

Réorganisation des relations entre Delémont et Belfort Communiqué de l'AEDTF-CH

Vésenaz, le 28 août 2023

Sur la liste des quelques lignes ferroviaires récemment reconstruites, celle de Delle à Belfort s'est malheureusement vite révélée comme une grande déception, sa fréquentation stagnant à un niveau nettement plus timide qu'escompté.

Certes, faire renaître le train dans cette région faiblement peuplée était un pari hardi. C'est pourquoi, pour assurer le succès de l'entreprise, les décideurs avaient misé sur deux potentiels de déplacement indépendants l'un de l'autre (domicile-travail et domicile-étude sur le tronçon français, et accès au TGV de part et d'autre), d'où une exploitation hybride et superposée qui ne propose aucune relation directe entre Delémont et Belfort.

Sans aucun doute quand on voit la fréquentation de l'autoroute parallèle à la voie ferrée, les spécialistes se sont trompés, car ils ont négligé l'importance des flux entre les deux pôles desservis et au-delà, les frontaliers, le potentiel touristique, et finalement la mise en place d'une tarification intégrée. Bref, l'offre proposée ne fait pas du rail la solution rationnelle et pratique (un train du quotidien). Dès la réouverture de 2018, le soupçon d'échec a été perceptible, avant de se confirmer. Les causes, en revanche, ont été rapidement identifiées : rupture de charge (changement de train imposé) à Meroux ou à Delle, correspondances hasardeuses à Meroux tant vers Belfort qu'avec les TGV, horaires irréguliers, tarification très dissuasive sur les courtes distances, concurrence directe et avantageuse des bus *Optymo*, absence de rabattement des autocars vers les gares, sans compter les impondérables qui dégradent encore régulièrement la qualité du service.

Pour notre Association qui s'engage notamment pour défendre des liaisons internationales de qualité, un tel ratage et une telle obstination à ne pas le corriger rapidement confinent au sabotage, dont il nous est bien difficile de cerner les motivations.

Jusqu'au 31 juillet dernier, les défenseurs du rail attendaient le salut de la « *feuille de route* » dénommée *Convergences 2026*, longuement négociée entre les acteurs concernés, notamment le *Canton du Jura* et la *Région Bourgogne – Franche-Comté*. Elle prévoyait enfin, pour 2026, soit 7 ans (!) après la remise en service, l'établissement de relations directes et à la cadence horaire intégrale entre Delémont et Belfort, offrant dans le chef-lieu jurassien des correspondances directes avec les trains IC qui relieront à nouveau Lausanne à Bâle.

Pour tous les défenseurs de la ligne, la décision prise par les responsables de *Région Bourgogne – Franche-Comté* de ne même pas honorer cette feuille de route est sidérante et désolante.

Sidérante, car les principales causes de l'échec, soit les ruptures de charge et la tarification dissuasive, sont connues et reconnues. Nous entendons bien la promesse de la Région BFC d'offrir dès décembre 2025 un service de qualité, cadencé avec des correspondances quai à quai à Delle, mais franchement nous doutons, vu les faibles distances et temps de parcours, que ces éléments suffisent à faire la différence. Au moins, il n'est pas (encore ?) question de refermer la ligne, mais on crée un obstacle supplémentaire et il est à craindre que les Suisses voyageant en TGV s'organisent autrement pour éviter de changer de train à Delle puis quelques minutes plus tard à Meroux. Comment peut-on, en 2023, rétablir délibérément une frontière de plus dans le réseau ferré européen, alors que le bon sens voudrait qu'on cherche plutôt à remplir les trains à travers une ouverture encore plus large, pourquoi pas en tentant la création d'une liaison directe et transversale d'Epinal ou Vesoul à Bienne ?

Désolant, car alors que la planète surchauffe, on bride délibérément et pour des motifs futiles une ligne ferroviaire fraîchement reconstruite, sans compter le camouflet essuyé par les contribuables suisses et jurassiens qui ont payé le quart de facture, et sans compter aussi la légalité douteuse d'un tel retrait unilatéral.

C'est pourquoi cette décision donne l'occasion de réitérer la proposition de notre Association de repenser l'ensemble des relations transjurassiennes dans un esprit de partenariat et de collaboration franco-suisse, en s'inspirant directement de *Lémanis*. Nous demandons d'étudier dès à présent la

possibilité de créer une entité similaire, regroupant *CFF* et *SNCF*, avec la mission de mettre en place, en collaboration avec toutes les parties prenantes, un réseau binational qui pourrait se nommer *Jura Express*, la production des trains étant comme pour le *Léman Express* du ressort des deux opérateurs historiques. Nul besoin de préciser que les objectifs d'une telle collaboration sont de mettre en valeur tout le potentiel du rail et de gommer la frontière.

Pour finir, nous aimerions rappeler aux responsables politiques que dans le monde ferroviaire, il est admis que l'offre précède la demande ; en d'autres termes, il faut d'abord établir une offre de qualité pour que le public réponde ensuite présent.

Nous aimerions aussi rappeler que grâce au roulement fer sur fer, le train est le transport de masse le plus économe en énergie, en charge pour l'environnement (pas de microplastiques pneumatiques) et en consommation d'espace. Il n'y a jamais eu plus rationnel dans l'histoire et ce n'est certainement pas demain qu'on trouvera mieux. Il est donc la meilleure réponse aux défis actuels, pour autant que l'on sache se détacher des préoccupations purement comptables et considérer notre environnement à sa juste valeur.

Dans l'immédiat, nous demandons à la *Région Bourgogne – Franche-Comté* de tenir parole quant aux promesses faites. Heureusement, il est toujours possible de corriger une décision contestable pour faire mieux. Fondamentalement, nous demandons maintenant à toutes les autorités concernées de réfléchir sans tarder à une solution transfrontalière globale et intégrée. Plutôt que de marquer la frontière, nous leur demandons d'étudier notre proposition de *Jura Express* et de réfléchir, avec leurs partenaires, à la meilleure manière de rendre les trains transjurassiens compétitifs, rapides et pratiques.

Pour la section suisse de l'AEDTF

Pierre Weiss - Président

Distribution :

- M. Albert Rösti, Confédération suisse
- M. David Eray, Canton du Jura
- M. David Asseo, Canton du Jura
- M. Laurent Favre, Canton de Neuchâtel
- M. Mehdi-Stéphane Prin pour Mme Nuria Gorrite, Canton de Vaud
- M. Vincent Ducrot, CFF
- M. Peter Füglistaler, OFC
- M. Tobias Immobersteg, SwissRailvolution
- Chambre de commerce et d'industrie du Jura
- Sections la Citrap et de l'ATE concernées
- Organes faïtières de l'AEDTF et de ses sections nationales
- Membres suisses de l'AEDTF-CH (par lettre d'infos)

L'Association Européenne pour le Développement du Transport Ferroviaire (AEDTF) a pour objet le développement et la promotion du transport ferroviaire en Europe, tant des voyageurs que des marchandises. Elle intervient directement auprès des autorités politiques et administratives, des exploitants, des constructeurs de matériels ferroviaires, des associations d'usagers des transports ou d'amis du rail, et plus généralement auprès de tous ceux qui sont concernés par l'objet de l'Association. Le champ d'activité de l'AEDTF s'étend à l'ensemble des lignes ferroviaires, quelles que soient leur type (y compris l'urbain).

La section suisse (AEDTF-CH) a été créée en mars 2017 afin de relayer les activités de l'AEDTF en Suisse. En collaboration avec l'entité faïtière et les autres sections de l'AEDTF, elle intervient auprès des autorités politiques concernées et des exploitants afin de défendre, promouvoir et développer le rail en Suisse, y compris les liaisons internationales.

Ces interventions visent à favoriser les choix politiques et les financements nécessaires en faveur du rail ; elles s'inscrivent dans les engagements pris par la Suisse en faveur du climat.