

# Mouchard TGV TER

Lettre d'information n° 17.  
Octobre 2021



## *Le mot de la présidente*

Comme mentionné dans la précédente lettre de l'Association, la Covid 19 nous a amenés à différer la tenue de l'Assemblée Générale de votre Association puisque nous souhaitons pouvoir vous rencontrer et ainsi pouvoir échanger avec vous. Les conditions sanitaires s'étant quelque peu améliorées, nous pouvons enfin programmer cette réunion.

**L'Assemblée Générale aura donc lieu le :**

**18 novembre 2021**

**à 20h 30**

**dans la salle du Gymnase de Mouchard**

avec l'ordre du jour suivant :

- Rapport moral
- Rapport financier
- Intervention de M. Etienne Rougeaux, président de la Communauté de communes du Val d'Amour
- Intervention de M. Pascal Bride, Directeur Général des Services de la Communauté de Communes d'Arbois-Poligny-Salins-Cœur du Jura
- Renouvellement du Bureau
- Echanges
- Pot de l'amitié

Nous vous attendons nombreux, car la défense des dessertes ferroviaires de notre territoire est plus que jamais d'actualité.

*Pensez à amener un masque ou votre pass sanitaire*

## ***Le début d'une embellie ?***

Le renforcement de l'axe Mouchard-Dole (et réciproquement) est la priorité des priorités pour Mouchard TGV TER. Et l'objectif reste d'obtenir un cadencement vers Dijon (1), notre nouvelle capitale régionale, à l'image de celui qui a été mis en place pour Besançon. Comme si le Conseil régional de Bourgogne-Franche Comté continuait d'ignorer cette substitution entre Dijon et Besançon !

Or Mouchard TGV TER, qui peut se montrer un partenaire exigeant mais loyal, se réjouit des améliorations apportées presque en catimini (2) - leur modestie en explique peut-être la discrétion - pour renforcer encore modestement la desserte de l'axe Mouchard Dole. En voici la teneur sous bénéfice d'inventaire :

- 5h48 / 6h05 = 5 euros
- 6h47 / 7h10 = 2 euros
- 7h59 / 8h15 = 9 euros
- 8h22 / 8h45 = 5 euros
- 12h20 / 12h45 = 2 euros
- 18h25 / 19h12 = 5 euros (autocar)
- 19h18 / 19h40 = 2 euros

S'y ajoutent d'après le site SNCF des offres que nous qualifieront de « virtuelles » telles que celles de 8h39 qui dure 1h40 et coûte 16 euros puisqu'elle transite par Besançon. Idem à peu de choses près pour celles de 9h37, ou de 13h02 ou de 15h39 ou de 20h41. On reste encore très loin du compte...

*(1) Il est clair que Mouchard TGV TER ne reste pas campée dans son pré carré ; l'association considère qu'une telle initiative ne trouverait sa pleine pertinence que si elle concernait l'axe Pontarlier-Mouchard- Dole-Dijon dans son intégralité.*

*(2) Ce goût de la discrétion, qui semble faire partie de l'ADN des services tant SNCF que TER, est plus habituellement vérifié pour des mesures de réduction de services. Nous nous réjouissons qu'elle concerne aujourd'hui une amélioration utile bien que non décisive de la situation existante*

La situation peut donc se résumer ainsi :

\* Avant les crises sanitaires, il y avait 4 allers-retours Mouchard Dole plus un autocar à 18h25. S'y est ajouté en 2019 le TER de 5h48 pour prendre à Dijon un TGV qui arrive à 8h38 à Paris.

\* Désormais ce sont 7 allers retours (dont l'autocar) qui sont proposés chaque jour de semaine. Même s'il n'y a que 2 allers retours entre Mouchard et Dijon sans changement à Dole, et sans passer par Besançon, Mouchard TGV TER tient à saluer des gestes qui vont enfin dans le bon sens.



*Vue du hall d'accueil rénové*

Pour autant, la situation de la gare de Mouchard restera fragile aussi longtemps :

- qu'il ne sera pas possible de quitter Paris tard le soir, avec le TGV de 19h23 ou celui de 20h11, par le biais d'une correspondance en gare de Dijon vers Dole et Mouchard,

- qu'il n'y aura pas de correspondance pour Salins avec le TGV arrivant de Paris à 20h14,

- qu'un cadencement vers Dijon n'aura pas conforté une offre ferroviaire contribuant fortement à la réduction des gaz à effet de serre pourtant réclamée avec insistance par les uns et les autres. .

## ***Pôle d'Echange Multimodal de Mouchard : Où en est-on ?***

Peut-être faut-il d'abord rappeler que la création de ce pôle prévoit notamment :

- De réaménager les espaces de parking et de circulation des véhicules pour fluidifier le trafic
- De déplacer l'arrêt routier et de créer 2 emplacements cars accessibles PMR ;
- De créer 68 à 76 places de stationnement (contre 70 actuellement) ;
- De créer devant la gare un espace partagé intégrant le dépose-minute, les taxis, les livraisons, les deux roues, les places PMR et un parvis piéton ;
- De mettre en accessibilité et en sécurité l'escalier existant pour l'accès au centre bourg ;
- D'installer des bornes de recharges pour voitures et vélos électriques.
- D'installer des ombrières photovoltaïques au niveau du parking pour alimenter les bornes de recharges.

Bref de quoi assurer une meilleure interconnexion entre le rail, les bus et voitures. Inutile de dire dans ces conditions que le toilettage du hall de la gare mené tambour battant durant le premier semestre était loin de répondre à nos préoccupations ! D'autant que certains choix ne nous apparaissent pas essentiels cf. ci- dessous) !



*A découvrir dans un coin du hall cet appareil destiné à mesurer ...le degré de satisfaction des voyageurs sur la qualité des distributeurs de boissons et de nourriture (sic!)*

Si on ajoute que ces travaux sont allés de pair avec la suppression de 2 voire 3 postes en gare de Mouchard, on pourrait objectivement s'interroger sur le bénéfice réel de cette opération pour le rayonnement et l'attractivité de la gare de Mouchard.

Nous nous apprêtons donc à mettre sous presse en rappelant que le pôle d'échange multimodal nécessitait des aménagements peut être plus structurants...quand un chantier était subrepticement lancé sur le site de l'ancienne plateforme « marchandises ». Renseignement pris, il s'agissait bien du début des travaux prévus pour le Pôle d'Echange Multimodal. Enfin !

Pour l'heure, rien de décisif mais l'amorce de ce qui est appelé à permettre l'inversion des sens d'accès à la gare de Mouchard pour les bus et les voitures.



*Vue de la libération de l'ancienne plateforme « marchandises »*

Mouchard TGV TER ne peut donc que se réjouir d'une décision conjointe de la SNCF, de la Région et de la Communauté de communes du Val d'Amour qui va dans le bon sens.



## ***La gare d'Andelot vers une relance du ferroutage ?***

Tout comme pour le transport de personnes, le transport de marchandises trouve dans le chemin de fer une alternative plus écologique et plus sûre que le transport routier.

Or, pour un peu, l'annonce serait passée inaperçue : la gare d'Andelot retrouvait au début de l'année une activité de fret provoquée par ...l'épidémie de scolytes. En effet, ce parasite bien connu des forestiers de la région a conduit à abattre une quantité inhabituelle de conifères en voie de dépérissement qui ne trouvaient pas un débouché aisé pour leur valorisation dans la région.

C'est finalement une entreprise des Landes, la société Eggert, productrice de panneaux de particules qui leur a trouvé comment les valoriser au meilleur prix. En effet, un ouragan a ravagé les landes de Gascogne où ils trouvaient à s'approvisionner habituellement. Elle a donc dû chercher de nouvelles sources d'approvisionnement et décidé de faire venir les bois scolytés du massif du Jura.

Mais alors pourquoi Andelot ?

Il y a au moins deux raisons à ce choix. La première tient au positionnement géographique de cette gare au cœur des forêts du Doubs et du Jura. D'ailleurs les plus anciens se souviennent du projet de pôle bois proposé pour ce site dans les années 90. Il s'était alors heurté à l'opposition d'une association « La Gélinotte » craignant le trafic des grumiers dans le village et avait été abandonné.

La seconde tient au fait que la gare d'Andelot restait le seul site capable d'accueillir le transfert des grumiers aux wagons. Il y a quelques années encore, d'autres gares comme Boujailles intégraient un évitement menant à une gare dite de marchandises avec les plates formes et les bâtiments nécessaires. Or la « modernisation » de la ligne Paris Vallorbe pour le TGV a conduit à couper la plupart de ces évitements.

Cet exemple, en même temps qu'il illustre les inconséquences de nos gouvernants, démontre la nécessité de veiller, « quoiqu'il en coûte » pour reprendre une formule qui fait recette, à toujours préserver l'avenir.



Camion chargeant un train de grumes en gare d'Andelot en Montagne (source France 3 BFC.)

Alors que l'État et la Région mettent la pression sur nos communes pour leur imposer une réduction drastique de leurs gaz à effet de serre et les enjoindre à contribuer à la politique nationale de production d'énergie, les mêmes laissent se développer une forme d'ubérisation de notre société, qui aboutit à :

- provoquer un envahissement généralisé de nos centres bourgs et de la RN 83, par une flotte de plus en plus importante de PL, sources de pollution et d'insécurité,
- refuser une desserte cadencée vers la capitale régionale Dijon,
- reporter la réalisation du pôle d'échange multimodal de Mouchard, pourtant facteur incontournable de développement de transports collectifs économes en énergie et donc en pollution, sans même évoquer la sécurité,

Tout se passe donc comme s'il y avait une forme de dichotomie entre le discours et la pratique. Or c'est bien le rôle de Mouchard TGV TER d'agir pour faire aboutir les décisions qui réduisent ces handicaps majeurs du développement local. Et de démontrer que le chemin de fer garde toute sa place pour y parvenir tout en restant garant de la protection de son environnement.