

Mouchard TGV-TER

Lettre d'information n° 16 Mai 2021



Mot de la Présidente

Le fonctionnement du Bureau de votre Association a continué d'être impacté par les différentes contraintes entraînées par la crise sanitaire que nous connaissons.

Notre intention est de convoquer une AG en présentiel, selon le terme consacré, dès que cela sera possible car nous considérons que c'est un moment privilégié pour pouvoir échanger avec vous, les adhérents de notre Association et nous espérons pouvoir le faire d'ici l'été.. Bien entendu, vous en serez informés le plus tôt possible.

Les incertitudes sur l'avenir des relations ferroviaires de notre territoire sont plus grandes que jamais, comme vous le constaterez dans les articles qui suivent et nous avons besoin de votre soutien pour défendre ces dessertes. C'est pourquoi, nous vous demandons de renouveler votre adhésion dès que possible, soit en la remettant à un membre du Bureau que vous connaissez, soit en la faisant

parvenir au siège de l'Association en Mairie de Mouchard.

Les montants de cette cotisation demeurent inchangés soit :

-5 euros pour un particulier

- 20 euros pour une collectivité ou une entreprise.

Vous pourrez ainsi voter lors de la prochaine AG où nous vous attendons très nombreux.

La SNCF, « grand corps malade » ?

La réactivation de la gare de Mouchard, pour lui voir jouer son rôle dans l'irrigation de nos territoires, mobilise aujourd'hui de nombreux acteurs. La SNCF reste toutefois un interlocuteur essentiel quoique parfois discret. Or force est de considérer que partant d'une situation déjà compromise par des conflits sociaux, la crise sanitaire n'a pas amélioré une situation qui pèsera sur sa capacité de réponse à nos attentes. Un

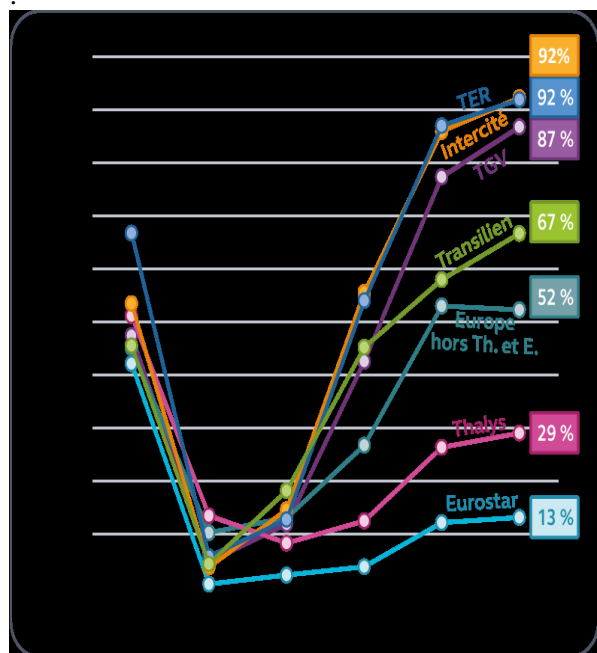
instructif rapport de la Cour des Comptes « La SNCF face à la crise sanitaire » de 2021 donne des informations éclairantes mais non rassurantes sur l'avenir du modèle économique de la SNCF.

On part de loin...

Rappelez-vous : par transposition des dispositions européennes, la SNCF avait dû séparer en 1997 son activité d'exploitation de la gestion de son réseau. Avant de rétablir en 2014 l'unité de l'établissement en créant SNCF Réseau. Une nouvelle loi transformait en 2018 l'établissement en société anonyme à capitaux publics à compter du 1^{er} janvier 2020 avec une reprise partielle de la dette par l'État C'est dans ce contexte d'une situation financière fragile que survenait la crise sanitaire.

Le graphique de la fréquentation de mars à août 2020 donne une image du choc quasi sismique subi par la SNCF

:



mars avril mai juin juillet août

Le nombre de trains mis en circulation chaque jour au niveau national a pu être estimé à 3 700, contre 15 000 habituellement et les 2/3 des 3000 gares ont été fermés. (1)

L'impact immédiat

En effet, du 17 mars au 11 mai 2020, l'interdiction de tout déplacement jugé non nécessaire a été d'effet immédiat. La Cour des Comptes observe que la majeure partie des pertes a été enregistrée entre mars et juin. Mais les contraintes fortes liées ensuite au déconfinement tout comme la persistance de la crise ont freiné une reprise satisfaisante de l'activité. La branche Grandes Lignes estime la baisse de chiffre d'affaires à environ 4,8 Md€

(-59 %). Les TER ont été moins affectés puisque leurs revenus sont davantage liés aux Régions et ont vu une baisse du chiffre d'affaires de 459 millions d'euros, soit une baisse de 9%. Donc jusqu'à fin 2020, rien de trop inquiétant compte tenu de la bonne gestion de la crise et de la reprise d'activité par la SNCF ... sous réserve des effets du confinement actuel qui ne peut que détériorer une situation déjà compromise.

L'impact à terme

En effet, il est à craindre que la crise sanitaire entraîne des changements durables dans le comportement des passagers (loisirs comme professionnels), pouvant se traduire par une demande durablement plus faible que celle constatée avant la crise. Il en va ainsi de la clientèle professionnelle avec un recours accru au télétravail et une baisse sensible des manifestations liées à l'évènementiel. Mais il s'y ajoute une baisse sensible de la fréquentation des seniors par crainte des conditions sanitaires.

Face à cette situation, l'État en France, à la différence de l'Allemagne qui a recapitalisé le groupe *Deutsche Bahn* pour l'ensemble de ses activités ou de l'Angleterre, a *choisi de ne pas prendre en charge les pertes de l'activité transport pour concentrer l'effort financier du plan de relance sur le gestionnaire d'infrastructure.*

Un avenir incertain.

À la fin de l'année 2019, le groupe SNCF se trouvait déjà dans une situation financière fragile. La marge opérationnelle dégagée par ses activités (4,6 Md€ en 2019) ne permettait pas de couvrir ses besoins d'investissements (5,2 Md€) et les frais financiers (1,6 Md€) liés à son très fort niveau d'endettement (60,3 Md€).

La Cour pointe dans ces conditions la difficulté des deux gestionnaires d'infrastructures SNCF Réseau et Gares ainsi que Connexions à faire face à l'insuffisance de leurs ressources. Elle note que « *si les signes d'un report modal durable au détriment du ferroviaire se confirmaient, le groupe pourrait subir des pertes structurelles mettant à mal son modèle économique.* »

(1) *Seul un train de wagons de blé à destination de l'Italie pour la fabrication des pâtes a continué de circuler chaque jour, y compris le week end*

Crise sanitaire : point de la situation

Le point de départ.

Notre Assemblée générale du 4 mars 2020 avait permis d'acter deux acquis importants avec le rétablissement de **l'arrêt du TGV de 20h14**, y compris le week end, et la mise en place par la

SNCF d'un **TER matinal** (5h48) qui permet, au prix de 2 changements, d'arriver à Paris vers 8h30. Elle avait pointé des regrets avec le **report d'une heure du TGV du matin** supprimant toute possibilité de contacts professionnels à Paris avant midi, ainsi que le maintien de la **suppression de l'un des 4 allers-retours Paris-Lausanne** avec arrêt à Dole.

La gestion de la crise

Au-delà de son impact sur la SNCF, elle a porté un coup terrible à l'activité de la gare de Mouchard. Car si l'arrêt du trafic fut total pour les TGV durant 2 mois, **nous sommes passés d'un rythme de 4 TGV par jour (2 allers et 2 retours) avant le confinement à seulement 2 TGV par jour désormais**. Retrouverons-nous le chiffre de départ à la fin du confinement ? Ou bien la crise sanitaire aura-t-elle accéléré un repli de la SNCF qui a rouvert les liaisons par Mulhouse et Genève bien avant Dole-Mouchard-Frasne ?

Pour les TER, le repli est moindre mais significatif puisque nous sommes passés :

- sur l'axe Lyon Besançon de 17 trains à 11
- sur l'axe Besançon Lyon de 15 trains à 11 également
- sur l'axe Dole Pontarlier de 4 trains à 2
- sur l'axe Andelot St Claude de 5 trains à 3
- sur l'axe St Claude Andelot de 5 trains à ... 1
- sur l'axe Pontarlier Dole enfin de 3 trains à 2

La question posée pour le TGV ci-dessus vaut donc tout autant pour l'Autorité organisatrice qu'est la Région.



Rame TER à hydrogène, une hirondelle qui ne fait pas le printemps.

Quel avenir pour la gare de Mouchard ?

Face à une situation donc très dégradée, les messages de la SNCF et de la Région se veulent rassurants avec l'annonce de la mise en service de rames à hydrogène par exemple ou le lancement d'un opportun toilettage du bâtiment central de la

gare (cf. article suivant). Mais à quoi bon si les dessertes tant TGV que TER ne sont pas réactivées ? Ou que les travaux d'infrastructures (parkings et voies d'accès) tardent ? Alors que ces travaux vont de pair avec la suppression de l'un des 3 postes affectés à l'accueil du public en gare de Mouchard ? Il ne faudrait pas que la crise sanitaire dont certains semblent savoir profiter (cf. Photo ci-dessous) soit mise à profit pour anticiper des réductions de services contre lesquelles nous nous sommes mis en place.



Dans la cour de la gare, un invité de dernière heure que la crise n'a pas gêné. Cherchez l'erreur

Mouchard TGV TER rappelle donc avec force un principe central : Passer par Bourg en Bresse ou Besançon pour aller à Paris, c'est revenir à des temps de parcours très supérieurs au Jean Jacques Rousseau Paris Lausanne qui s'arrêtait à Mouchard avant le TGV ...pour des coûts très supérieurs : Où est le progrès ?

Dans ces conditions, Mouchard TGV TER considère l'augmentation **des navettes sur l'axe Mouchard-Dole** comme prioritaire pour garantir la desserte de notre territoire... et de rétablir bien entendu une desserte satisfaisante du Haut Jura. Enfin Mouchard TGV TER enregistre sur ce point la parfaite identité de vue avec la Communauté de communes du Val d'Amour qui prend soin de rappeler que « l'objectif est de maintenir le TGV, mais aussi d'augmenter les trajets pendulaires sur Dijon ».

Aménagement de la gare de Mouchard : ça bouge...

Si vous êtes passé en gare de Mouchard récemment, vous avez remarqué les barrières de chantier qui ceinturent le bâtiment central. Pour l'heure,

rassurez-vous : Sous le titre pompeux de « *mise en accessibilité du bâtiment voyageurs* », il ne s'agit pour l'heure que de toiletter le hall d'accueil : mise aux normes de l'éclairage, du guichet, des toilettes et du système d'informations...

Dans notre lettre de février 2020, nous vous parlions de ce projet beaucoup plus ambitieux qui, outre cette *mise en accessibilité*, prévoyait également la relance de l'**ancien buffet** de la gare mais surtout la création d'un **Pôle d'échange multimodal** qui améliore les interconnexions entre modes de transport. Rappelons que plus de 113 000 voyageurs transitent chaque année par cette gare.

Lors de sa réunion du 9 décembre dernier, la Communauté de communes du Val d'Amour, associée pour ce chantier à la SNCF et à la Région, a d'ailleurs délibéré sur un programme qui reprend la création d'un **Pôle d'Echange Multimodal** et la relance d'une activité de l'**ancien buffet de la gare**.

Le projet de **Pôle d'Echange Multimodal** projette:

- de déplacer et d'aménager pour les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite, *les deux emplacements pour les cars*,
- de réaménager les *espaces de parkings* (qui ne seraient pas réduits) et de circulation des voitures de façon à rendre plus fluide la circulation, en intervenant sur les sens d'accès et de sortie de la gare,



Vue du panneau de chantier

- de créer un *espace partagé* intégrant le dépôt minutes, les taxis, les livraisons, les deux roues, les places pour personnes à mobilité réduite ...et un parvis piéton.

La réouverture de l'ancien buffet de la gare a fait l'objet d'une réflexion par un groupe de travail avec des acteurs économiques locaux pour trouver des activités plus adaptées aux locaux et à la localisation. Il a opté pour des services nouveaux comme *une épicerie, le dépôt de paniers locaux, un point d'informations touristiques ainsi qu'un point presse*. La possibilité d'une offre de restauration a été également retenue.

L'aménagement des locaux nus échoirait à la SNCF. L'aménagement intérieur répondra aux exigences des activités prévues et une convention sera signée entre la SNCF et la Communauté de communes qui en deviendra locataire et le gérant pour gérer les locaux et les entretenir.



Une porte du buffet qui reste close pour l'instant

Saluons donc, même si les interventions lourdes sur les parkings et l'accès à la gare restent en attente, l'approche d'échéances qui ont permis d'amorcer cet ambitieux chantier. Les modalités de réouverture de l'ancien buffet ne sont pas totalement abouties. En revanche, les réalisations liées au Pôle d'Echange Multimodal pourraient voir le jour cette année.