

La mobilité transfrontalière fragilisée

FRANCE Les autorités suisses et des élus français s’inquiètent des conséquences de la crise budgétaire dans l’Hexagone sur les infrastructures de transport entre les deux pays, qui alimente des doutes sur l’avenir de plusieurs lignes et projets

PAUL ACKERMANN, PARIS

C’est l’un des sujets dont s’inquiètent le plus les diplomates suisses en lien avec la France: la situation budgétaire de l’Etat français, et par conséquent celle de ses collectivités locales, fait que les régions frontalières ont tendance à abandonner des projets communs ou à vouloir faire payer Berne et les cantons «qui peuvent bien se le permettre». La question est particulièrement sensible dans le domaine des transports, avec des dizaines de milliers de résidents français qui viennent travailler en Suisse tous les jours.

Si les questions de transports locaux sont gérées en France par les régions voire les départements ou les communes, les budgets de ces collectivités dépendent largement de ce que l’Etat centralisé leur alloue. Et parfois, c’est la République elle-même qui se désengage. Dernier précédent en date: le projet de desserte ferroviaire de l’EuroAirport (anciennement Bâle-Mulhouse) dont l’Etat français s’est retiré. La Suisse craint d’autres exemples de ce type à l’avenir et compte être ferme. Tour d’horizon des dossiers qui pourraient être menacés et de ce qu’en disent les politiciens français.

■ **EuroAirport Bâle-Mulhouse**

L’Etat français s’est donc retiré en septembre dernier du projet de raccordement de l’EuroAirport au réseau ferroviaire. Un projet commun de la France, de l’Allemagne et de la Suisse. Cette décision s’explique «au regard du montant» du projet (estimé à 475 millions d’euros) et «du contexte budgétaire national». Le Ministère français des transports ajoute qu’il faut revoir les ambitions de la ligne, ce que les diplomates suisses jugent très compliqué. En attendant ce redimensionnement et de possibles fonds européens, le projet est suspendu, sans porte de sortie qui s’impose.

■ **CGN Lausanne-Evian et Lausanne-Thonon**

Quelques semaines plus tard, ce sont les liaisons lacustres entre la France et la Suisse qui ont dû être revues à la baisse, même si un accord a été trouvé entre le canton de Vaud et les communes de la région d’Evian pour assurer un minimum

d’allers-retours entre les deux rives du Léman. La convention entre la Suisse et la France pour l’exploitation de la CGN avait été dénoncée en 2024 par le préfet de Haute-Savoie. A la suite de pétitions et de la colère des usagers, les cadences, notamment entre Lausanne et Thonon, devraient finalement baisser moins que prévu.

■ **Belfort-Porrentruy-Delémont-Bienne**

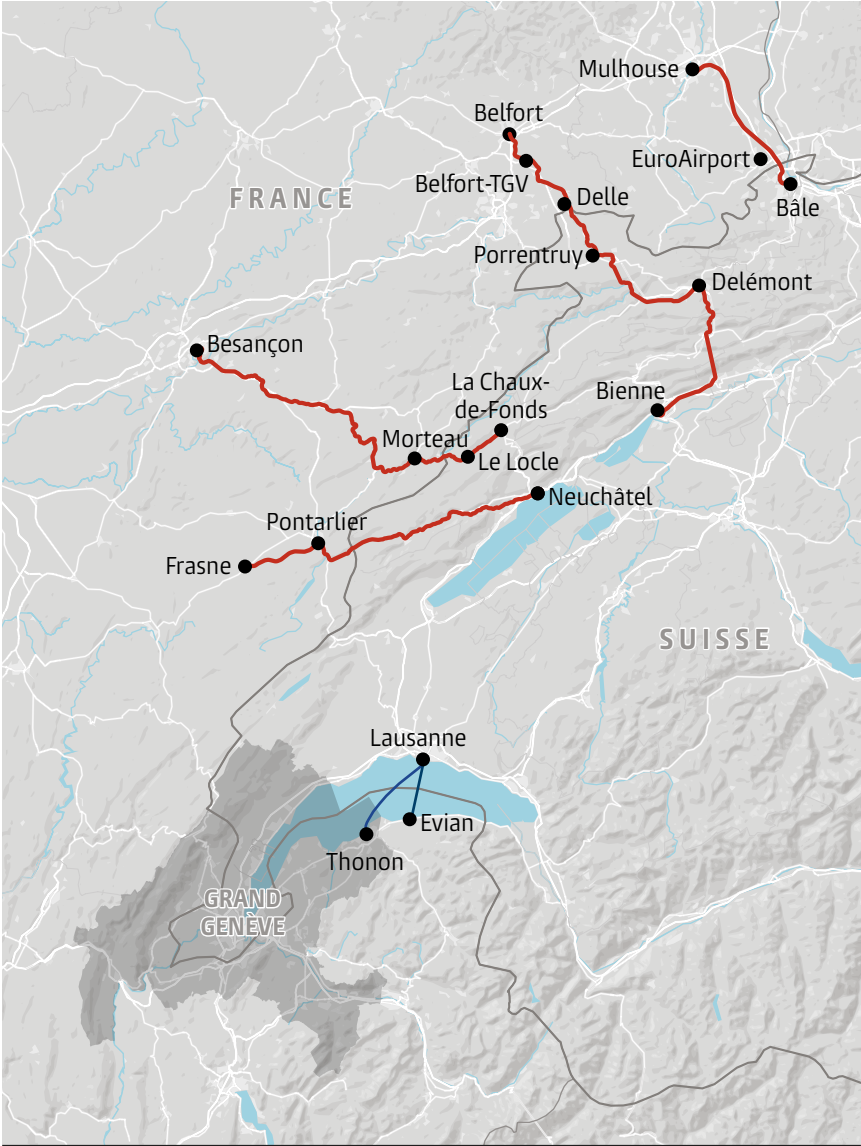
Depuis le 14 décembre 2025, il n’y a plus de liaison directe entre Bienne et Belfort ou sa gare TGV, qui a permis à Porrentruy de revendiquer le statut de ville suisse la plus proche de Paris. La fin des discussions sur ce projet baptisé «Convergence 2026» a été annoncée en 2023, par le canton du Jura, qui affirmait que la Région Bourgogne-Franche-Comté se retirait de cette offre transfrontalière, arguant que la fréquentation des travailleurs frontaliers n’était pas au rendez-vous.

La Confédération et le canton du Jura avaient payé une trentaine des 110 millions d’euros d’investissements nécessaires pour que la ligne Belfort-Delle puisse rouvrir en 2018. Malgré une fréquentation qui avait finalement décollé, le projet a donc changé de direction. On a appris en fin d’année 2025 que la ligne restait partiellement ouverte, bonne nouvelle des horaires français 2026. Mais il faut désormais changer à la frontière et prendre un TER français à Delle. Pas sûr que cet effort français ne sautera pas dans les années qui viennent.

Matthieu Bloch, député dans la troisième circonscription du Doubs, né à Audincourt, à quelques kilomètres de la frontière, a interpellé en décembre dernier le gouvernement sur le sujet à l’Assemblée nationale. Il voit dans ce dossier un comportement problématique de la France vis-à-vis d’un «partenaire exemplaire». «C’est la Région qui a la compétence transports et le ministère ne lui met pas assez la pression tout en se cachant derrière cette question de libre administration des territoires», nous affirme-t-il. «Mais l’Etat distribue son argent et devrait pouvoir signifier que des intérêts internationaux sont en jeu», ajoute-t-il. «Je comprends la frustration des autorités suisses face à ces engagements qui ne sont pas

DES LIGNES FRONTALIÈRES MENACÉES

Principales liaisons **ferroviaires** et **lacustres** régionales franco-suisses, hors Grand Genève



Carte: Antoine Willemin / Le Temps, contributeurs OpenStreetMap

respectés. Le rapport de confiance entre nos deux pays est touché.»

Issu de la droite traditionnelle, le député est remonté contre la Région, gérée à gauche. Le socialiste Michel Neugnot, vice-président chargé des mobilités, infrastructures et affaires générales du Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté, se veut quant à lui rassurant, tout en étant excédé par les critiques récurrentes: «Il n’y a pas de sujet. Il y a simplement des craintes qui sont entretenues et qui n’ont rien à voir avec la réalité. La desserte correspond aux objectifs que l’on s’était fixés. Nous avons 16 liaisons aller-retour cadencées à l’heure. Avec un changement de train quai à quai à Delle, toutes les correspondances sont assurées pour prendre le TGV, sauf le premier du matin qui était quasi vide. La Région a voulu cette rupture de charge à Delle sans incidences sur le temps de parcours pour traiter aussi les besoins de notre territoire; cela se fait sans handicaper nos amis suisses et les liaisons pour prendre le TGV qui était l’objectif lié au cofinancement de la réouverture de la ligne. Cette ligne continuera à vivre telle qu’elle est.»

■ **Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne**

La ligne entre Neuchâtel et Frasné, de plus en plus fréquentée, permet quant à elle une correspondance TGV avec Paris pour les Neuchâtelois, stratégiquement importante pour la France aussi. Côté

français, des investissements sont nécessaires pour sécuriser certains tronçons. Les besoins de rénovation sont de plus en plus pressants, menaçant la survie de la ligne. Le gouvernement français a assuré au député Bloch que ce constat était pris très au sérieux. Le financement doit être évalué et validé avec le Conseil régional, affirme le ministère. Rien n’est donc certain pour l’instant et Michel Neugnot affirme que sa position de principe est toujours qu’il s’agit d’une «liaison internationale et que la Région n’est donc pas autorité organisatrice». Pour lui, l’investissement est une question à traiter entre les deux Etats.

■ **La Chaux-de-Fonds-Le Locle-Besançon**

Un renforcement de l’offre sur la ligne de Besançon au Locle par Morteau est demandé par les travailleurs frontaliers. Les investissements sur cette «ligne des Horlogers» (110 millions d’euros par la France depuis 2019) sont salués. Mais il manquerait une desserte en fin de journée, vers 18h depuis La Chaux-de-Fonds. «Il y a toujours beaucoup de demandes mais notre attention se porte surtout sur l’augmentation capacitaire de chaque desserte existante», rétorque Michel Neugnot. «Et surtout, il y a encore 50 millions d’euros d’investissement à réaliser, c’est notre priorité. Il ne faut pas considérer que la ligne est totalement sauvée. La ligne aura coûté 170 millions au bout du compte.»

La ligne entre Vallorbe et Pontarlier fait également l’objet de nombreuses réclamations de la part des travailleurs frontaliers. Mais un développement ne semble pas réaliste pour l’instant.

Pour Matthieu Bloch, «la situation budgétaire de la France est catastrophique et cela aura des conséquences sur les dotations octroyées aux projets et aux collectivités territoriales. Les régions devront faire des arbitrages et c’est d’autant plus inquiétant que même quand la situation budgétaire était un peu moins dégradée, Bourgogne-Franche-Comté ne jouait pas toujours le jeu. Il y a des choix politiques et la région gérée à Dijon depuis la réforme des délimitations, loin des échanges transfrontaliers de la Franche-Comté, a peut-être d’autres priorités.»

Pour le député, «dans cette période de difficultés économiques, on ne profite pas assez des échanges transfrontaliers, on a besoin de ces emplois, c’est presque plus notre problème que le vôtre». Matthieu Bloch a d’ailleurs rappelé aux ministres français la déclaration d’intention signée le 11 février 2025 à Paris pour le développement des liaisons ferroviaires franco-suisses. «L’élection présidentielle pourrait changer des choses mais dans les mois qui viennent rien ne va être débloqué, ajoute l’élu. Il n’y a qu’à voir la réponse du ministre à ma question, c’est du bottage en touche.»

Là-dessus, Michel Neugnot se veut optimiste: l’association Régions de France a obtenu qu’une loi-cadre soit présentée impliquant la mise en place d’un texte pluriannuel de financement des infrastructures avec 1,5 milliard d’euros en plus par an. «Seules les armées et la recherche avaient jusqu’ici droit à une telle loi de programmation des investissements. Donc c’est plutôt rassurant.» La loi n’est pas encore votée mais selon Michel Neugnot, SNCF Réseau a anticipé ces enseignements pour pouvoir lancer des travaux en 2028.

■ **Grand Genève**

L’ambiance est meilleure du côté de Genève. Un protocole de financement d’infrastructures transfrontalières concernant la mobilité a été signé en novembre dernier entre le canton et ses départements frontaliers. La partie suisse s’engage ainsi à mettre 39,5 millions de francs dans certains projets côté français comme l’extension du tram vers Fernex-Voltaire ou une ligne de bus entre le CERN et Saint-Genis-Pouilly. «On est sur une équation budgétaire extrêmement difficile en France mais le sujet de la mobilité transfrontalière est au cœur de nos priorités au vu de la dynamique démographique du pays de Gex», nous affirme François Genest, directeur général des Services pour le département de l’Ain. «Avec le logement, c’est le sujet le plus important dans cette région et donc pour l’instant on a réussi à préserver ces enjeux d’éventuelles remises en question», ajoute-t-il. «Les échanges sont très volontaristes avec Genève sur ces sujets.» Les débats seront peut-être plus compliqués pour des projets impliquant l’Etat et la Région à beaucoup plus long terme comme le Léman Express 2 ou la ligne Genève-Lyon. Toujours est-il que le succès du Léman Express semble avoir mis tout le monde dans de meilleures dispositions que sur d’autres territoires. ■