

Requiem pour le TGV dans le Haut-Doubs ?

L'annonce de la suppression d'un AR sur les deux relations quotidiennes TGV Paris-Berne a retenti comme le tocsin, dans le Haut-Doubs où plane le spectre d'une disparition de la Grande vitesse. Les élus locaux, et d'abord la commune de Frasne qui avait obtenu à l'arraché un arrêt sur le Paris-Lausanne (1984) et le Paris-Berne (1987), ne peuvent que s'inquiéter ; leurs préoccupations sont relayées par les cheminots de Pontarlier-Frasne-Mouchard, voire Dole dont la gare est en état d'anémie croissante, et qui subissent une constante réduction de leurs effectifs. Le Haut-Doubs est-il menacé de la disparition de la Grande vitesse, à Pontarlier, et de la desserte de Frasne ?

Il y a à cette question deux réponses. La première concerne le bassin de clientèle des TGV du Haut-Doubs qui se situe, pour l'essentiel, en Suisse voisine, et d'abord en Suisse romande, forte de moins de 1,5 million d'habitants. Or, cette clientèle est, du fait de la densification du réseau Grande vitesse, cernée par des lignes nouvelles qui finissent par se faire concurrence. La matrice a, sans doute, été le Paris-Lyon, ouvert en 1981, et qui a desservi Genève, Lausanne et Berne. Mais les métropoles de Suisse alémanique sont, aujourd'hui, desservies, voire attirées, dans le cas de Berne, par le TGV-Est. En février prochain, c'est la clientèle de Lausanne qui sera attirée par le TGV Genève-Paris dont le temps de parcours, par Nantua, deviendra équivalent du Lausanne-Paris par Frasne, heureusement réduit grâce au renforcement électrique de la ligne. Mais, il y a plus grave : c'est l'ouverture du TGV-Rhin-Rhône, en décembre 2011, qui va capter la clientèle des villes alémaniques et de Berne. Or, Neuchâtel et Pontarlier ne remplissent pas une rame TGV. On mesure qu'à cette date, la deuxième paire de TGV Paris-Berne pourrait disparaître.

Que restera-t-il dans le Haut-Doubs comme circulation ferroviaire si l'on veut bien jeter un regard sur le département voisin de la Haute-Saône, devenu un désert ferroviaire, expression achevée du sous-développement, dans l'indifférence des élus de l'époque ?

Le risque pour le Haut-Doubs forestier et le chef-lieu d'arrondissement, c'est, non seulement de payer le prix fort, avec la disparition des TGV, mais de payer la note finale, avec celle du transport ferroviaire. Et celle-ci est bien engagée, avec la suppression du fret. La gare de Pontarlier ne reçoit et n'expédie plus de fret, à l'exception des wagons de bois tractés par les CFF vers la Suisse, comme c'est le cas à Morteau où les chargeurs expédient leur bois au Col-des-Roches. La SNCF a disparu. Pire, elle a écrit à ses clients pour leur notifier son retrait et le report du trafic sur route. On en conviendra, il y a peu d'entreprises, dans ce pays, qui notifient à leur clientèle l'obligation de s'adresser à la concurrence. Mais la SNCF est une entreprise atypique dont les responsables, et c'est le drame du réseau ferroviaire du Haut-Doubs, ont oublié que les lignes fonctionnaient par capillarité, c'est-à-dire par apport des lignes secondaires vers les lignes principales. Comme l'artichaut, la gare de Pontarlier a perdu toutes les lignes lui apportant le fret, qu'il s'agisse des Verrières, des Hôpitaux-Neufs ou de Gilley. Cet assèchement progressif des circulations-fret s'est fait par anesthésie, sous le regard torve des responsables politiques de l'époque, prédécesseurs de ceux qui, aujourd'hui, dénoncent le désert ferroviaire à venir.

On a même vu, il y a 20 ans, un parlementaire, éminent comme il se doit, clamer sa détermination d'obtenir le TGV à Pontarlier et son mépris pour *les petites lignes*. Aujourd'hui, c'est la totale pour ce fin stratège : la capillarité n'existe plus, donc le fret, et le TGV est menacé du même sort. Alors, sauver le soldat Ryan ou le TGV du Haut-Doubs ? Il est d'abord très difficile, voire impossible de maintenir un réseau ferroviaire *dédié*, comme on dit aujourd'hui, à la seule circulation des personnes. La SNCF qui a été incapable de sauver sa part de fret en fait l'expérience au quotidien, avec le piètre état de son réseau dont la survie est due à la seule régionalisation. La vraie question est, dès lors, de savoir si, pour sauver les lignes que RFF voudrait fermer et la part résiduelle du fret ferroviaire, la solution n'est pas l'ouverture à la concurrence.

Elle est acquise pour le fret qui, à hauteur de 10%, est détenu par des opérateurs privés. L'accident d'Angoulême a, bien sûr, suscité les hauts cris chez les adversaires de l'ouverture que Dominique Bussereau n'a pas remise en cause. Mais le débat doit être clos. On ne peut tout vouloir : maintenir les coûts de revient de la SNCF, supérieurs de 20 à 30% à ceux de la concurrence, et, en même temps, protester contre les suppressions d'emplois et fermetures de lignes. Si l'on veut maintenir les effectifs et le réseau, il faut réduire les coûts. C'est vrai pour le fret, ouvert à la concurrence depuis trois ans. C'est vrai pour le transport international de voyageurs, ouvert le 1^{er} janvier prochain. Et c'est surtout vrai pour les TER, en principe ouverts à la même date, mais qui subiront un report, sans, pour autant, nier leur intérêt pour la concurrence, alors que les TER sont devenus le premier poste de dépenses des Régions. C'est Jean-Jack Queyranne, président de gauche du Conseil régional de Rhône-Alpes, première région pour le budget ferroviaire et le cadencement, qui a déjà fait savoir par son vice-président, l'un des meilleurs connaisseurs du transport ferroviaire régional, Bernard Soulage, que l'opérateur CFF proposait un coût d'exploitation inférieur de 18% à celui de *l'opérateur historique*.

La France et sa solide tradition de monopole fait-elle peur aux concurrents qui, eux, acceptent, comme la DB allemande, la présence d'opérateurs étrangers, et d'abord français sur le transport régional ? Il n'y aura, en 2009, que deux opérateurs étrangers sur les lignes internationales impliquant le réseau SNCF. C'est peu, mais c'est un commencement et c'est, peut-être, le seul moyen pour le Haut-Doubs de sauvegarder le réseau-croupion qui lui reste pour ne pas sombrer dans le modèle haut-saônois