



## Interligne TGV : BienBel nouvelle !?

Lors de l'assemblée générale de l'Association transfrontalière Interligne TGV Bienne-Belfort du 25 janvier dernier, qui s'est tenue à Morvillars (F), il a été rappelé toute la difficulté qu'avait la ligne Delle-Belfort à « décoller ». Les projections les plus optimistes tablaient sur une fréquentation quotidienne de 1500 voyageurs. Au final, depuis sa réouverture en décembre dernier, ce ne sont que 200 personnes qui empruntent quotidiennement cette ligne. Ce résultat décevant bien en deçà des prévisions, suscite bien des interrogations. Même si les deux co-présidents (*David Eray / Suisse et Frédéric Rousse / France*) reconnaissent qu'il pourrait s'agir d'erreurs de jeunesse pouvant être corrigées, ils s'accordent à pointer du doigt des dysfonctionnements et le peu d'entrain de certains prestataires qui mettent directement en péril la pérennité de cette ligne. L'énumération des anomalies, identifiées par MM. Eray et Rousse, a laissé quelque peu pantois les membres de l'association présents à cette assemblée. Les manquements relevés concernent les correspondances des trains, les lacunes dans la communication ou encore la non-uniformisation des différents titres de transports. Conjugués à des travaux engagés par la SNCF à la sortie de Belfort et à un ascenseur qui n'a jamais fonctionné en gare de Meroux, ces problèmes résonnent comme un chaos que l'on pourrait croire créé de toute pièce afin de décourager les utilisateurs de cette nouvelle ligne ferroviaire. Il y a vraiment de quoi s'inquiéter !

Lors de la même assemblée, un projet Interreg a été également présenté. Son coût total est estimé à environ CHF 890'000.00, dont une partie sera financée par le canton du Jura à raison de CHF 127'000.00 et une autre par les communes membres de l'association pour CHF 0.05 par habitant. Même si l'on peut facilement adhérer à l'idée que cette étude vise à promouvoir la mobilité durable transfrontalière et que cet effort financier partagé devrait permettre de « dynamiser » la fréquentation de la ligne Bienne-Belfort grâce à des actions de promotion et à des manifestations de part et d'autre de la frontière franco-suisse, on ne peut pas s'empêcher de relever que les 4 axes identifiés de ce projet, qui répond d'ailleurs au doux nom de « *BienBel* », ne tiennent pas compte de la principale option qui pourrait pérenniser cette ligne, à savoir un captage volontariste du flux routier des travailleurs frontaliers et du transport scolaire reportés sur le train. Lorsque l'on sait que ce projet se déroulera jusqu'en 2021, il est nécessaire, voire indispensable, d'ajouter un axe supplémentaire qui tienne réellement compte de ces éléments.

J'ai formulé cette idée lors du débat qui a suivi la présentation du projet. J'imagine en effet des mesures incitatives qui encourageraient les frontaliers et les élèves à changer leurs habitudes et à prendre systématiquement le train pour se rendre sur leur lieu de travail ou à l'école. Bien entendu, comme il m'a été répondu, ce n'est pas à l'association Interligne TGV Bienne-Belfort de financer directement des mesures ou de se substituer aux CFF ou à la SNCF. Certes, mais cette association étant à la base de la réouverture de cette ligne et considérée directement comme l'interface d'échanges entre la population, les usagers, les collectivités et les Etats, il lui appartient légitimement de proposer des solutions concrètes et applicables rapidement en jouant ainsi un rôle moteur dans le processus. On peut citer par exemple l'actualisation de certaines initiatives datant des « Trente glorieuses » qui encourageaient les entreprises à prendre en charge leurs ouvriers à la descente du train en gare. Le projet BienBel, accepté à l'assemblée du 25 janvier dernier, tombe à point nommé pour engager toutes formes de réflexions. Encore faut-il avoir envie d'y intégrer les éléments précités !

**Considérant la participation financière substantielle de notre canton au projet Interreg BienBel, le Gouvernement ne doit-il pas mettre tout en œuvre pour que les mesures préconisées concernant le captage des flux des frontaliers et des écoliers, voire des transports de marchandises (*proposition de Gabriel Voirol*), soient prises en compte en tant qu'axe supplémentaire (5<sup>ème</sup>) dudit projet ?**

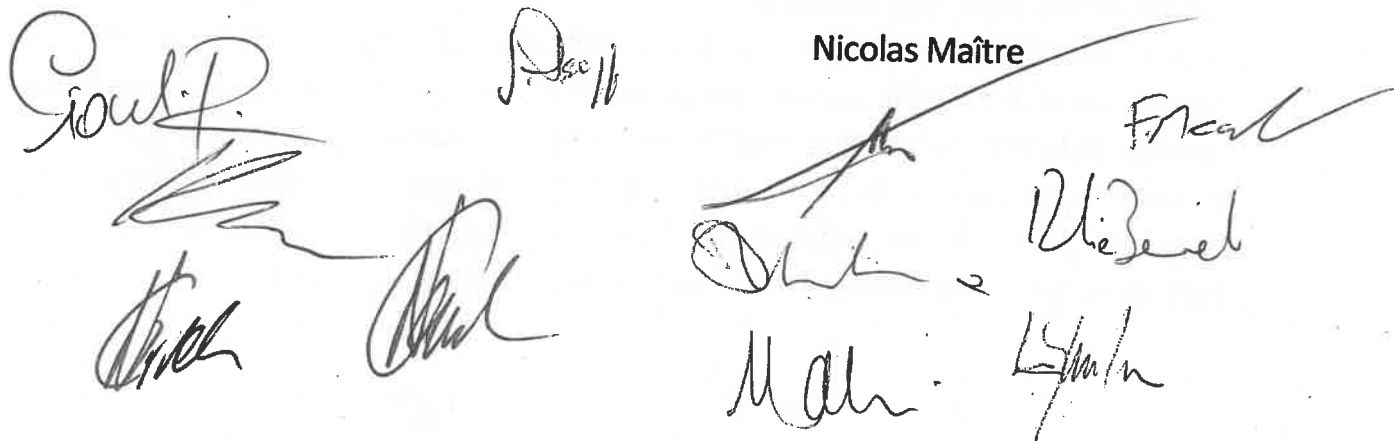
**Vu l'urgence des mesures à prendre et relevant que les quatre autres axes traitent principalement de l'aspect marketing, la communication, les échanges culturels et la création d'événements, ce nouvel axe ne doit-il pas être prioritaire par rapport aux autres déjà identifiés ?**

**Puisqu'en effet, la réalisation de cette 5<sup>ème</sup> orientation impactera directement le succès économique de la ligne Bienne-Belfort et la stabilité de sa fréquentation grâce à un bassin d'usagers réguliers.**

Delémont, 30.01.2019

Pour le Groupe socialiste :

Nicolas Maître



The image shows several handwritten signatures in black ink. On the left side, there are four distinct signatures. On the right side, there are three signatures, with the top one being a long, sweeping signature that appears to be 'Nicolas Maître'. Below it are two more signatures, one of which is 'Ulrich'. There is also a small circular stamp or mark near the bottom right signatures.