

TGV direct Après une longue absence, les trains reprendront du service.



Le Jura à grande vitesse

Un quart de siècle après la suppression de la liaison ferroviaire Belfort-Delle, cette ligne sera rouverte en 2018 à la faveur d'un projet cofinancé par la Suisse à hauteur de 25 millions de francs. Une aubaine pour le Jura.

TEXTE ET PHOTOS HEINZ W. MÜLLER

L'inauguration du dernier tronçon de l'autoroute A16 entre Bienne et Porrentruy a marqué l'ultime étape d'un chantier de 30 ans, dont les coûts se sont élevés à 6,5 milliards de francs. Parallèlement à ce projet routier titanique de 85 kilomètres entre Bienne et la frontière française, et dans l'ombre de celui-ci, s'est déroulée une entreprise « concurrente », qui arrive également à son terme.

Ouverte en 1872, désaffectée il y a 25 ans et remise en service aujourd'hui, la ligne ferroviaire Belfort-Delle est désormais raccordée au réseau français à grande vitesse. Les rames du constructeur thurgovien Stadler circuleront de Bienne à la gare TGV de Belfort-Montbéliard dès l'été ou l'automne 2018, vraisemblablement, à la cadence horaire.

Actuellement, les compositions Domino des CFF atteignent la gare terminus de Delle, à la frontière française, en 1 h 21. Dans le cadre de l'accès au réseau européen à grande vitesse, la Confédération a alloué un crédit de 25 millions de francs à ce tronçon de 22 kilomètres (temps de trajet: 15 minutes).

«Je n'ai jamais baissé les bras»

Le canton du Jura s'est également impliqué dans le projet par un investissement de 3,2 millions de francs. Pour David Asséo, chef de section de l'Office jurassien de l'environnement, c'est l'aboutissement de presque deux décennies d'efforts: «Je n'ai jamais baissé les bras. Après de difficiles négociations entre la Suisse et la France, le crédit nécessaire était assuré en 2013 et on a pu enfin

passer à la phase de réalisation», relève-t-il. Et de rappeler que le raccordement conquis de haute lutte du Jura au TGV Rhin/Rhône, avec correspondance pour Paris et le sud de la France via Dijon, n'est pas uniquement profitable aux voyageurs longues distances. Il devrait également inciter les milliers de travailleurs frontaliers de la région de Belfort-Montbéliard à privilégier le rail pour se rendre à Bienne. Un facteur qui explique aussi l'important soutien financier



David Asséo n'a jamais abdicqué.

de la région Bourgogne/Franche-Comté, du Territoire de Belfort et de l'Etat français. Au final, l'ensemble du projet binational se chiffre à 110 millions d'euros.

A l'heure actuelle, des bus navettes assurent le transfert de Belfort à la gare TGV. Ceux-ci seront supprimés d'ici une année et remplacés par des trains. Ensuite, des convois desserviront quotidiennement le centre de Belfort et Delle, où les correspondances CFF prendront en charge les voyageurs. ♦

DESSERTES TGV DE LA SUISSE

Genève, Lausanne, Berne, Zurich et Bâle: ces villes seront desservies une ou plusieurs fois par jour par des trains de la compagnie franco-suisse TGV Lyria. Destination principale: Paris. De Genève, il sera possible d'embarquer pour Marseille, Nice et Montpellier. Bâle bénéficiera d'une liaison quotidienne pour Marseille. En hiver, l'offre sera complétée par une liaison Paris-Brigue.

Les voyageurs de Neuchâtel à destination de Paris emprunteront la liaison menant à Frasnes. En soirée, le TGV Paris-Berne poursuivra sa route jusqu'à Interlaken-Est. Le matériel roulant de base se compose de rames TGV renouvelées avec snacks et boissons en 1ère classe. Quelques trains à deux étages flambant neuf, baptisés Duplex, circuleront au départ de Genève et Zurich.