

# Sauvetage ou sursis de la relation Frasné - Neuchâtel ?

L'avenir de la liaison Frasné - Neuchâtel ne semble pas assuré mais suscite localement une forte mobilisation, car les enjeux sont importants.

TEXTE ET PHOTO DE SYLVAIN MEILLASSON

Le sort de la liaison transfrontalière Frasné - Neuchâtel (60000 voyageurs/an) demeure incertain quand bien même trois AR circulent au SA 2024 et qu'un AR est origine/destination Berne les week-ends et les jours fériés jusqu'au 7 juillet 2024, il n'y a toujours pas de convention de financement de signée pour le déficit d'exploitation et pour la régénération de la section Pontarlier - Frontière. Le premier point concerne, à court terme, les coûts non couverts (2 millions d'euros) actuellement supportés à 80 % par les Suisses (Canton de Neuchâtel, Confédération et CFF), le solde de 400000 euros devant être assumé par la région Bourgogne-Franche-Comté. À l'instar de 2022, la région française a publiquement fait savoir en août 2023 qu'elle n'entendait plus payer cette part, ce que les collectivités helvétiques n'acceptent pas. Ces dernières ont néanmoins indiqué qu'elles reconduisaient leur engagement financier pour 2024, afin de ne pas interrompre la desserte.

Le deuxième point porte, à moyen terme, sur la reprise de la dizaine de kilomètres de voie ferrée en direction des Verrières. Une étude pour évaluer l'ampleur des besoins devrait être lancée courant 2024. Nonobstant l'initiative de réamorcer la desserte à Berne, à des fins expérimentales et en vue d'un accroissement de la fréquentation, les signaux ne sont pas des plus encourageants. La demande formulée par l'autorité organisatrice française de mettre en œuvre un matériel TER de Frasné à Pon-



RE Frasné - Neuchâtel  
au départ de Neuchâtel  
(21 février 2020).

tarlier, en lieu et place des Flirt CFF, constitue toujours une menace qui pourrait s'appliquer ultérieurement à partir du SA 2025. Interrogé au sujet de la pérennité de la liaison, l'Office fédéral des transports répond pour sa part que le canton de Neuchâtel et les CFF sont en premier lieu concernés... La visite du chef d'État français en novembre 2023 aurait aidé à promouvoir la cause de la ligne du « Franco-Suisse » – la Fédération du Transjuralpin s'efforce de faire reconnaître son caractère international – en « haut lieu ». Des discussions seraient actuellement menées. Si avancées il y a, celles-ci ne sont cependant pas encore portées à la connaissance du public.

En l'état, le « bon alignement planétaire » du système ferroviaire du cru n'est plus assuré. Même s'ils ont été accompagnés autant que faire se peut par les parties concernées, l'arrêt de la liaison TGV vers Berne *via* le Jura et le cantonnement du Franco-Suisse dans un rôle local (qui l'a empêché de bénéficier d'une mise à niveau gage de pérennité) ont un profond effet destructurant. La section transfrontalière Frasné - Pontarlier - Les Verrières n'a pas de prérogative réelle (encore moins que Frasné - Vallorbe, pour sa part sous-exploitée nonobstant son potentiel avéré) au niveau du trafic régional. Elle a en revanche une vraie signification pour le segment « longues distances » – la

correspondance avec les TGV Lyria constitue un service apprécié des chalandises tant helvétiques que françaises – et revêt une grande importance pour le statut des gares de Pontarlier et de Frasné. Sans ces apports en voyageurs, la pérennité même de la desserte des TGV à Frasné pourrait être remise en question.

Parallèlement, les douanes croulent sous les bouchons alors que les transports publics ne jouent pas le rôle qui devrait être le leur, malgré les incantations plus ou moins appuyées des uns et des autres. Seulement du fait d'une différence de moyens ou aussi, par l'absence de perspectives partagées de part et d'autre de la frontière? ●