

Delle-Belfort rouvert à la circulation (2012)

Les dés sont jetés : le TGV Rhin-Rhône, dans sa branche-Est Belfort-Dijon, sera inauguré, avec l'horaire d'hiver, le 11 décembre 2011. Le rabattement Bienne- Delle-Méroux-Belfort est renvoyé à 2012, mais le financement de la remise à niveau des 15 kms entre Delle et Méroux est acquis.

Ce planning vaut double coup de chapeau au Conseil régional de Franche- Comté. Il contribue au renforcement du Rhin-Rhône en organisant les rabattements.

Il corrige surtout les errements de la politique malthusienne de la SNCF qui, pour financer son réseau à grande vitesse, n'a pas hésité à sacrifier le réseau traditionnel, l'un des maillages les plus serrés d'Europe, qui fit l'unité et la prospérité de ce pays.

À la fin du siècle passé, la SNCF a réussi cette performance de s'enfoncer dans la dette, transmise à RFF pour 28 Milliards d'€ et de dilapider le réseau hérité des saint-simoniens. Qui ne se souvient, chez les élus du Haut-Doubs des années 80, de ce responsable SNCF dont le *leitmotiv* était la liquidation du réseau traditionnel, à hauteur, pour sa région, de 10 millions de FF de l'époque, par an ?

L'aménagement du territoire, la desserte des zones de faible densité, les branchements d'entreprises, la sauvegarde et l'amélioration des lignes internationales franchissant le Jura, autant de sujets relevant de l'hébreu.

Ce qui comptait, c'était de désertifier le territoire, d'abandonner les clients du fret (rien n'a changé, au demeurant) et surtout de faire des économies, sans même être capable de sauvegarder les emprises SNCF, grâce à un conservatoire qui aurait pu les rendre à la circulation, comme c'est le cas aujourd'hui, quand on le peut, au nom du développement durable.

On en a terminé avec cette politique de déménagement du territoire, grâce à la régionalisation. À ce titre le Conseil régional de Franche-Comté va rouvrir Delle-Belfort. Mais il ne reviendra pas sur l'abandon en rase campagne et le saccage de Gilley-Pontarlier, voire L'Hôpital-Ornans où, comble d'ironie, l'usine Alstom qui travaille pour l'industrie ferroviaire n'est pas desservie. On ne reviendra, sans doute, pas, malgré une demande forte de Lons-le-Saunier sur la dilapidation de la section-Lons-Saint-Jean-de-Losne qui prive le chef-lieu du Jura d'une relation directe avec Dijon et surtout Paris, manière de renvoyer la préfecture du Jura à son sort ingrat de chef-lieu desservi par car. Voilà qui rappelle ce préfet quittant le Jura et posant dans un document en forme des testaments le problème du statut de Lons comme cheflieu.

L'optimisme est-il de rigueur, à l'instar de la détermination affichée par le président du Conseil général de Haute-Saône sur la reconstruction d'une ligne Vesoul-Besançon? Mais là encore, il ne faut pas rêver : la ligne ancienne a disparu entre Devecey et Vesoul.

Si les régions ont limité le désastre de la politique de désengagement de la SNCF, encore faut-il assurer l'exploitation de ces lignes. L'expérience actuelle de régionalisation, avec l'opérateur unique SNCF, pose une vraie question qui est celle du degré de satisfaction de *l'autorité organisatrice*. Or, de nombreuses régions se plaignent du service SNCF et menacent de suspendre leurs paiements. La grande question est celle de savoir si, à l'échéance de l'ouverture du transport ferroviaire intérieur, non fixée à ce jour, les régions pourront mettre en concurrence les - 28 -

opérateurs, comme c'est déjà le cas pour le fret, comme ce sera le cas, le 1^{er} janvier prochain, pour le transport international. Plusieurs régions, comme l'Alsace et Rhône-Alpes, premier budget régional pour le transport ferroviaire, donnent des signes d'impatience, pour des raisons de qualité de service et de prix. N'est-ce pas le

président socialiste de Rhône-Alpes, J.J. Queyranne qui a obtenu des CFF une estimation de coût inférieure de 18% à celui de la SNCF ? Car, on ne l'a pas dit: si la SNCF a été prise d'une fièvre de fermetures, dans le silence total des organisations professionnelles, au demeurant plus intéressées par la sauvegarde du statut, c'est parce que ses coûts de revient sont supérieurs de 15 à 20% à ses concurrents. Alors, ouverture, concurrence sur le réseau TER et réouverture de lignes ou monopole c'est-à-dire protectionnisme et stagnation du réseau, pendant que des entreprises françaises exploitent des lignes dans les Länder allemands ? Réponse à long terme : le secrétaire d'État aux Transports, Dominique Bussereau, qui a entendu siffler le vent du boulet, a déjà répondu : « Rien ne presse...