

Des trains suisses sont stoppés en rase campagne pour protéger la SNCF

TRANSPORTS Les rames qui partent de Bienne n'iront pas plus loin que la gare TGV de Belfort, pour des raisons financières. Les élus fustigent le protectionnisme français.

SÉBASTIEN JUBIN

sebastien.jubin@lematindimanche.ch

Si il est une liaison ferroviaire très attendue dans l'arc jurassien, c'est la réhabilitation de la ligne transfrontalière Bienne-Porrentruy-Belfort. Dès le mois de décembre, une dizaine de trains suisses (nos RegioExpress) transporteront directement les voyageurs à la gare TGV de Belfort-Montbéliard. Les Biennois pourront prendre leur correspondance pour Paris en 1 h 30', les habitants de Porrentruy en 30 minutes. Récemment, le ton est monté côté français car les rames helvétiques n'ont pas été homologuées, pour des raisons financières, pour rejoindre la ville de Belfort, à six kilomètres de la gare TGV. En Suisse, on dénonce le protectionnisme français et un système qui n'est plus en phase avec la réalité du marché.

Il paraît loin le temps où, en décembre 2016, les autorités françaises et suisses, Doris Leuthard en tête, signaient gaiement une convention pour sceller le sort de cette ligne fermée depuis vingt ans. Le projet de réhabilitation, d'un coût total de 110 millions d'euros (dont 24,7 millions pris en charge par la Confédération et 3,2 millions

par le canton du Jura), offrait des perspectives ferroviaires, aussi bien pour le transport des frontaliers que pour les Suisses du nord du pays souhaitant se rendre, à 300 kilomètres à l'heure, dans les villes françaises. Puis est venu le temps des négociations: combien de trains? À quelles cadences? Après moments pour la délégation suisse qui s'est même résolue, au terme d'une ultime réunion au sommet, à l'ambassade de Suisse à Paris, à accepter un «compromis à la limite de l'acceptable» comme le décrit David Eray, ministre jurassien chargé des Transports.

Une ligne affectée

Finalité de ce consensus franco-suisse? La gare TGV se transformera en terminus pour les trains helvétiques. De fait, l'attractivité de la ligne s'en trouve affectée. «La faiblesse et la complexité de l'offre nous font craindre que beaucoup de gens continuent à utiliser leur voiture», s'indigne Damien Meslot, président du Grand Belfort. Maire de la ville frontalière de Delle, concernée par la nouvelle liaison ferroviaire, Sandrine Larcher Janiaud se dit inquiète: «Il est impératif que les frontaliers de la région de Belfort puissent avoir une correspondance rapide pour la Suisse. Si ce n'est pas le cas, diplomatiquement, on peut se poser la question de l'image qu'on renvoie à notre voisin.» Le délégué aux Transports jurassien, David Asséo, après des années de travail, admet ne pas avoir obtenu tout ce dont il rêvait. «Pour les besoins des pendulaires, aussi pour désengorger le trafic aux heures de pointe sur la Transjurane, nous aurions voulu une

Coûts

30%

C'est la différence de coûts pour l'exploitation d'une ligne ferroviaire en France ou en Suisse.

liaison sans changement et avec plus de fréquences. Nous avons dû batailler pour obtenir nos dix trains quotidiens. Quant à la non-homologation jusqu'à la ville de Belfort, nous percevons cela comme une mesure de protectionnisme et de blocage de la part de la SNCF et de la Région Bourgogne-Franche-Comté.» Le vice-président de la Région, Michel Neugnot, ne s'en cache pas. «Avec dix trains quotidiens plutôt que six, nous avons trouvé un compromis avec nos amis suisses. Nous ne reviendrons pas là-dessus. Nous devons défendre les intérêts des entreprises françaises», assène-t-il. Le grand défi a résidé dans l'affinage des horaires. Les effets négatifs des correspondances ont été diminués au maximum pour les trains les plus utiles aux centaines de frontaliers potentiels, le matin et en fin d'après-midi. «Les négociations ont été ardues, commente David Asséo, mais nous sommes finalement parvenus à la grille horaire la moins mauvaise possible.»

Pour le ministre David Eray, la logique française est dépassée. «Cette résistance est incompréhensible. Je prétends que la Région Bourgogne-Franche-Comté est mal à l'aise, car si nous roulions jusqu'à Belfortville, les élus se rendraient compte que l'exploitation d'un train suisse se révèle 30% moins chère qu'en France. C'est un fait: la SNCF n'est plus en phase avec le marché. J'espère que la réforme du président Macron aboutira et que les réticences françaises pour nos trains changeront.» En attendant, une rencontre est prévue la semaine prochaine entre les autorités jurassiennes et des élus du Territoire de Belfort.