

Mouchard TGV TER
Lettre d'information n° 18.
Juin 2022



Le mot de la présidente

La COVID 19 nous avait amenés à tenir tardivement l'Assemblée Générale de 2021, puisque celle-ci a eu lieu le 18 novembre 2021.

Vous trouverez, dans cette lettre d'information un compte-rendu de cette réunion qui, malgré les circonstances sanitaires, nous a permis de rencontrer un bon nombre d'adhérents et de pouvoir échanger sur différents sujets et comme toujours, ces échanges ont été fort intéressants.

Compte tenu de la date de 'Assemblée Générale de 2021, nous avons décidé de reporter la tenue de l'AG 2022 et nous prévoyons qu'elle aura lieu :

le jeudi 15 septembre 2022 à 20h30.

Bien entendu, vous serez informé, à l'avance, de la tenue de cette Assemblée.

Comme vous le constaterez à la lecture de cette lettre d'information, notre combat continue pour défendre les dessertes ferroviaires de notre territoire et nous avons, plus que jamais, besoin de votre soutien.

Mais pourquoi pensez-vous que Mouchard TGV TER se décarcasse ?

Une certaine érosion du temps

Si vous parlez de la gare de Mouchard dans votre entourage, il n'est pas rare de recueillir des réactions qui vont du « Ah bon ! Il y a encore des Tgv qui s'arrêtent à Mouchard ? » à « C'est bien ! Mais on est quand même souvent obligé d'aller chercher le train à Dole ! » D'où la nécessité de rafraîchir votre connaissance sur les enjeux de notre combat.

L'avenir d'établissements de formation

Est-il nécessaire de rappeler en premier lieu l'enjeu de l'avenir des établissements de formation à recrutement national pour lesquelles une gare TGV est une des paramètres incontournables de leur recrutement et de leur rayonnement ? A commencer, pour s'en tenir à Mouchard, au Lycée national du bois ou à l'Institut Compagnonique Européen. Mais aussi à l'ENIL Bio et au Lycée hôtelier Friand à Poligny, sans oublier le lycée d'optique de Morez. Voilà pour le côté plus institutionnel. Mais l'enjeu ne se limite pas à ces établissements pourtant si importants pour la vie de nos communes.

Echos sur le quai

Mouchard TGV TER est donc allée sur le quai de la gare de Mouchard demander l'avis des usagers du TGV de 8h45. Celui des gens du rail est catégorique : « Supprimer les arrêts TGV ? On ne peut pas faire mieux pour tuer la gare de Mouchard ! »

A l'annonce de la possible suppression des arrêts TGV, bien des catégories de passagers disent également leur stupeur ; qu'ils soient touristes de retour d'un séjour dans le Haut Jura ou de jeunes professionnels, travaillant à Paris, mais implantés dans notre région.

Plus qu'un long discours.

L'une de ces personnes a bien voulu nous donner un témoignage qui résume bien la situation :

« Nous travaillons tous les 4 à Paris et la desserte TGV directe est absolument essentielle pour nous. D'ailleurs, lorsque nous avons fait le choix de nous installer dans le jura, notre

décision d'habiter Arbois a été uniquement motivée par la proximité de la gare de Mouchard. , Au-delà de nos intérêts personnels, nous considérons qu'il s'agit d'une formidable chance pour dynamiser la région. C'est un outil de développement économique et social qui permet de garantir une mixité et contrer le vieillissement de la population en attirant les jeunes et les familles avec enfants. Avec l'avènement du télétravail et l'exode urbain vers les campagnes, des villes comme Mouchard et Arbois bénéficient de l'atout exceptionnel que représente le TGV, il faut absolument le préserver voire le renforcer. D'un point de vue écologique, la fâcheuse tendance de la SNCF de recentrer les gares TGV dans les grandes villes est un non-sens à l'heure où les populations se dispersent. Concrètement, lorsqu'il n'y a pas de TGV direct, il est presque obligatoire d'aller jusqu'à Dole ou Dijon en voiture car en fin de journée, les correspondances ne sont pas assurées en cas de retard des trains. Ces trajets en voiture sont coûteux tant économiquement qu'écologiquement. C'est une pénalité supplémentaire pour la ruralité. »

Bref, en un mot comme en deux, la gare TGV est un atout essentiel pour le développement économique de notre territoire. Et il ne se limite pas au seul territoire de la commune de Mouchard puisqu'au-delà du territoire de la Communauté de communes du Val d'Amour, celui de la Communauté de communes Cœur du Jura Arbois-Poligny-Salins est largement concernée. Tout comme le Doubs proche avec les cantons de Quingey et Amancey dont la Saline Royale d'Arc et Senans, sans oublier le Haut Jura dont la gare de Mouchard est l'un des points d'accès privilégiés.

Autant de bonnes raisons pour que Mouchard TGV TER ne faiblisse pas dans son ardeur à ne pas dilapider héritage que toute une génération de parlementaires et d'élus locaux ont patiemment obtenu à force de lutte et de ténacité.

Assemblée générale du 18 novembre : Ce qu'il faut retenir

Rapport moral et financier

Le premier présenté par *Evremonde de Saint Alary* porte en fait sur l'année 2020 et fait état de la mise en place du train du matin, d'abord testée, puis suspendue, puis remise en service jusqu'à ce jour, qui permet d'arriver à Paris à 8h30.

Le second présenté par *Robert Fonck* met en évidence un compte de résultat qui se monte à 186,51 euros. Quitus est donné au trésorier pour la gestion du compte et son affectation au compte de réserve.

Projet d'étude sur la mobilité dans la Communauté de communes Cœur du Jura.

Pascal Bride, directeur général de la Communauté de communes Cœur du Jura observe que la ligne du Revermont est jugée essentielle pour la CC, Mouchard pouvant être considéré comme la rotule ferroviaire d'une zone de chalandise de 50 000 habitants. L'offre TER est déterminante pour les nombreux établissements de formation du secteur à Mouchard, Arbois, Poligny mais aussi Champagnole, Morez ou même Saint Claude.

Globalement, l'offre de transport en commun est peu connue. La liaison Mouchard Salins est déterminante pour l'économie des thermes. Si l'offre ferroviaire est insuffisante, l'impact sur l'économie locale pour les relations domicile travail est immédiat. Or il y a un déséquilibre excessif entre l'offre vers Besançon avec 17 allers retours quotidiens contre 6 seulement vers Dole. Or, la mobilité représente 10 000 emplois et 24 000 habitants en 5 ans.

Présentation du programme de travaux sur la gare de Mouchard.

Etienne Rougeaux, président de la Communauté de communes du Val d'Amour remercie en premier lieu l'Association Mouchard TGV TER grâce à laquelle peuvent être mis en œuvre les principes de consultation des citoyens. Il rappelle que les travaux de mise en accessibilité des bâtiments de la gare, trois axes d'intervention restent prévus :

- Le Pôle d'Echanges Multimodal qui doit favoriser l'interconnexion avec les autres modes de transport,
- la réouverture du buffet avec appel à un professionnel de la restauration,
- et, last but not least- il nous faut des trains sans lesquels tous ces travaux n'ont pas d'intérêt. UN cadencement vers Dole de 2 à 3 trains le matin et un nombre équivalent le soir paraît un minimum.



Renouvellement du bureau

Trois nouveaux candidats se présentent pour compléter le bureau : Mrs Clément Forêt, 1° adjoint de Salins, François Marti, élu d'Arbois et Pascal Bride, directeur général de la Communauté de communes Cœur du Jura.

Intervention de Dominique Bonnet

M le président de la Communauté de communes Cœur du Jura évoque 3 priorités :

- renforcer le barreau Mouchard Dole,
- améliorer le cadencement sur la ligne du Revermont,
- innover avec d'autres formules comme la voiture partagée.

Débat

Il permet à Michel Cêtre, maire de Salins, d'intervenir sur la nécessité de « faire la preuve » pour étayer nos demandes auprès de la SNCF et Lyria. Il se poursuit par un pot de l'amitié qui permet de poursuivre utilement et agréablement les conversations.

Le saviez-vous ?

Où sont passés les millions ?

En compensation de l'abandon de la branche sud du TGV Rhin Rhône, le Contrat de Plan Etat Région 2015- 2020 prévoyait 31 millions d'euros pour le renforcement de la ligne du Revermont, financés pour l'essentiel à 40% par l'Etat, 40% Région, 10% SNCF Réseau, 10% Conseil Départemental du Jura.

Ces 31 millions se sont mystérieusement volatilisés ou, peut-on le supposer, ont peut-être été détournés vers d'autres opérations.

Il pourrait être utile de vérifier auprès des conseillers régionaux du moment comment leur vigilance a pu être trompée ou leur confiance abusée.

Hausse des tarifs 2022

Nos adhérents qui prennent les TER de façon régulière ont pu observer une hausse des tarifs TER de 2 % au 1^{er} décembre 2021. Cette hausse bien que minime représente tout de même une majoration de 58 euros par an sur des trajets Dijon- Besançon.

Nos collègues de la FNAUT avaient demandé un sursis qui a été refusé par Michel Neugnot, vice-président du Conseil régional.

Rappelons que malgré une baisse depuis deux années, les TER de Bourgogne Franche Comté transportent de 40 à 50 000 passagers par an. Et que l'évolution des coûts de l'énergie risque d'amplifier cette tendance haussière.

De la nécessité de retours garantis en gare de Mouchard

Du fait de retards assez fréquents et de défaut de correspondances qui peuvent les laisser « plantés » en soirée en gare de Dole, les habitués du TGV sont nombreux à signaler la nécessité de retours directs en gare de Mouchard

Passer par Besançon pour aller à Paris, ça ne passe pas !

La très grande majorité des clients du TGV refusent le détour par Besançon qui cumule le triste privilège de durées de transport plus longues et de tarifs plus coûteux. Où est le

progrès si le service TGV est inférieur à celui du célèbre « Jean Jacques Rousseau » ?

Etude du potentiel de clientèle locale

Comme suite aux orientations retenues lors de l'AG (cf. page précédente), les Communautés de communes du Val d'Amour et Cœur du Jura ont pris contact avec le département de géographie de l'Université de Besançon.

Comme l'expliquait le maire de Salins, il s'agit de demander des enquêtes ciblées et précises au laboratoire de géographie (entreprises, usagers etc.). L'arrêt du TGV par exemple serait « rentable » à partir de 12 à 15 voyageurs ; il paraît facile d'en faire la preuve. Idem pour les services TER avec la Région. L'enquête est prévue à la rentrée avec des étudiants qui seront hébergés par la Communauté de communes du Val d'Amour.

Le transport routier, 1^{er} émetteur de gaz à effet de serre

La Communauté de Communes Cœur du Jura a calculé que le transport routier est responsable de 48 % des émissions de gaz à effet de serre sur son territoire et le premier secteur pour la consommation d'énergie.

Trois chiffres peuvent faire réfléchir puisque 79,9 % des trajets domicile travail s'effectuent en voiture, 2,4 % en deux roues et seulement 1,4 % en transports en commun.

Solidarité avec l'Association Bonne Route

Victime collatérale de l'abandon du fret ferroviaire sur la ligne du Revermont, l'association Bonne Route s'emploie à réduire l'explosion du fret routier sur la RN 83. Elle a calculé qu'il n'en coûterait que 2,12 euros pour un camion et 10 minutes supplémentaires à rester sur l'autoroute.

Faute de ce geste, ce sont les habitants qui en subissent les gênes, les coûts et surtout l'insécurité.

Nous vous invitons donc à soutenir son action. Contact : bonne.route83@gmail.com ou encore <https://www.helloasso.com/associations/bonne-route>.