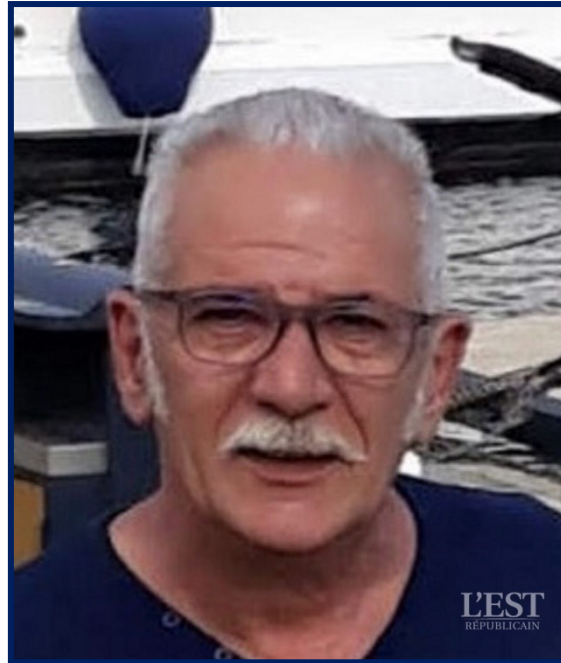


## Août 2018

### Avec les chasseurs pour le vide-greniers et la fête (02/08/2018)



#### **Philippe Génieux président du Rétro Billard Club**

##### **Comment s'est passée la saison au Rétro Billard Club ?**

« C'est une saison honorable. Précisons que Morvillars a gagné le championnat des clubs pour la troisième année consécutive. Autrement, ce sont les animations habituelles avec le challenge des amis, celui du château et l'open. »

##### **Et à la rentrée ?**

« Pour nous, la nouvelle saison débute le deuxième dimanche de septembre. Nous reprendrons les mêmes animations que l'an passé ».

##### **Qu'en est-il de ces mois d'été ?**

« Pour le billard, c'est un peu en stand-by ; en revanche, nous poursuivons les animations. Cette année, nous nous sommes associés avec l'ACCA de Morvillars (les chasseurs) pour organiser le vide-greniers et la fête du village. Se mettre à plusieurs associations facilite le travail des bénévoles, surtout le nombre ». Pour rappel, le vide-greniers se tient rue du stade et parc du château le 19 août. L'inscription est à 12 € les 5 mètres, Pour tout renseignement, il faut contacter le 06 58 70 97 73 ou le 06 82 15 45 00. La fin des inscriptions est fixée au 13 août.

### **Hirondelles : nids à Delle, succès à Morvillars (05/08/2018)**

À Delle, un hôtel à hirondelles de seize places a été installé au printemps sur le site de Lisi en face de l'Intermarché mais là encore il n'y a pas d'occupation cette année. Par contre, les dix-huit nids artificiels - huit installés sur le site de l'entreprise Viellard Migeon et Compagnie (VMC) en 2017 et dix mis en place à côté l'année précédente - affichent tous complet. « À Morvillars, j'ai comptabilisé cette année quarante couples d'hirondelles de fenêtre », précise Jean-Michel Gatefait, coordinateur du suivi de l'espèce dans le département. Comme quoi, c'est une question de temps et que les hôtels pourraient voir leurs premiers résidents l'année prochaine.

## “Flirt France”, le train de la formation (08/08/2018)



*La rame “Flirt France” à la gare de Boncourt. Photo P.L.*

Les cheminots helvètes l’appellent affectueusement “Flirt France”. La rame RABe522 du fabricant suisse Stadler présente la particularité d’être compatible avec les réseaux suisse et français, qui diffèrent par la puissance de leur alimentation électrique.

Un exemplaire circule depuis quelques jours entre Boncourt et la gare Belfort-Montbéliard TGV. Dans sa cabine, se succèdent 17 mécaniciens, qui seront à partir de l’ouverture, appelés à conduire sur cette ligne.

« En Suisse, l’alimentation est en 15 000 volts, en France, c’est 25 000 », précise Michael Marchand, chargé de l’interface entre les deux pays sur la ligne Bienne-Meroux. « À chaque nouvelle ouverture de ligne, les conducteurs sont formés avant la mise en exploitation. Là, en plus, les signaux suisses et français sont différents, les systèmes de sécurité également. »

La présence d’un train suisse à la gare de Meroux n’est pas un mirage : la rame de formation effectue plusieurs allers-retours tous les jours pour que les conducteurs soient fin prêts le jour J.

***122 C’est le nombre de jours qui nous sépare de l’ouverture de la ligne, prévue le dimanche 9 décembre.***

### **Historique**

- La première ligne Belfort-Delle-Delémont a été ouverte à la circulation en 1873. En raison de l’annexion de l’Alsace trois ans plus tôt, elle est un axe de circulation majeur entre la France, la Suisse et l’Italie.
- Le trafic voyageurs est arrêté côté français en 1992, quelques trains de fret continueront à circuler entre Belfort et Morvillars jusqu’en 2006.
- La circulation des trains suisses entre Bienne et Boncourt n’a jamais été interrompue.
- En 2006 toujours, les Chemins de fer fédéraux (CFF) rouvrent le tronçon Boncourt-Delle. La gare de Delle devient le terminus de la ligne suisse.

### **Budget**

- La réouverture de la ligne Belfort-Delle aura coûté 110,5 millions d'euros. Premier contributeur, la Région Bourgogne Franche-Comté, avec 30,9 M€. Vient ensuite l'État français avec 30,5 M€. La Confédération helvétique participe à hauteur de 24,7 M€, le Département du Territoire de Belfort donne 5,1 M€, SNCF Réseau 4 M€, la République et Canton du Jura 3,2 M€, la Communauté d'agglomération du Grand Belfort 2,3 M€ et la Communauté de communes du Sud Territoire (CCST) 0,5 M€.

### La desserte du TGV

- La desserte de la gare Belfort-Montbéliard TGV tant depuis la Suisse que depuis Belfort, est l'intérêt majeur de la ligne. Seuls six des 16 trains qui circuleront chaque jour effectueront réellement le parcours entre Belfort et Delle. Il s'agit des rames de la SNCF. Les 10 autres, mis en œuvre par les CFF, ont pour but d'assurer la correspondance entre le réseau helvétique et le TGV français qui permet de rejoindre Paris en 2 h 30.

### Polémique locale

- En matière de desserte locale, les discussions sont encore en cours, notamment en ce qui concerne les arrêts à Morvillars, source de dissensions entre élus.

**L'EST RÉPUBLICAIN**  
LE JOURNAL DE BELFORT  
Mercredi 8 août 2018

TRÉVENANS  
Une octogénaire dans une chambre d'hôpital à 30° C  
Photo DR

08/08/2018 PAGE 4

**Train suisse à l'essai entre Delle et Meroux**

**SUD TERRITOIRE** Tandis que s'achèvent d'importants travaux de mise à niveau des voies entre Delémont et Delle, le premier train suisse circule sur la future ligne Belfort-Delle. Photo Pascal LAINÉ PAGE 11

# Delémont-Delle sur de bons rails

Voie doublée à la gare de Bassecourt, viaduc remplacé à Sainte-Ursanne, rails remplacés sur 6 km... Au total 33 chantiers sont en cours entre Delémont et Delle.

**C**hef de projet pour les travaux en cours sur la ligne Delémont-Delle et chef de projet côté Suisse pour l'interface avec la France pour l'ouverture de la ligne Delle, Michael Marchand est sur des chantiers ardents. Pas seulement en raison de la canicule : le 20 août à 4 h du matin, il doit rendre à la circulation les 29 km de voie ferrée qui séparent Delémont de Delle. « Exceptionnellement, nous avons fermé la ligne six semaines », explique-t-il. « Pour être prêts le 9 décembre à la réouverture de la ligne Belfort-Delle, nous menons 33 chantiers en même temps. »

### Un viaduc métallique remplacé par du béton

Les plus importants sont le remplacement (un ancien viaduc) entre Sainte-Ursanne et Giveller (19 millions de CHF/16,4 M€ pour remplacer le viaduc métallique de 140 ans d'âge par un ouvrage en béton), le doublement des voies pour permettre aux trains de se croiser à la gare de

## 2000

En francs suisses, c'est le prix d'un mètre de voie rénovée.



Michael Marchand, de la CFF (chemins de fer fédéraux), est responsable des travaux. Photo P.L.

Bassecourt (22 millions de CHF/19 M€) et le remplacement de 6 000 mètres de rails et traverses (12 millions de CHF/10,4 M€). Un investissement plus que conséquent pour la confédération, qui paie par ailleurs près de 25 M€ sur les 110 M€ de la facture de la réouverture de la ligne Belfort-Delle.

L'interface avec la gare TGV de Merval est très importante pour nous. Le 9 décembre, Porembry sera la ville suisse la plus proche de Paris », rappelle Michael Marchand.

Pour mener à bien ces travaux, la circulation des trains a été sus-

pendue depuis le 6 juillet. Ce sont des bus qui assurent la liaison entre la frontière franco-suisse et la gare de Delémont (où la CFF dessert Bienne). En pleine saison, 3 000 voyageurs empruntent ce train. « En été, c'est moins, d'où le choix de la période », précise Michael Marchand.

### La canicule dilate les rails

Par contre, l'épisode caniculaire a contraint le chef de projet à modifier les horaires de ses équipes. « Ils travaillent de 4 h à 13 h et reprennent à 20 h, en deux équipes. Dans l'après-midi, ce n'est pas terrible sur les chantiers.

Nous avons même eu des problèmes techniques liés à la dilatation des rails. »

Les travaux directement liés aux voies sont assurés par des équipes internes des CFF, environ 120 personnes. En prenant en compte les entreprises régionales sollicitées pour les travaux de génie civil, ce sont 350 personnes qui s'activent sur les chantiers. Pour que le 20 août, tout soit prêt en ordre. « Plus la date approche et plus le stress monte », admet Michael Marchand. « Mais dans l'ensemble, nous tenons les délais. »

Pascal LAINÉ

### Historique

La première ligne Belfort-Delle-Delémont a été ouverte à la circulation en 1873. En raison de l'annexion de l'Alsace trois ans plus tôt, elle est un axe de circulation majeur entre la France, la Suisse et l'Italie.

Le trafic voyageurs est arrêté côté français en 1902, quelques trains de fret continueront à circuler entre Belfort et Mervillars jusqu'en 2006.

La circulation des trains suisses entre Bienne et Bassecourt n'a jamais été interrompue.

En 2006 toujours, les Chantiers de fer fédéraux (CFE) rouvrent le tronçon Bassecourt-Delle. La gare de Delle devient le terminus de la ligne suisse.

### Budget

La réouverture de la ligne Belfort-Delle aura coûté 110,5 millions d'euros. Premier contributeur, la Région Bourgogne-Franche-Comté, avec 50,9 M€. Vient ensuite l'État français avec 50,5 M€. La Confédération helvétique participe à hauteur de 24,7 M€, le Département du Territoire de Belfort donne 5,1 M€, SNCF Réseau 4 M€, République et Canton du Jura 3,2 M€, la Communauté d'agglomération du Grand Belfort 2,3 M€ et la Communauté de communes du Sud-Territoire (CCST) 0,5 M€.

### La desserte du TGV

La desserte de la gare Belfort-Morbéhard TGV tant depuis la Suisse que depuis Belfort, est l'objectif majeur de la ligne. Seuls six des 16 trains qui circuleront chaque jour effectueront réellement le parcours entre Belfort et Delle. Il s'agit des trains de la SNCF. Les 10 autres, très en ordre par les CFF, ont pour but d'assurer la correspondance entre le réseau helvétique et le TGV français qui permet de rejoindre Paris en 2 h 30.

### Politique locale

En matière de desserte locale, les discussions sont encore en cours, notamment en ce qui concerne les arrêts à Mervillars, source de dissensions entre élus.

## “Flirt France”, le train de la formation

Les cheministes helvètes l'appellent affectueusement “Flirt France”. La rame RABe522 du fabricant suisse Stadler présente la particularité d'être compatible avec les réseaux suisse et français, qui diffèrent par la puissance de leur alimentation électrique.

Un exemplaire circule depuis quelques jours entre Bassecourt et la gare Belfort-Morbéhard TGV. Dans sa cabine, se succèdent 17 mécaniciens, qui seront à partir de l'ouverture, appelés à conduire sur cette ligne.

« En Suisse, l'alimentation est en 15 000 volts, en France, c'est 25 000 », précise Michael Marchand, chargé de l'interface entre les deux pays sur la ligne Bienne-Merval. « À chaque nouvelle ouverture de ligne, les conducteurs sont formés avant la mise en exploitation. Là, en plus, les signaux suisses et français sont différents, les systèmes de sécurité également. »

La présence d'un train suisse à la gare de Merval n'est pas un mirage : la rame de formation effectue plusieurs aller-retours tous les jours pour que les conducteurs soient fin prêts le jour [



La rame “Flirt France” à la gare de Bassecourt. Photo P.L.

## 122

C'est le nombre de jours qui nous sépare de l'ouverture de la ligne, prévue le dimanche 9 décembre.

## La nécropole de Morvillars à la télé (11/08/2018)

La chronique « Histoires 14-18 » tournée par France 3 Bourgogne-Franche Comté consacrée à Louis Viellard et la nécropole de Morvillars sera diffusée dimanche 19 août dans le 19/20 de France 3 du Nord et de l'Est.

## Le Cheval Blanc en rénovation (12/08/2018)



*Tout doit être terminé pour le 16 août.*

Val et Gibus, les nouveaux propriétaires du café du Cheval Blanc à Morvillars, mettent les bouchées doubles et travaillent d'arrache-pied avec leurs amis pour pouvoir réaliser une partie des travaux de rénovation afin de faire au moins la « préouverture » du bar pour le 16 août et de le rendre en partie opérationnel pour le vide-greniers du 19 août.

## La traversée du bourg comme sur du velours (13/08/2018)



*Le pont et la route sont impeccables.*

Les travaux de rabotage et de mise en œuvre du revêtement de la RD23, rue Charles-de-Gaulle à Morvillars, programmés par le conseil départemental sont terminés. Ceux-ci ont été réalisés de nuit afin de minimiser les problèmes de circulation. Avec la réfection des deux ponts qui présentaient des dégradations du temps (tablier, parapet), c'est une route départementale supportant un trafic important qui est désormais sécurisée. Il ne reste plus qu'à matérialiser le marquage des lignes et des passages piétons.

## La physionomie du village change (14/08/2018)



*La célèbre « tour de l'arbitre » a été préservée.*

Toujours dans le cadre de l'extension de l'école publique de Morvillars, les ruines des anciennes tribunes du stade de foot ont été enlevées. La nouvelle perspective met en valeur l'ancienne « tour de l'arbitre », vestige d'une ancienne propriété seigneuriale. Un patrimoine à (re)découvrir.

Bientôt les aménagements en cours concrétiseront le projet de jardins partagés et vergers pour le bonheur des enfants du périscolaire et des habitants.

## Pour une première, ce fut une réussite (21/08/2018)



Pour une première, ce fut une réussite ! Philippe Genieux, président du Rétro Billard Club, Marcel Yoder, président de l'ACCA, et les membres de leur comité qui ont organisé dimanche la brocante et la fête communale sur le parking du château, ont eu la joie d'enregistrer l'inscription de 181 exposants. « N'ayant pas de subvention, le bénéfice de cette manifestation nous permettra d'acheter et d'entretenir le matériel nécessaire au fonctionnement du club », précise Philippe Genieux.

## Belfort-Delle : "Ne pas rater le train" (22/08/2018)

*Antoine Bailly, le prix Nobel de géographie né à Belfort, prévient : rater le développement de la ligne ferroviaire Belfort-Delle-Bienne serait dommageable à toute la région. Enjeux géostratégiques, grincements et perspectives.*



*« Belfort, Montbéliard et Porrentruy sont des villes stratégiquement bien situées, non saturées. Elles ont intérêt à s'unir et à favoriser le train, alternative à la voiture ». Ph. ER*

L'avantage, avec Antoine Bailly, c'est qu'il n'a rien à perdre ni à gagner. Aussi, quand ce géographe d'origine Belfortaine, invité par les autorités et facultés du monde entier rend un avis, on est tenté de l'écouter attentivement. Il l'a fait, à la demande du club 41 de Belfort. Il a expliqué les enjeux de la réouverture de la ligne de train Belfort-Delle-Bienne, prévue le 8 décembre 2018, mais aussi mis en garde. Avec le détachement d'un scientifique qui observe, analyse, et commente. C'est une évidence, cette ligne de train doit avant tout profiter au plus grand nombre : à la population, des deux côtés de la frontière Française et Suisse, aux frontaliers, aux professionnels de tout profil, à l'économie aussi. « Rater son ouverture, en négligeant son cadencement ou ses stations, pourrait être fatal à la réussite de cette ligne et au développement de toute la région ». Le géographe a pris sa longue-vue et regardé au-delà de ce nord Franche-Comté qui est le sien : il l'a sillonné à vélo avant de savoir conduire et en connaît les recoins. « Vous êtes à un tournant historique, il ne faut pas rater l'opportunité de ce nouvel axe est ouest qui viendra en complément des axes nord sud » résume le géographe.

### **Belfort, Montbéliard et Porrentruy : « Un potentiel polynucléaire »**

Antoine Bailly, auteur d'ouvrages de géographie de portée internationale, édités dans toutes les langues, souligne « le potentiel polynucléaire de Belfort Montbéliard et Porrentruy » : des villes géographiquement et stratégiquement bien situées, non saturées, à l'inverse de Bâle ou de Genève. Soit elles sauront s'unir et grandir. Soit elles ne le pourront pas et vivoteront.

La ligne Belfort-Delle, comme on l'appelle côté français, n'est pas anecdotique dans cette histoire de macroéconomie : « On sait que l'on ne pourra plus miser sur la voiture dans l'avenir : le train est une alternative nécessaire ». Oui, mais. Comment faire quand la Suisse et la France n'arrivent pas à établir un schéma d'exploitation harmonieux ? Quand les différents étages décisionnels ont des visions divergentes ? « Il faudrait me dire pourquoi les gens prennent le train en Suisse, et pas en France ? » s'amuse Antoine Bailly, qui a fait notamment carrière à l'Université de Genève. Il voit l'Ajoie, enclave suisse en France, comme une chance. « Regardez l'aéroport de Bale-Mulhouse : tout le monde y gagne ». Oui, la SNCF a des problèmes, et pas seulement de grève. Mais la région souffre aussi d'un manque de vision commune, entre le nord et le sud. Y aurait-il un conflit d'échelle, de dimension, entre la Région et l'Aire urbaine ? interroge le géographe, expert de la « Géographie du bien-être », à la lecture de la presse des derniers mois.

### **Appel au bon sens**

La réussite de la ligne ferroviaire Belfort-Bienne dépend de facteurs de bon sens, estime le géographe Antoine Bailly : son cadencement (horaires adéquats, pour que l'on puisse compter sur le train), des arrêts nombreux pour convaincre les frontaliers d'abandonner leur voiture, des rames bien exploitées sans regarder si elles sont tricolores ou helvètes, et un train suisse qui n'est pas stoppé à la gare TGV de Belfort-Montbéliard. « Sinon, les Suisses iront à Paris, mais ils ne viendront pas faire leurs courses dans le Nord Franche-Comté ». Bref, il faut donner à cette ligne les moyens de sa réussite. Et elle commence par un train facile d'utilisation. « En Suisse, toutes les villes sont reliées les unes aux autres, au moins toutes les heures : ça fonctionne ».

### **Petit train et grands enjeux**

Impossible de faire l'impasse sur les frais d'exploitation de la ligne et des rames. Là encore, des harmonisations sont à trouver, cohérentes avec les besoins des usagers. Antoine Bailly met les pieds dans le plat. « Comment se fait-il que le fonctionnement d'une rame SNCF coûte 30 % plus cher que la petite rame Suisse, baptisée Flirt ? ». Cette même rame qui ne pourrait pas rouler en France alors que l'obstacle du voltage spécifique est facilement levé. « C'est très géopolitique, tout ça ! » sourit Antoine Bailly. Comme lorsque fut ouverte, en 1883, la ligne Morvillars-Delle, et que l'Orient-Express fut détourné en 1913 par Morvillars et Porrentruy pour éviter l'Alsace devenue Allemande.

Le géographe, qui reviendra à Belfort en décembre pour l'ouverture de la ligne, invite à passer de l'échelle locale à Européenne. Ce citoyen du monde, qui voit plus loin que les clochers, a écrit une première thèse en 1969 sur... les problèmes d'urbanisation de Belfort Montbéliard. « L'Aire urbaine, région polynucléaire, est au centre de l'Europe » insiste-t-il. Comme quoi : un petit train cache de grands enjeux.

Christine RONDOT



# Belfort-Delle : « Ne pas rater le train »

Antoine Bailly, le prix Nobel de géographie né à Belfort, préconise : « rater le développement de la ligne ferroviaire Belfort-Delle-Bienne serait dommageable à toute la région. Efforts géométriques, géométriques et perspectives.

**L'**avantage, avec Antoine Bailly, c'est qu'il n'a rien à perdre si à gagner. Aussi, quand ce géographe d'origine belfortaise, invité par les autorités et facilité de monde entier, nous a invités, on est tenté de l'écouter attentivement. Il l'a fait, à la demande du Club 41 de Belfort. Il a expliqué les enjeux de la réouverture de la ligne de train Belfort-Delle-Bienne, prévue le 6 décembre 2018, mais aussi son rôle.

Avec le détachement d'un scientifique québécois, anglais, et allemand. C'est une évidence, cette ligne de train doit avant tout profiter au plus grand nombre : la population des deux côtés de la frontière française et suisse, aux frontaliers, aux professionnels de haut profil, à l'économie locale... Il faut se souvenir, et réajuster son calendrier en ce sens, pour ne pas être à l'arrière de cette ligne et un développement dans la région. Le géographe a pris un long soupir et regardé au-delà de ce Nord-Franche-Comté qui est le sien. Il a dit : « Vous savez, c'est un constat. Je ne me suis pas trompé. Vous êtes à l'avant-garde historique. Il faut se souvenir

l'importance de ce nouvel axe qui vient de compléter deux axes nationaux - comme le géographe.

Antoine Bailly, auteur d'un ouvrage de géographie de portée internationale, est là dans toutes les langues, en ligne - le portail géométrique de Belfort-Montbéliard et Porrentruy - des villes géométriquement et stratégiquement bien situées, bien situées, à l'inverse de Bâle ou de Genève. Soit elles sont situées et grandes. Soit elles le sont et sont vivantes.

La ligne Belfort-Delle, comme en l'appelle officiellement, n'est pas anecdotique dans cette histoire de macroéconomie :

« On sait que l'on ne pourra plus miser sur la voiture dans l'avenir. Le train est une alternative nécessaire ». Oui, mais. Comment faire quand la Suisse et la France s'opposent pas à Bâle un schéma d'exploitation harmonisée ? Quand les différents états décisionnaires ont des visions divergentes ? « Il faut trouver une façon pour que les gens prennent le train en Suisse, et pas en France ? » dit aussi Antoine Bailly qui a fait notamment carrière à l'Université de Genève. Il voit l'Alsace, encluse suisse en France, comme une chance. « Regardez l'histoire de Bâle-Mulhouse : tout le monde y gagne ». Oui, la SNCF l'a démontré, mais on ne se rend pas compte de ça. Mais la région souffre aussi d'un manque de vision car nous, entre le nord et le sud. Y a-t-il un coin Bâle d'histoire, de dimension, entre la Ri-



« Belfort, Montbéliard et Porrentruy sont des villes stratégiquement bien situées, bien situées. Elles ont intérêt à s'axer et à favoriser le train, alternative à la voiture ». Ph. Ch.R.

gion et l'axe urbain ? L'histoire du géographe, c'est de là. « Géographie du lieu dit », à la lecture de la presse des derniers jours.

**Petit train et grands enjeux**

Impossible de faire l'impasse sur les faits d'actualité de la ligne et des re-

mes. Les enjeux, des hauts et des bas, sont, évidemment, ceux des élus locaux. Antoine Bailly met les pieds dans le plat. « Comment se fait-il que la fonctionnerie d'une gare SNCF coûte 30 % plus cher que celle de la gare suisse, laquelle ne peut pas aller en France alors que l'obstacle du voltage a été résolu techniquement ? C'est une géographie, tout ça ! » dit aussi Antoine Bailly. Comme toujours, il est correct, en 1885, la ligne Montbéliard-Delle, et que l'État d'après les dires en 1913.

par Montbéliard et Porrentruy pour être l'Alsace (sans aller plus loin).

Le géographe qui revient à Belfort en décembre pour l'ouverture de la ligne, invite à passer de l'échelle locale à européenne. Ce chemin du monde, qui voit plus loin que les cloches, a été entrepris en 1969 par... les géographes d'urbanisation de Belfort-Montbéliard. « Ligne urbaine, région polymétropolitaine, au centre de l'Europe » insiste-t-il. Comme quoi : un petit train cache de grandes choses.

Christine BENOIST

## La Suisse n'a pas toujours été riche

Le tunnel ferroviaire du Saint-Gothard a été payé par les Allemands en 1883. Le tunnel de Simplon a été financé par la France en 1906. On le voit, la Suisse n'a pas toujours été riche. Elle a laissé les États qui souhaitaient la traverser payer de grands ouvrages, avant de développer les siens et de franchir les cols. La ligne Delle-Boncourt-Porrentruy, en 1872 déjà, a été adossée par la

Compagnie française PLM et financée par la France. Cette année, une polémique est apparue dans la presse suisse, évoquant le succès de la gare TGV à Meaux alors que la Suisse finance un quart de la facture : les trains suisses seraient bloqués en gare compagne... pour protéger la SNCF ! Affaire franco-francaise ?

Ch.R.

## « Point de blocage sur les trains suisses »

Florian Bouquet veut croire dans le développement de Delle, à la frontière suisse. Il est par le Club 41 le président du comité d'appuyer et d'accompagner la ligne. Une urgence sur la carte de l'Europe. Et à regarder les 4,5 % de taux de chômage voisins. « Nous espérons avoir un bureau de douane à Delle qui évite d'être à trois fois poste suisse - pièce d'identité. Dans le cas de la ligne Belfort-Delle, les francs suisses sont en crise : le franc, Région Franche-Comté, conseil départemental, Grand Belfort, Suisse... Le point de blocage porte sur les trains suisses - confirme-t-il. Bouquet en gare TGV à Meaux, juste à l'aller à la gare de Belfort. En Suisse, dans la même situation, ce ne sont pas la Région ou l'État qui s'opposent avec la SNCF. La population serait invitée à une votation. Les frontaliers pourraient alors faire entendre...

Ch.R.

## Questions à ?



Sylvain Henley  
Club 41 de Belfort

### « Les liaisons franco-suisse, par un Nobel ! »

Ph. Ch.R.

**Pourquoi avoir invité le géographe Antoine Bailly plusieurs années avant la réouverture de la ligne Belfort-Delle ?**

« Je voulais vraiment le faire découvrir aux habitants de notre club. Antoine Bailly est né à Belfort, il y a grandi, il a reçu le Prix Vautrin-Lud, le Nobel de géographie, en 2011 : son profil est exceptionnel et c'est un des liens franco-suisse, passé et avenir. C'est trop précieux pour le laisser passer. Or ma présidence arrivait à échéance après

une année de mandat, et je viens de passer la main à Patrick Dubouché. »

**Qui finance-t-on au Club 41 et à quel est ?**

« Des actions de la Table Ronde de 41 ans et plus. Le Club 41 de Belfort, fondé en 1982, est le 100 club de France. Il compte 27 membres, qui se retrouvent pour des animations diverses : visites d'entreprises, conférences, expositions, événements locaux ou culturels. Nous avons notamment créé la

Table des Frets, et un concert à tous. Le Club 41 participe aussi à des actions culturelles nationales comme la semaine de voile pour enfants québécois. Je dirais que nous sommes des épiqueurs, et une bande de passionnés qui aime découvrir et cultiver. »

**Vous êtes un ancien Tailleur ?**

« Je l'ai été pendant 10 ans, et je suis au Club 41 depuis 5 ans. A titre professionnel, je fais du consulting dans le cadre d'une structure publique de service qui accompagne les entreprises locales industrielles innovantes, à la fin des années 2010. »

**Pourquoi ce gros collier de couleur ?**

« Chaque bracelet est marqué du nom d'un des membres. Nous faisons des choses qui ont fait référence sans nous prendre au sérieux. »

Ch. R.

## Appel au bon sens

La réussite de la ligne ferroviaire Belfort-Delle-Bienne dépend de facteurs de bon sens, estime le géographe Antoine Bailly : son cadre concret (besoins adaptés, pour que l'on puisse compléter avec le train), des aménagements pour convaincre les frontaliers d'abandonner leur voiture, des zones bien exploitées sans regarder si elles sont tricolores ou habitées, et un train suisse qui n'est pas stoppé à la gare TGV de Belfort-Montbéliard. « Si rien, les Suisses vont à Paris, mais ils ne vendent pas leur cornes dans le Nord-Franche-Comté ».

**Bref, il faut donner à cette ligne les moyens de sa réussite. Et elle commence par un train facile d'utilisation. » En Suisse, toutes les villes sont reliées les unes aux autres, au moins toutes les heures : ça fonctionne... »**

Ch. R.

# Les tours de la maison forte en évidence

Dans le cadre de l'extension de l'école publique, une belle surprise attend les élèves de l'école à la rentrée, les élus ont prévu de doter l'établissement scolaire de deux coques d'école : une pour la maternelle et une pour le primaire. Depuis le début des vacances, les travaux sont en cours et vont bon train.

Suive à ces travaux, les deux tours situées de chaque côté de l'école sont aujourd'hui bien mises en valeur. Elles constituent les derniers vestiges de l'ancienne maison forte seigneuriale qui était située à l'emplacement exact de l'école actuelle construite en 1977. Selon Albert Vieillard : « La maison forte avait la forme d'un carré, avec une cour intérieure et une tour à chaque angle ». Dans le cadastre de 1823, le plan ne montre que deux tours, l'une circulaire dans l'angle nord-est (ancienne bibliothèque juste à droite de l'école sur la photo), l'autre approximativement carrée dans l'angle sud-ouest. Cette secon-

de tour est dite « tour de l'arbitre » par les habitants de Morvillars, car elle servait de vestiaire pour l'arbitre lors des matchs de football près des anciennes tribunes du stade. Les bases des deux tours d'angle existent toujours. Conservées en substruction (construction servant

de base à une autre construction), elles servent de sous-bassement aux deux petits pavillons probablement édifiés au XIX<sup>e</sup> siècle et toujours visibles. Éléments du patrimoine historique de la commune, ces deux tours ont été rénovées et entretenu ces dernières décennies.



Les deux tours de « La Maison Forte » avec les travaux sont en évidence.

## Les tours de la maison forte en évidence (24/08/2018)



*Les deux tours de « La Maison Forte » avec les travaux sont en évidence.*

Dans le cadre de l'extension de l'école publique, une belle surprise attend les élèves de l'école à la rentrée, les élus ont prévu de doter l'établissement scolaire de deux cours d'école : une pour la maternelle et une pour le primaire. Depuis le début des vacances, les travaux sont en cours et vont bon train. Suite à ces travaux, les deux tours situées de chaque côté de l'école sont aujourd'hui bien mises en valeur. Elles constituent les derniers vestiges de l'ancienne maison forte seigneuriale qui était située à l'emplacement exact de l'école actuelle construite en 1977. Selon Albert Viellard : « La maison forte avait la forme d'un carré, avec une cour intérieure et une tour à chaque angle ». Dans le cadastre de 1823, le plan ne montre que deux tours, l'une circulaire dans l'angle nord-est (ancienne bibliothèque juste à droite de l'école sur la photo), l'autre approximativement carrée dans l'angle sud-ouest. Cette seconde tour est dite « tour de l'arbitre » par les habitants de Morvillars, car elle servait de vestiaire pour l'arbitre lors des matchs de football près des anciennes tribunes du stade. Les bases des deux tours d'angle existent toujours. Conservées en substruction (construction servant de base à une autre construction), elles servent de soubassement aux deux petits pavillons probablement édifiés au XIX<sup>e</sup> siècle et toujours visibles. Éléments du patrimoine historique de la commune, ces deux tours ont été rénovées et entretenues ces dernières décennies.

# Les aléas du chemin de fer (27/08/2018)

*De 1868 à 2018, année de la réouverture de la ligne Belfort-Delle, la commune aura connu un siècle et demi mouvementé, avec et sans chemin de fer.*



*S'arrêtera-t-il à Morvillars ?*

Depuis juin dernier, les élus de Morvillars manifestent leur colère et ne veulent pas simplement regarder passer les trains. En effet, six trains seulement sur les seize allers-retours quotidiens devraient s'arrêter à Morvillars. Les élus se battent, avec des arguments de poids, pour que tous les trains s'arrêtent à Morvillars. La première ligne de chemin de fer passant dans le village allait de Montbéliard à Delle par Morvillars. Elle a été ouverte le 29 juin 1868 et son exploitation a été confiée à la Compagnie PLM (Paris à Lyon et à la Méditerranée). Le trafic des voyageurs a été fermé en 1938.

Le 26 juillet 1969, le tronçon Morvillars-Beaucourt était déclassé avec dépôt de la ligne entre Beaucourt et Morvillars. Jusqu'en 1989, le trafic fret a perduré entre Audincourt et Beaucourt. Le dernier train de marchandises entre Montbéliard et Audincourt a circulé le 30 juillet 1993.

La ligne de Belfort à Delle par Morvillars a été construite elle aussi au XIXe siècle. Elle a été ouverte le 13 août 1877 et exploitée par la Compagnie des chemins de fer de l'Est. En 1992, le trafic des voyageurs a été abandonné. Le tronçon de Belfort à Bourogne a servi jusqu'en 2007 au transport de déchets jusqu'à l'usine d'incinération des ordures ménagères de Bourogne mais aussi pour les établissements Piétra et pour le site Antargaz.

Le 31 janvier 1867, un terrain de 2 ares et 34 centiares était vendu à la compagnie de chemin de fer PLM pour y construire la gare. Elle est aujourd'hui propriété de la commune depuis la décision du conseil municipal du 12 novembre 2014 de préempter le bâtiment mis en vente par la SNCF.

Les habitants de Morvillars se souviennent de la dernière garde-barrière : Yvonne Harrer. Pendant plus de trente-cinq ans, jour et nuit, elle a veillé sur les passages à niveau de Bourogne puis de Morvillars. La maison de la garde-barrière a été démolie en avril 2016, dès le début des travaux de la nouvelle ligne.

Après de nombreuses incertitudes, la réouverture de la voie ferrée Belfort-Delle a pris un élan décisif le 28 mars 2013. Une date importante qui marque la renaissance de la liaison internationale Belfort-Delle-

Bienne. Sur les 22 km de la nouvelle voie, le chantier a porté sur la rénovation complète de la voie, la sécurisation des passages à niveau, la création de six nouvelles haltes ferroviaires, de ponts ferroviaires et pont-route et surtout l'électrification de la ligne.

Cette réouverture a nécessité des travaux importants à Morvillars : création d'une halte vers la gare, d'un parking de trente places, de deux bornes de recharge électriques, d'une liaison avec les accès routiers et de la continuité de la piste cyclable, réaménagement des deux passages à niveau...

Aujourd'hui, tout n'est cependant pas encore réglé.

## 6 C'est le nombre d'arrêts, sur 16 allers-retours quotidiens, prévus à Morvillars lors de la réouverture de la ligne Belfort-Delle.

**MORVILLARS** 27/08/2018

# Les aléas du chemin de fer

De 1868 à 2018, année de la réouverture de la ligne Belfort-Delle, la commune aura connu un siècle et demi mouvementé, avec et sans chemin de fer.

**D**epuis juin dernier, les élus de Morvillars manifestent leur colère et ne veulent pas simplement regarder passer les trains. En effet, six trains seulement sur les seize allers-retours quotidiens devaient s'arrêter à Morvillars. Les élus se battent, avec des arguments de poids, pour que tous les trains s'arrêtent à Morvillars.

La première ligne de chemin de fer passant dans le village allait de Montbéliard à Delle par Morvillars. Elle a été ouverte le 29 juin 1868 et son exploitation a été confiée à la Compagnie PLM (Paris à Lyon et à la Méditerranée). Le trafic des voyageurs a été fermé en 1938.

Le 26 juillet 1969, le tronçon Morvillars-Beaucourt était déclassé avec dépôt de la ligne entre Beaucourt et Morvillars. Jusqu'en 1989, le trafic fret a perduré entre Audincourt et Beaucourt. Le dernier train de marchandises entre Montbéliard et Audincourt a circulé le 30 juillet 1993.

**6** C'est le nombre d'arrêts, sur 16 allers-retours quotidiens, prévus à Morvillars lors de la réouverture de la ligne Belfort-Delle.



**S'arrêtera-t-il à Morvillars ?**

La ligne de Belfort à Delle par Morvillars a été construite elle aussi au XIX<sup>e</sup> siècle. Elle a été ouverte le 13 août 1877 et exploitée par la Compagnie des chemins de fer de l'Est. En 1992, le trafic des voyageurs a été abandonné. Le tronçon de Belfort à Bourgnone a servi jusqu'en 2007 au transport de déchets jusqu'à l'usine d'incinération des ordures ménagères de Bourgnone mais aussi pour les établissements Pétra et pour le site Antargaz.

Le 31 janvier 1867, un terrain de 2 ares et 34 centiares était vendu à la compagnie de chemin de fer PLM pour y construire la gare. Elle est aujourd'hui propriété de la commune depuis la décision du conseil municipal du 12 novembre 2014 de préempter le bâtiment mis en vente par la SNCF.

Les habitants de Morvillars se souviennent de la dernière garde-barrière : Yvonne Harter. Pendant plus de trente-cinq ans, jour et nuit, elle a veillé sur les passages à niveau de Bourgnone puis de Morvillars. La maison de la garde-barrière a été démolie en avril 2016, dès le début des travaux de la nouvelle ligne.

Après de nombreuses incertitudes, la réouverture de la voie ferrée Belfort-Delle a pris un élan décisif le 28 mars 2013. Une date importante qui marque la renaissance de la liaison internationale Belfort-Delle-Bienne. Sur les 22 km de la nouvelle voie, le chantier a porté sur la rénovation complète de la voie, la sécurisation des passages à niveau, la création de six nouvelles haltes ferroviaires, de ponts ferroviaires et pont-route et surtout l'électrification de la ligne.

Cette réouverture a nécessité des travaux importants à Morvillars : création d'une halte vers la gare, d'un parking de trente places, de deux bornes de recharge électriques, d'une liaison avec les accès routiers et de la continuité de la piste cyclable, réaménagement des deux passages à niveau...

Aujourd'hui, tout n'est cependant pas encore réglé.

## La RN1019 fermée entre Morvillars et Fêche-l'Église (27/08/2018)

D'importants travaux d'entretien nécessitent depuis lundi matin la fermeture complète de la RN1019 entre les échangeurs de Morvillars et de Fêche-l'Église. La route rouvrira vendredi soir.



*Les travaux concernent la section de la RN 1019 comprise entre les échangeurs de Morvillars/Grandvillars et Fêche-l'Église/Delle. Photo Christine DUMAS*

Pour rejoindre Delle ou encore la Suisse, il faudra toute cette semaine faire sans la RN 1019, du moins à partir de l'échangeur de Morvillars/Grandvillars. Depuis lundi matin, à l'initiative de la direction interdépartementale des routes de l'Est (Dir Est), un chantier d'entretien est en cours sur le tronçon de la route nationale entre les échangeurs de Morvillars et de Fêche-l'Église. Conséquence, cette section d'environ cinq kilomètres est complètement coupée dans les deux sens de circulation aussi bien de jour comme de nuit.

« Il s'agit de réaliser des travaux sur les glissières et les panneaux, sur le dispositif d'assainissement ou encore des opérations de fauchage », résume Jean-François Bedeaux, responsable adjoint de la division d'exploitation de Besançon. Bref, un chantier « d'entretien lourd ». Il s'agira notamment de remplacer des glissières abîmées. « On ne pouvait plus attendre », note le responsable adjoint. « On ne réalise pas souvent ce genre de chantiers. Ils sont engagés en fonction des dégâts. »

### **Déviation**

Pour la Dir Est, il a fallu faire avec les spécificités du tronçon qui dans sa première partie est en 2x1 voie avant de passer en 2x2 voies. « Nous avons été obligés de nous aligner sur la partie en 2x1 voie ce qui nous a contraints à fermer complètement la chaussée dans les deux sens de circulation », explique encore Jean-François Bedeaux.

Si on pouvait plutôt penser que ces travaux se feraient au cœur de l'été, la Dir Est a dû composer avec les disponibilités des différentes entreprises intervenantes. « Elles étaient nombreuses à n'être disponibles qu'à partir de cette semaine. Et pour nous, c'était la dernière fenêtre de l'été. »

Depuis ce matin, une déviation a été mise en place via Grandvillars, Joncherey et Delle pour retrouver la RN1019. Les échangeurs de Morvillars et de Fêche-l'Église restent toujours utilisables durant ces travaux.

**5 jours : c'est la durée prévisionnelle de ce chantier.**

## Elsa et Hironnelle en lice pour le podium (31/08/2018)



*Elsa Bourquardez et sa vache Hironnelle défilent dimanche à la fête de l'élevage.*

Elsa s'entraîne tous les deux jours environ. L'art du clippage n'a plus de secret pour elle qui effectue elle-même la « toilette » d'Hironnelle : de la tonte au shampoing, sans oublier le petit coup de brosse !

Depuis l'âge de six ans, Elsa Bourquardez présente des bêtes aux différents défilés qui ont eu lieu à l'Axone et à Morvillars. Dimanche, à l'occasion de la fête de l'élevage, elle fera défiler Hironnelle, jeune montbéliarde, maman de quatre veaux.

Elle concourra parmi une vingtaine de jeunes dont une bonne partie ont affiné leur pratique au cours d'un stage qui a eu lieu à Villars-le-Sec en avril dernier sous la houlette de Charles Sornay.

Elsa Bourquardez a 12 ans. Elle est élève du collège de Beaucourt, et si elle est assidue parmi les jeunes meneurs, elle ne caresse pas particulièrement le projet d'orienter ses études futures vers le secteur agricole. « C'est beaucoup moins automatique aujourd'hui de voir les enfants de paysans le devenir à leur tour », observe Eric, son papa. On se gardera donc de penser que c'est forcément la relève qui défilera dimanche à Morvillars. Pour autant, Elsa espère un meilleur classement, les juges n'ont attribué l'an dernier que la quatrième place au binôme Hironnelle-Elsa car la vache ne prise pas particulièrement la marche « Elle s'arrête et prend la pose, ensuite elle se fait prier pour redémarrer », explique avec le sourire Christine, la maman.

Dans la famille, tous espèrent que cette fois sera la bonne ; ce n'est pas l'éventuelle petite récompense qui motive mais juste le plaisir de mener le mieux possible la bête au licol et de présenter au mieux.

### **La 14e édition malgré tout**

La 14e édition de la fête de l'élevage est organisée par les éleveurs belfortains. Elle commence traditionnellement, le matin, par le comice départemental avec des vaches montbéliardes et prim'holstein du département. Après le repas servi sur place, l'après-midi prendra un tour plus festif, avec le défilé des veaux présentés par des enfants et le concours des jeunes meneurs. Tout au long de la journée, du matériel agricole est exposé, et plusieurs producteurs locaux seront là pour vendre confiture, miel, fromage, légumes, bonbons. Un rodéo mécanique permettra de franches rigolades aux petits et aux grands. Ce dimanche est résolument placé sous le signe de la fête, même si tous les agriculteurs sont inquiets pour les mois à venir car la météo de l'été n'a pas permis de constituer les stocks nécessaires pour l'hiver.