

La Suisse développe toutes les régions périphériques – la France les néglige

L'exploitation ferroviaire dans le Jura est un parfait exemple des différentes politiques de transport des deux pays.

Tobias Gafafer

02.09.2025, 05h30 ⌚ 6 minutes



Les « Lignes des Hirondelles » dans le Jura français surmontent de grandes différences d'altitude avec des ouvrages d'art complexes.

NZZ

Dans la région frontalière du Jura vaudois, les différences entre la Suisse et la France sont flagrantes. Côté suisse, le chemin de fer Nyon-Saint-Cergue-Morez (NStCM) fonctionne avec un horaire chargé. Cependant, il s'arrête brusquement à

La Cure. La ligne vers la petite ville française de Morez est fermée depuis 1958, suite à l'extension de la route nationale Dijon-Genève. Exploitée pendant 37 ans, elle fut l'une des lignes ferroviaires les plus éphémères. Seuls le M de Morez et quelques portails de tunnel subsistent, rappelant que le NStCM était une liaison transfrontalière.



Emmanuel Laurent, directeur du
NStCM
NZZ

Emmanuel Laurent maîtrise parfaitement les deux univers ferroviaires. Ce Français travaille dans le secteur depuis 30 ans, d'abord à des postes de direction à la SNCF, puis aux Transports Publics Lausannois (TL). Il est directeur du NStCM depuis 2023. « La Suisse est un paradis pour le rail », déclare-t-il. Le pays privilégie délibérément un vaste réseau de transports publics, et non pas

seulement des lignes desservant les grandes villes.

Cela vaut également pour le NStCM. Pendant des années, il a été menacé de fermeture. Mais la résistance était trop forte. Dans les années 1980, le gouvernement fédéral a décidé de maintenir l'exploitation ferroviaire et de la moderniser. Ce schéma se répète en Suisse. La Suisse n'a pas de provinces oubliées, écrivait l'historien Herbert Lüthy dans son essai de 1961 « La Suisse comme antithèse ». Le réseau ferroviaire a dû

s'adapter aux souhaits de la plus petite commune et de la vallée la plus reculée, malgré les coûts élevés.

Une expansion majeure est prévue

Aujourd'hui, le chemin de fer à voie étroite exploite dix rames automotrices modernes Stadler Rail, explique fièrement Laurent. Le nouveau dépôt est presque terminé. « Nous disposons d'installations de maintenance ultramodernes. » De plus, le chemin de fer se prépare à introduire la commande à distance automatique. À partir de 2035, Laurent prévoit une nouvelle augmentation des horaires, avec des trains toutes les 15 minutes jusqu'à Saint-Cergue et toutes les demi-heures jusqu'à La Cure.



Le chemin de fer à voie étroite de Nyon à La Cure fonctionne avec des trains ultramodernes de Stadler Rail.

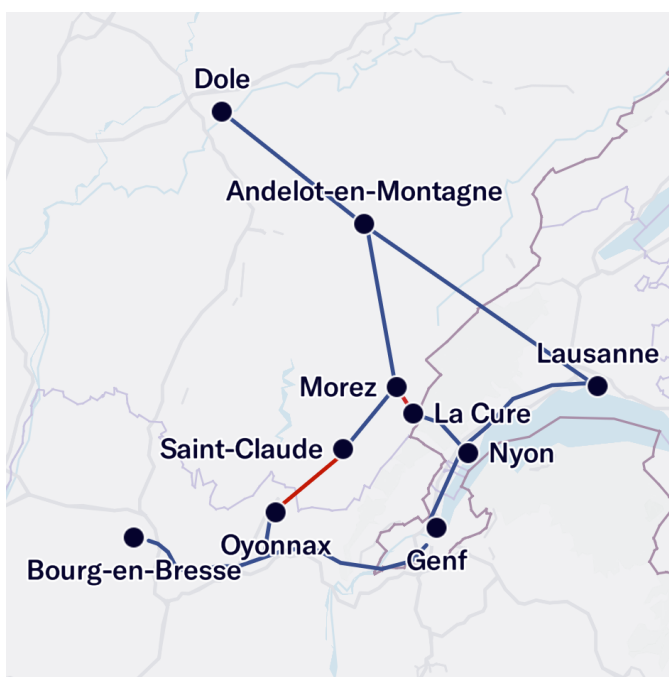
Raffi Maghdessian / Imago

Dans sa partie basse, la NStCM sert de ligne de banlieue. L'Arc Lémanique a connu une croissance significative ces dernières

décennies. Le chemin de fer joue un rôle central, explique Laurent. « Les gens s'installent là où les transports en commun sont performants. » Dans sa partie haute, qui grimpe à plus de 1 000 mètres d'altitude à 50 % et emprunte des virages serrés, la ligne a une vocation touristique. Elle offre des vues magnifiques sur le lac Léman et les Alpes françaises. Parallèlement, le trafic pendulaire gagne également en importance. Avec la croissance de Nyon, le nombre de personnes s'installant sur le haut plateau a augmenté.

Chemins de fer entre le lac Léman et le Jura

actif fermer



50 kilomètres

Source de la carte : © Openstreetmap, © Maptiler

NZZ / gaf.

Laurent analyse le système de transports publics avec le point de vue d'un cheminot venu de l'étranger. « Depuis des décennies, la Suisse fait preuve d'une forte volonté politique de développer ses services et d'investir massivement », explique-t-il. C'est un atout et cela incite davantage de clients à laisser leur voiture au garage. La Confédération finance le renouvellement des infrastructures et subventionne l'exploitation avec les cantons. Aujourd'hui, le NStCM transporte environ 1,5 million de personnes par an.

C'est plus que ce que beaucoup de régions françaises réalisent sur l'ensemble de leur réseau ferroviaire, explique Laurent. « De l'autre côté de la frontière, on sent que la France a pris des décisions différentes il y a 40 ou 50 ans. » Ils voulaient construire le réseau TGV, mais n'avaient pas les fonds nécessaires. Aujourd'hui, les conséquences du sous-investissement dans le réseau ferroviaire sont perceptibles, même dans le Jura français.

Traces du siècle dernier

Depuis La Cure, des bus individuels desservent Morez, principalement pour les écoliers, mais moins pour les nombreux frontaliers. La ligne à voie normale reliant Andelot à Saint-Claude est la dernière ligne ferroviaire de la région menacée de fermeture. Chef-d'œuvre d'ingénierie, visible de loin depuis Morez, elle surmonte les considérables dénivelés grâce à d'impressionnants viaducs surplombant la ville et à un tunnel réversible.



La Ligne des Hirondelles est l'une des plus belles lignes ferroviaires de France.

NZZ

Le train de midi pour Saint-Claude est bondé. Outre quelques locaux, les passagers sont principalement des touristes. Sur le tronçon le plus spectaculaire avant Morez, ils sortent leurs appareils photo. La ligne est considérée comme l'une des plus belles lignes ferroviaires de France. Les offices de tourisme régionaux et la SNCF la présentent sous le nom de « Ligne des Hirondelles ». La Südostbahn démontre ce qui serait possible avec plus d'ambition. Elle commercialise ses trains sur la ligne du Saint-Gothard et à destination de Coire avec un quai comprenant également des hôtels et d'autres services.

« Morez, arrêt cinq minutes », annonce le conducteur. À l'ancien terminus de la NStCM, le train fait demi-tour pour entamer la descente vers Saint-Claude. Le conducteur doit ralentir. L'infrastructure, dont certaines datent du siècle dernier, est en mauvais état. Un « tac-tac » retentit au passage des voies, dont certaines datent de 1905. La ligne, avec ses 18 viaducs et ses 36 tunnels, a besoin d'être rénovée. Le

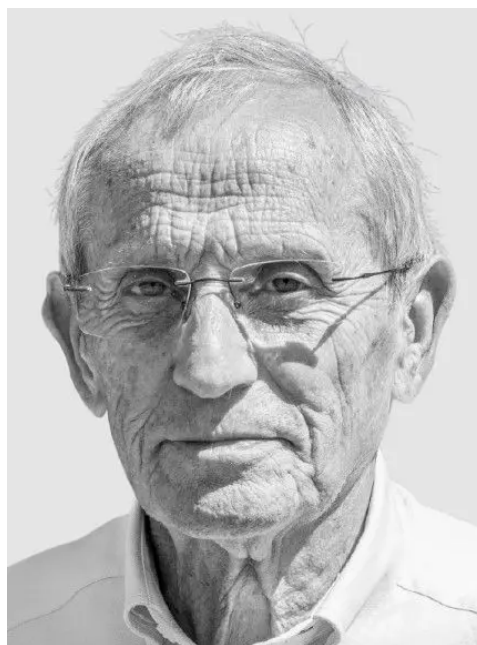
gestionnaire de l'infrastructure, SNCF Réseau, prévoit des investissements de 90 millions d'euros, dont 12 millions pour des travaux urgents. Dans le cas contraire, la ligne risque d'être fermée l'année prochaine.

90 millions d'euros, c'est une somme considérable pour une ligne sur laquelle circulent seulement quelques trains régionaux. La région Bourgogne-Franche-Comté devrait financer la rénovation, car la ligne n'a qu'un intérêt local et régional. Son vice-président, Michel Neugnot, a déjà clairement indiqué aux médias français que la région ne pouvait pas gérer seule cet investissement. Elle n'a fait que le strict minimum pour éviter les perturbations. Ce n'est plus possible.

Une ville lutte contre la relégation

Jean-Louis Millet, maire de la ville, attend à la gare de Saint-Claude. Cet homme politique de droite se bat aux côtés de son prédécesseur communiste pour préserver la ligne ferroviaire et s'opposer à la fermeture de l'hôpital.

« Ce serait une catastrophe pour Saint-Claude et la région si la ligne disparaissait. » Cela contredirait tous les discours sur la mobilité douce.



Jean Louis Millet, maire de Saint-Claude
NZZ

Millet craint qu'une fermeture n'accélère le déclin. Saint-Claude a traversé des années difficiles. Le géographe Christophe Guilluy compte la ville parmi les localités périphériques de France qui ont particulièrement souffert de la mondialisation. Un sentiment croissant d'exclusion culturelle et sociale s'y manifeste, écrit-il dans son livre « Fractures françaises ». Depuis la fermeture d'une usine en 2008, Saint-Claude a perdu environ 3 000 habitants, explique Millet. « Nous sommes une ville relativement pauvre. » Les personnes sans voiture dépendent du chemin de fer. Une fermeture les désavantagerait encore davantage.



Saint-Claude est le terminus – la ligne vers Oyonnax est supprimée depuis 2018.

NZZ

Un panneau en gare indique que la SNCF et la région ne font que le strict minimum pour la ligne. Il indique le sens de départ des trains. Cependant, le tronçon vers Oyonnax est supprimé depuis 2018. Les deux régions concernées n'ont pas réussi à s'entendre sur le financement des travaux nécessaires.

Depuis, le trajet vers la métropole lyonnaise est encore plus long.

La section locale de la Fédération française des voyageurs (Fnaut) a récemment mis en garde contre de nouvelles coupes budgétaires. Elle a évoqué des temps de trajet plus longs à partir d'octobre et le remplacement des trains par des bus. L'exploitation est déjà inefficace. À Saint-Claude, trois automotrices diesel restent immobilisées une demi-journée. Faute de télécommande, un « agent de circulation » est nécessaire pour piloter les systèmes en gare. Ce phénomène est comparable à celui que nous observons régulièrement en France : les lignes secondaires sont réduites à tel point que leur fermeture devient inévitable.

Le maire Millet soupçonne la région de chercher un prétexte pour fermer la ligne. Il exige que l'État français contribue au financement, comme il l'a fait par le passé. L'État français a cofinancé la rénovation d'une autre ligne près de la frontière, reliant Besançon à Morteau et Le Locle. Pour cette région montagneuse reculée, le chemin de fer est un moyen de maintenir les liaisons.

Laurent, directeur du NStCM, partage un avis similaire. « Les régions rurales seront désertées s'il n'y a plus de moyens de transport efficaces. » Grâce à son excellent réseau de transports publics, la Suisse a également préservé la beauté de ses villages et de ses paysages.

Laurent comprend que la situation est difficile pour la France. « L'ensemble des lignes ferroviaires d'intérêt touristique nécessiterait des investissements de plusieurs centaines de

millions d'euros. » Il espère néanmoins qu'un changement de mentalité s'opérera à moyen terme.

Dans certaines régions, comme l'Occitanie et le Grand Est, qui comprend l'Alsace, un redressement est déjà perceptible. Des voies ferrées abandonnées ont été réactivées ou sont en cours de réactivation. Millet, lui aussi, rêve de rouvrir la ligne jusqu'à Oyonnax, et de ne plus considérer Saint-Claude comme le terminus.

Correspondance avec l'article



Les trains express de Bâle à Strasbourg sont populaires – ils sont désormais confrontés à une interruption de plusieurs années

Les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) reconstruisent la gare de Bâle. Cela posera problème aux trains français.

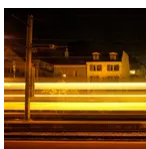
Tobias Gafafer 16 janvier 2025 ⌚ 3 minutes



Une extension ferroviaire reliait le Jura au réseau TGV – la France annule désormais les trains directs vers la Suisse

Les deux pays n'ont repris le trafic transfrontalier entre Bienne et Belfort qu'il y a quelques années. Cette chute rapide est également due aux différences entre les systèmes de transports publics.

Tobias Gafafer 02.08.2023 ⌚ 4 minutes



COMMENTAIRE

par Tobias Gafafer

La libéralisation du trafic ferroviaire international avec l'UE est une opportunité pour les CFF

L'entreprise rate le coche en matière d'ouverture du transport transfrontalier de passagers en Europe. La Suisse, supposée élève modèle, affiche de piètres résultats.

19 juillet 2024 ⌚ 6 minutes



Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG. Tous droits réservés. Toute modification, republication ou conservation à des fins commerciales ou autres est interdite sans l'autorisation expresse et préalable de Neue Zürcher Zeitung.