

Double relation Berne-Frasne pour remplacer la suppression d'un des deux TGV Berne-Paris

« Voyager, c'est bien utile; ça fait travailler l'imagination ».

Céline

Au printemps 2009, le Jura franco-suisse était plongé dans la consternation. La société Lyria, constituée de ses deux actionnaires que sont la SNCF et les CFF, annonçait de manière abrupte et unilatérale la suppression de l'une des deux paires de TGV Berne-Paris, avec effet au changement d'horaire du 13 décembre 2009.

Le moment de stupeur passé, les acteurs suisses et français se sont mobilisés pour organiser la résistance. Une vigoureuse conférence de presse à Berne est donnée en juin par les cantons de Neuchâtel et Berne, ainsi que par la Ville fédérale. Par ailleurs, les autorités suisses et françaises ont reçu à Pontarlier le directeur de Lyria, Claude Rossi, qui révèle, entre les lignes, n'avoir qu'une minime marge de manoeuvre par rapport à ses actionnaires.

Insatisfaits, les responsables politiques de la région obtiennent une rencontre avec le président de la SNCF et le directeur des CFF. Emmenée par Patrick Genre, maire de Pontarlier, la délégation demande un moratoire d'une année, le temps de mettre sur pied une solution de substitution.

Impossible, lui répond-on : la rame tricourant franco-suisse est déjà affectée à une autre relation du TGV Sud-Est. Or on apprend par la même occasion que la relation Berne-Paris n'est pas déficitaire, mais qu'elle est « moins rentable que les autres »!

Pressions au haut niveau

En compensation, les grands patrons des deux sociétés ferroviaires s'engagent à peser de tout leur poids pour qu'une solution soit opérationnelle au changement d'horaire. Un véritable défi, car il ne reste que cinq mois pour une démarche qui demande d'ordinaire entre douze et dix-huit mois. Forts de cet appui au plus haut niveau, les représentants de la SNCF et des CFF se mettent d'arrache-pied au travail. Le plus difficile, c'est d'homologuer le seul matériel bi-fréquence (courants alternatifs français et suisse), immédiatement disponible : une rame «Colibri» assurant les liaisons Bâle-Mulhouse.

Heureusement, ce train roule déjà sur le réseau français, ce qui a réduit la durée de procédure d'homologation sur le court tronçon Pontarlier- Frasne. Les essais réels ont été engagés peu avant le changement d'horaire et l'on a dû raboter les quais de ces deux gares au dernier moment. Les - 31 -

marchepieds des *Colibris* présentent en effet un gabarit plus large que celui des TGV. En outre, il a fallu commander les sillons (réservation d'une ligne à une heure déterminée); concilier les horaires du train international avec les TER de Franche-Comté, enfin régler les problèmes de douane. Une véritable course contre la montre.

Trois liaisons au lieu de deux

Mal adaptée pour passer la nuit à Frasne durant les hivers jurassiens rigoureux, cette rame est rapatriée le soir à Neuchâtel. Ce qui a l'avantage d'offrir un double aller-

retour en correspondance avec les TGV Lausanne– Paris. Ainsi, on retrouve la situation antérieure des fameuses «Souris grises»

ou anciens TransEuropeExpress : un TGV direct Berne–Paris et deux liaisons par train RegioExpress. Certes, cela occasionne une rupture de charge en gare de Frasne pour deux relations sur trois, mais l’offre s’en trouve nettement étoffée.

Ainsi, les voyageurs disposeront d’une relation matinale supplémentaire par rame *Colibri* avec départ de Neuchâtel à 7h07; de Pontarlier à 7h49; arrivée à Paris à 11h03. Au retour, le troisième départ supplémentaire de Paris est fixé à 17h58, avec arrivée à Pontarlier à 21h02 et à Neuchâtel à 21h47. À noter que le premier RegioExpress part de Neuchâtel et que le dernier s’arrête au chef-lieu neuchâtelois, avec correspondance de et pour Berne.

Une seule navette

Seule inquiétude, les opérateurs ne disposeront que d’une seule navette. En cas de panne, il faudra faire circuler une rame suisse des CFF jusqu’à Pontarlier, en correspondance avec le TER de Franche-Comté, ce qui doublera le transbordement. Mais cette occurrence ne devrait se produire que rarement.

Le coût de cette offre se monte à quelque 720.000 euros, somme qui sera couverte à raison de 25% par chacun des quatre partenaires: région de Franche-Comté, cantons de Neuchâtel et de Berne, société Lyria (SNCF et **Réorientation vers**

Besançon

En plus de ces deux nouvelles liaisons transfrontalières RegioExpress en correspondance à Frasne avec les TGV Lausanne–Paris, d’autres améliorations ont été apportées à la trame régionale du Haut-Doubs et du Haut-Jura. C’est ainsi que la desserte des lignes Pontarlier–Dole et Saint-Claude–Dole/Besançon a été reconfigurée. La grille entre Pontarlier et Frasne passe de cinq à huit allers-retours. Le premier TER matinal part de Pontarlier à 5h02 à destination de Dole, en correspondance avec le TGV en provenance de Besançon et arrivant à Paris à 8h37. Grand chambardement sur la ligne dite des *Hirondelles*. Les liaisons au départ de Saint-Claude étaient historiquement orientées vers Dole.

Désormais, trois paires de relations relieront directement le bassin de Saint- Claude, Morez et Champagnole avec la capitale de Franche-Comté. Cette - 32 -

reconfiguration a un coût de 240.000 euros environ, supporté entièrement par la région de Franche-Comté.

On notera que le département du Doubs inscrit neuf liaisons routières directes entre Pontarlier et Besançon. On regrettera qu’il n’y ait pas de concertation pour mettre en correspondance les trains de Suisse et de Franche-Comté avec ce service départemental. Il devient urgent que les autorités organisatrices mettent à la même table tous les partenaires pour proposer une offre transfrontalière coordonnée de transports.

Par ailleurs, on saluera l’introduction d’un affichage dynamique ultramoderne sur la ligne Besançon–Le Locle, dite *ligne des Horlogers*. Il s’agit de la toute première ligne de France à être équipée d’un tel système annonçant les prochains trains avec heures de départ (y compris les suppressions pour cause de grève, comme ce fut le cas durant le mois de décembre). Toutes les lignes franc-comtoises de la SNCF en seront dotées dans un délai de trois ans, pour un coût total de 1,2 millions d’euros.

Delle–Belfort : horaire cadencé

Si le TGV Rhin-Rhône sera inauguré en décembre 2011, il faudra encore attendre décembre 2012 pour la réouverture de la ligne Delle–Belfort.

En prévision de cette réactivation attendue depuis la fermeture en 1992, les CFF et la SNCF ont déjà rouvert la liaison Boncourt (JU)–Delle (F). Depuis le changement d'horaire, une liaison cadencée à l'heure dessert la ligne Bienne–Delémont–Porrentruy–Delle, en correspondance immédiate avec une liaison par autocar pour Belfort, avec changement à Morvillars. Une manière de préparer une excellente coordination entre les trains Bienne–Belfort et les TGV du Rhin-Rhône, en gare de Meroux-Moval, qui feront de la ville jurassienne de Porrentruy la cité la suisse la plus proche de Paris! À noter que de nombreux travaux sont prévus sur l'ensemble du réseau de Franche-Comté tout au long de l'année 2010. Cela signifie que les horaires subiront certaines modifications, avec des trains décalés, supprimés ou remplacés par des cars. Tout renseignement sera disponible sur www.tersncf.com