

## **Regarder les faits en face**

Quand le tunnel Moutier – Granges a été mis en service, personne n'a demandé à ce que les trains Bâle – Bienne continuent de passer par Tavannes – Sonceboz. Il était logique d'utiliser l'itinéraire le plus rapide. Actuellement, les temps de parcours Bienne – Bâle sont équivalents par Delémont et par Olten. Le tunnel du Wisenberg raccourcira encore la durée du trajet entre Bâle et Olten. Cet ouvrage est soutenu par les lobbies du Gothard et du Loetschberg, soit les acteurs économiques et politiques de Bâle, Berne, Zurich, du Valais et du Tessin. Il y a donc un risque évident que la ligne Bienne – Delémont – Bâle soit concurrencée par un itinéraire plus attractif, comme naguère la ligne via Sonceboz – Tavannes l'a été par le tunnel de la Montagne de Granges. Dans ces conditions, le Conseil du Jura bernois a estimé qu'il fallait affronter cette réalité plutôt que se voiler la face.

S'agissant de l'horaire 2016, il est exact que la liaison directe Bâle – Genève disparaîtra, mais le nombre de trains directs sans changement Bâle – Lausanne doublera. Pour la commune de Moutier, il n'y aura aucune péjoration de l'offre vers la Suisse romande, Lausanne sera accessible chaque heure par un train direct, et Genève également chaque heure, avec changement rapide à Bienne. Le voyageur qui voudrait aller de Bâle à Genève par les gorges de Moutier pourra le faire en changeant de train en 4 mn à Lausanne.

En revanche, l'horaire 2016 est très problématique pour le reste du Jura bernois, puisque les lignes Moutier – Tavannes /La Chaux-de-Fonds – Bienne risquent de perdre la moitié de leurs relations vers la Suisse romande.

Dans ce dossier comme dans d'autres, il est indispensable que l'Arc jurassien, dans sa dimension BEJUNE au moins, fasse preuve de cohésion et travaille ensemble. Or, dans ce cas, ceux qui font le plus de bruit ne sont pas forcément les plus touchés.

Le 15 avril 2013

Francis Daetwyler