

Dix trains journaliers pour rallier le TGV

► **Les modalités d'utilisations** de la ligne Delle-Belfort ont été actées hier par la Suisse et la France.

► **Dix allers-retours quotidiens** directs entre Bienne et la gare TGV sont prévus, ce qui coûtera environ 1,5 million de francs par an à la Confédération et 3,2 millions à la Franche-Comté.

► **L'incertitude demeure** encore sur la date de mise en service, fin 2017 paraissant pour les autorités françaises un peu juste.

Contrairement à la Transjurane, la ligne Delle-Belfort n'en est pas encore à pouvoir être pleinement utilisée, mais le bout du tunnel n'a jamais été aussi près. Avant d'aller couper le ruban de l'A16 hier, la conseillère fédérale Doris Leuthard a assisté en spectatrice à la signature, entre le Ministre jurassien des transports David Eray, la présidente de la région Franche-Comté Marie-Guite Dufay et le directeur suppléant de l'Office fédéral des transports Pierre-André Meyrat, de la déclaration d'intention fixant les modalités d'utilisation de la future ligne.

Il est donc désormais acquis qu'à la réouverture du tronçon

entre Delle et Belfort, les rames Flirt suisses assureront au moins 16 allers/retours quotidiens entre Bienne, Delémont et Delle.

Seuls les trains suisses passeront la frontière

Dix de ces liaisons seront prolongées, sans changement de train, jusqu'à la gare TGV de Belfort Montbéliard. De l'autre côté du tronçon, dix allers-retours journaliers entre la gare de Belfort ville et la

gare TGV seront assurés par les trains français pour assurer les correspondances avec les trains helvètes. En sus, encore six allers-retours par jour seront assurés par les Français entre Delle et la gare de Belfort Ville. Sans surprise, les trains français ne franchiront donc pas du tout la frontière.

Y aura-t-il un changement de conducteur pour les rames Flirt à la frontière? «La question n'est pas tranchée», indiquait hier le vice-président de

la Région Franche-Comté Michel Neugnot. «Normalement pas, précisait de son côté le délégué aux transports jurassien David Asséo. Non pas que les Français ne soient pas capables de conduire des trains suisses, mais cela fera gagner du temps de garder le même conducteur.»

C'est aussi par gain de temps, et pour coller au cadencement horaire, que les trains suisses auront leur terminus à la gare TGV.

Coûts d'exploitation répartis

Les coûts d'exploitation de la ligne, d'environ 4,7 millions de francs par an (soit 4,4 millions d'euros) seront, eux, répartis entre la région Franche-Comté (3,2 millions de francs) et la Confédération (1,5 million de francs).

Cette dernière s'étant engagée envers les cantons du Jura et de Berne à ce que l'opération soit pour eux neutre, ils ne payeront rien.

Les négociations qui ont précédé cette déclaration d'intention pour l'exploitation future de la ligne n'ont apparemment pas été une mince affaire. Il faut dire que pour les deux pays, les enjeux de cette réouverture ne sont pas les mêmes. Côté Suisse, c'est le raccordement au TGV vers Paris et le sud de la France que l'on vise, quand côté français, la priorité va à une desserte locale efficiente. Les horaires de passage des futurs trains, qu'il reste à définir, devront d'ailleurs contenter les deux publics visés. La Suisse a d'ailleurs fait de premières propositions horaires, «qui n'avaient aucun intérêt pour la desserte locale, indiquait hier Marie-Guite Dufay. Il a fallu trouver des ajustements, ce qui a été fait.»

Mis en service entre fin 2017... et fin 2018

Enfin ultime chose qu'il restera à régler, la date de remise en service de la ligne Delle-Belfort. Dans un communiqué publié hier, les Suisses disent avoir pour objectif 2017. Marie-guite Dufay et son vice-président, eux, estiment qu'une année pour tout terminer, «c'est un petit peu court. Mais à fin 2018 sûr, la ligne sera en service», indique la présidente de région.



La conseillère fédérale Doris Leuthard (assise, deuxième en partant de gauche) assistait hier à la signature de la convention régissant la future utilisation de la ligne Delle-Belfort entre Pierre-André Meyrat, David Eray et Marie-Guite Dufay (assis, de gauche à droite).

PHOTO ROGER MEIER