

La gazette du Transjuralpin # 10

Février 2025

A grande vitesse direction Paris, via le Jura.

Fédération du Transjuralpin **FTJA**.eu

Annie Genevard, une proche de la FTJA, Ministre du Gouvernement Bayrou



Députée du Doubs et ancienne Vice-Présidente de l'Assemblée nationale, Annie Genevard est une amie de la FTJA. Elle a assisté à de nombreuses Assemblées générales de notre association. La dernière remonte à 2023 à Pontarlier (à côté d'Annie Genevard, de gauche à droite: Laurent Favre, Conseiller d'Etat du Canton de Neuchâtel, Damien Cottier, Conseiller national et Président d'OuestRail, et David Fattebert, Directeur régional Ouest CFF). Le 21 septembre 2024, Annie Genevard a été nommée ministre de l'Agriculture, de la Souveraineté alimentaire et de la Forêt dans le gouvernement de Michel Barnier. Le 23 décembre 2024, elle a été confirmée dans cette fonction pour le compte du gouvernement de François Bayrou. La FTJA présente à Madame la Ministre tous ses vœux de réussite.

Horaires Berne – Neuchâtel – Travers – Pontarlier – Frasne – Paris (valables jusqu'au 13.12.2025)

Horaires RegioExpress / TGV Lyria	Départ	Départ	Départ
*Berne	06:23		
Neuchâtel	07:06	12:06	16:06
Travers	07:29	12:29	16:29
Pontarlier	07:56	12:56	16:56
Frasne	08:16	13:16	17:16
Arrivée Paris	11:08	16:04	20:04

Samedis, dimanches et jours fériés du 24.05.2025 au 19.10.2025

	Départ	Départ	Départ
Paris	07:56	11:56	17:56
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
*Arrivée Berne			22:30

Samedis, dimanches et jours fériés du 24.05.2025 au 19.10.2025

Edito du Président



Pour que la troisième porte d'entrée de la Suisse Direction Paris ne soit pas définitivement fermée !

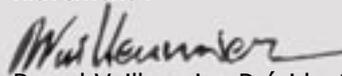
Lors de l'AG 2024 à Paris, tous les participants, français et suisses, ont reconnu que le maintien et le renforcement de la ligne Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne étaient indispensables. Tous s'accordent sur chose: un affaiblissement ou une suppression de la ligne représenteraient une perte considérable. En effet, par effet de domino, une fermeture de la ligne pourrait à moyen terme avoir raison de la survie de la troisième porte d'entrée TGV de la France destination Paris: celle traversant le massif du Jura. Cette porte d'entrée en Y concerne Lausanne, Yverdon, Vallorbe, Neuchâtel, Travers, Pontarlier, Frasne et Dole.

Dès lors, il importe que nos régions s'accordent au niveau du financement du fonctionnement de la ligne Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne. Vu de l'extérieur, on a le sentiment d'assister à un crispant bras de fer entre Dijon et Neuchâtel.

Il en est de même, au sujet des investissements, à réaliser urgemment, des deux côtés de la ligne. Côté français, des chiffres entre EUR 15 à 40 millions ont été articulés. Côté suisse, les CFF auraient alloué des dizaines de millions de francs dans leur budget pour les travaux dans le Val-de-Travers. Les CFF sont clairs: sans l'engagement de la partie française, ces fonds seront redirigés vers d'autres projets en Suisse.

La situation est hautement tendue. A ce jour, tout laisse à penser que 2025 pourrait être le dernier millésime des courses Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne direction Paris!!!

La mobilisation des élus de nos régions mais aussi de ceux œuvrant dans les Parlements français et helvétique s'impose MAINTENANT! Sous peine de devoir passer, dans un avenir proche, uniquement par Genève et Bâle pour joindre Paris... et ce, définitivement !


Pascal Vuilleumier, Président FTJA



Stéphane Costantini,
Syndic de Vallorbe

Un peu d'histoire ferroviaire à Vallorbe avec son Syndic, Stéphane Costantini

Lors de l'AG à Vallorbe, Stéphane Costantini, Syndic, a rappelé quelques dates sur l'évolution ferroviaire de sa commune. Vallorbe se situe sur la ligne Lausanne-Frasne-Dôle-Dijon-Paris.

- 1870, le train arrive à Vallorbe suite à la construction de la ligne ferroviaire Daillens – Vallorbe. Daillens est la gare d'embranchement située sur la ligne Morges-Bussigny-Yverdon ouverte en 1855.
- Du côté de nos amis français, la ligne de raccordement depuis Pontarlier à Vallorbe s'achève en 1875 via le col de Jougne, juste au-dessus de la douane routière actuelle.
- Cette liaison a induit le fait que la vénérable ancienne gare actuelle, inscrite comme bien culturel suisse d'importance nationale, a été construite à une altitude de 806 m afin d'harmoniser l'altitude du bâtiment avec la continuation de la ligne en direction de la France.
- Le 30 octobre 1886, une nouvelle ligne ferroviaire est inaugurée. Cette liaison a permis de relier Vallorbe à la Vallée de Joux.
- En 1915, neuf ans après l'ouverture du tunnel du Simplon, la ligne directe Frasne - Vallorbe est ouverte avec le percement du tunnel du Mont-d'Or.
- Durant la Seconde Guerre mondiale, le tunnel est muré et la ligne Vallorbe-Pontarlier en grande partie démontée.
- Le tunnel est à nouveau ouvert après la guerre, mais le tronçon manquant de la ligne Vallorbe-Pontarlier n'est pas reconstruit.
- La ligne SNCF Dole-Vallorbe est électrifiée en 1958.
- De 1977 à 1984, la gare est desservie par le train rapide baptisé Jean-Jacques Rousseau, qui assurait la relation depuis Paris-Gare-de-Lyon.

Le TGV lui a succédé depuis et nous venons de fêter ses 40 ans !

En finalité, nous nous trouvons à un noeud ferroviaire dans la mesure où la localité se situe sur les trois lignes suivantes:

- Lausanne – Vallorbe;
- Vallorbe – Le Brassus;
- Vallorbe – Frasne – Dôle – Dijon – Paris.

Ce petit clin d'œil historique montre à quel point nos prédécesseurs ont su, comme nous continuons à le faire, relier nos territoires. Ils avaient le défi des constructions qu'ils ont surmonté.

Tenant compte du fait que «nos patrons» sont les voyageurs, nous avons le défi de la pérennisation et du développement des offres dans un monde hautement économique et politisé, c'est différent mais pas plus simple qu'avant.



David Fattebert, Directeur
régional Ouest CFF

Cinq questions à David Fattebert

Quelle lecture faites-vous de l'évolution du trafic du depuis 2019 (cf. graphique, page 4)?

La fréquentation du RegioExpress connaît un niveau jamais atteint, même lorsque des TGV «fictifs» étaient proposés depuis Neuchâtel au niveau de la billetterie, permettant d'acheter un billet Neuchâtel – Paris (scindé ensuite entre Neuchâ-

tel – Frasne et Frasne – Paris).

Quelle est la part de Français et de Suisses qui empruntent cette ligne?

Sur l'ensemble des clients arrivant à Frasne, la part de ceux étant montés à Pontarlier est d'environ 30% (idem dans le sens inverse).

Aujourd'hui, le matériel roulant reste immobilisé à Frasne. Y aurait-il possibilité d'utiliser ce matériel pour optimiser les coûts?

Des études ont été menées pour optimiser l'engagement du matériel roulant et du personnel de conduite. Le temps d'immobilisation à Frasne permettrait théoriquement d'effectuer un aller-retour jusqu'à Vallorbe le matin et l'après-midi, qui viendrait compléter l'offre TER existante, et cela du lundi au dimanche. La mise en place effective de telles navettes est conditionnée à des éléments techniques et à des éléments financiers et politiques.

Les courses depuis Berne direction Paris via Frasne seront-elles à nouveau activées?

Pendant la période estivale du 24 mai au 19 octobre 2025 (en plus à Pâques et les jours fériés), le train direct Berne – Neuchâtel – Pontarlier – Frasne circule à nouveau les week-ends avec une correspondance directe avec le TGV Lyria pour Paris. Le départ de Berne est à 06h23 et l'arrivée à Paris à 11h08. Le départ de Paris a lieu à 17h56 avec une arrivée à Berne le soir à 22h30. Une extension à une exploitation à l'année (en fonction des nombreux chantiers) est à l'étude pour 2026.

Les courses Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne-Paris seront-elles pérennisées?

C'est une question qui revient régulièrement et pour laquelle les CFF n'ont malheureusement pas la réponse. Deux aspects sont à prendre en compte:

- Infrastructure: l'infrastructure entre les Verrières-Frontière et Pontarlier est en mauvais état et devrait être modernisée. Le financement de ces travaux n'est pas assuré et cela remet en cause son maintien. Dans un premier temps, un abaissement de la vitesse est prévu pour 2026. La possibilité de maintenir la correspondance à Frasne entre le RE9 et les TGV doit être étudiée
- Financement de l'offre: le financement des prestations de la partie française de la ligne doit être assuré. La Région BFC et le Canton de Neuchâtel sont en contact à ce sujet et les CFF attendent une position claire quant à la pérennisation de ce financement, sans lequel les prestations ne pourraient pas être garanties.

Impressions de l'AG 2024 à Vallorbe



Derniers préparatifs avant la table ronde pour Laurent Favre, Michel Neugnot et Patrick Genre



Concentration maximale pendant la table ronde, animée par Claude Défago



Michel Neugnot, Vice-Président Région Bourgogne-Franche-Comté ; Pascal Broulis, Anc. Conseiller d'Etat du Canton de Vaud et Conseiller aux Etats ; Laurent Favre, Conseiller d'Etat du Canton de Neuchâtel ; Charles Constantin, Secrétaire FTJA ; Pascal Vuilleumier, Président FTJA ; Patrick Genre, Maire de Pontarlier ; David Fattebert, Directeur régional Ouest CFF.



Discussions plus détendues autour d'un bon repas. Bénédicte de Cerjat, Président de Tourisme neuchâtelois et Florian Németi, Directeur de la Chambre neuchâteloise du commerce et de l'industrie sourient à l'objectif

Damien Cottier, Conseiller national et Président d'OuestRail, en faveur de la réouverture de la loi sur le raccordement au réseau européen des trains à haute performance LRLGV.



Quelques jours après avoir rencontré de farouches défenseurs de la ligne du Franco-Suisse (Sébastien Jacobi, Claude Budry, Pascal Vuilleumier et Patrick Réal), le Conseiller national Damien Cottier, Président d'OuestRail, a déposé la motion demandant la réouverture de la loi sur le raccordement au réseau européen des trains à haute performance LRLGV.

Dans le développement de sa motion, le Président d'OuestRail précise explicitement que la ligne Lausanne/Neuchâtel – Frasné (– Paris) nécessite des investissements pour rester praticable.

Lausanne – Vallorbe – Frasnne – Paris: déjà 40 ans !



Les 40 ans de la liaison ferroviaire Lausanne-Vallorbe-Frasne-Paris ont été célébrés sur le quai 1 de la Gare de Lausanne, le 14 juin 2024. Au cours de cet événement, 6 personnalités ont souligné l'importance de cette relation ferroviaire: Eric Dehlinger, CEO TGV Lyria; Grégoire Junod, Syndic de Lausanne; Véronique Stephan, Membre de la direction du groupe CFF, Responsable Marché Voyageurs; Jean-Baptiste Guenot, SNCF Voyageurs, Directeur Europe et Développement International, TGV; Clément Leclerc, Consul de France en Suisse; Nuria Gorrite, Conseillère d'Etat du Canton de Vaud en charge de la mobilité.

Les courses Berne-Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne direction Paris à nouveau proposées



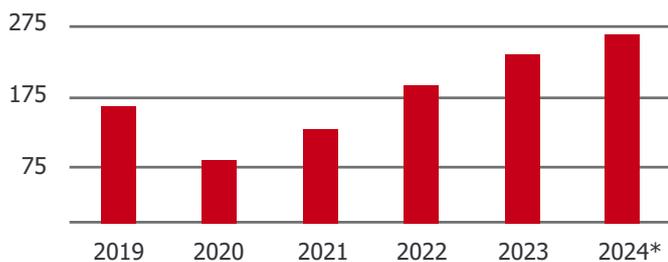
Bonne nouvelle ! Du 24 mai au 19 octobre 2025, le train direct Berne – Neuchâtel – Travers – Pontarlier – Frasnne circulera à nouveau les week-ends avec une correspondance directe avec le TGV Lyria pour Paris.

Le départ de Berne est à 06h23 et l'arrivée à Paris à 11h08. Le départ de Paris a lieu à 17h56 avec une arrivée à Berne le soir à 22h30. Une extension à une exploitation à l'année est étudiée pour 2026.

>> Voir interview de David Fattebert à la page 2.

32% de voyageurs supplémentaires par an sur la ligne !

Moyenne de fréquentation par jour du RE Neuchâtel – Travers – Pontarlier – Frasnne > Paris



* Les chiffres pour l'année 2024 ont fait l'objet d'une projection. Il seront consolidés à la fin du 1er trimestre 2025.

Depuis 2021 (fin de la parenthèse COVID), nous assistons à une croissance annuelle des voyageurs de 32%.

L'évolution et l'engouement pour le produit sont très importants, ce qui confirme également la reprise générale du trafic (en particulier loisirs) après la période Covid.

Ces chiffres sont des arguments en acier pour ceux qui veulent pérenniser la ligne !

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