

Nord vaudois-Broye



Le TER s'apprête à quitter Vallorbe pour Pontarlier via Frasne, en France. Le nombre de ses usagers a fortement baissé.

La pagaille du train des frontaliers agace le Canton

L'unique liaison publique pour la main-d'œuvre frontalière de la région patine. Vaud, qui finance partiellement ce train, tape du poing sur la table

Erwan Le Bec

Officiellement, il s'agit d'une des «mesures du schéma de cohérence des mobilités transfrontalières de l'arc jurassien» mises en place en 2012: une liaison TER Pontarlier-Frasne-Vallorbe qui vise à encourager une mobilité douce des frontaliers venant chaque jour œuvrer en terres vaudoises. Cette liaison, le Canton en assume un tiers du déficit, soit 100 000 euros par an.

Dans les faits, il s'agit d'un modeste autorail SNCF au diesel. De 80 places au maximum, il quitte Pontarlier à 5 h 15 et repart en France aussitôt arrivé à Vallorbe, 34 minutes plus tard. Le départ du retour l'après-midi depuis Vallorbe est fixé à 16 h 52. Au plus fort de son exploitation, quelque 130 frontaliers l'utilisaient. Seulement voilà: entre grèves à répétition, substitutions sporadiques par bus, retards voire changements d'horaires, à peine 60 voyageurs l'utiliseraient encore. Autrement dit rien, au regard des 5000 à 8000 véhicules attribués au trafic frontalier quotidien à la douane de Vallorbe, selon les chiffres de l'an dernier. A tel point que les autori-



tés françaises envisageraient de supprimer la ligne, rapportait récemment la presse locale.

De quoi faire enrager l'Association Transports et Environnement (ATE) Vaud, son pendant de Franche-Comté, le député combier Nicolas Rochat Fernandez (l'horlogerie suit l'affaire de près) et même la conseillère d'Etat en charge de la mobilité, Nuria Gorrite. Dans une réponse à Nicolas Rochat Fernandez, mardi dernier, la socialiste n'y va pas de main morte. Elle dit avoir convié les autorités françaises à une réunion, vouloir examiner avec eux le développement de ladite desserte (au budget 2018 de l'Etat), évoque un «recadrement» de la SNCF et même l'instauration d'un deuxième aller-retour quotidien. En clair: le Canton veut en avoir pour son argent.

«C'est parfaitement logique, réagit le député de la Vallée. Ce «train des horlogers» ou «train des frontaliers» est important, et ce n'est pas en l'affaiblissant qu'on va assurer sa pérennité. Il faut des solutions multiples, mais surtout maintenir cette offre d'avenir. Maintenant, les Français doivent analyser les carences et ne pas négliger cette ligne parce qu'elle est régionale.»

«Tout a tourné fin 2015»

Ces carences, les frontaliers les dénoncent depuis longtemps. «En fait, tout a tourné fin 2015, précise Patrick Réal, vice-président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports de Franche-Comté et accessoirement directeur retraité du trafic régional à la SNCF. L'Etat de Vaud paie déjà plus que ce qu'il devrait, à savoir

le prorata des kilomètres parcourus. Et la convention stipule que cette ligne doit être prioritaire en cas de grève: un bus doit au moins être mis en place par la SNCF. Sauf que depuis deux ans, les priorités ont visiblement changé et cette ligne a été reléguée au second plan. Comme réponse au trafic motorisé, le service est rachitique.» Il poursuit: «On s'est demandé si les choses avaient changé lors de la fusion entre les régions de Bourgogne et de Franche-Comté. A la même période, les frontaliers n'ont plus pu utiliser leur abonnement TER dans le TGV de Vallorbe (*ndlr: une des autres mesures du projet transfrontalier*). Evidemment, les usagers s'en désintéressent. En face, on a rajouté deux trains vers La Chaux-de-Fonds. Là, le nombre d'utilisateurs a quadruplé.»

En coulisses, les sources proches du dossier évoquent volontiers les poncifs pour expliquer la gabegie actuelle. «La SNCF privilégie les grandes lignes», ou «la préférence va clairement à la route, regardez le contournement de Pontarlier», voire «maintenant que tout se décide à Dijon, la question du trafic frontalier, ce qui reste perçu comme de la fuite de main-d'œuvre, paraît lointaine.»

Celui qui risque bien d'avoir le dernier mot d'ici là, c'est justement le Conseil régional, l'autorité d'engagement de la fameuse liaison. Son vice-président, Michel Neugnot, accessoirement représentant des Régions de France au conseil d'administration de SNCF Réseau (ex-Réseau ferré de France), n'a pas pu répondre à nos questions.