rousseau », quand il n'y avait pas encore de TGV. Et encore faut-il mieux éviter de parler du prix des billets !

La double punition des Jurassiens

Pour remonter à l'origine de nos déboires, il faut revenir à la mise en place de la LGV Villers-les-Pots-Besançon-Belfort. On a alors assisté à un incroyable tour de passe-passe : les Jurassiens ont participé par leur impôt régional à son financement... pour se voir aussitôt supprimer, par effet de soutirage, les quatre arrêts quotidiens du TGV en gare de Mouchard. Première punition ! L'effet de soutirage ne s'est pas limité aux seuls TGV. Concomitamment, les liaisons TER Mouchard-Dole, qui pouvaient donner accès à des TGV en gare de Dole, ont été considérablement réduites au motif qu'il existait d'excellentes

liaisons Mouchard-Besançon et de plus excellentes encore entre Besançon et Dole. Moralité : pour aller de Mouchard à Dole, passez par Besançon ! Seconde punition.

Et dire que certains esprits chagrins avancent l'hypothèse qu'il faut alimenter une gare d'Auxon en panne de démarrage...

Hasard ou nécessité

Aujourd'hui, par un surprenant retour de l'histoire, Dijon est redevenue notre capitale régionale. Chacun ne partage pas nécessairement cette option. Force est de considérer qu'elle pourrait faciliter les évolutions attendues par les Jura-siens. Car il va bien falloir permettre aux administrés de rejoindre leur nouvelle capitale régionale en reticotant, sur l'axe Mouchard-Dole, des liaisons TER qui avaient été sérieusement mises à mal depuis quelque temps.

Et l'argument selon lequel les TER n'ont pas vocation à faire correspondance avec les TGV en gare de Dole (ou Dijon) ne saurait tenir quand, dans le même temps, d'autres TER assurent de semblables correspondances à Besançon ou Lyon.

Quel progrès ?

Nous nous abstenons donc de toute spéculation sur le hasard ou la nécessité. Besançon (ou Lyon) ne sont pas des solutions. Mais le contexte est devenu subitement plus favorable à nos revendications. La réactivation de Dole-Mouchard gouverne l'accès à Dijon, donc à d'autres TGV-pour Paris. A nous de savoir convaincre ! Et de faire valoir que « le progrès ne vaut que s'il est partagé par tous », selon un slogan qui semble un peu oublié.

François Camuset

LA STRATÉGIE DE LIGNE, UN CHOIX STRATÉGIQUE



Notre journée d'action en gare de Mouchard.

To be or not to be ?

Pour que les TGV s'arrêtent à Mouchard, encore faut-il qu'ils y passent ! C'est la raison qui a conduit dès l'origine – dès le combat mené pour rétablir les arrêts à Mouchard – à travailler en relation avec Dole, mais aussi le Haut-Doubs et la Suisse. Dès l'été 2015, notre association a donc rencontré les maires de Frasne et Pontarlier et contacté la Fédération du Transjuralpin (F.T.J.A) basée à Neuchâtel. Aujourd'hui, la ville de Dole est membre de notre association et les pourparlers sont en cours avec la FTJA. Car au-delà des effets de concurrence bien naturels, il n'est pas évident que le passage du TGV par le Massif jurassien soit inscrit dans le marbre.

Un axe transjurassien fragile

Actuellement, sur 16 liaisons TGV entre Paris et Lausanne, neuf transitent par Genève et Bourg-en-Bresse et trois par Bâle et Besançon, alors que cinq seulement vont directement à Paris via Dole et Dijon. Mais pas au même tarif, ni dans le même temps :

- avec le détour par Genève-Bourg-en-Bresse, les durées de trajet varient entre 4 h 01 et 5 h 20 pour un prix évoluant de 105 à 140 € (selon le type de billet).
- avec le détour par Belfort-Besançon cette fois, les durées de transport oscillent entre 5 h 17 et 5 h 52 pour des prix variant de 138 à 149 €.
- avec un trajet direct par Dole et Dijon, la durée de voyage tombe entre 3 h 35 et 4 h 01 et le prix du billet entre 70 et 99 €.

Ce constat commande donc l'union face à Lyria qui a pour priorité de résister à la concurrence de l'avion et de s'arrêter le moins possible entre Lausanne et Paris. En outre, il met en évidence le grave inconvénient de tout détour par Besançon pour aller à Paris. Cela revient à soutirer la clientèle d'un axe faible (Frasne-Mouchard-

Dole) au profit d'un axe fort qui peut le faire disparaître.

Le combat des Horace et des Curiace

L'attitude à tenir demande à la fois énergie et doigté car il est vrai que pour une part, tout arrêt à Mouchard peut être en concurrence avec ceux de Dole, Frasne, Vallorbe...ou même Montbard. Et réciproquement bien entendu. Mais d'autre part, nous avons tous un intérêt commun vital à ce qu'un maximum de TGV passent par cet axe. Nous sommes donc condamnés, au-delà des naturelles différences d'intérêt, à nous entendre. Et la pire des choses serait de nous diviser et de jouer un jeu auquel nous serions tous perdants. A la manière des Curiace défaits par un Horace qui avait su les diviser. Un seul exemple : quand notre association demande un service TER en gare de Dole pour faire la correspondance avec le TGV qui arrive dans la soirée, il pourrait y avoir un intérêt commun à ce qu'il desserve aussi Frasne, Pontarlier... et le Haut-Jura.

Augmenter la taille du gâteau

Beaucoup de choses pourraient opposer les différentes gares du trajet entre Dole et Vallorbe. Plutôt que de nous opposer sur les services existants, soyons assez forts pour obtenir plus de services. Plutôt que de se chamailler sur les parts du gâteau, employons-nous à augmenter sa taille. Les parts seront alors forcément plus grosses ! Et que chacun, à son niveau de compétence, travaille à favoriser le succès des projets structurants du Revermont. Avec les Thermes pour Salins, le projet Pasteur pour Arbois et le Center Parks pour Poligny, Lyria nous a clairement fait comprendre qu'il serait alors prêt à augmenter ses cadences. Comme souvent, la balle est aussi dans notre camp. A nous de savoir ce que nous voulons !

François Camuset

RÉSUMÉ DE L'AUDIENCE CHEZ LYRIA LE 11 AVRIL 2016

Participant(e)s :

Pour Lyria :

- **Andreas Bergmann, directeur général**
- **Sylvie Wouters, responsable marketing**
- **Nicolas Phan-Trong, responsable production**

Pour Mouchard TGV-TER :

- **Evremonde de Saint Alary, présidente**
- **Michel Rochet, maire de Mouchard et membre du bureau**
- **François Camuset, secrétaire**

L'audience obtenue par Mouchard TGV-TER le 11 avril dernier avait trois objectifs :

- Rencontrer le nouveau patron de Lyria
- Présenter notre association, son action et ses objectifs
- Interroger Lyria sur ses intentions

En préambule, la présidente remercie M. Bergmann de l'audience accordée à notre association. Elle présente la délégation et rappelle l'électrification de cette ligne pilote dès 1958. Ensuite, Michel Rochet expose la problématique de la gare de Mouchard :

- En premier lieu, la création de la LGV Nord Franche-Comté à laquelle participent les contribuables jurassiens par leur impôt régional et la suppression à partir du 12/12/12 des quatre arrêts TGV dont bénéficiait cette gare depuis 1984,
- Le combat mené à l'initiative de Jean-Marie Sermier avec tous les élus locaux, le Conseil départemental du Jura et le soutien technique de la CCI 39 pour obtenir à nouveau deux arrêts TGV en gare de Mouchard (14/12/14),
- L'enjeu que représente bien au-delà de sa commune une gare dont la zone d'attraction englobe tout le Revermont (Arbois, Poligny et Salins-les-Bains), le Doubs proche avec la Saline royale d'Arc-et-Senans, ainsi que le Jura avec Champagnole et Morez.

La présidente explique alors les raisons qui ont conduit à constituer une association qui prenne le relais des élus :

- A la fois parce que les arrêts obtenus demeurent fragiles dans le contexte actuel,
- Ensuite parce que la desserte TGV de Mou-

chard demande au-delà de ces premiers résultats à être améliorée pour accéder à d'autres TGV en gare de Dole ou Dijon.

L'association s'emploie d'une part à rassembler toutes les parties prenantes à cet enjeu : particuliers, collectivités (Communes et Communautés de communes), établissements de formation à recrutement national (ENIL et Lycée Friant de Poligny, Lycée du bois et Institut compagnonnique de Mouchard, Lycée de Salins-les-Bains, Lycée d'optique de Morez), entreprises et commerçants du Revermont (Cf. CCI et audition par le groupement patronal Arbois-Poligny-Salins-les-Bains). A ce jour, l'association compte près de 300 membres.

D'autre part, l'association démarche systématiquement les acteurs du transport que sont Lyria et la Région. D'où cette seconde visite à Lyria pour rencontrer son nouveau directeur après celle de juin 2015. De la même façon, une audience a été demandée au nouvel exécutif régional de Bourgogne-Franche-Comté. Les améliorations portées par l'association en première urgence sont :

- Une amélioration de l'accès TGV à Paris le matin en arrivant plus tôt,
- Une amélioration du retour de Paris le soir en arrivant plus tard,
- Une correspondance du TER Mouchard-Salins à l'arrivée du TGV de 20 h 14.

Toutes ces améliorations passent par des services TER qui ont été supprimés au profit notamment de transits par Besançon (ou Bourg ou Lyon...) plus longs et plus coûteux dans toutes les hypothèses.

Pas de menace pour 2016 et 2017

Monsieur Andréas Bergmann remercie pour cet exposé qui a le mérite d'être clair. Pour sa part, il fait savoir en préalable que toute tentative d'interrompre le trafic ou de bloquer les trains serait malvenue et donnerait lieu aux poursuites judiciaires qu'elles nécessiteraient. Mais il souhaite que la convergence d'intérêts prévale. Il lui en est donné acte. Il évoque à son tour le contexte

dans lequel sa société évolue et une compétition où jouent deux paramètres importants : le prix et la vitesse. Le trajet Lausanne-Paris ne saurait excéder 3 h 40 et chaque arrêt demande 4 à 5 minutes.

Pour autant, l'arrêt de Mouchard n'apparaît pas menacé pour 2016 et 2017. D'autant qu'il permet d'optimiser la traversée du Jura, qui est à voie unique ce qui limite les possibilités de croisements. Il demeure que les rames multiples utilisées durant le week-end sont moins performantes et ne permettent pas de revenir sur la suppression de l'arrêt du dimanche soir en gare de Mouchard.

La comparaison de l'axe historique à travers le Jura par rapport aux autres axes via Bâle ou Genève permet par ailleurs d'être optimiste :

- Certes, le trajet Zürich-Bâle connaît une croissance intéressante (17 % jusqu'en novembre dernier, date des attentats). Il garde donc un fort potentiel.

- En revanche, le trajet par Genève rencontre des difficultés qui sont liées à la chute durable du prix du baril de pétrole, ce qui avantage structurellement le transport aérien, mais plus encore à une augmentation du coût des sillons par RFF de 60 % ! Cela a entraîné une réduction de l'offre et de la fréquence des relations sur cet axe. Les liaisons Genève-Lille ainsi que celles vers Montpellier et Marseille ont été supprimées. L'objectif est de concentrer le parc de matériel sur le réseau existant.

- Sur l'axe Transjurassien, qui se maintient bien, Lyria prévoit une augmentation de l'offre de sièges de 10 %, à l'exemple de la liaison vers Neuchâtel qui est desservie en correspondance avec la gare TGV de Frasne trois fois par jour au lieu d'une seule fois autrefois avec la liaison TGV directe depuis Berne. Malgré le handicap de la ligne unique, il souhaiterait développer la vente de billets sur Vevey et Montreux. Il est toutefois en désaccord sur le réaménagement d'évitements avec la SNCF (par exemple, en gare d'Arc-et-Senans) qui ne prévoit rien avant 2018. Toutefois les aménagements en gare de Lausanne ne permettront l'accès d'une seule rame à partir de 2019 ; mais la capacité sera maintenue avec des rames à double étage. Lyria réfléchit également à de nouvelles organisations liées au renouvellement de son parc de matériel dans le cadre d'une étude avec l'EPFL.

M. Bergmann conseille de renégocier avec la Région pour améliorer l'offre TER sur l'axe Mouchard-Dole afin de permettre l'accès à d'autres TGV. Un conseil : anticiper ! Il propose une collaboration pour permettre d'augmenter le taux de fréquentation sur la ligne. Ainsi, Lyria va reconnaître les cartes de réduction SNCF. Il démarche de nouveaux marchés, notamment en Inde et en Chine. Dans ce cadre, il propose que l'association se fasse le relais des initiatives de Lyria envers les PME de notre secteur avec ses contrats d'entreprises. Il lui est donné acte de cette possibilité de collaboration entre Lyria et Mouchard TGV-TER. Sur ce, la délégation prend congé.

Pensez à renouveler votre carte d'adhérent(e) pour 2016 !

Montant :

- 5 € (côtisation de base pour les particuliers)
- 10 € (côtisation de base pour les institutions, collectivités et entreprises).

• Par courrier :

Mouchard TGV TER. Mairie de Mouchard.

27, rue de Strasbourg, 39330 Mouchard.

Chèque à l'ordre de l'Association Mouchard TGV TER

• En vous adressant directement :

A Evremonde de Saint-Alary, Bernard Brunel, Claude Jourdan, Robert Fonck, Christian Olivier, Christian Pacaud et François Camuset qui procéderont à votre réinscription.