

Clap de fin pour la ligne TGV Lyria sud Paris-Berne

Transports. Le consortium vient d'acter la fermeture de la liaison via Pontarlier, moins rapide que son alternative bâloise.

Ce n'est pas parce qu'elles sont attendues que les mauvaises nouvelles en deviennent digestes. Ainsi, après le renvoi au lointain de l'achèvement de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône et la mise à mort de ses branches Sud et Ouest par le « Comité 21 » présidé par Philippe Duron, c'est désormais le Lyria Paris-Berne, via Pontarlier et Neuchâtel, qui vient d'être enterré.

L'excuse de l'économie de temps a disparu

Ajoutons que les frais de fonctionnement de la desserte Belfort-Delle s'annoncent beaucoup plus élevés que prévu en raison de prétentions paraît-il « exorbitantes » des opérateurs ferroviaires français et suisses, que SNCF-Voyages supprime un TGV au départ de Paris (qui fait que Zurich ne sera plus desservi depuis les gares de Franche-Comté), que la même société ne donne pas suite au projet de « création » d'un TGV « bolide » entre Lyon et Stras-

bourg pourtant promis, et enfin qu'elle modifie l'horaire d'un des TGV Montpellier-Strasbourg, obligeant la Région à repenser les navettes bisontines : la présidente socialiste du Conseil régional Franche-Comté, Marie-Guite Dufay, est au bord de la saturation.

En compagnie de son vice-président en charge des transports, Alain Fousseret, elle a donc fait front, hier.

Certes, l'élu EELV est en désaccord sur le dossier de la LGV Rhin-Rhône, les écologistes ayant toujours affirmé leur opposition à la poursuite du projet. « Ses alliés Verts [...] se targuent ouvertement d'avoir fait capoter ces chantiers régionaux en œuvrant dans l'ombre », font d'ailleurs remarquer les élus UMP, Nouveau Centre et DVD dans un communiqué.

Afin de secourir le Rhin-Rhône, Marie-Guite Dufay compte plutôt sur les membres de l'association de lobbying Trans Europe TGV qu'elle préside également. Avec plusieurs d'entre eux, dont Jean-Pierre Chevènement, elle rencontrera lundi le ministre des Trans-



■ La suppression du Lyria « sudiste » sera effective au 15 décembre prochain. Photo DR

ports, Frédéric Guvillier, présenté aux doléances. Le lendemain, le Premier ministre, Jean-Marc Ayrault, précisera les investissements de l'État dans les infrastructures et dira ses orientations. Le chef du gouvernement ayant déjà repris à son compte les conclusions du rapport Duron, Marie-Guite Dufay espère qu'il ne sera pas trop définitif et qu'elle aura jusqu'en octobre pour faire valoir ses arguments.

La suppression du Lyria « sudiste » était prévisible. Ce sera fait au 15 décembre 2013. Le consortium franco-suisse promet « une alternative ferroviaire performante assurant des temps de parcours identiques ou moindres à la situation actuelle pour les clients de Neuchâtel et Pontarlier souhaitant rallier Dijon et Paris » par RegioExpress. La présidente et Alain Fousseret entendent batailler ferme pour que celle-ci soit réellement « de qualité ».

Ils ont aussi le souci qu'elle ne coûte rien à leur collectivité, le président de la SNCF, Guillaume Pépy, s'étant engagé à ce que ce soit une liaison Lyria. « Autrement dit, à la charge financière exclusive de la société », ont compris les élus, contents que leur mobilisation a payé et évité qu'au TGV Lyria sacrifié au profit de sa variante par Bâle, plus rapide et dès lors rentable, ne succède... le vide. La disparition du Paris-Berne se traduisant mécaniquement

par un arrêt plus court du TGV Paris-Lausanne en gare de Frasné, car il n'y aura plus à en « décrocher » la rame, Marie-Guite Dufay « offusquée et vigilante » et Alain Fousseret entendent réclamer le rétablissement de l'arrêt à Mouchard du TGV vaudois (lire par ailleurs ci-dessous). « La seule justification de Lyria pour le supprimer, c'était l'économie de temps. L'excuse vient de disparaître », constatent-ils. ■

Jean-Pierre Tenoux



■ En février, les élus avaient apporté des pétitions à Paris. Photo DR

Plutôt bon signe pour Mouchard ?

Et si la suppression du Lyria Paris-Berne portait en germe la réouverture de l'arrêt TGV à la gare de Mouchard, supprimé en décembre dernier sur la ligne Paris-Lausanne ? En termes logistiques en tout cas, la décision prise hier ouvre des perspectives nouvelles pour un retour des trains à grande vitesse sur les quais de la gare muscadienne. Jusque-là, les TGV Lyria partaient en effet de Paris avec un système de doubles rames jusqu'à Frasné. Là, le décrochage s'effectuait, une rame filant vers

Lausanne et l'autre vers Berne. Même chose dans l'autre sens. Temps nécessaire à l'opération : 4 à 8 minutes environ. Avec la suppression de la ligne Paris-Berne, elle n'aura plus lieu d'être et ce sont ces quelques précieuses minutes économisées que Mouchard espère pouvoir récupérer pour rétablir un arrêt TGV. « La suppression du Paris-Berne était attendue et même si on ne se réjouit pas du malheur des autres, on va continuer à maintenir une pression élevée sur Réseau Ferré de France (RFF)

pour que les minutes économisées à Frasné bénéficient maintenant à Mouchard », précise Jean-Marie Sermier, le député UMP de la circonscription, en pointe sur le sujet. Celui-ci revendique des contacts réguliers avec la direction Bourgogne-Franche-Comté de RFF. « Je sais que les études se poursuivent et je fais confiance à RFF pour qu'elles aillent dans le sens de la réouverture de la gare de Mouchard aux TGV. On aura une annonce le 30 septembre. »

S.C.

RÉACTION

Le maire de Pontarlier se dit « plus que déçu »

« On s'y attendait, mais c'est quand même un coup de bambou ! On n'a pas tenu compte de la mobilisation. » Patrick Genre a appris hier matin la décision ferme et définitive de fermer le Lyria Paris-Berne au 15 décembre. Même si la visite de Guillaume Pépy ne laissait pas beaucoup d'espoir, le maire de Pontarlier estime que les promesses ne sont pas toutes tenues.

« Il faut attendre le détail des propositions de remplacement mais d'ores et déjà, je suis plus que déçu comme tous ceux qui se sont mobilisés en France et en Suisse. Nous avons le sentiment que rien n'a été fait pour empêcher le déficit de la ligne, même si l'effet LGV Rhin-Rhône est indiscutable. C'est une ligne qu'on a voulu fermer en ne



Photo DR

prenant en compte que l'aspect commercial. Nous n'avons pas été entendus pour tout ce qui concerne l'aménagement du territoire. Et nous devons rencontrer le ministre des transports... C'est la disparition du TGV à Pontarlier. Une ligne qui existe depuis trente ans. Une fois de plus, on continue à ne pas s'intéresser au haut Doubs ».

Recueillis par Didier Fehr