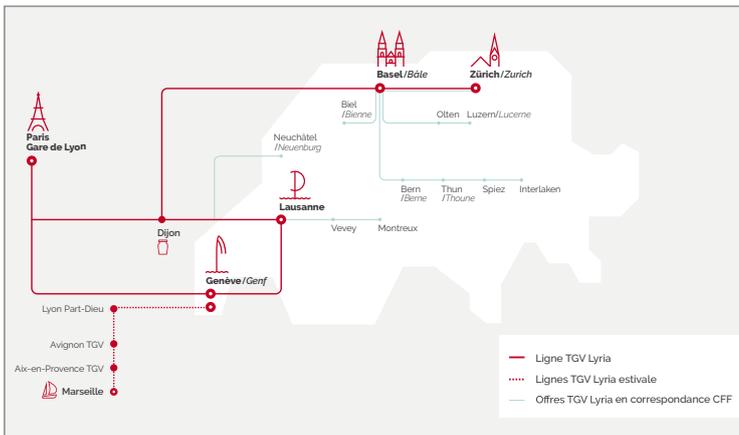


Neuchâtel toujours sur la carte TGV Lyria



Dans les horaires de TGV Lyria, la ligne Neuchâtel – Travers – Pontarlier – Frasne – Paris est considérée comme une offre TGV Lyria en correspondance CFF.

Assemblée générale de la FTJA à Pontarlier, le 22 août 2023



Programme

- 8h00-9h30: Visite de la Gare rénovée de Pontarlier et programme surprise
 - 10h00-12h00: Assemblée générale
 - 12h00-13h45: Apéritif et repas
- Bienvenue à toutes et tous !**

Horaires Neuchâtel – Travers – Pontarlier – Frasne – Paris (valables jusqu'au 10.12.23)

Horaires TGV	Départ	Départ	Départ
Neuchâtel	07:06	12:06	16:06
Travers	07:29	12:29	16:29
Pontarlier	07:55	12:55	16:55
Frasne	08:15	13:15	17:15
Arrivée Paris	11:12	16:08	20:09

	Départ	Départ	Départ
Paris	07:53	11:54	17:57
Frasne	10:53	14:53	20:53
Pontarlier	11:06	15:06	21:06
Travers	11:28	15:28	21:28
Arrivée Neuchâtel	11:53	15:53	21:53

Edito

La suppression de la liaison directe entre Paris et Berne via Neuchâtel il y a bientôt 10 ans a porté un sale coup à nos activités en direction de la Ville Lumière. Bien que des offres avec correspondance à Frasne aient été proposées pour maintenir une liaison rapide, la dégradation de la distribution des titres de transport est incompréhensible à une époque où le tout numérique se développe. Alors que réserver un billet Neuchâtel-Paris fut un temps possible, cela n'est plus le cas aujourd'hui, de plus les quotas obligent de procéder à des réservations hors périmètre utilisé pour effectuer une réservation dans le TGV si l'on est en correspondance via Frasne. Non seulement tout cela cause l'agacement des clients, mais surtout pénalise massivement l'attractivité de la ligne ! Le matériel roulant modernisé entre Frasne et Neuchâtel mis à disposition en 2020 constitue un point positif puisqu'il offre davantage de confort aux passagers, mais le réel enjeu repose sur les investissements à consentir sur l'infrastructure de la ligne, notamment entre Les Verrières et Pontarlier. Ne pas investir, c'est non seulement condamner définitivement un axe stratégique permettant la traversée du Jura, mais encore condamner les gares de Pontarlier et de Frasne et renforcer la possibilité de contourner le Jura en passant par Genève depuis Lausanne.

Tous se l'accordent, des travaux sont à mener sur le territoire français. Alors pourquoi rien n'avance? Il est évident que cet axe constitue un outil d'aménagement du territoire, soutenu par le financement de la Confédération suisse pour le raccordement aux LGV. Les relations en direction de Paris via le massif du Jura font partie d'un système qui doit être pris en considération dans sa globalité, à l'intérieur du triangle Lausanne, Neuchâtel, Dijon.

Ces relations doivent être traitées à un échelon suprarégional et en parfaite collaboration entre nos deux pays. La tendance en lien avec les exigences des plans climats n'est clairement pas à la diminution d'une offre permettant de substituer l'avion, mais bien à son développement. Sans une volonté politique partagée par toutes les parties, une ligne d'importance internationale disparaîtra. Alors faisons preuve de courage, appréhendons l'avenir comme il se doit et agissons !

Pascal Vuilleumier,
Président FTJA

Devenez membre FTJA
Infos sur
www.ftja.eu > Devenir membre

Ils parlent de la ligne TGV à travers le Jura, de ses enjeux et de leurs attentes par rapport à la FTJA

David Fattebert et Eric Dehlinger:

« L'axe du Jura est fort et apprécié de nos clients, qu'ils viennent de Lausanne ou de Neuchâtel, et nous le soutenons. »

Le trafic international est une branche très importante de l'offre ferroviaire et connaît une excellente reprise (meilleure que celle du trafic pendulaire) après la dure période liée au Coronavirus. L'axe du Jura est fort et apprécié de nos clients, qu'ils viennent de Lausanne ou de Neuchâtel, et nous le soutenons. Nous sommes conscients des enjeux politiques autour de ces lignes et sommes pour cela en contact régulier avec nos principaux partenaires (Cantons de Neuchâtel et Vaud notamment). Les relations ferroviaires franco-suisse sont une pierre de l'édifice ferroviaire qui est très précieuse, tant pour le trafic loisirs que business. La ligne du Jura, en particulier, a toujours été un trait d'union important entre les deux pays (elle s'appelait la Ligne de cœur à sa mise en service), en rapprochant Paris de l'Arc lémanique. La demande y est très forte (y compris après la crise du Coronavirus) et provient d'un bassin de population important en pleine expansion depuis plusieurs années sur l'Arc lémanique. L'intérêt est donc bien réel et la société TGV Lyria, détenue par la SNCF et les CFF, en est la preuve.

Le développement du trafic dépend de plusieurs facteurs contraignants, dont la disponibilité de matériel roulant et l'accès au réseau (sillons). Les importants travaux en cours ou à venir (par exemple la gare de Lausanne dont la capacité est réduite pour une dizaine d'années) constituent également un défi à prendre en compte pour tout développement d'offre. Il faut rappeler que le trafic international n'est pas subventionné et réagit en fonction de l'évolution de la demande (mais avec toutefois les contraintes listées plus haut).

Les enjeux de la ligne à grande vitesse qui passe par le massif du Jura sont importants et sont également liés avec ceux de la ligne du Haut-Bugey (Genève-Paris), le



David Fattebert
Directeur régional Ouest CFF

Eric Dehlinger, Directeur
Général – CEO Lyria SAS

trafic étant fortement lié entre ces deux axes complémentaires.

Le soutien à un produit ferroviaire est toujours à saluer et la FTJA est un partenaire important en ce sens. Notre interlocuteur principal reste le Canton de Neuchâtel pour ce qui est du financement et de l'avenir du produit, mais les échanges avec la FTJA restent précieux et la Fédération constitue une belle plateforme d'échange entre tous les acteurs concernés par le produit.

Compléments d'Eric Dehlinger

Les réponses de David Fattebert apportées au nom des CFF, notre maison-mère Suisse, intègrent pleinement la position de TGV Lyria. Avec près de 5 millions de voyageurs, TGV Lyria a retrouvé en 2022 le niveau de trafic de 2019. C'est un signe très positif et encourageant de la demande de mobilité ferroviaire entre la Suisse et la France.

Nous nous réjouissons de poursuivre cette relation d'échanges avec la FTJA sur les circulations du Jura et participerons avec plaisir aux futures rencontres sur le sujet !



Annie Genevard, Députée du
Doubs à l'Assemblée nationale

Annie Genevard: « L'importance d'avoir une ligne TGV qui passe par le Massif du Jura est capitale pour son attractivité tant pour son développement économique – l'accès à Paris est un vrai atout pour les employeurs et pour les salariés – que touristique – le Haut-Doubs est un territoire riche de ses paysages et de son offre sportive, culturelle et patrimoniale. »

La question des infrastructures ferroviaires dans le Massif du Jura est fondamentale. Régulièrement interrogées sur leur pertinence, leur pérennité, elles sont l'objet d'une très grande vigilance et d'un

engagement sans faille des élus locaux, régionaux et nationaux. Un massif qui n'est pas correctement desservi par les infrastructures ferroviaires et routières est condamné à être contourné et donc délaissé, et son développement, compromis.

L'importance d'avoir une ligne TGV qui passe par le Massif du Jura est capitale pour son attractivité tant pour son développement économique – l'accès à Paris est un

vrai atout pour les employeurs et pour les salariés – que touristique – le Haut-Doubs est un territoire riche de ses paysages et de son offre sportive, culturelle et patrimoniale. Aussi, le passage d’une ligne TGV internationale est un réel avantage pour le développement de la région. Cette ligne TGV permet également le décroisement de nos territoires ruraux, trop souvent oubliés dans l’aménagement d’infrastructures.

Le retour du quatrième aller-retour Lausanne – Vallorbe – Frasne – Paris, malheureusement supprimé, est l’une des priorités pour notre territoire. En effet, cette suppression pénalise la population locale en réduisant l’offre de 25%. De plus, cette suppression, ainsi que les modifications des horaires, ne permettent plus de faire un aller-retour dans la journée depuis le Haut-Doubs jusqu’à Paris, ce qui est très dommageable pour l’attractivité de la ligne et donc du territoire.

Le maintien et le développement des dessertes Neuchâtel – Val-de-Travers – Pontarlier – Frasne sont également très stratégiques pour les travailleurs frontaliers dont le nombre est croissant. Alléger le trafic routier, préserver nos villages d’un trafic de moins en moins bien supporté,

assurer les déplacements en transport public sécurisé, tels sont les enjeux de ces dessertes.

Outre les enjeux précédemment évoqués, il faut insister sur le caractère international de cette ligne, l’effet bénéfique sur les relations entre la France et la Suisse ainsi que sur les conséquences favorables à l’ensemble de l’Arc jurassien.

Comme beaucoup de territoires de montagne, le Doubs, et notamment le Haut-Doubs, souffre d’un déficit d’infrastructures qui pénalise la desserte du massif jurassien et ses habitants. C’est la raison pour laquelle il est primordial d’encourager le maintien et le développement des liaisons ferroviaires avec le TGV Lyria et les lignes intra régionales.

L’action de la FTJA est très importante. Son investissement en faveur de liaisons performantes dans le Massif du Jura accompagne le travail des élus locaux pour y maintenir la ligne TGV Lyria, élément majeur de l’aménagement de notre territoire, et pour améliorer la qualité du service rendu aux usagers (cadencement – horaires – billetterie).



Laurent Favre, Conseiller d’Etat du Canton de Neuchâtel

Laurent Favre: « Pour développer le trafic sur la ligne Neuchâtel – Travers – Pontarlier – Frasne – Paris, il importe de considérer l’entier des relations, c’est-à-dire aussi les liaisons Lausanne – Vallorbe – Paris. »

L’intérêt du Canton de Neuchâtel pour une ligne à Grande Vitesse est d’avoir un accès direct à Paris, ce qui est important pour la place économique neuchâteloise et suisse, entre autres pour les nombreuses manufactures horlogères. Le tourisme bénéficie également de cette relation ferroviaire

transfrontalière. Il y a aussi un grand intérêt d’une telle desserte pour les territoires français situés le long de la ligne, notamment pour le maintien des gares de Pontarlier et Frasne.

A l’heure du réchauffement climatique, il est du devoir des autorités franco-suisse et des entreprises de transport de favoriser des relations à faibles émissions de CO₂.

Pour développer le trafic sur la ligne Neuchâtel – Travers – Pontarlier – Frasne – Paris, il importe de considérer l’entier des relations, c’est-à-dire aussi les liaisons Lausanne – Vallorbe – Paris. La desserte TGV doit être pérennisée voire renforcée avec pour le moins 4 liaisons Lausanne – Paris. Cela permettrait aussi de décharger l’Arc lémanique très sollicité. Tous les acteurs doivent être mobilisés

pour défendre nos intérêts communs. Par ailleurs, le financement du RE Neuchâtel – Pontarlier – Frasne doit être encore bouclé pour 2024. Finalement, l’entretien et la rénovation de l’infrastructure doivent être effectués par la SNCF sur son réseau, les CFF entretenant la ligne jusqu’aux Verrières.

J’attends de la FTJA un intense travail de lobbying auprès de tous les acteurs français et suisses. Nous pouvons dire que le travail effectué à ce jour a déjà permis de maintenir la relation qui sinon aurait déjà disparu. Dans ce sens, depuis 2022, le canton a renforcé son cofinancement et obtenu la participation financière de la Confédération en matière de trafic régional pour le tronçon Neuchâtel-Les Verrières.





Nuria Gorrite, Conseillère d'Etat du Canton de Vaud

Nuria Gorrite: « Cette ligne à double branche entre Paris, Lausanne et Neuchâtel est un bien précieux non seulement à préserver, mais à renforcer ces prochaines années. »

Le développement du trafic ferroviaire international est indispensable pour garantir une mobilité durable et respectueuse du climat.

Contrairement aux avions, les trains ont également cet immense avantage de desservir des territoires tout au long de

leur trajet. Voilà pourquoi cette ligne à double branche entre Paris, Lausanne et Neuchâtel est un bien précieux non seulement à préserver, mais à renforcer ces prochaines années. Les grands express européens ont largement contribué à la prospérité économique de nos régions des deux côtés du Jura.

Au-delà de leurs importants apports pour nos industries, milieux économiques et touristiques, nos liaisons ferroviaires vers Paris représentent aussi notre ouverture vers l'étranger, la France et l'Europe.

Le Canton de Vaud milite toujours activement pour la réintroduction d'une quatrième paire de TGV entre Lausanne et Paris, via le Jura. A mes yeux, cela impliquera également de renforcer les correspondances entre Frasne et Neuchâtel pour rendre plus attractive une telle offre.

Mais nous devons voir au-delà des seuls TGV et réfléchir à de nouvelles offres plus régionales ouvrant de nouvelles perspectives à cette ligne. Abandonner sa voiture pour franchir la frontière devrait devenir aussi une évidence pas seulement pour les voyages à longue distance, mais aussi pour les déplacements du quotidien.

La FTJA a un grand rôle à jouer pour fédérer les défenseurs du rail et partisans d'une mobilité durable des deux côtés de la frontière. Au-delà des seules liaisons TGV, elle doit convaincre que c'est un système ferroviaire performant qui doit être mise en place entre Dijon, Dole, Frasne, Pontarlier, Vallorbe, Lausanne et Neuchâtel. Cette ligne ferroviaire internationale à double branche doit nous unir pour défendre la desserte efficace et respectueuse de l'environnement de nos territoires dans toute leur diversité.



Grégoire Junod, Syndic de Lausanne

Grégoire Junod : « Le chemin pour Paris par le Massif du Jura constitue la voie la plus directe et la plus rapide. »

Le chemin pour Paris par le Massif du Jura constitue la voie la plus directe et la plus rapide. Une bonne desserte, au départ de Lausanne, est essentielle pour garantir une offre de qualité à l'heure où les enjeux climatiques sont centraux. Le choix du train doit être une évidence. De plus, cet axe est primordial dans une

logique de connectivité non seulement avec Paris, mais aussi avec les villes de Dijon et de Besançon, via Frasne et Pontarlier, que Lausanne souhaite renforcer, ces régions étant mal desservies par les transports publics.

Il s'agit aujourd'hui de chercher des synergies pour le trafic transfrontalier, tout en garantissant la liaison avec les lignes à grande vitesse internationales. La liaison Lausanne-Paris fonctionne très bien, mais les connexions sont désastreuses s'agissant du trafic régional. Lausanne, Dijon et Besançon sont des villes proches, qui ont des collaborations nombreuses, notamment sur le plan scientifique ou culturel mais elles sont très mal reliées en train. Des améliorations sont nécessaires dans tous les domaines qu'il s'agisse du temps de parcours, des con-

nexions, des fréquences ou encore du confort. Tout ou presque est à faire.

La ligne de Vallorbe, dite « du Jura », constitue une voie de dégagement, permettant de ne pas encombrer davantage l'axe saturé Genève-Lausanne, en plus d'être la connexion avec Paris la plus rapide. Il y a aussi, comme mentionné précédemment, un enjeu très important de lien avec la Franche-Comté, que cela soit pour les loisirs ou pour l'emploi. La Ville de Lausanne souhaite renforcer ses liens avec cette région et faciliter les déplacements.

La Ville de Lausanne a rejoint la Fédération du Transjuralpin en 2011, convaincue de l'importance de la défense de nos intérêts communs et de la nécessité de rester actif auprès de la société Lyria pour garantir le renforcement de l'axe ferroviaire via le Jura, ainsi que les meilleures alternatives aux passagères et aux passagers de cette ligne, que cela soit en termes de cadence, de fréquence, de connexion ou de confort. L'axe Lausanne-Paris est central, mais le trafic régional transfrontalier l'est tout autant.

Cette Gazette du Transjuralpin est sponsorisée par:



BONHÔTE
Banquiers depuis 1815

Jean-Baptiste Gagnoux: « Les élus du Pôle métropolitain ont appelé les pouvoirs publics à une meilleure prise en compte des enjeux ferroviaires en Franche-Comté qui représente une part importante des flux socio-économiques. »

La question centrale est l'accessibilité à notre ville et plus largement au Nord-Jura. Alors que Dole est située à équidistance de la métropole de Dijon et de l'agglomération de Besançon, le TGV a placé notre ville à 2 heures de Paris et Lausanne, elle se situe également sur un nœud autoroutier (A39 / A36), dispose d'un aéroport et de nombreuses dessertes TER. Le TGV a permis de compléter l'offre et de créer un vrai dynamisme tant économique que touristique, l'arrivée de nouvelles populations, etc.

Cela a également permis l'émergence de coopérations entre les villes concernées par les enjeux d'accessibilité et cela fut très positif. C'est le cas par exemple du Pôle métropolitain, composé de Grand Besançon Métropole, la Communauté d'agglomération de Vesoul, le Grand Dole, la ville de Dole, l'Espace communautaire Lons Agglomération, la Communauté de communes du Grand Pontarlier, la Communauté de communes du Val de Morteau, qui a récemment mis en avant les enjeux de qualité, de sécurité et de pérennité des infrastructures et la nécessité d'une desserte adaptée au niveau des fréquences et des horaires.

Le développement du trafic sur ces lignes est essentiel pour les travailleurs frontaliers d'une part, mais également pour les villes desservies par la ligne TGV qui partagent les mêmes problématiques de mobilités et de mobilités durables, de développement économique et donc d'emplois, d'attractivité et de tourisme, etc. C'est la

raison pour laquelle les élus du Pôle métropolitain ont appelé les pouvoirs publics à une meilleure prise en compte des enjeux ferroviaires en Franche-Comté qui représentent une part importante des flux socio-économiques. Les besoins étant largement sous-estimés dans les projets ferroviaires actuels alors même que l'augmentation de la part du transport ferroviaire de voyageurs est un objectif de la Loi Climat et Résilience.

Assurer la qualité et l'attractivité de l'offre et un usage optimal du train ! Aujourd'hui, la liaison ferroviaire Dole-Frasne-Pontarlier-Suisse est menacée en raison de l'état des infrastructures et d'une offre en inadéquation avec les besoins concernant la fréquence, les horaires, les correspondances. Des investissements sont nécessaires pour assurer la pérennité de la ligne entre Frasne et Les Verrières. Au-delà, les arrêts et dessertes dans le Massif jurassien (Dole, Mouchard, Frasne, Pontarlier) constituent un véritable enjeu.

La Fédération devra mobiliser l'ensemble des acteurs, dont les collectivités locales, pour défendre nos lignes transalpines.



Jean-Baptiste Gagnoux, Maire de Dole, Vice-président du Conseil départemental du Jura



Philippe Alpy, Maire de Frasne Vice-Président du Département du Doubs à l'aménagement du territoire

Philippe Alpy « La fragilité de la desserte entre Neuchâtel et Frasne par Pontarlier nous interpelle depuis fort longtemps : retard de modernisation de la ligne, défaut de visibilité, de promotion et de praticité pour obtenir la billetterie sont dénoncés depuis des années par la FTJA. »

C'est dans un contexte politique, économique et environnemental qui nous invite à la sobriété carbone et surtout à penser les mobilités de demain, que nous sommes à nouveau interpellés quant au devenir de nos dessertes ferroviaires transfrontalières.

Alors que les infrastructures existent, que l'emprise foncière est maîtrisée, il apparaît à nouveau que le

devenir de la desserte Neuchâtel-Pontarlier-Frasne soit fragilisé avec un impact certain sur la gare de Frasne.

Nous voulons retrouver notre 4e aller-retour de desserte TGV afin d'offrir des amplitudes horaires qui permettent d'optimiser sur une journée un séjour sur Paris, Lausanne

ou Neuchâtel, un vrai service que nous attendons tous afin de conforter la dynamique économique touristique et la qualité de vie sur nos territoires.

La fragilité de la desserte entre Neuchâtel et Frasne par Pontarlier nous interpelle depuis fort longtemps : retard de modernisation de la ligne, défaut de visibilité, de promotion et de praticité pour obtenir la billetterie sont dénoncés depuis des années par la FTJA.

Avec la FTJA qui rassemble les élus de l'ensemble des territoires concernés, les associations des usagers, les acteurs économiques très sensibles aux questions des mobilités, nous avons démontré notre capacité à rassembler, à mobiliser et à construire avec les financeurs et les opérateurs, une offre TGV sur la ligne historique Paris-Lausanne qui traverse et dessert le massif jurassien.



Stéphane Costantini,
Syndic de Vallorbe

Stéphane Costantini: « Une ligne à grande vitesse qui passe par le massif du Jura est une alternative par excellence aux autres liaisons entre la France et la Suisse. »

L'arrêt TGV à Vallorbe offre une desserte bilatérale rapide et significative vers la France et les grandes villes ainsi qu'une opportunité touristique et économique pour notre région. Il est possible de davantage la développer en mettant en avant le fait que, dans le cadre de la complémentarité entre les types de transports,

les localités où s'arrêtent les TGV offrent passablement de places de stationnement pour les voitures.

Autre piste de réflexion, l'adaptation des horaires permettant de faire l'aller-retour sur Paris dans la journée. Le développement de l'offre en matière de trains régionaux, entre autres pour les travailleurs frontaliers, contribuerait à la résolution du trafic routier déjà saturé aux postes frontières. Et enfin, l'utilisation de ces lignes pour le transport de marchandises, le potentiel est énorme!

Une ligne à grande vitesse qui passe par le massif du Jura est une alternative par excellence aux autres liaisons entre la France et la Suisse. Cette ligne présente encore des réserves en matière de sillons ferroviaires disponibles. Cette ligne permet de faire découvrir nos territoires ainsi que ses atouts économiques et touristiques jusqu'à Paris!

La FTJA doit continuer à fédérer les partenaires concernés afin de défendre le maintien, l'entretien ainsi que le développement de ces lignes. La FTJA doit poursuivre sa présence sur le terrain, « cultiver » ses contacts réguliers avec les différents acteurs et se faire encore plus connaître au sein de la population; il est vital que le public sache que des instances « se battent » en faveur de ces dessertes ferroviaires au profit des voyageurs.

La visibilité positive et l'aspect indispensable de ces lignes sont perpétuellement à mettre en valeur, leurs caractères historique et naturel sont encore parfois méconnus. La promotion des « richesses » et la qualité de vie du territoire du massif du Jura méritent d'être développées.

Patrick Genre: « Assurons et développons l'attractivité de nos territoires français et suisse en continuant à irriguer nos territoires par une offre efficace et efficiente. »

Le développement économique, touristique d'un territoire passe par, en particulier, ses voies de communication, qu'elles soient routières ou ferroviaires. Il est évident que le Haut-Doubs et particulièrement la zone de Pontarlier, grâce à la présence de la liaison entre Neuchâtel et Frasne, reste connectée aux capitales et en particulier à Paris. C'est donc un atout essentiel pour assurer une attractivité à la fois économique et touristique du territoire. La défense de cette ligne est donc primordiale pour l'ensemble du bassin de vie pontissalien.

Il faut agir sur plusieurs leviers. Le premier est de garantir l'équipement même, la structure même de roulage et donc obtenir les investissements nécessaires au maintien et à la maintenance des installations ferroviaires, que ce soit sur la partie venant de Neuchâtel ou celle venant de Lausanne. Ensuite, il faut assurer une pérennité dans le fonctionnement et donc le financement de ces liaisons à travers le travail qui s'est fait entre les différents partenaires politiques (cantons et région) de ces lignes. Au-delà de ces éléments à la fois d'investissement et de fonctionnement qui sont des éléments essentiellement financiers, il faut travailler en proximité avec les acteurs touristiques de nos régions limitrophes pour proposer peut-être de nouveaux produits, de nouvelles offres touristiques liés à l'économie de loisirs qui va de plus en plus se développer dans notre région, faire en sorte que le train, que

ces liaisons soient des éléments d'attractivité pour promouvoir nos paysages, nos sites historiques, nos sites industriels, nos offres pleine nature.

Il faudra également agir sur les éléments techniques liés tout particulièrement à l'accès, à la réservation des billets et à la praticité même de l'offre ferroviaire.

Assurons et développons l'attractivité de nos territoires français et suisse en continuant à irriguer nos territoires par une offre efficace et efficiente. Faisons en sorte que nous ne perdions pas définitivement la relation avec la capitale française, Paris, qui demeure un élément extrêmement important. Cette irrigation doit contribuer à la reconnaissance de nos territoires.

La FTJA a toujours été actrice dans la défense des relations entre la France et la Suisse, dans la défense en particulier de cette troisième voie entre la France et la Suisse, une voie médiane qui traverse, qui franchit l'Arc jurassien. La FTJA doit donc poursuivre son travail de



Patrick Genre, Maire de Pontarlier

lobbying, il ne faut pas avoir peur du mot, de présence bien entendu auprès des acteurs économiques, touristiques, politiques, donc traduire et porter la voix de l'ensemble des membres de la FTJA, auprès de tous les décideurs qui peuvent agir sur cette offre ferroviaire. La

FTJA a un rôle important à jouer encore dans les années à venir, elle peut être également, elle l'est, elle l'a été et elle le sera certainement encore, une structure qui pourra faire des propositions pour l'évolution de l'offre ferroviaire.



Frédéric Mairy,
Président de Val-de-Travers

Frédéric Mairy: « Les lignes reliant Neuchâtel et Lausanne à la capitale française ont aussi pour mérite de desservir ou de nous rapprocher de nombreuses villes de la région Bourgogne-Franche-Comté, très séduisantes elles aussi. »

Le Val-de-Travers doit son nom de longue date à sa position géographique, lien entre le pays neuchâtelois et la Franche-Comté, voire au-delà. Si les moyens de transport ont évolué avec le temps, les relations entre nos pays n'ont rien perdu de leur vitalité. Et l'importance

du train ira sans nul doute croissante dans les décennies à venir. Il est dès lors important pour notre commune de se trouver sur cette ligne. L'attractivité de Paris est toujours forte, et bien compréhensible ! Mais les lignes reliant Neuchâtel et Lausanne à la capitale française ont aussi pour mérite de desservir ou de nous rapprocher de nombreuses villes de la région Bourgogne-Franche-Comté, très séduisantes elles aussi. Il y a un potentiel, touristique notamment, à valoriser ces liaisons plus courtes, et cela dans les deux sens de la ligne.

Le dérèglement climatique impose des changements durables dans nos modes de vie, dont la mobilité est l'une des composantes les plus gourmandes en CO₂. Une des-

serte ferroviaire de qualité est indispensable pour diminuer la part des déplacements en voiture (aussi incroyable que cela puisse paraître, certains Suisses l'utilisent encore pour se rendre à Paris !) ou en avion (c'est aussi le cas). Un recul de l'offre existante irait à l'encontre des défis à relever, cela sans parler de l'impact économique sur les régions concernées.

La FTJA est une magnifique plateforme de rencontre entre la RBFC, le Canton de Vaud, le Canton de Neuchâtel, les villes et communes principalement concernées, les opérateurs et de nombreux acteurs économiques. Elle joue à ce titre un rôle fédérateur important, avec un dynamisme qui ne s'essouffle pas malgré les difficultés fréquemment rencontrées. Il faut que ce rôle perdure et se renforce encore, comme la FTJA l'a fait en élargissant son champ d'action à la ligne Lausanne-Paris.

Les lignes Neuchâtel – Travers – Pontarlier – Frasne – Paris et Lausanne – Vallorbe – Frasne – Paris mettent en lumière l'importance des liaisons à la fois ferroviaires et transfrontalières, lesquelles doivent irriguer autant que possible nos territoires et ne pas se limiter à un ou deux axes jugés supérieurs à d'autres.





Mauro Moruzzi, Président de Neuchâtel

Mauro Moruzzi: « À l'heure du dérèglement climatique, toute alternative intelligente aux vols « low cost » en Europe doit être promue. »

La population neuchâteloise dans son ensemble, celle du chef-lieu en particulier, est très attachée à la connexion ferroviaire directe avec Paris : d'un point de vue culturel, historique, touristique et affectif, Paris reste toujours la référence majeure, et une liaison rapide par le train, une évidence qui ne s'est jamais démentie : il ne viendrait

à l'idée de personne à Neuchâtel de se rendre à Paris en voiture ou en avion. Cette ligne présente également un intérêt pour les échanges économiques entre notre région et Paris, mais aussi avec Dijon, et toute la région Bourgogne-Franche-Comté. Finalement, figurer sur une carte du réseau TGV constitue un atout en termes de visibilité.

D'un point de vue économique et pour assurer la pérennisation de l'infrastructure ferroviaire dans la durée, un travail de valorisation du triangle Pontarlier-Lausanne-Neuchâtel pourrait être mené. Ainsi, la mise en place d'une offre de trains régionaux permettrait de répondre à la demande pour les trajets pendulaires, mais aussi pour les loisirs, tandis que le renforcement du transport de marchandises, notamment pour le bois, offre un potentiel à mieux exploiter.

Il ne faut pas grand-chose pour motiver les Neuchâteloises et les Neuchâtelois à se rendre à Paris, pour les raisons évoquées ci-dessus. Une bonne idée serait de promouvoir la destination aussi hors-saison, pour les publics flexibles, tels que les personnes à la retraite ou les étudiant-e-s.

Plus généralement, une desserte en train, confortable et à prix raisonnable, pour des séjours de courte durée est un énorme atout : à l'heure du dérèglement climatique, toute alternative intelligente aux vols « low cost » en Europe doit être promue.

Enfin, et peut-être surtout, l'intérêt touristique que peuvent revêtir d'autres villes et régions desservies, comme Dijon, la Franche-Comté ou le pays de Neuchâtel, pourrait être mieux valorisé. Ce sont des destinations de choix pour les Parisiennes et les Parisiens, qui ignorent encore qu'un week-end de rêve les attend à moins de 4 heures de l'agitation de la capitale... Mais pour cela, il faut rétablir l'offre en direction de Neuchâtel sur les sites de vente de billets (Neuchâtel n'apparaît plus sur le site Lyria) et améliorer le confort du transfert à Frasné.

La ligne à grande vitesse via le Jura est une des seules lignes internationales (avec Delle) qui dessert la Suisse à travers le Jura. Elle est essentielle pour relier la région jurassienne au réseau ferroviaire européen et elle est très populaire auprès des populations desservies. Elle représente une porte d'entrée naturelle, dans les deux sens, entre la France et le Plateau suisse, qui ne passe justement pas par un arc lémanique ou une région bâloise déjà bien connus et saturés d'offres diverses. Politiquement, elle contribue aussi à la reconnaissance des régions traversées : c'est un impératif au moment où les campagnes et les vallées de nos deux pays se désertifient, aussi parce que les transports publics, notamment régionaux, les ont abandonnées.

La FTJA doit continuer son combat pour le maintien et le développement de l'offre ferroviaire desservant nos régions et éviter ainsi leur isolement par rapport au reste du réseau ferroviaire européen. Elle doit permettre de renforcer le contact entre les autorités politiques des régions concernées avec les dirigeants de Lyria (CFF, SNCF). Et que ce combat soit couronné de succès à un point tel que l'existence de la FTJA devienne inutile. Je rêve un peu, mais pour réaliser le monde de demain, la part du rêve est indispensable.

Les symboles contribuent à renforcer le sentiment de communauté de destin : ces lignes en elles-mêmes sont des symboles puissants. On pourrait aussi décider de (re-)nommer certaines rames, les lignes elles-mêmes, voire la compagnie Lyria (dont le nom rappelle une antiquité classique grecque qui n'a rien à voir avec notre région), par des appellations évoquant ce sentiment commun et le voyage, le franchissement des frontières, l'aventure. Je pense par exemple à Blaise Cendrars, à l'amour entre Honoré de Balzac et la comtesse Ewelina Hanska, au régiment neuchâtelois des « Canaris » – la période napoléonienne, au-delà du sacrifice de ces soldats, est plutôt connotée positivement à Neuchâtel, ou encore à certaines héroïnes et héros de la Résistance, qui ont œuvré des deux côtés de la frontière pendant la Deuxième Guerre mondiale. Où même à la Fée verte, cette absinthe née dans nos régions frontalières, qui a fait voyager les plus grands poètes parisiens... Les idées ne manquent pas !

Cette Gazette du Transjuralpin est sponsorisée par :



Chambre neuchâteloise du commerce et de l'industrie (CNCI). La CNCI gère le secrétariat de la FTJA.
www.cnci.ch

Jean Berthoud répond aux questions de la FTJA



Jean Berthoud, Président de la Banque Bonhôte, membre de la FTJA

Pouvez-vous présenter la banque Bonhôte?

La banque Bonhôte est une banque privée suisse établie à Neuchâtel depuis 1815. Spécialisée dans la gestion de fortune et forte d'une centaine de collaboratrices et collaborateurs, elle s'est développée progressivement en se rapprochant de ses clients et en ouvrant des succursales à Bienne, Berne, Lausanne, Genève et dernièrement à Soleure et à Zurich. Certifiée B Corp,

la banque est sensible au développement durable et offre diverses solutions d'investissement en lien avec les critères ESG (environnement, sociaux et de gouvernance).

Quelle est l'importance de la ligne Neuchâtel – Travers – Pontarlier – Frasne – Paris pour la banque Bonhôte et pour le Canton de Neuchâtel?

La ligne Neuchâtel – Travers – Pontarlier – Frasne – Paris est très utile pour la banque Bonhôte et pour le canton de

Neuchâtel. Il s'agit d'un accès direct et privilégié à la capitale française qu'il faut impérativement conserver et développer. Elle permet à de nombreuses personnes de venir nous voir facilement depuis la grande région parisienne. Nombreux sont nos visiteurs qui l'utilisent depuis des années. C'est un lien vital avec notre clientèle internationale. Cette ligne représente un apport vital pour le canton de Neuchâtel et il est très important de continuer à déployer toute l'énergie nécessaire pour la développer et en populariser l'accès et l'usage (problème d'accessibilité des billets par internet et de l'actuel changement de quai à Frasne) tant qu'une ligne Neuchâtel-Paris ne sera pas rétablie.

Combien de fois allez-vous à Paris par année et où embarquez-vous ?

Certains de nos collaborateurs s'y rendent entre 3 et 10 fois par année au départ de Neuchâtel. Personnellement, ces dernières années je m'y suis rendu 7 fois en 2021 et 6 fois en 2022, toujours au départ de Neuchâtel.

Y a-t-il des visiteurs en provenance de Paris qui vous rendent visite à Neuchâtel ?

Oui, nous connaissons de nombreuses personnes qui prennent régulièrement cette ligne et certains enfants de nos collaborateurs font plusieurs aller-retour par année, par exemple pour leurs études.

Observations de Samuel Pellissier, un passionné et un utilisateur du rail



Samuel Pellissier, Vice-Président de la section suisse de l'Association européenne pour le développement du transport ferroviaire (AEDTF-CH)

Samuel Pellissier est un passionné du rail. Dans les assemblées générales, il aime poser des questions très pointues qui soulignent assez souvent des incohérences. Il intervient toujours avec le souci de faire avancer les choses. En matière ferroviaire, il est incollable! Posez-lui une question sur tel ou tel tronçon, il vous donnera aussitôt des informations techniques sur ce dernier. Samuel Pellissier connaît parfaitement les lignes en direction de Paris à travers le Jura. Pour le 8ème opus de la Gazette de la FTJA, Samuel Pellissier parle à cœur ouvert.

« Avec l'AEDTF, nous défendons toutes les liaisons ferroviaires internationales. Les lignes traversant la chaîne jurassienne via Vallorbe et Les Verrières sont très importantes pour relier les régions entre elles. En tant que membre de la FTJA, je fais remonter de nombreuses constatations faites sur le terrain et fais des propositions concrètes afin

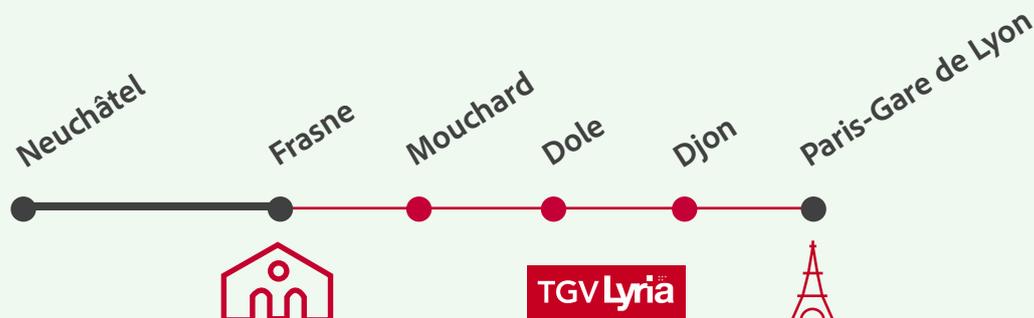
de développer les liaisons TGV et régionales et augmenter le nombre des trains de fret sur ces deux axes disposant encore de réserves en sillons.

Je viens de constater une pratique injustifiée qui est imposée à la ligne RE Neuchâtel – Frasne. Actuellement de nombreux travaux aux infrastructures ferroviaires ont lieu au nord de Dijon et nécessitent la suppression de TGV Lyria entre Lausanne et Paris via Vallorbe. Malheureusement, chaque fois que c'est le cas, le RE en correspondance circulant entre Neuchâtel et Frasne est supprimé. Tel a aussi été le cas lors du week-end des 10 et 11 juin 2023 lors des travaux à Vufflens-la-Ville. Durant 2 jours aucun train n'a circulé entre Neuchâtel et Frasne. Il s'agit d'un manque de considération envers la clientèle locale se rendant à Pontarlier ou à Frasne et inversement. Certes les RE sont des trains de correspondance TGV mais la clientèle régionale en constitue l'autre partie qui ne doit pas être négligée. Les RE reçoivent aussi la participation financière de la Confédération pour le trafic régional, c'est pourquoi cette façon de faire doit cesser.

Les TER circulant entre Pontarlier et Vallorbe via Frasne ont été mis en circulation pour les pendulaires travaillant à Vallorbe et à la Vallée de Joux du lundi au vendredi. La clientèle touristique ne doit toutefois pas être oubliée. Je propose depuis quelques temps de faire arrêter les trains dans les deux sens en gare de Labergement-Sainte-Marie pour faciliter l'accès à des sites naturels d'importance et pratiquer un tourisme doux. En attendant de développer la fréquence de ces liaisons, il s'agit d'une mesure qui ne coûte rien. »

Billettique – La jungle

Les trajets en train de Neuchâtel vers la France



Vus de loin, les horaires et les tarifs des trains à destination de Paris donnent le choix au quidam voulant se rendre à Paris. 20 trains par jour ! L'offre est bonne avec environ 20 trains par jour.

Si la question se pose sur le trajet à emprunter pour un Neuchâtelois voulant se rendre à Paris ou un Parisien voulant se rendre à Neuchâtel, la réponse la plus logique devrait être via Frasne. En effet, le trajet avec rupture de charge à Frasne est le plus court (4 heures) et les prix se situent plutôt en bas de la fourchette.

En faisant des recherches sur internet, incontestablement, les lignes principales sont bien plus mises en avant que les lignes avec ruptures de charge

comme celle de Neuchâtel – Travers – Pontarlier – Frasne.

Pour trouver une course Neuchâtel-Paris, il ne faut pas oublier de compléter « via Frasne », sinon le site CFF vous fait passer partout sauf via Frasne. Quant à une course Paris Gare de Lyon direction Neuchâtel via Frasne, il faut oublier....

Nos interlocuteurs réagissent par rapport à la billettique. Au Parlement fédéral, le Conseiller national Damien Cottier a même déposé une motion. Cette dernière ne se limite pas seulement à la billettique, mais à une amélioration du confort de la ligne.

« L'achat des billets peut s'avérer difficile et demander parfois une bonne connaissance du système pour s'en sortir. Dans un interview publié sur le site internet des CFF en 2021, le responsable de l'unité Innovation, recherche et incubation relevait la volonté des CFF de « montrer que voyager en train n'a rien d'un casse-tête » ; « Il n'est pas plus difficile de prendre le train que de s'asseoir au volant de sa voiture. » Cela doit aussi être un objectif pour les relations transfrontalières. »

Frédéric Mairy, Président de Val-de-Travers

« Les problèmes de billettique sont un grief récurrent et malheureusement fondé : impossible d'acheter un billet Neuchâtel-Paris via Frasne au départ de Neuchâtel via l'application mobile CFF. Ce type de pratique est une hérésie, non seulement d'un point de vue politique, mais aussi économique, dans le sens où elle représente une entorse grave à la transparence, indispensable tant pour la clientèle que pour fonder les décisions des pouvoirs publics. »

Mauro Moruzzi, Président de la Ville de Neuchâtel

« La billettique doit être facilitée. C'est actuellement le plus urgent. Il n'est toujours pas possible de prendre un billet Paris – Neuchâtel sur les App's de la SNCF et des CFF. Ce n'est pas acceptable. Nous avons demandé aux entreprises de transport de tout faire pour permettre la vente de la relation Neuchâtel – Paris sur les App des CFF et de la SNCF. Un projet au niveau national est en cours pour remédier à ce manque pour l'achat de l'ensemble des produits internationaux. »

Laurent Favre, Conseiller d'Etat du Canton de Neuchâtel

« Je n'ai pas particulièrement d'écho sur cette problématique. Les usagers font plus aisément remonter des requêtes concernant les horaires. Par exemple, il est impossible de faire le trajet entre Lausanne et Dijon après 16h23 en TGV et le TER met plus de 5h30 pour relier les deux villes. L'absence de TGV après cet horaire impacte toutes les villes desservies : Vallorbe, Frasné et bien sûr Dole. »

Jean-Baptiste Gagnoux, Maire de Dole, Vice-président du Conseil départemental du Jura »

« Il y a des difficultés à réserver un billet pour aller de Frasné à Paris, alors qu'il existe des places vides en allant depuis Vallorbe. Ces problèmes de quotas de places à l'international réduisent l'offre et nuisent à l'efficacité commerciale de la ligne. »

Patrick Genre, Maire de Pontarlier »

« Je commande mes billets sur le site de la SNCF pour le tronçon Frasné-Paris et celui des CFF pour NE-Frasné car il est impossible de faire un billet Neuchâtel-Paris depuis la Suisse. Cela est extrêmement peu pratique et est compliqué, d'autant plus que pour la partie en Suisse, la façon de procéder peut varier d'une fois à l'autre. Il est parfois possible de prendre un seul billet Neuchâtel-Frasné, mais parfois il faut décomposer le trajet et prendre un Neuchâtel-Pontarlier et un Pontarlier-Frasné. D'autre part, la classe « Business 1ère » n'est pas disponible au départ de Frasné, il faut donc prendre un billet depuis Vallorbe pour pouvoir en bénéficier. »

Jean Berthoud, Président de la Banque Bonhôte »

« Lyria n'a pas de mandat de service public et cela se ressent dans la politique de billetterie qui privilégie la liaison Lausanne – Paris ou Dijon – Paris. Rien n'est pensé pour le trafic régional. »

Grégoire Junod, Syndic de Lausanne »

« De nombreuses récriminations sont régulièrement faites sur les difficultés de réservation de billets Frasné – Paris et Paris – Frasné. Le TGV Lyria invoque, qu'en sa qualité de transporteur international, elle soumet ses trains à un contingentement. En conséquence, en cas de forte demande française sur la ligne Lausanne - Paris – ce qui, au passage, souligne sa grande utilité pour la population – le train peut afficher complet dans les gares françaises alors que des places sont disponibles sur le quota international. Il y a là un vrai sujet à traiter conjointement entre la France et la Suisse. La demande française est très importante, en témoignent les nombreux voyageurs sur le quai de la gare de Frasné. »

Annie Genevard, Députée du Doubs à l'Assemblée nationale »



photo: Adobe Stock

« A l'heure où l'intelligence artificielle et les nouvelles technologies sont rendues accessibles au plus grand nombre d'entre nous, comment expliquer que nous ne puissions obtenir un titre de transport en ligne pour desservir, sur l'axe Neuchâtel-Paris, l'ensemble des gares ? »

Philippe Alpy, Maire de Frasne et Vice-Président du Département du Doubs à l'aménagement du territoire »

« L'achat de billets entre Neuchâtel et Paris doit être simplifié et harmonisé. La clientèle doit pouvoir acheter des titres de transport de manière efficace et sans devoir préalablement connaître toutes les subtilités tarifaires. Cela auprès des CFF et de la SNCF, aux guichets ou sur les canaux numériques. Les contingents de Frasne doivent par ailleurs être adaptés de manière dynamique. Lors de l'introduction des rames à deux niveaux, TGV Lyria a mis en avant l'augmentation du nombre de sièges disponibles sur l'axe de Vallorbe. Mais cette barrière des contingents de Frasne reste trop rigide. Un ajustement devrait être organisé au plus vite. »

Samuel Pellissier, Vice-Président de la section suisse de l'Association européenne pour le développement du transport ferroviaire (AEDTF-CH) »

David Fattebert se prononce sur la billettique

David Fattebert, Directeur régional Ouest CFF, est au parfum des problèmes de billettique que rencontrent les Neuchâteloises et Neuchâtelois. Il livre son analyse de la situation et propose un tableau synoptique indiquant les canaux de vente adaptés à la vente de catégories de billets.



David Fattebert
Directeur régional Ouest CFF

Le problème de la billettique est à différencier selon les canaux. Du côté CFF, la situation est plutôt saine depuis le mois de décembre, les voyages sont réservables y compris pour le trajet Neuchâtel – Frasne isolé.

Le tableau récapitulatif ci-dessous indique ce qu'il est possible d'acheter et par quel canal.

En revanche, du côté français, la situation reste similaire à ce que l'on a connu jusqu'à présent (délai d'achat pour recevoir le billet à la maison par exemple).

Un client suisse a donc meilleur temps de se procurer un billet sur nos plateformes.

Avec le nouveau concept d'offre de Lyria mis en place depuis décembre 2019 (mais pleinement en fonction depuis avril 2022), la question des quotas devrait être moins problématique, du fait de la capacité plus importante des rames à deux niveaux et du renforcement de l'offre Lausanne – Genève – Paris.

L'achat d'un billet Neuchâtel – Paris (sur quota français depuis Frasne) est globalement plus facile, bien qu'en cas de forte demande, comme pour tout marché, le quota puisse être épuisé notamment lors d'achat de dernière minute.

Vente de billets	Canaux de vente			
	Guichets CFF	Distributeurs CFF	Webshop CFF	Application mobile CFF
RE Neuchâtel-Pontarlier	OUI	OUI	OUI	OUI
RE Neuchâtel-Frasne	OUI	OUI	OUI	OUI
Neuchâtel-Frasne-Paris (trajet complet avec deux billets)	OUI	NON	OUI	NON
Frasne-Paris	OUI	NON	OUI	NON

Damien Cottier, Conseiller national, demande que les TGV de Neuchâtel et Bienne vers Paris soient un chemin de fer plutôt qu'un chemin de croix.



Damien Cottier, Conseiller national

Le 16 mars 2023, Damien Cottier a déposé une motion. Elle a été cosignée par les Conseillers nationaux Fabien Fivaz (NE), Baptiste Hurni (NE), Fabien Fivaz (NE), Jean-Paul Gschwind (JU) et Manfred Bühler (BE)

Texte déposé de la motion

Le Conseil fédéral est chargé de prendre les mesures utiles, en collaboration avec les autori-

tés françaises et les entreprises de transport concernées, afin d'améliorer le fonctionnement des raccordements aux lignes TGV sur les axes Neuchâtel-Frasne-Paris et Bienne-Meroux/Belfort-Montbéliard TGV-Paris.

Il visera en particulier à :

- assurer un système de réservation rapide et aisé pour les voyageurs sur ces lignes qui éviteront les complications dues à des systèmes de réservation (et d'annulation) différents sur les lignes TGV et lignes de raccordement.
- mettre fin au système de quotas qui péjore les lignes Neuchâtel-Paris (via Frasne) et Bienne-Paris (via Meroux/Belfort Montbéliard TGV).
- veiller à un transbordement facile à Frasne de et vers Neuchâtel, sans changement de quai
- assurer que la visibilité de ces lignes soit renforcée avec la mention " Paris " sur les horaires, dans les gares et sur les quais.
- assurer que ces lignes figurent clairement sur les communications des entreprises de transports concernées
- De manière générale, ces lignes de raccordement ne doivent pas souffrir d'inégalités en comparaison avec les autres lignes TGV au départ de Suisse notamment en termes de réservation et de visibilité. Les intérêts des usagers doivent être prioritaires.

Développement de la motion

De nombreux retours d'usagers ainsi que des recherches montrent que les systèmes de réservation restent trop complexes et sont à améliorer.

De plus, des places indiquées comme complètes depuis Frasne sont en fait disponibles, mais réservées pour les utilisateurs au départ de Lausanne ou Vallorbe. Cela entraîne une réservation plus compliquée que nécessaire. Les mêmes problèmes existent depuis Bienne. Les usagers sont parfois contraints de rallonger le trajet afin de partir - réellement ou fictivement - d'autres gares (p.ex. Vallorbe).

Cela s'explique par le fait que TGV Lyria applique une politique de quotas: un certain nombre de billets est garanti depuis la Suisse. Or, les lignes Neuchâtel-Paris (via Frasne) et Bienne-Paris (via Meroux) échappent à ces contingents, étant considérées comme des lignes nationales françaises! L'application restrictive de " ligne internationale " telle que pratiquée conduit ainsi à l'application de quotas s'écartant de leur objectif. Il est donc nécessaire qu'une interprétation plus large du concept de " ligne internationale " soit appliquée afin d'englober les lignes au départ de Neuchâtel et Bienne.

Afin de garantir une bonne visibilité des lignes, il serait nécessaire que l'horaire (y compris les panneaux d'affichage en gare et sur les quais) mentionne aussi les destinations internationales sur lesquelles débouchent ces lignes (ex. Frasne-Dijon-Paris). Ces informations supplémentaires apporteront de la clarté à l'utilisateur. Un objectif important de ces lignes est le raccordement au TGV pour Paris, les destinations Frasne ou Meroux ne sont pas parlantes pour les utilisateurs.

La connexion à Frasne doit aussi pouvoir se faire sans changement de quai pour faciliter le transbordement des passagers.

Enfin la disparition de ces lignes des cartes synoptiques du réseau TGV Lyria début 2023 serait à corriger.

Pour favoriser le transport par rail il faut lutter contre un démantèlement petit à petit de ces lignes, perçues comme secondaires, au profit des lignes directes au départ de Lausanne ou Bâle. Il faut retrouver l'esprit de la Convention franco-suisse relative au raccordement de la Suisse au réseau ferré français, notamment aux liaisons à grande vitesse, approuvée par l'Assemblée fédérale en 2001.

QUESTION POSÉE PAR DAMIEN COTTIER LE 28 SEPTEMBRE 2022 (QUESTION 22.1053)

Sur la base d'observations, le Conseiller national Damien Cottier avait déjà posé des questions au Conseil fédéral en date du 28 septembre 2022

"Impossible d'effectuer une réservation pour votre voyage. Le train est déjà complet ou a été supprimé en raison de travaux. (...)

Nous vous recommandons de choisir une autre relation. Relation avec changement de train: il est éventuellement possible de passer commande si vous divisez votre parcours en plusieurs trajets."

Voilà ce qu'indique le site des CFF pour qui essaye de réserver un voyage Neuchâtel-Paris via Frasne (F) pour une date au-delà du changement d'horaire (11.12.2022).

Ces problèmes reviennent régulièrement. Ils semblent liés au fait que la ligne Neuchâtel - Frasné relève du trafic régional (RE côté suisse, TER français) avant de rejoindre les grandes lignes, ce qui implique, côté français, des systèmes de réservation distincts.

La SNCF n'a semble-t-il pas encore ouvert la réservation sur le trafic régional au-delà du 11 décembre, ce qui rend impossible une réservation. La ligne via Bienne – Delle – Belfort/Montbéliard connaît les mêmes problèmes alors qu'en passant par Lausanne, Bâle ou Genève (trajets 1h plus longs) la réservation est possible.

A cela s'ajoute un bug informatique qui bloque en partie la réservation en 2e classe entre Neuchâtel et Frasné.

Pourtant lorsque la liaison directe Paris – Berne via Neuchâtel a été supprimée, fin 2013, la promesse était que l'offre resterait inchangée et serait même améliorée avec simplement un autre matériel roulant jusqu'à Frasné. Il y a aussi lieu de rappeler que la loi fédérale sur le raccordement aux LGV a financé quelque 100 millions de francs pour améliorer la relation Berne – Neuchâtel – Pontarlier – Frasné – Dijon.

Le fait de ne pas permettre de réservations simples sur la ligne et même de donner le sentiment que le train est plein ou supprimé ne contribue pas à la promotion du trafic sur cette ligne, au contraire!

Je pose dès lors au Conseil fédéral les questions suivantes:

- est-il au courant de ces difficultés récurrentes de réservation ?
- est-il en contact avec les CFF ou les autorités françaises pour améliorer la situation?
- à défaut est-il prêt à s'engager auprès des CFF et des partenaires français pour résoudre cette difficulté dans le but d'assurer un service de qualité sur cette ligne importante pour relier toute une région à la capitale française?
- est-il prêt à inclure à l'avenir un chapitre sur la clientèle dans les accords internationaux sur le trafic ferroviaire?

Textes repris du site www.parlament.ch



Simonetta Sommaruga,
ex-Conseillère fédérale

Le 23 novembre 2022, la Conseillère fédérale Simonetta Sommaruga, au nom du Conseil fédéral, a apporté des réponses aux questions du Conseiller national Damien Cottier.

Le Conseil fédéral n'avait pas connaissance des défauts susmentionnés. Il a demandé des informations suivantes aux CFF.

Le changement d'horaire a lieu le 11 décembre 2022. Côté CFF, les horaires de cette nouvelle période n'ont été chargés que le 26 septembre dans le système de réservation. Concernant le RE Neuchâtel-Frasné, les CFF ont livré les données dans le système jusqu'à la frontière. Peu après, la SNCF s'est aussi occupée de la partie française.

De plus, un bug informatique empêchait effectivement de réserver une place en deuxième classe dans le RE Neuchâtel-Frasné. Ce problème a été résolu.

Il est essentiel que les usagers bénéficient d'une bonne information sur les liaisons internationales ainsi que de possibilités de réservation simples. Les CFF participent aux initiatives correspondantes des chemins de fer européens afin d'établir des systèmes simples et conviviaux. La Suisse est en contact avec les Etats membres de l'UE et avec la Commission européenne dans le cadre d'une plate-forme visant à renforcer le transport ferroviaire international des voyageurs. Elle s'engage notamment dans les groupes de travail sur la billetterie internationale et sur le réseau international de transport ferroviaire des voyageurs.

Le Conseil fédéral veut en outre améliorer l'utilisation des données sur la mobilité et le flux d'informations

entre les gestionnaires d'infrastructure, les entreprises de transport, les prestataires privés et les usagers des transports. Pour ce faire, une infrastructure étatique de données sur la mobilité doit être mise en place, permettant aux différents acteurs de se mettre en réseau plus facilement et de mettre des données à disposition, y compris au niveau international. Le Conseil fédéral a lancé une consultation concernant ce projet de loi au printemps 2022.

La Confédération pilote les CFF via des objectifs stratégiques. Dans ce cadre, le Conseil fédéral attend des CFF qu'ils renforcent leur position sur le marché du transport international des voyageurs par le biais de coopérations. L'objectif est d'assurer l'accès au réseau européen à grande vitesse et de bonnes liaisons avec les principaux pôles économiques.

Textes repris du site www.parlament.ch



Albert Rösti, Conseiller
fédéral en charge des
transports

Depuis le 1er janvier 2023, le Conseiller fédéral, Albert Rösti, est en charge du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication.

Il a succédé à la Conseillère fédérale, Simonetta Sommaruga.



Les membres du Conseil fédéral et le Chancelier de la Confédération, le 29 décembre 2022

Le 10 mai 2023, le Conseil fédéral a répondu à la motion du Conseiller national Damien Cottier. Même si le Conseil fédéral estime ne pas pouvoir intervenir au sens de la motion, il établit des constats, formule des attentes, fait des propositions et nourrit des espoirs par rapport à la ligne, ce qui ne peut pas laisser indifférent les CFF, la SNCF et Lyria.

Le Conseil fédéral dirige les CFF via des objectifs stratégiques. Il ne leur impose pas de prescriptions détaillées concernant la gestion opérationnelle et la commercialisation de certaines lignes ou liaisons. Le Conseil fédéral attend des CFF qu'ils renforcent leur position sur le marché, notamment par le biais de coopérations, et qu'ils garantissent ainsi l'accès au réseau européen à grande vitesse de même que de bonnes liaisons avec les principaux pôles économiques.

D'après les CFF, le système de réservation des entreprises de transport a effectivement connu des difficultés, qui ont pu être résolues entre-temps. La vente de billets sur cff.ch et dans les points de vente desservis en Suisse pour les lignes Neuchâtel-Frasne-Paris ainsi que Bienne-Meroux-Paris est désormais assurée. Les systèmes fonctionnent de manière stable après que les derniers bugs ont été corrigés en fin d'année passée. L'achat et le service après-vente fonctionnent selon les conditions tarifaires des transporteurs CFF et SNCF.

Les voyageurs en correspondance des lignes Neuchâtel-Frasne et Bienne-Meroux sont effectivement intégrés aux quotas domestiques français étant donné qu'ils prennent les trains à grande vitesse sur le territoire français à Frasné ou à Meroux (gare de Belfort-Montbéliard). La gestion des contingents est assurée par Lyria et la SNCF. Avec l'objectif d'équilibrer au mieux possible les quotas des sièges entre le trafic international et domestique, une capacité significative est réservée au trafic domestique à l'ouverture des ventes. Les courses au départ de Belfort-Montbéliard et Frasné sont soumises au contingentement domestique français, tandis que les courses au départ de Lausanne, Vallorbe et Genève sont soumises au contingentement international.

Les parts respectives des contingentements peuvent varier en fonction de l'évolution de la demande internationale, les dates de forte affluence et les périodes de travaux. Des raisons techniques empêchent pour le moment de distinguer la capacité donnée entre les dif-

férentes gares domestiques en France. Un changement d'outil d'inventaire permettra de faire cette distinction dès 2024 selon les prévisions actuelles.

Il est bien sûr dans l'intérêt des CFF, de la SNCF et de Lyria d'offrir aux usagers une expérience de voyage la plus simple possible. En ce qui concerne les transbordements sans changement de quai à Frasné, ils ne sont possibles que dans le sens Paris-Suisse. En revanche, dans le sens Suisse-Paris, les usagers doivent effectivement changer de quai. Faire arriver le TGV sur un autre quai engendrerait une perte de temps, car le TGV devrait ralentir plus en amont de la gare afin de pouvoir rouler à vitesse réduite sur les aiguillages. Les horaires sur la ligne du Jura ne permettent pas d'absorber ce temps de parcours supplémentaire.

Le souci de rendre plus visible l'ensemble de la ligne est compréhensible, que ce soit au niveau de l'affichage ou de la communication des entreprises ferroviaires. Au niveau de l'information à la clientèle, tous les canaux d'informations (gare, trains, Mobile CFF, etc.) fonctionnent de la même manière et ne peuvent indiquer que le parcours d'un train isolé. En effet, un train « connaît » uniquement sa destination. Il en va de même dans les gares, où c'est toujours la destination du train qui est indiquée. Indiquer « Paris » sur l'affichage d'information à la clientèle n'est ainsi techniquement pas réalisable. L'amélioration de la visibilité de ces relations sur les supports de communication pourrait être discutée entre les CFF, la SNCF et Lyria.

Bien que le Conseil fédéral espère une exploitation fiable grâce aux améliorations susmentionnées, il ne peut toutefois pas intervenir directement au sens de cette motion.

Textes repris du site www.parlament.ch

La ligne à grande vitesse direction Paris, via le Jura... une ligne qui mobilise!

De nombreuses personnalités participent aux assises de la FTJA... Du parlementaire au maire, de l'opérateur aux commanditaires, chacune et chacun a fait l'honneur de sa présence à l'une ou plusieurs AG de la FTJA. Les assises de l'association ont régulièrement lieu à Neuchâtel,

Travers, Pontarlier, Frasne. Elles ont aussi eu lieu à Lausanne et à Dijon. Elles eurent même lieu un jour à Paris. Le 22 août, elles auront lieu au Grand Pontarlier. Sur ces photos, nous avons compté 26 personnalités différentes. Et vous ! Arrivez-vous au même résultat ?



AG 2018 à Frasne

Alors Vice-Présidente de l'Assemblée nationale, Annie Genevard parle des enjeux de la ligne.



AG 2019 à Neuchâtel

Michel Béguelin, ancien Conseiller aux Etats, rappelle l'alliance du TGV Rhin-Rhône et de Rail 2000 matérialisée par une convention d'Etat franco-suisse.



AG 2020 à Lausanne

L'AG du Covid et de la COVID. Présence de Grégoire Junod, Syndic de Lausanne



AG 2020 à Lausanne

Tout le monde répond présent: Eric Cinotti (Directeur régional SNCF Voyageurs de la Région Bourgogne-Franche-Comté), Alain Barbey (Directeur régional OUEST CFF), Pascal Vuilleumier (Président FTJA), Laurent Favre (Conseiller d'Etat du Canton de Neuchâtel), Michel Neugnot (Vice-Président Région Bourgogne-Franche-Comté), Nuria Gorrite (Conseillère d'Etat du Canton de Vaud), Bernard Wuthrich (Journaliste au Temps) et Fabien Soulet (CEO TGV Lyria)



AG 2021 à Dijon

Frédéric Mairy (Conseiller communal de Val-de-Travers), Michel Neugnot (Vice-Président Région Bourgogne-Franche-Comté), Pascal Vuilleumier (Président FTJA), Charles Constantin (Secrétaire FTJA), Anastasia Stergidou (Ingénieure en transports du Canton de Neuchâtel), Olivier Baud (Chef du Service des transports du Canton de Neuchâtel), Stéphane Mehdi Prin (Délégué aux affaires ferroviaires Canton de Vaud)



AG 2021 à Dijon

Le député à l'Assemblée nationale, Jean-Marie Sermier, fait une halte à Dijon avant une séance au Palais Bourbon.



AG 2022 à Neuchâtel

Encore de nouveaux visages sur une photo de groupe. Pascal Vuillemin (Responsable régional CFF Fribourg / Neuchâtel / Jura), Valentine Achi (Country Manager Switzerland - Europe TGV Lyria), Michel Neugnot (Vice-Président Région Bourgogne-Franche-Comté), Philippe Alpy (Maire de Frasne), Laurent Favre (Conseiller d'Etat du Canton de Neuchâtel), Patrick Genre (Maire de Pontarlier), Mauro Moruzzi (Conseiller communal de la Ville de Neuchâtel), Pascal Vuilleumier (Président FTJA) et Laurent Taix (Directeur SNCF des Lignes Franche-Comté)

Devenez membre FTJA
Infos sur
www.ftja.eu > Devenir membre