

**La ligne Delle-Belfort est-elle mort-née ?**

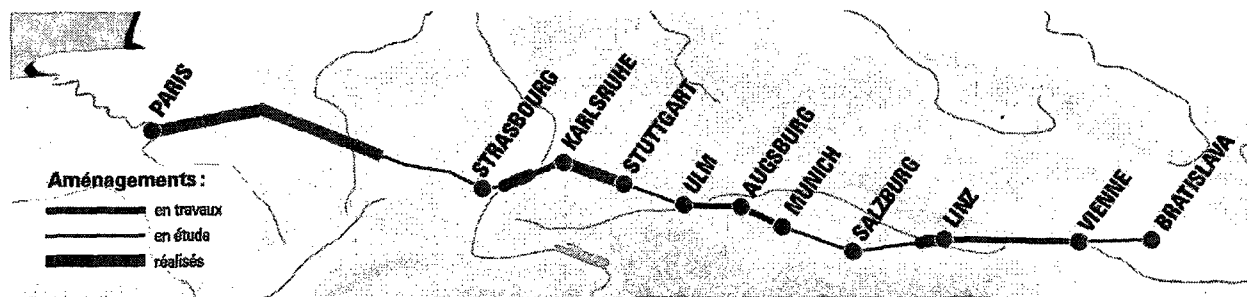
L'optimisme toujours affiché par le Gouvernement jurassien concernant la réouverture de la ligne Bienne-Delle-Belfort se heurte aujourd'hui à la réalité des difficultés financières du partenaire français ainsi qu'aux priorités de Réseau ferré de France.

Alors que la réouverture du tronçon franco-suisse était à l'origine calée sur l'arrivée du TGV à Meroux, l'Etat français n'a pas encore délié la bourse et ce sont les régions qui veulent essayer d'avancer la somme. Le montant des travaux est actuellement estimé à 110 millions d'euro (chiffre juillet 2012) car rien n'est réutilisable, ni le ballast, ni les rails, ni les traverses et il faudra bien sûr électrifier la ligne. Mais actuellement le projet n'est qu'au stade des études et de nombreuses questions restent encore ouvertes. Les dernières estimations penchent pour une ouverture au plus tôt fin 2014 avec une rame TER bi-fréquence (25kV-50Hz côté français, 15kV-16,67Hz côté suisse).

Depuis Delémont, il faut actuellement compter 45 minutes en voiture ou environ 1h pour la version train/bus. Même du côté français, rejoindre la gare TGV nécessite une voiture. Longue de 22km, la ligne Belfort-Delle est limitée actuellement au trafic des marchandises jusqu'à Morvillars (14km). Le tracé a bien été rectifié pour son passage au-dessus de la ligne à grande vitesse à proximité immédiate de la gare TGV, mais une fois de plus, faute de crédit, aucun aménagement n'a été réalisé pour la création de navettes voyageurs avec Belfort (7km), même en traction diesel.

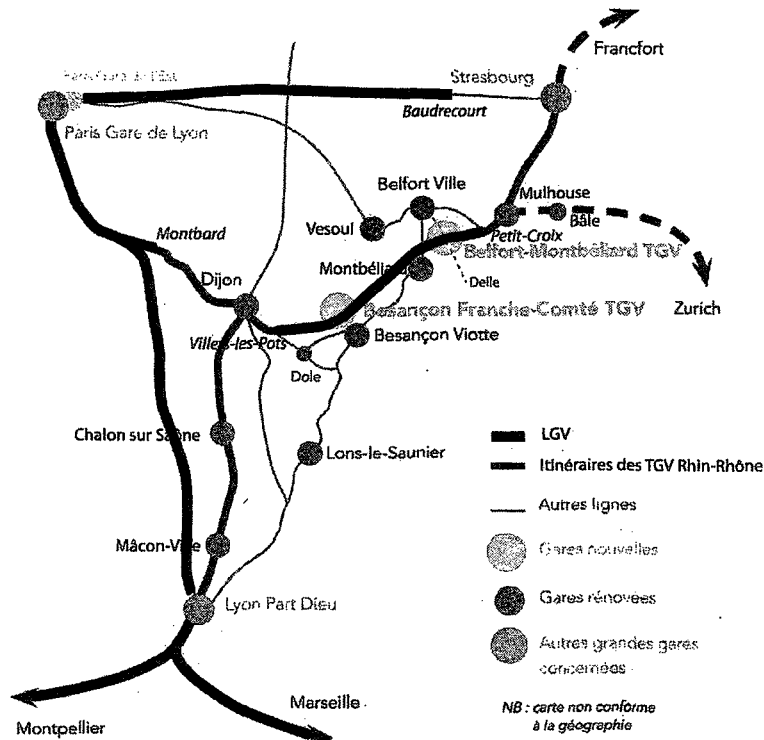
Concernant la LGV Rhin-Rhône : il manque 1.1 milliard d'euros pour finir la ligne entre Belfort et Mulhouse (35km) et vers Dijon (15km) et le ministre délégué au Budget a tenu des propos très pessimistes (en été 2012) eu égard au contexte budgétaire de l'Etat français parlant même "d'abandon probable du programme de construction". Il est à remarquer que pour la phase 1, la Suisse a participé à hauteur de 66 M€.

En parallèle, depuis le 10 juin 2007, 300 km de ligne de la LGV Est-européen sont en service. La réalisation de la seconde phase de cette ligne se traduira par une meilleure insertion des régions desservies dans leur environnement européen. Strasbourg, capitale parlementaire de l'Union et siège du Conseil de l'Europe ne sera plus qu'à 1h50 de Paris et 1h25 de Luxembourg. Cette réalisation est également un maillon essentiel de "la Magistrale" pour l'Europe. Ce grand axe ferroviaire, long de 1'500 km, reliera à grande vitesse Paris à Bratislava et Budapest, en passant par Munich et Vienne. La liaison Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava a été déclarée projet d'aménagement prioritaire du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) par la Commission européenne et figure donc parmi les aménagements à financer et à réaliser en priorité d'ici 2015.



La commission européenne veut également introduire dès 2019 un espace ferroviaire unique. Le risque de cette libéralisation est que les entreprises privées ne s'intéressent qu'aux lignes rentables au détriment du service public. Avec à peine une petite dizaine de voyageurs par jour, la ligne Delle-Belfort n'est donc de loin pas une ligne économiquement intéressante.

Du point de vue du potentiel de voyageurs, on voit donc que la LGV Est-européen est bien plus prometteuse que la LGV Rhin-Rhône. De plus, à terme, il est prévu de ne plus faire transiter les TGV venant de Zürich-Bâle pour Paris par Dijon mais par Strasbourg afin de décharger ce nœud ferroviaire déjà surchargé aujourd'hui.



On remarque donc que pour les jurassiens, surtout pour ceux au départ de Delémont, il sera plus facile et plus rapide de prendre la correspondance par Bâle-Strasbourg et un avantage de plus est l'arrivée à Paris en Gare de l'Est.

**En tenant compte des différents arguments cités plus haut, nous adressons au Gouvernement les questions suivantes :**

- 1) Les votes de crédits de 630'000 CHF par le Parlement jurassien le 26 octobre 2005, puis de 4,5 millions CHF le 25 mars 2009 devaient permettre à l'époque la réouverture de la ligne pour décembre 2012. Quel est l'état actuel de ces crédits, combien d'argent a déjà été effectivement dépensé et pour quel projet ?**
- 2) Le Gouvernement va-t-il prochainement demander de nouveaux crédits au Parlement ?**
- 3) Au vu des derniers développements de ce dossier, n'est-il pas temps que le Gouvernement jurassien revoie sa stratégie en la matière et s'oriente par exemple sur le renforcement des lignes de transports publics locales ?**

Nous remercions le Gouvernement pour ses réponses.

Delémont, le 30 janvier 2013

Pour le groupe UDC  
Damien Lachat

