Delle - Belfort rouverte

Fermée au début des années 90, cette section de ligne de 21 km, maillon d'un axe franco-suisse qui mène à Bienne via Delémont, a été remise en service fin 2018 après plusieurs années de travaux de modernisation ayant permis notamment son électrification.

Texte et photos de Sylvain Meillasson

RE sur la section Bourogne - Meroux à 100 km/h, non loin de Charmois (29 janvier 2019).

Suisses et Français se sont retrouvés le 6 décembre dernier, afin d'inaugurer officiellement la réouverture de la section Delle - Belfort. Après l'arrivée synchronisée de la RABe 520.206 et de l'UM Z 27599 + Z 27598, les délégations des deux pays ont procédé aux rituels (ruban, plaque commémorative…) inhérents à pareille cérémonie. Les allocutions ont dans leur globalité souligné la rareté d'une telle réouverture, le rôle déterminant d'un (très) petit nombre d'acteurs pugnaces et l'ampleur de la tâche accomplie. À l'évidence, le cas de Delle - Belfort atteste que toute fermeture tend à produire les germes d'une certaine irréversibilité. Il convient donc de bien réfléchir préalablement à ce genre de décision qui n'a rien d'anodin pour les territoires et dont la révocation ultérieure coûte fort cher aux collectivités. Le voyage inaugural du 6 décembre a aussi permis d'observer qu'en marge de la modernisation réalisée en Suisse la reconstruction menée en France s'est faite selon des standards élevés. Forte d'une riche histoire, la liaison via Delle bénéficie désormais d'une infrastructure moderne. Il lui faut maintenant trouver ses marques, ce qui à l'échelle du temps ferroviaire (par définition long) n'est en rien hors de portée.

La liaison Delle – Belfort découle à l'origine de l'intérêt des Français à établir un nouvel itinéraire vers Bâle, puis vers l'Italie. Pour la Compagnie de l'Est, il s'agit en effet de contourner l'Alsace et d'éviter autant que faire se peut les itinéraires frontaliers contrôlés par le PLM. C'est pour cela que cette compagnie atteindra Delle en 1877 – le PLM a déjà inauguré la ligne Montbéliard - Morvillars - Delle en 1868 – et que la gare de Delémont est orientée ouest - est. Plus tard encore, l'importance des trafics de et vers la France par le nouveau tunnel du Lötschberg justifie la réalisation de la section Lengnau - Moutier par la Compagnie de chemin de fer des Alpes bernoises (BLS), appuyée financièrement par l'Est. Le rôle du chemin de fer s'estompera avant la fin du XXe siècle avec la fermeture de Delle - Belfort entre septembre 1992 (voyageurs Delémont - Belfort), mai (régionaux Delémont - Delle) et septembre 1993 (Cargo). La LGV Rhin - Rhône et la gare Belfort-Montbéliard-TGV, perpendiculaire à la section Delle - Belfort (22 km), ont motivé la remise en service de Boncourt - Delle (1,6 km) le 10 décembre 2006. Il s'agit alors pour le canton du Jura et la région Franche-Comté (qui financent la remise en état de l'infrastructure et l'exploitation) d'un prélude à la réouverture complète de la ligne initialement attendue pour 2011. Malgré l'engagement financier des Suisses (24,7 millions d'euros pour la Confédération, 3,2 millions d'euros pour le canton du Jura), la signature de la convention de financement n'interviendra finalement qu'en 2014. Les travaux (110,5 millions d'euros) (1) débutent en septembre 2015. Préalablement, des négo-

Articulation des dessertes autour de la gare de Belfort-Montbéliard-TGV

Navettes TER Belfort – Belfort-TGV	TER Belfort – Delle	TER Delle – Belfort	Navettes TER Belfort-TGV – Belfort
5 h 56	4 h 55	17 h 59	22 h 02
8 h 57	7 h 15	16 h 59	20 h 47
10 h 11	7 h 59	15 h 00	20 h 06
12 h 11	15 h 52	7 h 57	19 h 02
12 h 58	16 h 36	7 h 13	14 h 00
13 h 59	17 h 38	5 h 55	13 h 18
18 h 53			12 h 22
19 h 37			11 h 01
20 h 30			9 h 38
21 h 56			6 h 02
Heure arrivée terminus	Heure passage	Heure passage	Heure départ

Belfort-Montbéliard-TGV

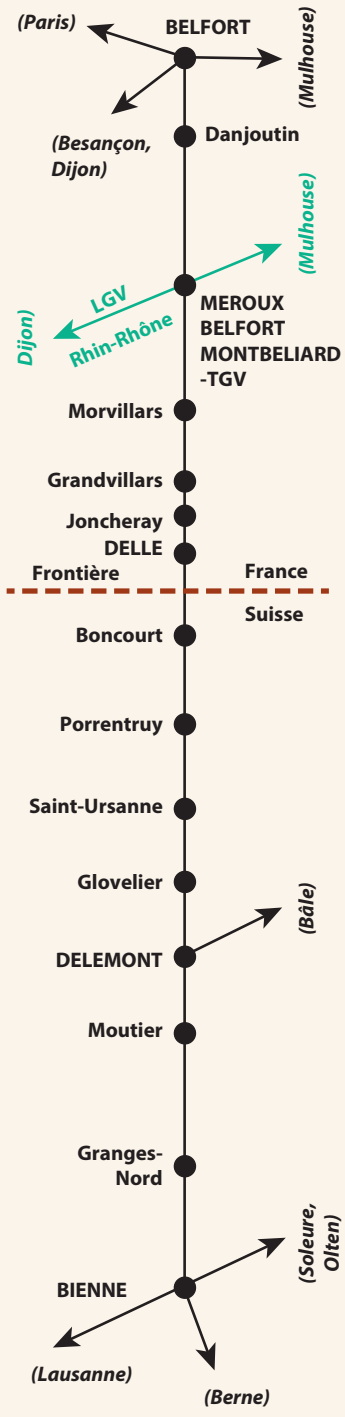
6701	9 h 33	Paris-Lyon – Mulhouse
9203	9 h 41	Paris-Lyon – Zurich HB
9897	10 h 58	Montpellier – Luxembourg
9583	12 h 26	Marseille – Francfort-sur-le-Main
6703	13 h 55	Paris-Lyon – Mulhouse
9899	14 h 36	Marseille – Luxembourg
6883	17 h 54	Montpellier – Metz
9219	18 h 41	Paris-Lyon – Zurich HB
6705	19 h 55	Paris-Lyon – Mulhouse
6867	20 h 39	Marseille – Strasbourg
6757	21 h 31	Paris-Lyon – Mulhouse
	22 h 59	Paris-Lyon / Lille-Europe – Mulhouse

Mulhouse Strasbourg

Paris-Lyon

6700	6 h 06	Mulhouse – Paris/Lille-Europe
6839	7 h 37	Strasbourg – Montpellier
6702	8 h 05	Mulhouse – Paris-Lyon
9206	9 h 21	Zurich HB – Paris-Lyon
9880	10 h 22	Luxembourg – Montpellier
6704	12 h 23	Mulhouse – Paris-Lyon
9216	13 h 21	Zurich HB – Paris-Lyon
9878	14 h 24	Luxembourg – Montpellier
6826	15 h 19	Nancy – Nice
6706	16 h 02	Mulhouse – Paris-Lyon
9580	17 h 34	Francfort-sur-le-Main – Marseille
6708	18 h 07	Mulhouse – Paris-Lyon
9230	19 h 23	Bâle CFF – Paris-Lyon
6830	19 h 29	Metz – Lyon-Part-Dieu

RE CFF vers Bienne Départ	TER Belfort – Delle	TER Delle – Belfort	RE CFF de Bienne Arrivée
6 h 03	4 h 55	17 h 59	5 h 55 (de Delémont)
9 h 03	7 h 15	16 h 59	7 h 57
10 h 03	7 h 59	15 h 00	8 h 55
11 h 03	15 h 52	7 h 57	11 h 55
12 h 03	16 h 36	7 h 13	12 h 55
13 h 03	17 h 38	5 h 55	13 h 55
14 h 03			16 h 55
19 h 03			18 h 55
20 h 03			19 h 55
22 h 03 (term. Delémont)			21 h 55



ciations sont menées en 2013 afin d'acquérir 8 ha nécessaires à la création de haltes et à l'aménagement de PN. Alors que l'avis de l'autorité environnementale est sollicité en 2014, l'enquête publique est réalisée par la direction territoriale de SNCF Réseau de Bourgogne-Franche-Comté (maître d'ouvrage) du 23 février au 31 mars 2015. La DUP est prononcée le 22 juillet 2015.

Après une démarche d'archéologie préventive, la plateforme est débarrassée de ses équipements ferroviaires à l'automne 2015. Les travaux de génie civil prennent la suite jusqu'à l'été 2016, puis interviendra la pose des équipements ferroviaires. Ce cycle implique : le volet génie civil de la signalisation (octobre 2016 à juin 2017), l'installation des mâts caténaires (janvier à mai 2017), la pose de la voie (mai à juillet 2017), son relevage (août-mi-octobre), la libéralisation des contraintes (octobre), le déroulage de la caténaire (octobre-novembre), la pose du GSM-R (décembre 2017-mai 2018). À des fins d'essais et de formation (pour des conducteurs CFF de Neuchâtel et Delémont avec Flirt et leurs collègues SNCF de Belfort avec AGC/Régiolis), les trains circuleront de juin à novembre 2018.

L'armement de la « nouvelle » ligne est constitué de rails U 50 en LRS sur traverses béton M 240, à l'exception de la gare de Meroux en

joints alternés sur traverses bois (R < 300 m). Les aiguillages sont sur plancher béton, sauf celui donnant accès à la voie 3 (celle en impasse et 25 kV 50 Hz) en gare de Delle. La ligne comporte cinq points d'arrêts intermédiaires : Joncherey (halte), Grandvillars (évitement avec passerelle), Morvillars (halte), Meroux-Belfort-Montbéliard-TGV (évitement avec quai central, escalier et ascenseur), Danjoutin (halte). Tout comme Delle, Grandvillars et Meroux sont dotés d'un PIPC, avec interface Mistral au poste F 4 de Belfort. Un BAPR a été installé de Delle à Meroux, le BAL prenant le relais au-delà ainsi qu'en gare de Delle et sur les zones d'évitement. Il a fallu ménager plusieurs transitions à Delle entre : signalisations suisse (block L) et française (BAL) via une interface sur sol suisse, systèmes de contrôle de la marche des trains (ETCS L 0 EuroZub et ETCS L 1 LS/KVB) à l'arrêt en gare (plus souple avec la Baseline 3), alimentations (15 kV 16,7 Hz entrant voie E/25 kV 50 Hz entrant voie D) (2). Des dispositions réglementaires et des gestes de conduites *ad hoc* ont été élaborés. Des essais de changement dynamique de tension ou « passage à la vague » (3) ont été menés par une UM de Régiolis Léman Express. Cette expérience constitue un acquis précieux qui pourra être utilisé aux abords d'Annemasse (où la transition ETCS/KVB sera dynamique) en décembre prochain. Pour leur part, les 20 PN de la ligne ont bien failli être fatals à sa réouverture. Le PN 11 a été remplacé par un pont routier alors que six (23, 10, 9, 8, 7, 6) ont été supprimés et que le solde a été aménagé (avec notamment usage de platelages Edilon) et sécurisé. De leur maintien découle l'application d'un taux de vitesse de 70 km/h. Seules deux sections (en aval de Delle et Bourogne - Meroux) sont autorisées à 100 km/h. Enfin, le tablier du pont sur la Bourbeuse a été changé. Le pont ferroviaire de Meroux (à l'aplomb du plan de voies de la gare TGV) a pour sa part nécessité la pose de deux tabliers en août 2016.

De haut en bas : la « nouvelle » gare de Delle et ses aménagements. Durant cette période transitoire (avril 2017), les rames CFF utilisaient la voie D (pour directe) et non E (pour évitement) contiguë à la voie 3 (en impasse) ; trains inauguraux (RABe 522.206 et UM Z 27599 + Z 27598) stationnant en gare de Delle (6 décembre 2018).

La question de l'exploitation de la future liaison (envisagée un moment pour 2017) a fait débat et n'a pas été aussi sans échauffer les esprits, du fait de la libéralisation prochaine du trafic régional. Mais s'il a été manifestement difficile d'arrêter l'offre de transport, c'est surtout en raison de la limite que la région Franche-Comté se serait fixée en matière de déficit annuel d'exploitation. De cette contrainte découlerait l'organisation actuelle de la desserte basée en semaine (hors période d'allègement) sur : 10 RE Bienne/Delémont - Meroux, 10 RE Bienne/Delémont - Delle (+ un via Porrentruy), 10 TER Meroux - Belfort-Ville, cinq (non plus six) TER Delle - Belfort-Ville. D'une durée de quatre ans, un accord a été conclu par les différentes parties en décembre 2016 et est entré en vigueur en décembre 2018. Il n'empêchera pas d'engager des réflexions dans différents domaines (fréquences, coûts, OD comme Vesoul, Épinal/Nancy…) pour la période post-2020. Ce cadre n'interdit pas non plus de revenir sur certains points actuellement insatisfaisants. À ce titre, une plateforme de coordination transfrontalière est souhaitée en Suisse comme en France. En effet, il importe de pouvoir discuter ensemble pour détecter et traiter efficacement les problèmes. En l'état, il convient d'éliminer les incohérences qui apparaissent dans les horaires et de mettre en place un véritable service de renseignement, en France tout particulièrement. L'interface entre trains régionaux et TGV (de l'attente des correspondances au fonctionnement de l'ascenseur connectant les quais TER et TGV) doit aussi être stabilisée. Mais pour David Asséo, du canton du Jura, ces éléments sont autant de « maladies de jeunesse ». Tout comme la question de la commercialisation des titres de transport que l'introduction prochaine d'automates développés pour le Léman Express va régler, la situation devrait graduellement se normaliser.

L'enjeu principal est de faire évoluer les comportements, ce qui implique un effort de promotion auprès des entreprises (pour les déplacements domicile-travail) et un travail d'animation à long terme. La démarche est coûteuse. Aussi, une demande de soutien a-t-elle été adressée par l'association Interlignes TGV Belfort - Bienne, avec l'appui du canton du Jura et du Territoire de Belfort, auprès du fond Interreg. L'ambition est de faire de la liaison Delémont - Delle - Belfort un outil au service des populations et des territoires. Les acteurs concernés veulent aussi travailler à une meilleure coordination entre transports publics, afin que bus et trains puissent s'alimenter mutuellement. Il convient d'éviter les doublons, à l'instar de ce réseau de bus fonctionnant en parallèle (ce qui devait être modifié) de la nouvelle desserte ferroviaire créditée de 200 voyageurs quotidiens sur France (4). En Suisse et à défaut de comptages, des témoins oculaires font déjà état « de nouvelles têtes » dans les trains du matin, en direction de Delémont… ●

(1) Montant possiblement ramené à environ 104 millions d'euros après solde de tous les marchés
(2) Alimentation depuis la sous-station de Bussurel-LGV.
(3) À l'instar des Flirt CFF, la rame de tête pourra réenclencher seule sous la tension choisie tandis que la rame encore située sous la section de séparation demeurera disjoncteur ouvert. Des Flirt Léman Express seraient aussi venus procéder à des tests en décembre 2018.
(4) Source : France Bleu Belfort-Montbéliard.