

La ligne Neuchâtel-Frasne se porte bien, mais...

Ces dernières années, la ligne en question a enregistré une hausse de sa fréquentation. Cela suffira-t-il à la sauver? La Suisse et la France ont signé une déclaration d'intention.

PAR PASCAL HOFER

Depuis sa mise en service en 2013, la ligne de train Neuchâtel-Frasne, qui permet de rejoindre ensuite Paris en TGV, ne s'est jamais aussi bien portée. Mais depuis cette même année 2013 (qui avait vu la ligne TGV Neuchâtel-Paris être supprimée), la liaison avec Frasne n'a jamais été aussi menacée.

Cette situation paradoxale s'explique ainsi: la fréquentation de la ligne a augmenté de 32% par année depuis 2020. Le nombre moyen de personnes transportées chaque jour est passé de 170 en 2019 (2020 ne compte pas en raison du Covid) à 270 l'année dernière, soit près de 100 000 passagères et passagers en 2024.

Mais le tronçon entre Les Verrières (plus précisément: Les Verrières-Frontière) et Pontarlier doit encore et toujours être rénové. Et le financement de l'opération, actuellement, n'est pas assuré.

Une hausse qui s'explique

Ce tronçon se fait de plus en plus vieux, raison pour laquelle les trains doivent abaisser leur vitesse. L'opération a toutefois ses limites: il pourrait arriver un jour où la vitesse serait à ce point insuffisante que le «créneau horaire» disponible pour la ligne Neuchâtel-Frasne ne pourrait plus être respecté. Ce qui déboucherait sur sa fermeture. Mais commençons par la bonne nouvelle, la hausse de la fréquentation, dévoilée par la Fédération du Transjuralpin (FTJA), qui défend les intérêts de l'offre ferroviaire entre Neuchâtel et Paris. Comment explique-t-elle cette augmentation constante durant quatre ans (et pas seulement en 2024 en rai-



Des voyageurs en partance de Neuchâtel pour Frasne au train de 12h06. LUCAS VUILLET

son des Jeux olympiques de Paris)? «Il y a plusieurs raisons», répond Pascal Vuilleumier, président de la FTJA (et par ailleurs ancien directeur de TransN). «On peut mentionner l'optimisation des horaires, avec par exemple une arrivée moins tardive le soir à Neuchâtel, l'amélioration du confort tant dans les TGV que sur la ligne Neuchâtel-Frasne, avec l'introduction en 2020 des rames Flirt, l'amélioration, aussi, de la réservation en ligne, ou encore la perte d'attractivité des déplacements en avion à destination de Paris.»

Le président de la FTJA résume: «Tant les CFF que la so-

“
Pour le moment, la ligne tient le coup, si vous me passez l'expression.”

PASCAL VUILLEUMIER
PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION
DU TRANSJURALPIN

ciété Lyria (réd: principal acteur ferroviaire entre la France et la Suisse) ont amélioré la qualité de leurs services. Cela profite aux personnes qui utilisent cette ligne pour des raisons touristiques et à celles qui l'empruntent pour des motifs profession-

nels.» Les autorités politiques suisses et françaises feront-elles également des efforts? C'est l'espoir de tous les acteurs concernés des deux côtés de la frontière. Le comité de la FTJA compte ainsi des personnes actives tant dans le canton de Neuchâtel que dans la région Bourgogne-Franche-Comté.

Entre 15 et 40 millions

Comme elle le dit elle-même sur son site internet, la FTJA agit «en faisant du lobbying auprès des prestataires ferroviaires». Le lobbying existe dans tous les domaines, mais il est particulièrement nécessaire dans le secteur du rail

au vu des montants en jeu. A cet égard, Annie Genevard, ancienne maire de Morneau, ancienne conseillère régionale de Franche-Comté et actuelle ministre de l'Agriculture, peut constituer un atout. Les montants en jeu? Pour les travaux de rénovation du tronçon entre Les Verrières et Pontarlier, on parle de 15 à 40 millions de francs. Un montant qui n'est pas énorme en tant que tel, mais qui se heurte à la question suivante: comment répartir le financement entre la Suisse et la France?

«Le statut particulier de la ligne Neuchâtel-Frasne fait qu'il n'existe pas de base légale permettant de dire clairement comment doit se faire cette répartition», explique Pascal Vuilleumier.

Une déclaration d'intention a été signée en février entre la Suisse et la France. Les deux pays se sont engagés à analyser le potentiel de développement des huit lignes ferroviaires qui les relient, dont Neuchâtel-Frasne.

Rien n'est garanti

«Cette déclaration constitue une bonne nouvelle», commente le président de la FTJA. «Mais ce n'est qu'un premier pas. Il ne garantit rien.» Et cela d'autant moins qu'il existe la même incertitude pour ce qui est de la prise en charge, à l'avenir, des coûts d'exploitation.

«Pour le moment, la ligne tient le coup, si vous me passez l'expression», conclut Pascal Vuilleumier. «Mais il faut dire les choses comme elles sont: si rien ne se passe d'ici la fin de 2025, qu'il s'agisse du maintien de l'infrastructure ou des coûts d'exploitation, son existence sera clairement menacée.»