



Assemblée FTJA 2025
Hommage à Pascal Vuilleumier

FÉDÉRATION DU TRANSJURALPIN

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL

**de l'assemblée générale 2013
du jeudi 14 février 2013, à 10h00
à la Mairie de Pontarlier**

Présidence : Pierre Hiltpold (CNCI)

Présents : Alpy Philippe (Maire de Frasne), Aragno Pierre-Olivier (Ville de Neuchâtel, Transports), Arni Olivier (Conseiller communal de la ville de Neuchâtel) Amez-Droz Jean-Paul (Amez-Droz SA), Barthelet Jean-Paul (Mairie de Frasne), Bernoulli Claude, Berthoud Jean (Banque Bonhôte & Cie SA), Désarménien Jacki (Mairie de Frasne), Fagot-Beck Bernadette (Conseillère municipale Pontarlier), Gasser Mireille (Arcjurassien.ch), Genre Patrick (Maire de Pontarlier), Mermet Christian (Conseiller communal de Val-de-Travers), Nussbaum Blaise, Perret-Gentil Alexandre (Chambre régionale de commerce et de l'industrie de Franche-Comté), Racine Michel (RMT SA), Daniel von Siebenthal (Syndic de la ville d'Yverdon-les-Bains), Wälti Nicolas (Service des transports du canton de Neuchâtel SCTR), Wavre Jean-Jacques

6. Nominations statutaires 2013-2016 a) Nomination du Président

Monsieur Pierre Hiltpold indique qu'il a pris la présidence de la FTJA il y a six ans dans le cadre de son poste de directeur de la Chambre du commerce. Prenant sa retraite en août 2013, il explique qu'il ne pourra donc plus honorer la présidence de la FTJA.

Monsieur Pascal Vuilleumier, Directeur général de TransN, est proposé pour succéder à M. Hiltpold à la présidence de la FTJA.

2013



Accueil » Médias » Remise de la pétition en faveur du maintien du TGV Berne-Paris le 26 février à Paris et le 1er mars à Berne

MÉDIAS

REMISE DE LA PÉTITION EN FAVEUR DU MAINTIEN DU TGV BERNE-PARIS LE 26 FÉVRIER À PARIS ET LE 1ER MARS À BERNE

Programme de la journée du 1er mars

22.02.2013
 Comme annoncé cette semaine, une importante délégation franco-suisse emmenée par le conseiller d'Etat Claude Nicati, chef du Département et de la gestion du territoire (DGT), et le conseiller communal de la Ville de Neuchâtel Olivier Arni, directeur des Transports, remettra le 1er mars 2013 la pétition en faveur du maintien du TGV Berne - Paris. Elle s'y rendra en train historique commandé par le Canton auprès de l'association RVT-

SRF

Fährt der TGV bald nicht mehr von Bern nach Paris?
 KEYSTONE

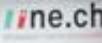
News >

Bern Freiburg Wallis
20'000
Unterschriften für die TGV-Linie Bern-Paris
 Mehr als 20'000 Personen haben



2013



Soutenez votre TGV 

www.TGV-OUI.ch 

pétition on-line à télécharger 

2013

BERNE-PARIS La liaison directe à grande vitesse avait un quart de siècle.

Il était une fois... le TGV à Neuchâtel

RAPPEL DES FAITS

Rien n'y a fait. La montée au créneau de parlementaires fédéraux, les négociations directes ou en coulisses du Conseil d'Etat, l'engagement de la Ville de Neuchâtel, celui des milieux économiques, une pétition internationale signée par 20 000 personnes: ce soir, à 21h52, le TGV Paris-Berne fera sa dernière halte en gare de Neuchâtel. Souvenez-vous...

LÉO BYSAETH

«Et voici venir le temps des TGV Berne-Neuchâtel-Paris.» Chapeautant une page entière de la «FAN L'Express» du 21 mai 1987, la phrase fleurie bon son époque: celle où tout progrès s'inscrivait dans une suite ininterrompue d'améliorations.

A la fin des années 80, la pensée était répandue que les services d'aujourd'hui étaient heureusement meilleurs qu'il y a et forcément moins bons que demain. Les Trente Glorieuses étaient terminées depuis une quinzaine d'années. Mais il semblait aller de soi que Neuchâtel soit enfin relié à la capitale française par le nec plus ultra du transport public.

Sortir de l'isolement

Le côté prestige revêtait autant d'importance que les avantages pratiques. Cinq ans avant l'inauguration de la nouvelle liaison, «L'Express» (16 décembre 1982) écrit: «La performance du TGV (...) suscite l'envie d'autres villes suisses. Elles voudraient à leur tour en recueillir le bienfait. (...) Or, les aspirations des Bernois et des Zurichois rejoignent celles des Neuchâtelois. Le TGV Paris-Berne-Zurich passerait (...) par Neuchâtel. Il s'y arrêterait. Rejeté à la périphérie helvétique, avec toutes les discriminations que cela comporte, notre canton sortirait de son isolement forcé.»

En 1987, le canton est content. Enfin presque. Dans son éditorial, le rédacteur en chef Jean-Luc Vautravers, note



Qui s'en souvient? Les premiers TGV arboraient une carrosserie orange du plus bel effet... Ici, la rame à Neuchâtel, en mai 1987. FONDOS L'EXPRESS DE LA BIBLIOTHÈQUE DE LA VILLE DE LA CHaux-DE-FONDS (d'AV)

que «Neuchâtel a eu de la chance d'être le passage obligé le plus direct pour Bernes».

L'idée que notre petit canton doive à sa position géographique de pouvoir ser-

vir d'étape au prestigieux monstre d'acier conçu dans le puissant Hecagone, et non à quelque mérite particulier, ni à quelque nécessité reconnue par les lointains exploitants de la ligne souligne, dès le départ, la fragilité de la situation acquise.

Date historique

L'ouverture de la nouvelle liaison n'en est pas moins saluée comme une «véritable date historique.»

Contentement donc, aussitôt tempéré par un constat. Le premier convoi n'est pas encore parti que le journal réclame déjà que soit remédié à une carence... «L'assez mauvaise liaison du soir pour Paris, qui pourrait être assumée par un deuxième TGV... qu'imposera seulement le succès du premier.»

Et c'est exactement ce qui s'est passé. Une deuxième paire de courses a fini par desservir Neuchâtel, en 1999.

Mais la question de la pérennité la liaison ne cesse d'alimenter les inquiétudes, un peu comme si les Neuchâtelois, conscients depuis le début d'avoir

menace que fait peser sur la liaison par Neuchâtel celle projetée par Bâle. Ce TGV Rhin-Rhône finira effectivement par avoir la peau de la liaison chérie des Neuchâtelois. En 1998, l'avertissement est déjà donné: «Au delà de 10 ans, Hans-Peter Leu, (réd: le directeur du groupe d'intérêt économique des TGV France-Suisse) ne peut donner aucune garantie pour cette ligne. «Ce sera une décision politique, comment-t-il. C'est au gouvernement neuchâtelois de se mobiliser avec le soutien de l'Arc jurassien franco-suisse.»

Une mort annoncée

Le pronostic était posé. Le mode d'emploi pour éviter sa réalisation aussi. Avec quinze ans d'avance! L'Histoire a poursuivi sa marche, comme écrite d'avance. En 2009, une des deux liaisons quotidiennes a été supprimée. Les regrets et les protestations n'y ont rien changé. Dès la mise en service, en décembre 2011, de la branche est du TGV Rhin-Rhône, les inquiétudes se sont précisées.

Comme la systématiquement exploitée la société exploitante Lyria, «les clients au départ de Bernes désirent rejoindre Paris privilégié un itinéraire en correspondance via Bâle, qui offre un temps de parcours, des fréquences et un confort plus attractifs». Autrement dit, la liaison par Bâle a privé celle passant par Neuchâtel de la clientèle qui l'alimentait.

Les vœux neuchâtelois, rappelés par les conseillers d'Etat qui se sont succédé à la tête des Transports étaient de peu de poids face à cette réalité.

D'aucuns accusent la société exploitante d'avoir organisé le déclin de la ligne, en faisant disparaître l'horaire de certains sites de location en ligne et en ne la promouvant pas. Les archives racontent une tout autre histoire: les personnes au fait du dossier avaient prédit l'inéluctable déclin de cette liaison. Contre lequel une mobilisation massive n'a rien pu. ◊

L'AVIS DE



YVAN PERRIN
CONSEILLER
D'ETAT
EN CHARGE DU
DEVELOPPEMENT
TERRESTRIAL

«L'important était de ne pas être complètement largué»

«C'est pour nous un vif regret de ne plus être directement sur une ligne TGV. Mais il y a des réalités économiques qu'on peut comprendre. L'important était de ne pas être complètement largué. Nous avons travaillé en collaboration avec la Chambre de commerce, qui a fait un travail remarquable. Nous avons le sentiment d'avoir trouvé une solution qui peut satisfaire la clientèle. Le but était de garder une liaison avec le réseau de trains à grande vitesse. C'est le cas tant qu'existe la Lausanne-Paris. Le canton a fait de son mieux pour limiter les dégâts. Car dégâts il y a, notamment en termes d'image. Avant, on montait dans le train pour descendre à Paris. Désormais, on monte à Neuchâtel pour descendre à Frasnes. Nous avons fourni beaucoup d'efforts dans ce dossier où nous n'avons qu'une emprise très marginale. On peut sensibiliser nos interlocuteurs. A Paris, on peut être entendu, mais difficilement écouté.» ◊



L'AVIS DE



DIDIER
BERBERAT
CONSEILLER
D'ETAT

«Je serai un des premiers usagers de l'offre de substitution»

Le conseiller aux Etat Didier Berberat, qui a beaucoup mouillé sa chemise pour éviter que Lyria ne laisse tomber la liaison Bernes-Paris via Neuchâtel exprime une fois encore ses regrets. «Mais c'était presque inéluctable... Lyria a tout fait pour rendre la ligne moins rentable.» Après la soupe à la grimace, un ouf de soulagement: «La solution trouvée sauvegarde l'essentiel, avec trois courses par jour dans les deux sens et sans que la durée du parcours soit augmentée. Pour les usagers, le confort est un peu moins bon, puisqu'il faut changer à Frasnes. Au moins, on pourra, dans la majorité des cas, attendre le TGV de Lausanne en restant à l'abri dans le train venu de Neuchâtel. C'est quand même mieux que de devoir aller prendre le train à Lausanne. Je vais d'ailleurs tester très vite cette nouvelle offre, je serai parmi les premiers utilisateurs, puisque je me rends demain soir à Paris dans le cadre de mon mandat pour le Mail.» ◊

2013

Paris reste toujours aussi proche de Neuchâtel!

Prendre le train Neuchâtel – Travers – Frasné et, à Frasné, embarquer dans le TGV Lyria reste LA voie la plus rapide pour relier Neuchâtel à Paris.

Horaires et autres infos:
www.tgv-neuchatel-paris.ch

Réservations:
www.tgv-lyria.com

- Trois allers-retours quotidiens (matin, midi, soir)
- A Frasné, sur le même quai, correspondances avec le TGV Lyria
- Réservation en ligne possible
- Palette de services en 1^{ère} classe Lyriapremière

Valable
dès le
15.12.2013



2013

GAZETTE DU TRANSJURALPIN #1



UN MERCREDI TRISTE...

Le 3 juillet 2013, après une période intense de mobilisation de tous bords, Lyria annonce la suppression de la ligne TGV Paris - Pontarlier - Neuchâtel - Berne. Au lieu de s'apitoyer sur son sort, la Fédération du Transjuralpin (FTJA) se concentre sur la définition d'une offre de substitution. Le service des transports du Canton de Neuchâtel négocie les modalités de l'offre de substitution avec Lyria et les CFF. De son côté, la FTJA mandate la Chambre neuchâteloise du commerce et de l'industrie (CNCI) pour l'organisation d'une enquête auprès des entreprises neuchâteloises.

... UN MERCREDI PLUS HEUREUX

Le 27 novembre 2013, Lyria et les CFF annoncent le contenu de l'offre de substitution. La FTJA emboîte le pas en publiant une image illustrant que Paris reste proche de Neuchâtel. La FTJA annonce même qu'elle veillera au grain pour analyser la qualité de l'offre de substitution. Mais en attendant, il faut se concentrer sur son lancement.

Sur www.tgv-neuchatel-paris.ch, les Neuchâtelois découvrent l'offre de substitution :

- Trois allers-retours quotidiens (matin, midi, soir)
- A Frasne, sur le même quai, correspondance avec le TGV Lyria
- Réservation en ligne possible
- Palette de services en 1ère classe Lyriapremière



EDITO



Chère membre de la FTJA,
Cher membre de la FTJA,

Vous tenez en main le premier exemplaire de la gazette du Transjuralpin. Sur quatre pages, vous vous remémorerez les temps forts des douze derniers mois. Vous réaliserez que nous sommes passés par tous les états d'âme.

Le 30 septembre 2014, à Frasne (FR), à l'occasion de l'Assemblée générale du Transjuralpin, nous passerons en revue l'année écoulée et tirerons un premier bilan de l'expérience « Offre de substitution TGV ». Lors de cette rencontre, nous rediscuterons les buts de la FTJA et nous revisiterons les statuts. Nous exposerons aussi les résultats d'un sondage de satisfaction, mené en juin 2014 auprès des passagers du RegioExpress Frasne-Neuchâtel.

Même si elle s'approche de son 75ème anniversaire, la FTJA doit rester « fit ». Cela est indispensable pour affronter les défis de la ligne du Transjuralpin.

Je vous souhaite une agréable lecture.

Pascal Vuilleumier, Président FTJA

Enquête de satisfaction TGV Lyria / RegioExpress Frasne > Pontarlier > Travers > Neuchâtel

Résultats du sondage réalisé en juin 2014



Fédération
du Transjuralpin



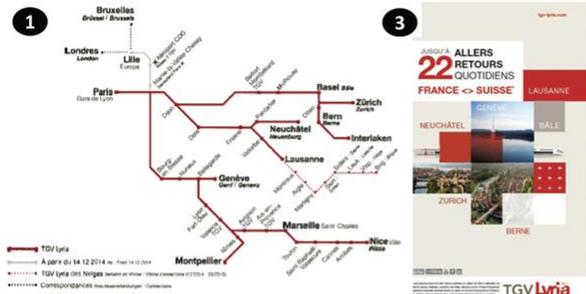
TGV Lyria

2014

GAZETTE DU TRANSJURALPIN #2

Janvier 2015

TOUJOURS SUR LA CARTE TGV



EDITO



M.E.R.C.I. Alain* !

Nous avons appris ta nomination comme chef de région CFF Romandie. Nous t'en félicitons.

D'une part, cette annonce nous attriste, car nous perdons un interlocuteur estimé chez Lyria. Malgré les moments difficiles vécus en 2013 (suppression du TGV entre Berne et Paris), la FTJA, les régions de Neuchâtel et de la Franche-Comté ont unanimement apprécié ton sens de l'écoute. Cette qualité a débouché sur la création de l'offre de substitution TGV, appréciée par les passagers, comme l'indique le sondage effectué en juin 2014. Nous attendons la nomination de ton successeur, qui, nous l'espérons, sera également orienté solutions et cultivera l'art du dialogue.

D'autre part, cette nomination nous réjouit, car elle permet à la FTJA de continuer à te côtoyer et à dialoguer avec un interlocuteur sensible à l'importance de la ligne «Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne-Paris». Je profite de ce billet pour remercier François Gatabin, ton prédécesseur. Avec lui, les discussions ont été franches et constructives. Nous lui devons aussi le succès de l'offre de substitution.

Les années passent et les acteurs changent de rôle. Que les «suivants» continuent sur cette lancée pour améliorer et pérenniser l'offre de substitution TGV, qui a soufflé, le 15 décembre 2014, la bougie de son premier anniversaire.

Bien à toi.

Pascal Vuilleumier, Président FTJA

* Alain Barbey, Directeur de Lyria



UN SUCCÈS POUR LA NOUVELLE DESSERTE NEUCHÂTEL <-> PARIS

Depuis décembre dernier, les clients de Neuchâtel et Pontarlier disposent de 3 allers-retours par jour (matin midi et soir) depuis ou vers Paris contre un aller-retour en 2013.

Ceci grâce aux 6 trains RegioExpress qui assurent la liaison entre Neuchâtel et Frasne et sont en correspondance à Frasne, avec les TGV Lyria depuis ou vers Lausanne. 30 000 clients ont d'ores et déjà emprunté cette nouvelle offre soit 16 % de plus qu'en 2013.

Les images disent plus que les mots :

1. Neuchâtel, Pontarlier et Frasne sur la carte du réseau TGV Lyria
2. Extrait du dossier de presse de "30 ans Lausanne-Paris"
3. A l'instar des villes de Lausanne, Genève, Bâle, Berne et Zurich, Neuchâtel figure sur le matériel publicitaire de Lyria.
4. Le TCS section Neuchâtel organise un grand voyage à Paris pour ses membres, lors du week-end du 1er mars 2015. Il propose l'offre de substitution TGV comme moyen de transport.

DU 14 AU 17 MAI, 100 ANS VALLORBE - FRASNE



La gazette du Transjuralpin # 3

Juillet 2015

A grande vitesse direction Paris, via le Jura.

Fédération du Transjuralpin **FTJA** 75 ans

La FTJA a son logo et son slogan!

La promesse a été tenue: la FTJA aurait son premier logo en 2015.

Pour confier le mandat au graphiste Georges Barrionuevo, le Comité a d'abord fixé un cadre: format allongé, dominante rouge (dénominateur commun entre les drapeaux suisse, français et italien), évocation du monde ferroviaire ainsi que mention de l'existence d'un site (.eu) et du nom de l'association. Autre finesse: l'âge vénérable de la FTJA (75 ans) devait figurer pour l'utilisation du logo en 2015.

Pour exécuter le mandat, le graphiste a parcouru les deux premières gazettes et les statuts de la FTJA. Le logo proposé, aussi déclinable en noir et blanc, a directement convaincu le Comité, pressé de l'utiliser et de le diffuser.



Le logo a déterminé les couleurs de la robe du site www.ftja.eu ainsi que celles du magazine que vous tenez entre les mains.

Le Comité a également décidé de se doter d'un slogan pour communiquer ses valeurs et sa vision. Trois échanges de courriels ont suffi pour déguster le slogan: « A grande vitesse direction Paris, via le Jura. ». Ce slogan sera utilisé sur www.ftja.eu, sur le papier à lettres, en-dessous de la manchette du journal et dans les signatures courriel.

La FTJA a son site internet !

Deuxième promesse formulée, deuxième promesse tenue.

Tapez www.ftja.eu et vous découvrirez tout sur la FTJA: nos statuts, nos objectifs, les membres du Comité. Des nouvelles sur la FTJA et sur l'offre ferroviaire «Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne-Paris» seront régulièrement données.

Le site www.ftja.eu, réalisé par Vector communication, sert à informer les membres FTJA et à recruter de nouveaux. Les journalistes y trouvent des fichiers à télécharger (logos, photos) et des documents (communiqués de presse, résultats d'études) à consulter.

Nous vous souhaitons un bon surf!

Edito



Chère membre,
Cher membre,
Le vendredi 30 octobre 2015, nous fêterons le 75ème anniversaire de la FTJA. L'Hôtel Beau-Rivage ouvrira grand ses portes pour nous accueillir. Au cours de cette soirée magique, nous échangerons nos souvenirs, nous rirons des anecdotes les plus cocasses et nous irons farfouiller dans nos smartphones pour ressortir le nom de telle ou telle locomotive. Les «vétérans FTJA» nous feront l'honneur de leur présence et les nouveaux leur montreront que la FTJA a étoffé ses rangs pour poursuivre la mission. Le Canton de Neuchâtel, la Région de Franche-Comté, les Municipalités de Neuchâtel, Val-de-Travers, Pontarlier et Neuchâtel, les CFF et TGV Lyria ainsi que d'autres influenceurs franco-suisse partageront ce moment fort avec nous. Dès lors, une participation massive des membres et des anciens cadres de la FTJA à cette soirée-souvenir constituera la clé de la réussite de notre jubilé. Lors de ces retrouvailles, nous ne manquerons pas de trinquer à la santé de la ligne du Franco-Suisse, dont les statistiques de fréquentation sont réjouissantes. Enfin, nous souhaiterons bonne chance à nos successeurs qui célébreront avec faste le centenaire de la FTJA et qui, d'ici là, auront contribué à de nouvelles améliorations de la ligne Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne-Paris...

Au 30 octobre... sans faute !

Pascal Vuilleumier



www.ftja.eu: consultable sur tous les supports!

2015



2015



2015





2016

75



75^{ème} anniversaire

Electrification de la ligne du Val-de-Travers

En 1942, la ligne ferroviaire Auvonnier – Les Verrières est électrifiée, ce qui permet à Neuchâtel de se rapprocher encore plus de Paris, via Pontarlier et Frasne. Pour commémorer cet événement, **le samedi 7 octobre 2017**, une grande journée découvertes et surprises est organisée entre Neuchâtel et Travers, Saint-Sulpice et Môtiers.

«Attention! Embarquement immédiat dans *L'étincelante* du RVT-Historique!»

Programme et inscription sur www.ftja.eu

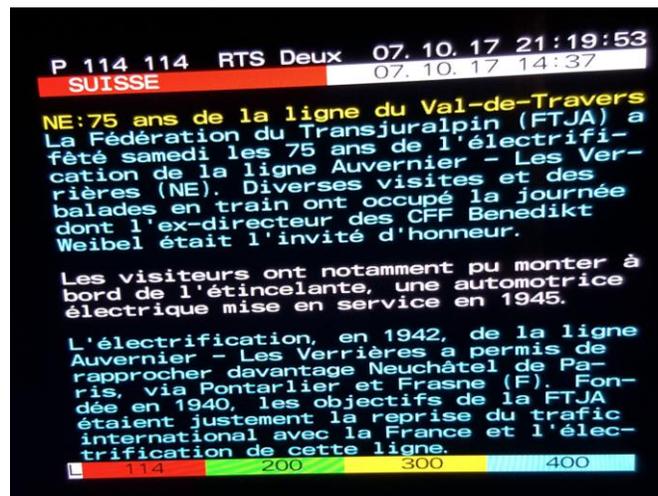


Fédération du Transjuralpin **FTJA**.eu



Commune de Val-de-Travers

Chambre neuchâteloise du commerce et de l'industrie



2017

Nouvelle rame Neuchâtel-Frasne?

Le matériel roulant actuel doit partir en retraite l'année prochaine. Le remplacer est une question de confort et de survie,

Le train un peu désuet qui relie Neuchâtel à Frasne devrait être changé en 2019. C'est ce que nous a fait savoir Charles Constantin, secrétaire général de la Fédération du Transjuralpin (FTJA), après la parution mardi de notre article sur l'achat de billets TGV pour Paris.

Différence de confort

Il s'en réfère à des propos tenus dans le dernier numéro de «La Gazette du Transjuralpin», la publication de la FTJA, association qui milite en faveur de la ligne TGV Neuchâtel-Paris.

Le mois de décembre 2019 est mentionné tant par Laurent Favre, conseiller d'Etat neuchâtelois en charge des Transports, que par Alain Barbery, directeur régional «voyageurs ouest» aux CFF. Le premier parle d'«un matériel roulant obsolète et qui génère des coûts importants», avant d'évoquer la possibilité que la rame actuelle, de type Colibri, soit remplacée «par un matériel roulant moderne de type Flirt France». Le second fait savoir que les CFF cherchent d'autant plus une solution qu'«il ne s'agit pas



Le train qui fait la navette entre Neuchâtel et Frasne est de type Colibri. RICHARD LEUENBERGER

en retraite au plus tard en 2019».

Confort? Patrick Genre, maire de Pontarlier, demande «un train du 21e siècle pour permettre aux passagers de supporter la chaleur en été, de surfer sur leurs mobiles avec du wifi et de recharger leurs portables avec des prises électriques».

Charles Constantin, qui est par ailleurs membre de la direction de la Chambre neuchâteloise du commerce et de l'industrie, confirme: «La différence de confort entre le TGV et le train reliant Neuchâtel à Frasne est grande, trop grande. La future nouvelle rame, le cas échéant, rendra donc la liaison Neuchâtel-Paris encore plus attractive.» PASCAL HOFER

seulement d'une question de confort, mais de survie, puisque le matériel actuel partira



2018

Suppression d'une course TGV Lausanne-Vallorbe-Frasne-Dole-Dijon-Paris

La FTJA inquiète

La décision de TGV Lyria de supprimer l'une des quatre courses actuelles du Lausanne-Paris fait l'unanimité contre elle, de Lausanne à Dijon. Même si la ligne Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne-Paris n'est pas directement touchée, la FTJA s'inquiète de cette suppression, qui pourrait en amener d'autres, désastreuses pour la région.

Décision contestée des deux côtés de la frontière

TGV Lyria a annoncé sa décision de supprimer la course Lausanne-Frasne-Paris de 6h23 (passage à Frasne à 7h14) au profit d'une course supplémentaire Lausanne-Genève-Paris. Le même sort serait réservé à la course partant de Paris à 15h57 (passage à Frasne à 18h42 et arrivée à Lausanne à 19h37). Cette décision a provoqué de vives émotions de Dijon à Lausanne, de Neuchâtel à Frasne. Des craintes sont formulées par rapport à la perte d'attractivité des territoires et à la fragilisation des dessertes ferroviaires. S'en sont suivies diverses actions : rencontre du Comité de suivi de la desserte avec le nouveau Directeur TGV Lyria, Fabien Soulet, à Dole, le 29 janvier; lettre d'Annie Genevard, vice-Présidente de l'Assemblée nationale, à Elisabeth Borne, Ministre des transports, le 30 janvier ; lettre commune signée de Marie-Guite Dufay (Présidente de la Région Bourgogne-Franche-Comté) et Nuria Gorrite (Présidente du Conseil d'Etat vaudois) à Andreas Meyer (Directeur des CFF), le 31 janvier ; résolution votée à la quasi-unanimité au Grand Conseil vaudois pour le maintien de la paire de courses que TGV Lyria voulait supprimer, le 5 février ; envoi d'une motion avec un courrier d'accompagnement adressé à Guillaume Pepy (Président Directeur Général de SNCF Mobilités), signé par 42 représentants de collectivités publiques et d'associations, dont la FTJA, le 12 février.

Ligne Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne-Paris préservée

Les trois courses Neuchâtel-Frasne-Paris sont maintenues pour le changement d'horaire 2019-2020, mais avec des aménagements le matin (départ de Neuchâtel à 7h03 au lieu de 8h03) et l'après-midi (départ 16h03 au lieu de 18h03). Les retours de Paris se feront aux mêmes heures qu'aujourd'hui. Il restera donc possible de faire un aller-retour Neuchâtel-Paris sur un jour – l'inverse, malheureusement, sera plus difficile. Dès le 15 décembre 2019, du nouveau matériel roulant de type Flirt France sera engagé sur la ligne, ce qui rendra plus confortable le voyage entre Neuchâtel et Frasne. Restent encore en suspens, le système de réservation et son quota. La FTJA reste attentive au nombre de places TGV proposées au départ de Neuchâtel.

La FTJA prudente

Malgré les points positifs sur l'axe Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne-Paris, l'annonce de TGV Lyria appelle à une grande prudence. Qu'en sera-t-il demain ? La suppression d'une course peut signifier le début d'une spirale négative conduisant à la perte d'acquis. La réduction du nombre de TGV sur la ligne pourrait limiter les possibilités de rabattements depuis les autres lignes, ce qui constituerait le prochain argument pour remettre en question les courses Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne-Paris.

Un plan B pour pallier la suppression d'un TGV

LAUSANNE-PARIS Conseil d'Etat vaudois et Région Bourgogne - Franche-Comté s'allient et «défendent» Vallorbe.

Un nouveau train interrégional reliera Vallorbe et Dole, permettant ensuite de rejoindre la capitale française. Cette offre-pilote survient après la décision, de Lyria, de supprimer une des liaisons TGV Lausanne-Paris, via Vallorbe, et la mobilisation des régions concernées. La nouvelle avait fortement déplu dans le canton de Vaud et en Région Bourgogne - Franche-Comté.

Hier, SNCF, CFF, Région Bourgogne - Franche-Comté et Conseil d'Etat vaudois ont invité la presse pour annoncer qu'un nouveau pas avait été réalisé

dans ce dossier, «fruit d'un compromis». Une convention vient d'être signée «pour développer l'axe international à travers le Jura». Concrètement, dès le 16 décembre, les deux opérateurs ferroviaires financeront pendant deux ans, à titre expérimental, la mise en ligne d'un nouveau train entre Vallorbe et Dole. Quittant Vallorbe quelques minutes après 5h, ce convoi doit permettre, par les correspondances, d'arriver à Paris à 8h38. Un retour dans l'après-midi est également prévu.

«Nous avons matérialisé notre volonté d'œuvrer en commun

pour cette liaison internationale stratégique», s'est réjouie Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat vaudois.

Rétablissement pas exclu

Certes, la quatrième liaison entre Lausanne et Paris, via le Jura, n'est pas rétablie. Mais la SNCF et les CFF ont accepté que «le rétablissement de cette desserte ne soit pas exclu». Les opérateurs affirment que le retour de cette liaison avec des TGV à deux étages est envisageable, «dès lors qu'une demande croissante sur le marché le justifiera».



Pour Nuria Gorrite (à droite), une desserte ferroviaire, ce n'est pas que les destinations, mais aussi les territoires traversés. KEYSTONE

Pour rappel, Lyria a aussi décidé de développer l'offre Paris-Lausanne via Genève, sans changement à Genève. Soit, au final, six allers-retours Paris-Lausanne au lieu de cinq aujourd'hui et des capacités plus élevées. ATS

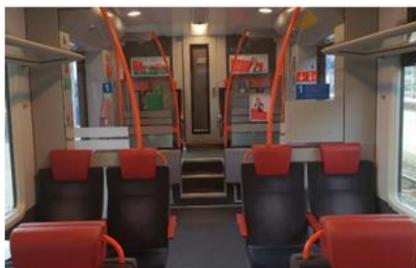
2019



2019

Beaucoup plus de confort pour aller à Paris

Depuis le début de l'année 2020, de nouvelles rames roulent sur le tronçon Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne pour assurer les liaisons avec les TGV-Lyria direction Paris. La Fédération du Transjuralpin (FTJA) se réjouit de cette amélioration. Puisse ce nouveau matériel roulant rendre encore plus attractive la ligne du Franco-Suisse et booster le trafic sur l'axe Neuchâtel-Paris. A remarquer que TGV Lyria a aussi modernisé sa flotte avec l'engagement de nouvelles rames à deux étages sur son réseau.



Horaires Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne > Paris

Horaires Covid-19

Quand ?	Départs	Arrivées
Depuis le 15 juin 2020	Départ Neuchâtel : 7h06	Arrivée à Paris : 11h04
	Départ Paris : 17h56	Arrivée à Neuchâtel : 21h53
Dès le 3 juillet 2020	Départ Neuchâtel : 7h06	Arrivée à Paris : 11h04
	Départ Neuchâtel : 12h06	Arrivée à Paris : 16h04
	Départ Paris : 7h56	Arrivée à Neuchâtel : 11h53
	Départ Paris : 17h56	Arrivée à Neuchâtel : 21h53
Automne 2020	Départ Neuchâtel : 7h06	Arrivée à Paris : 11h04
	Départ Neuchâtel : 12h06	Arrivée à Paris : 16h04
	Départ Neuchâtel : 16h06	Arrivée à Paris : 20h04
	Départ Paris : 7h56	Arrivée à Neuchâtel : 11h53
	Départ Paris : 11h56	Arrivée à Neuchâtel : 15h53
	Départ Paris : 17h56	Arrivée à Neuchâtel : 21h53

Le patron de TGV Lyria, Fabien Soulet, insiste sur le fait qu'il n'est pas question de supprimer la troisième liaison, si importante pour les Vaudois, les Neuchâtelois et la Franche-Comté.

Plus globalement, TGV Lyria proposera 13 allers-retours quotidiens entre la Suisse et la France dès le 3 juillet: six à partir de Genève, deux de Lausanne et quatre de Bâle, sans oublier le Genève-Marseille estival.

2020



2020



Fédération du Transitaire **FTJA**.eu
Assemblée dirigée Paris, via le Jura.

2020



2021



2021

Fédération du Transjuralpin **FTJA**.eu

A grande vitesse
direction Paris, via le Jura.



2022



2023

A grande vitesse direction Paris, via le Jura.

Fédération du Transjuralpin **FTJA**.^{GU}

Première course Berne-Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne direction Paris dans un climat « régiopolitique » particulier

Le voyage inaugural de la course Berne-Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne direction Paris a eu lieu le dimanche 10 décembre 2023. Cette course fait l'objet d'un test tous les week-ends et jours fériés jusqu'au 7 juillet 2024. Les CFF réalisent cet essai en collaboration avec les Cantons de Berne et de Neuchâtel. En cas de succès, l'offre pourrait être pérennisée. Récit du voyage inaugural.

A 6h23 précises, le RegioExpress Berne-Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne quitte la capitale fédérale. Kilian Constantin, collaborateur scientifique à l'Office des transports publics et de la coordination des transports (OTP) du Canton de Berne déclare : « Nous nous réjouissons de participer à cet essai. Rejoindre Paris au départ de Berne via Frasne est une alternative intéressante au trajet avec transbordement à Bâle. Les temps de parcours sont similaires mais avec l'avantage d'un transbordement simplifié à Frasne et des tarifs plus attractifs. » Dans le RegioExpress se trouve aussi David Blatter, responsable de la gestion du Trafic Régional aux CFF: « Cette course Berne-Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne est le fruit d'un long labeur. Le ferroviaire est un travail de passion et de liens. En mettant sur pied cette course, nous relient les territoires du Canton de Berne, du Canton de Neuchâtel et de la Région Bourgogne-Franche-Comté. Il s'agit d'un essai jusqu'au 7 juillet 2024. Des travaux sur la voie mettront fin à cet essai jusqu'à la fin de l'automne 2024. Si cet essai est concluant, la course Berne-Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne devrait être pérennisée. Une autre bonne nouvelle: il y a désormais davantage de contingents sur le TGV Lyria pour les passagers de la ligne du Franco-Suisse. »

En gare de Neuchâtel, à 7h06, la délégation neuchâteloise embarque dans le RegioExpress. Laurent Favre, Conseiller d'Etat neuchâtelois, en charge des transports, fait partie de la délégation. Il affirme: « Après un engagement soutenu tout au long de ces dernières années pour le maintien de cette desserte, je me réjouis particulièrement que des courses depuis Berne soient réactivées, 10 ans après la suppression du dernier TGV Berne-Neuchâtel-Paris. Je remercie les CFF et le Canton de Berne pour leur ouverture, leur soutien et leur ténacité. Mais pour que ces courses puissent être pérennisées, deux conditions sont à remplir. D'abord, assurer à court terme le financement des courses Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne. La balle est main-



Horaires Berne – Neuchâtel – Travers – Pontarlier – Frasne – Paris (valables jusqu'au 14.12.2024)

Horaires RegioExpress / TGV Lyria	Départ						
*Berne	06:23						
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	11:08	16:04	20:04				
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 jusqu'au 7.7.2024

*Samedis, dimanches et jours fériés jusqu'au 7.7.2024

3 bourgogne franche-comté [changer de région](#)

accueil replay menu

Accueil / Bourgogne-Franche-Comté / Doubs / Pontarlier

SUISSE. Paris et Berne à nouveau reliés en train via le Haut-Doubs tous les week-ends



Paris-Berne ou Berne-Paris les weekends, c'est à nouveau possible en train. © Guillaume Soudat - France Télévisions

2023



LIBERTÉ
ET
PATRIE

LAUSANNE-PARIS
40

251

TGV Lyria

2024



2024

A grande vitesse direction Paris, via le Jura.



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 – Frasnne – 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, Frasnne 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 rejoindre Paris... et ce, définitivement !

Pascal Vuilleumier
Pascal Vuilleumier, Président FTJA

Déclaration d'intention relative au développement stratégique des liaisons ferroviaires franco-suisse

Le Chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, de la Confédération suisse

et

Le Ministre auprès du ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, chargé des Transports, de la République française

Ci-après désignés comme « les Signataires »

eu égard aux liens étroits ferroviaires entre la Suisse et la France, reliées par huit lignes ferroviaires transfrontalières communes,

dans l'intention de renforcer l'attrait du chemin de fer, aussi bien en transport à longue distance qu'à moyenne et courte distance entre la Suisse et la France, et de favoriser ainsi le transfert de la route au rail,

en s'appuyant sur les réflexions du Comité de pilotage (COFIL) institué par la convention du 5 novembre 1999 entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française relative au raccordement de la Suisse au réseau ferré français, notamment aux liaisons à grande vitesse (ci-après convention du 5 novembre 1999),

convaincus que les lignes ferroviaires transfrontalières entre la Suisse et la France présentent un potentiel qui doit être défini et mis en œuvre conjointement,

reconnaissant le succès de la coopération franco-suisse à l'instar du Lérnan Express, dont la mise en service réussie a déclenché une grande dynamique économique dans la région et constitue un élément déterminant du transfert de la route au rail,

conscients que des infrastructures et des offres de transports performantes constituent une base essentielle pour le développement et l'attractivité des économies nationales et régionales,

désireux de développer également le transport ferroviaire international de fret,

reconnaissant l'importance que revêt la coopération des organismes ferroviaires en Suisse et en France,

dans l'intention de développer une stratégie des lignes ferroviaires transfrontalières entre la Suisse et la France qui contribue au transfert du transport vers le rail, délesté les agglomérations du trafic routier et améliore l'accessibilité des centres urbains par le rail,

compte tenu du rôle majeur d'autorité organisatrice et de chef de file des mobilités régionales confié aux régions françaises, ainsi que de celui des cantons suisses, dans le transport régional ferroviaire transfrontalier,

conscients de la nécessité de les associer à l'élaboration de la stratégie,

convaincus que cette stratégie contribue à la réalisation des objectifs de protection du climat de la Suisse, de la France et de l'Union européenne à l'horizon 2050 et qu'elle favorise la mobilité durable,

Déclarent:

> cnci Services Réseautage Actualités Influence Enjeux La cnci

TOUR DE FRANCE
Samedi 16 juillet 2025

PONTARLIER
1^{ère} étape capitale

En train direction Pontarlier pour l'arrivée de la 20ème étape du Tour de France

Arrangement du territoire et mobilité

Pour joindre Neuchâtel à Paris, trois nouvelles RegioExpress quotidiennes relient Neuchâtel à Frasnne, où il est possible d'embarquer ensuite dans le TGV Lyria. La Fédération du Transjuralpin s'engage pour le maintien de ces trois liaisons.

OFFRE SPECIALE POUR LE TOUR 2025: le 26 juillet, il sera possible d'embarquer dans cette navette RegioExpress pour assister à l'arrivée de la 20ème étape du Tour de France.

La ligne Neuchâtel-Frasne se porte bien, mais...

Ces dernières années, la ligne en question a enregistré une hausse de sa fréquentation. Cela suffira-t-il à la sauver? La Suisse et la France ont signé une déclaration d'intention.

PAR PASCAL HOFER



Des voyageurs en partance de Neuchâtel pour Frasnne au train de 12h06. LUCAS NAYTEL

Depuis sa mise en service en 2013, la ligne de train Neuchâtel-Frasne, qui permet de rejoindre ensuite Paris en TGV, ne s'est jamais aussi bien portée. Mais depuis cette même année 2013 (qui avait vu la ligne TGV Neuchâtel-Paris être supprimée, la liaison avec Frasnne n'a jamais été aussi menacée.

Cette situation paradoxale s'explique ainsi: la fréquentation de la ligne a augmenté de 22% par année depuis 2020. Le nombre moyen de personnes transportées chaque jour est passé de 170 en 2019 (2020 ne compte pas en raison du Covid) à 270 Frasnne dernière, soit près de 100 000 passagers et passagères en 2024.

Mais le tronçon entre Les Verrières (plus précisément: Les Verrières-Frontière) et Pontarlier doit encore et toujours être rénové. Et le financement de l'opération, actuellement, n'est pas assuré.

Une hausse qui s'explique

Ce tronçon se fait de plus en plus vieux, raison pour laquelle les trains doivent abaisser leur vitesse. L'opération a toutefois ses limites: il pourrait arriver un jour où la vitesse sera à ce point insuffisante que le «critère» horaire disponible pour la ligne Neuchâtel-Frasne ne pourra plus être respecté. Ce qui déboucherait sur sa fermeture.

Mais communications par la bonne nouvelle: la hausse de la fréquentation, dévolue par la Fédération du Transjuralpin (FTJA), qui défend les intérêts de l'offre ferroviaire entre Neuchâtel et Paris. Comment explique-t-elle cette augmentation constante durant quatre ans (et pas seulement en 2024 en raison des Jeux olympiques de Paris)? «Il y a plusieurs raisons», répond Pascal Vuilleumier, président de la FTJA et par ailleurs ancien directeur de TransN. «On peut mentionner l'optimisation des horaires, avec par exemple une arrivée moins tardive le soir à Neuchâtel, l'amélioration du confort tant dans les TGV que sur la ligne Neuchâtel-Frasne, avec l'introduction en 2020 des rames Flirt, l'amélioration, aussi, de la réservation en ligne, ou encore la perte d'attractivité des déplacements en avion à destination de Paris.»

Le président de la FTJA résume: «Tant les CFF que la so-

ciété Lyria (réel principal acteur ferroviaire entre la France et la Suisse) ont amélioré la qualité de leurs services. Cela profite aux personnes qui utilisent cette ligne pour des raisons touristiques et à celles qui l'empruntent pour des motifs profession-

Pour le moment, la ligne tient le coup, si vous me passez l'expression.»

PASCAL VUILLEUMIER PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION DU TRANSJURALPIN

neils. Les autorités politiques suisses et françaises font-elles également des efforts? C'est l'espoir de tous les acteurs concernés des deux côtés de la frontière. Le comité de la FTJA compte ainsi des personnes actives tant dans le canton de Neuchâtel que dans la région Bourgogne-Franche-Comté.

Entre 15 et 40 millions

Comme elle le dit elle-même sur son site internet, la FTJA agit «en faisant du lobbying auprès des prestataires ferroviaires. Le lobbying existe dans tous les domaines, mais il est particulièrement nécessaire dans le secteur du rail

«au vu des montants en jeu. A cet égard, Annie Genevard, ancienne maire de Morez, ancienne conseillère régionale de Franche-Comté et actuelle ministre de l'Agriculture, peut constituer un atout. Les montants en jeu? Pour les travaux de rénovation du tronçon entre Les Verrières et Pontarlier, on parle de 15 à 40 millions de francs. Un montant qui n'est pas énorme en tant que tel, mais qui se heurte à la question suivante: comment répartir le financement entre la Suisse et la France? Le statut particulier de la ligne Neuchâtel-Frasne fait qu'il n'existe pas de base légale permettant de dire clairement comment doit se faire cette répartition», explique Pascal Vuilleumier.

Une déclaration d'intention a été signée en février entre la Suisse et la France. Les deux pays se sont engagés à analyser le potentiel de développement des huit lignes ferroviaires qui les relient, dont Neuchâtel-Frasne.

Rien n'est garanti

Cette déclaration constitue une bonne nouvelle, comme le président de la FTJA. «Mais ce n'est qu'un premier pas. Il ne garantit rien. Et cela d'autant moins qu'il existe la même incertitude pour ce qui est de la prise en charge, à l'avenir, des coûts d'exploitation.

«Pour le moment, la ligne tient le coup, si vous me passez l'expression», conclut Pascal Vuilleumier. «Mais il faut dire les choses comme elles sont: si rien ne se passe d'ici la fin de 2025, qu'il s'agisse du maintien de l'infrastructure ou des coûts d'exploitation, son existence sera clairement menacée.»

2025

Comité

Un team de 9 personnes œuvre pour perpétuer le travail des fondateurs de la Fédération du Transjuralpin et pour faire évoluer l'association au gré des modifications de l'environnement ferroviaire.



Pascal Vuilleumier
Président



Charles Constantin
Secrétaire général
Sous-directeur de la Chambre neuchâteloise du commerce et de l'industrie
contact@ftja.eu
Tel. +41 32 727 24 30



Patrick Genre
Membre du Comité
Maire de Pontarlier



Philippe Alpy
Membre du Comité
Maire de Frasne



Anastasia Stergidou
Membre du Comité
Ingénieure en transports au Service cantonal des transports



André Chrétien
Membre du Comité
Expert transports à Frasne



Eric Sivignon
Membre du Comité
Conseiller communal de Val-de-Travers



François Derouwaux
Membre du Comité
Chef de l'office de la mobilité de la Ville de Neuchâtel



Mehdi-Stéphane Prin
Membre du Comité
Délégué départemental à la communication et aux affaires ferroviaires du Canton de Vaud

2025



