

Le TGV Rhin-Rhône induira une révolution

des transports dans l'Arc jurassien franco-suisse

Lancées par la *Maison de l'Europe* transjurassienne de Jacques-André Tschoumy, à Neuchâtel, et par l'Agence de Marcel Schiess, à La Chaux-de-Fonds, les rencontres transfrontalières de l'Arc jurassien franco-suisse ont pris un essor réjouissant. Elles se sont fixé pour objectif d'aborder tous les dossiers *chauds* qui animent les acteurs des deux versants du Jura : emploi, formation, fiscalité, transports. Aucun sujet ne doit rester tabou, même s'il peut susciter au premier abord quelques fâcheries.

Cette année 2009 a été dédiée aux problèmes de la mobilité, car les moyens de transports actuels ne répondent plus aux besoins des milliers de frontaliers travaillant en Suisse. De plus, la mise en service du TGV Rhin-Rhône à fin 2011 devrait révolutionner les transports entre la Suisse et la France. Un atout qu'il faut valoriser si l'on veut que tout le massif jurassien soit raccordé à cet axe vital et bien irrigué par les transversales.

Organisé en collaboration avec le Club 44, ce forum a attiré la grande foule des élus de part et d'autre du Doubs, spécialistes et politiques ayant été conviés à traiter des transports interjurassiens. À tout seigneur, tout honneur, Marie-Guite Dufay, présidente du Conseil régional de Franche-Comté avait enfin répondu à l'invitation du Forum. Elle a tenu à rendre hommage à son prédécesseur, Raymond Forni qui s'était battu pour boucler le financement du TGV Rhin-Rhône. C'était d'autant plus difficile que le budget de la Région est limité à 500 millions d'€ (1,2 milliard d'€ environ pour le canton de Neuchâtel), alors que la Franche-Comté a dû verser 200 millions d'€ pour cette première tranche.

Si cette liaison Rhin-Rhône constitue une révolution ferroviaire, c'est qu'il s'agit de la première transversale européenne. Il est donc essentiel de raccorder les TER à la nouvelle ligne. Dans ce but, la région entend conforter l'axe Besançon-La Chaux-de-Fonds avec une intensification de l'offre. D'autre part, elle s'est engagée, avec le canton du Jura et la Confédération, en faveur de la réouverture de la ligne - 29 -

Delle-Belfort à l'horizon de 2012, avec une gare d'interconnexion avec le TGV à Meroux-Moval. En outre, la Franche-Comté songe à promouvoir une liaison directe Neuchâtel-Pontarlier-Mouchard-Besançon par les rames bi-courant desservant actuellement la ligne Bâle-Mulhouse.

L'enjeu du Rhin-Rhône

Il appartenait à Michel Béguelin, ancien *sénateur* (conseiller aux États) vaudois et grand spécialiste ferroviaire, de cerner l'enjeu de la future artère Rhin-Rhône. En dépit de la crise actuelle, il s'agit de réfléchir à long terme (de 40 à 50 ans) comme l'exige tout aménagement du territoire. La première tranche Petit-Croix-Auxonne précède l'évitement de Dijon et le raccordement à Aisy à la Ligne à grande vitesse, prévus pour 2020-25 avec un gain de 90 à 100 minutes.

On connaît la caractéristique de TGV Rhin-Rhône, celle d'assurer l'interpénétration de deux axes européens : Allemagne-Alsace-Espagne/Côte-d'Azur et Suisse-Franche-Comté-Paris. C'est une grande première pour la France et l'Europe, ce qui lui permettra de rivaliser avec plusieurs liaisons aériennes. L'autre nouveauté repose sur la libéralisation du trafic voyageurs dès 2010. Si les régions françaises se montrent très réticentes, la loi votée par le Sénat en février dernier ouvre la possibilité aux régions d'expérimenter une telle possibilité, ce que l'Alsace et Rhône-Alpes pourraient bien tenter. Il n'empêche que la Suisse, pourtant à l'avant-garde

dans la libéralisation du fret, devrait veiller à conserver ses avantages, tels que l'horaire cadencé et la communauté tarifaire intégrale.

La vision du géographe

L'exposé de Raymond Woessner, professeur de géographie à l'Université de Strasbourg, a jeté un éclairage cru sur l'avenir des pôles d'attraction d'Europe centrale. Selon lui, la croissance des métropoles européennes (Paris, Lyon, Genève, Zurich, Stuttgart, Francfort) est irréversible. Quelle que soit la crise, elles se relèveront toujours. Les couronnes périphériques, comme Dijon, Strasbourg, Besançon ou Bâle, en revanche, auront davantage de mal à poursuivre leur développement. Premier signe inquiétant, le nombre de frontaliers français engagés à Bâle a diminué pour la première fois, alors que les Allemands ont continué d'augmenter. Les liaisons *inter-cités* en moins de trois heures par TGV pourraient accentuer le phénomène de vidange. À noter que la mise en service du TGV Est a privé l'aéroport de Strasbourg de 30% de son trafic.

Selon le professeur de Strasbourg, trois scénarios se présentent à ces centres régionaux : a) gérer le déclin ; b) devenir une périphérie heureuse en s'agrégeant à une métropole ; c) s'intégrer dans un centre à noyaux multiples, projet le plus prometteur pour ces petites agglomérations. Ce pourrait être une nouvelle utopie pour les villes de l'Arc jurassien franco-suisse que d'entrer dans divers réseaux avec des programmes de coopération.

Les points forts du futur TGV Rhin-Rhône reposent sur une nouvelle géographie des distances dans le Jura, avec en point de mire l'innovation et l'identité affirmée des villes à l'intérieur d'un réseau. Les conséquences sont étonnantes :

Besançon se tourne de plus en plus vers le Jura, alors que Dijon se sent happé dans un tropisme rhénan et que Fribourg-en-Brisgau souhaite être desservi par le TGV.

- 30 -

Dans le Grand-Besançon

Directeur de la Communauté du Grand-Besançon, Jean-Paul Vogel a mis en exergue l'intensification des échanges entre la Suisse et la Franche-Comté. Des échanges qui sont encore mal répertoriés par l'Insee (qui ne s'occupe pas encore de la Suisse !) avec des cartes géographiques qui s'arrêtent trop souvent à la frontière (en Suisse comme en France !) Il n'empêche que le nombre de frontaliers a doublé de 1996 à 2008 et que l'Arc jurassien suisse est devenu le premier employeur de la Franche-Comté. Dès lors, il est important de compléter l'étoile du TGV Rhin-Rhône par ses branches ouest (Dijon) et sud (Lyon), sans oublier les lignes de rabattement TER entre Besançon et La Chaux-de-Fonds, Bienne et Delle-Belfort, Neuchâtel et Dijon, Bâle et Mulhouse (avec éventuel raccordement direct à l'Euro-aéroport).

Lors de ce forum, on a encore entendu les exposés de Pierre-Alain Rumley (ancien chef de l'*Office fédéral de l'aménagement du territoire*); de Bernard Soguel, on seigneur d'État neuchâtelois sortant ; de Pascal Fournier, président de l'*Université technique de Belfort-Monbéliard* (projet de voiture propre) et de Simon Loichat, directeur de l'aéroport des Eplatures, entre La Chaux-de-Fonds et Le Locle (trafic aérien privé d'affaires dans toute l'Europe). Ce forum sera prolongé le 15 mai à Neuchâtel, lors des assises de la *Métropole Rhin-Rhône*.

La ligne La Chaux-de-Fonds-Morteau cartonne

Récompense pour les promoteurs de la refonte de l'horaire de la desserte frontalière La Chaux-de-Fonds-Le Locle-Morteau, depuis l'an 2000. Longtemps, la fréquentation a stagné autour des 40 abonnés quotidiens. Lors de l'automne 2007, avec l'envolée des prix du pétrole et un hiver assez précoce, le nombre de voyageurs a explosé pour atteindre actuellement les quatre cents. Or la double rame en exploitation n'offre

que 160 places assises. Le train du matin de 6h23 au départ de Morteau est régulièrement bondé, si bien que les passagers debout ont exprimé leur mécontentement. Pourtant il y a trois départs de Morteau, du lundi au vendredi (5h18, 6h23 et 7h24) et deux retours au départ de La Chaux-de-Fonds (16h10 et 17h10). Il faut agir vite, prévenir les frontaliers, sinon ce sera le retour à la route, avec l'accroissement des bouchons à travers la ville du Locle.

Lueur d'espoir, quatre autorails X 73500 de Franche-Comté sont en cours d'équipement du *Signum* (répétition en cabine de la signalisation des trains helvétiques). Dès lors, on parle de l'instauration de la cadence à deux heures entre Morteau et La Chaux-de-Fonds. Une véritable révolution pour la ligne du Haut-Doubs que l'on donnait pour condamnée à la fin des années 90. En attendant la future liaison directe au TGV Rhin-Rhône en gare TGV de Besançon-Auxon. Autre bonne nouvelle, le nouveau président de la direction des CFF Andreas Meyer vient de signer un accord avec le gouvernement neuchâtelois pour créer un groupe de travail pour l'étude du projet du *Transrun* (liaison rapide entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds). Les CFF investiraient la somme de 120 millions de francs suisses pour la modernisation et la sécurisation des tunnels (datant de 1860) de la ligne sous la Vue des Alpes. La Confédération subventionnerait en principe le projet au taux de 35%, soit un montant de 90 millions. C'est un tournant décisif pour ce projet, mais aussi pour la modernisation de la ligne La Chaux-de-Fonds-Besançon, dont l'électrification partielle Le Locle-Morteau devient de plus en plus nécessaire