



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 17ème législature

### Coopération transfrontalière franco-suisse

Question orale n° 481

#### Texte de la question

M. Matthieu Bloch attire l'attention de M. le ministre des transports au sujet de la fragilité croissante de plusieurs liaisons ferroviaires transfrontalières essentielles en Franche-Comté et dans le Nord-Franche-Comté. Il souhaite d'abord attirer l'attention sur la ligne Neuchâtel-Frasne, dont la fréquentation progresse fortement depuis quatre ans. Malgré cette dynamique positive, l'état de l'infrastructure côté français se dégrade. Les trains régionaux assurant la correspondance vers le TGV à Frasne doivent désormais réduire leur vitesse en raison de la mauvaise qualité de la voie. Cette situation menace directement la fiabilité des correspondances à Frasne, qui constituent l'intérêt même de la ligne. M. le député souligne que le jour où ces correspondances ne seront plus garanties, la liaison perdra son attractivité et pourrait être condamnée, alors même que la Suisse continue d'investir et demande un renforcement de l'offre. Il attire également l'attention sur la ligne des Horlogers, pour laquelle la coopération franco-suisse est globalement satisfaisante. Les partenaires suisses reconnaissent les efforts réalisés sur cette ligne. Toutefois, l'offre reste insuffisante pour répondre aux besoins des travailleurs frontaliers. En particulier, M. le député souligne la nécessité d'ajouter une desserte autour de 18 h 00 au départ de La Chaux-de-Fonds, indispensable pour les usagers résidant dans le Doubs. Ce renforcement serait cohérent avec les attentes helvétiques et permettrait de mieux structurer l'offre transfrontalière. Il rappelle ensuite les inquiétudes concernant la liaison Belfort-Montbéliard-Bienne, dont l'interruption de la relation directe est annoncée pour le mois de décembre 2025. Cette ligne s'arrêtera désormais à Delle, à la suite d'une décision de la région Bourgogne-Franche-Comté, créant une rupture de charge nouvelle et une régression importante pour les mobilités du territoire. Depuis sa réouverture en 2018, la liaison Belfort-Bienne joue un rôle essentiel. Elle permet aux voyageurs suisses de rejoindre directement la gare TGV de Belfort-Montbéliard et, au-delà, le réseau à grande vitesse vers Paris et le sud de la France. Elle constitue aussi une alternative fiable pour les travailleurs frontaliers, les étudiants et de nombreux usagers quotidiens. Bien que la ligne ait connu des difficultés d'exploitation et des contraintes de matériel roulant, les autorités suisses se sont clairement engagées en faveur d'un développement ambitieux de l'offre. Le projet « Convergence 2026 » proposait ainsi un cadencement à la demi-heure jusqu'à Belfort-Ville, assuré avec du matériel suisse et sans rupture de charge à Delle. Cette vision tournée vers l'amélioration du service contraste avec une approche régionale davantage centrée sur la gestion de l'existant plutôt que sur son renforcement, ce qui explique l'incompréhension suscitée par la décision de mettre fin à la liaison directe. Cet étonnement est d'autant plus fort que la Suisse et le canton du Jura ont investi plus de 27 millions d'euros dans la réhabilitation de cette infrastructure. Cette rupture de continuité affaiblirait une ligne cofinancée par la France et la Suisse et nuirait à la cohérence de la mobilité transfrontalière. Enfin, M. le député alerte sur la situation critique de la ligne des Hirondelles, où la région Bourgogne-Franche-Comté a dû mobiliser douze millions d'euros pour éviter une fermeture immédiate, alors que les besoins réels dépassent 60 à 90 millions d'euros. La région ne pourra pas assumer seule un tel investissement, alors même qu'il s'agit d'un territoire de montagne enclavé et dépendant de cette ligne pour les mobilités quotidiennes et touristiques. M. le député souhaite connaître les intentions du Gouvernement pour garantir la pérennité, la fiabilité et l'attractivité de ces lignes transfrontalières. Il lui demande en particulier de quelle manière l'État entend sécuriser les investissements nécessaires, préserver les correspondances TGV, accompagner le renforcement de l'offre et répondre aux attentes exprimées par les partenaires suisses.

## Texte de la réponse

### LIAISONS FERROVIAIRES FRANCO-SUISSES

**M. le président** . La parole est à M. Matthieu Bloch, pour exposer sa question, no 481, relative aux liaisons ferroviaires franco-suissees.

**M. Matthieu Bloch** . Si le sujet que je souhaite évoquer ne relève pas directement de vos compétences, vous le connaissez bien puisque vous êtes élu d'une commune de Bourgogne-Franche-Comté.

Les lignes ferroviaires transfrontalières entre la France et la Suisse ne sont pas seulement des infrastructures de transport, ce sont des outils stratégiques pour l'avenir du Doubs et du Nord Franche-Comté. Essentielles pour les milliers de travailleurs frontaliers qui subissent chaque jour les bouchons dans les vallées du Doubs et des cantons suisses du Jura et de Neuchâtel, elles sont tout aussi indispensables pour l'alimentation de nos lignes à grande vitesse, dont elles renforcent l'attractivité et la performance.

Pour ce territoire industriel majeur et résolument tourné vers la Suisse, nous avons besoin d'un réseau ferroviaire fiable, cadencé et à la hauteur des attentes de nos partenaires. Or c'est précisément sur ce point que l'incompréhension grandit.

L'annonce de la suppression de la liaison directe Belfort-Montbéliard-Bienne, dès ce mois de décembre, alors même que nos partenaires suisses défendent un développement ambitieux dans le cadre du projet Convergence 2026, ne peut être perçu par nos voisins que comme un recul. Les Suisses proposent un cadencement à la demi-heure jusqu'à Belfort-Ville, apportent des financements et investissent dans la modernisation. Ils tiennent leurs engagements, la France doit tenir les siens.

Je vous rappelle que la réouverture de la ligne Belfort-Delle, mise en service en 2018, a représenté 110 millions d'investissements, dont près de 25 millions pour la Confédération suisse, auxquels s'ajoutent plus de 3 millions pour le canton du Jura – soit un total de 28 millions côté suisse. Si nos voisins ont mis de l'argent sur la table, ce n'est pas pour voir les ambitions réduites sept ans plus tard, mais bien pour consolider une réelle porte d'entrée ferroviaire vers la Suisse.

De même, la ligne Neuchâtel-Frasne connaît une hausse de fréquentation remarquable depuis 2020.

Alors que la Suisse investit et modernise, l'enjeu pour la France est clair : garantir des correspondances TGV fiables et maintenir une infrastructure au niveau attendu. La crédibilité de la France dépend évidemment de cette réciprocité.

Sur la ligne dite des Horlogers, les avancées sont reconnues par nos partenaires de l'autre côté de la frontière. Cependant, une demande précise reste insatisfaite : une desserte supplémentaire, en fin de journée, vers 18 heures, depuis la Chaux-de-Fond. Les travailleurs frontaliers expriment là un besoin concret, simple et légitime. En y répondant, la France ferait un geste de cohérence à l'égard d'un partenaire exemplaire.

La région Bourgogne-Franche-Comté est certes l'autorité organisatrice mais elle ne peut ignorer les attentes suisses ni la dynamique transfrontalière qu'elle prétend soutenir. Comment comprendre que la majorité régionale socialiste, si prompte à donner des leçons d'écologie, manifeste si peu d'intérêt pour des liaisons ferroviaires qui comptent pourtant parmi les plus efficaces en matière de mobilité durable ?

L'État doit non seulement accompagner les dispositifs mais aussi mettre une pression politique forte pour que la région respecte pleinement la déclaration d'intention, signée le 11 février 2025 avec la Suisse, relative au développement stratégique des liaisons ferroviaires franco-suissees. Elle engage la France – donc aussi la région – et l'avenir de nos territoires.

Je vous demande de nous apporter des garanties claires sur la continuité de la liaison Belfort-Montbéliard-Bienne, les investissements nécessaires pour sécuriser la ligne Neuchâtel-Frasne ainsi que ses correspondances TGV, et le renforcement de la desserte sur la ligne des Horlogers.

Au-delà de la question de l'offre en matière de transports, il y va de la crédibilité internationale de la France, du respect de nos engagements vis-à-vis de nos partenaires suisses et de l'avenir ferroviaire d'un territoire frontalier stratégique. Je vous remercie par avance de votre réponse.

**M. le président** . La parole est à M. le ministre délégué chargé de l'industrie.

**M. Sébastien Martin**, *ministre délégué chargé de l'industrie* . Vous alertez le ministre des transports, Philippe Tabarot, sur l'importance stratégique des liaisons ferroviaires transfrontalières pour la Bourgogne-Franche-Comté, en particulier pour le département du Doubs.

Sachez que l'État est pleinement mobilisé en faveur de ces lignes, essentielles pour les mobilités du quotidien entre la France et la Suisse. Les constats sur l'état de la ligne Neuchâtel-Frasne sont connus et pris très au sérieux. Les investissements nécessaires au maintien des circulations doivent être évalués puis recueillir un accord de financement avec le conseil régional.

Concernant la liaison Belfort-Bienne, la région a effectivement pris la décision d'instaurer une correspondance à Delle à compter du dimanche 14 décembre. L'organisation de l'offre ferroviaire relève pleinement de sa responsabilité en tant qu'autorité organisatrice des mobilités – l'État n'intervient pas dans ce type de choix même si, sur cette question comme sur tant d'autres, le dialogue entre le préfet de région et le président de région est continu.

Il en va de même pour les circulations sur la ligne des Horlogers, qui a bénéficié depuis 2019 d'un investissement de près de 110 millions d'euros, cofinancé par l'État, la Région et SNCF Réseau.

S'agissant de la ligne dite des Hirondelles, la région a débloqué une enveloppe de 12 millions sur trois ans pour effectuer les travaux nécessaires au maintien des circulations, en conformité avec le cadre du protocole sur l'avenir des petites lignes dans la région, signé en 2021 entre l'État et la région. Cette décision s'inscrit dans le cadre d'un plan d'investissement de 450 millions d'euros sur dix ans, avec une participation très importante de l'État et de SNCF Réseau – à hauteur de 65 %.

De manière générale, à la suite de la conférence Ambition France transports, le ministre des transports a missionné le préfet François Philizot pour réaliser une revue générale des lignes de desserte fine du territoire. Nous pourrions ainsi identifier les pistes à suivre pour inventer un modèle de gestion de ces lignes qui soit économe, au bénéfice de la vitalité des territoires qu'elles traversent et du développement d'une mobilité adaptée à leurs enjeux.

**M. le président** . La parole est à M. Matthieu Bloch.

**M. Matthieu Bloch** . Les autorités suisses que j'ai rencontrées ne comprennent pas vraiment la dichotomie entre la volonté affichée de l'État français, que je salue, et la frilosité de la région. Il conviendrait que nous accordions nos violons afin d'avancer tous ensemble car ces lignes sont absolument essentielles.

## Données clés

**Auteur** : [M. Matthieu Bloch](#)

**Circonscription** : Doubs (3<sup>e</sup> circonscription) - Union des droites pour la République

**Type de question** : Question orale

**Numéro de la question** : 481

**Rubrique** : Transports ferroviaires

**Ministère interrogé** : Transports

**Ministère attributaire** : Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le** : [2 décembre 2025](#)

**Réponse publiée le** : 10 décembre 2025, page 10837

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [2 décembre 2025](#)