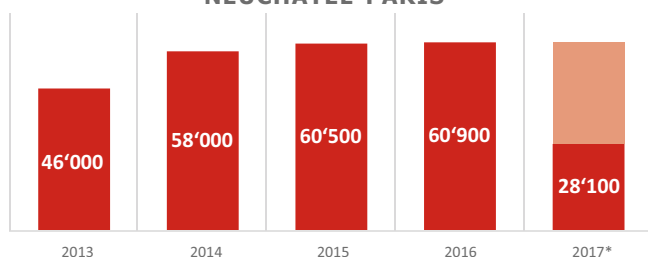


Chaque jour, 166 passagers voyagent sur la ligne!

NOMBRE DE PASSAGERS SUR LA LIGNE NEUCHÂTEL-PARIS



* Chiffres du premier semestre (Source: TGV Lyria)

Depuis 2014, entrée en vigueur de la nouvelle offre: 3 allers-retours Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne-Paris.

En 2016, la ligne a accueilli quotidiennement 166 passagers en moyenne entre Neuchâtel et Paris. Pascal Vuilleumier, Président FTJA, observe que *ce chiffre est supérieur au nombre de sièges d'un Airbus A319-100 de la flotte easyJet*. Alain Barbey, Directeur Régional Voyageurs Ouest des CFF, considère cette évolution réjouissante. Selon lui, elle démontre que *les efforts déployés pour la mise en œuvre de cette liaison, qui permettent de maintenir le canton de Neuchâtel et Pontarlier reliés directement à Paris, étaient justifiés*. Enfin, il pense que *cette performance maintient aussi une dimension stratégique à la ligne sur laquelle au fil des années le trafic a été fortement redimensionné*. Andreas Bergmann, CEO de TGV Lyria, est convaincu que *ces chiffres de fréquentation confirment l'intérêt de l'offre*. Il ne s'émeut nullement de la baisse de 8% de la fréquentation du premier semestre 2017 par rapport au premier semestre 2016. Il explique que *9% des circulations ont dû être supprimées en raison de plusieurs périodes de travaux autour du noeud ferroviaire de Dijon ainsi qu'entre Frasne et Vallorbe*. Selon Andreas Bergmann, *le second semestre 2017 sera heureusement plus calme*. Et espérons-le davantage fréquenté.

Un grand merci aux sponsors du 75^{ème} anniversaire de l'électrification de la ligne du Val-de-Travers!



Chambre neuchâteloise du commerce et de l'industrie



Edito

Table des matières éditoriale

Le 75^{ème} anniversaire de l'électrification de la ligne du Val-de-Travers est une occasion de rappeler l'action de la Fédération du Transjuralpin (FTJA) pour rapprocher Neuchâtel de Paris, via Travers, Pontarlier et Frasne. Depuis 77 ans, la FTJA milite pour cette cause. Depuis 77 ans, la ligne est en danger et le péril n'est pas dissipé. La FTJA n'existe pas pour faire de l'obstruction systématique. La FTJA existe pour jeter des ponts entre Région et Canton, entre utilisateurs et transporteurs, entre organisations économiques et groupements d'intérêts. Valoriser la ligne et la rendre « non supprimable », voilà ce à quoi la FTJA « carbure ». Dans cette Gazette « Spécial 75 ans électrification de la ligne du Val de Travers », nous le démontrons. Aux pages 2 et 3, nous vous présentons l'autre co-organisateur du jubilé, le RVT-Historique, et vous proposons un voyage dans l'histoire de la ligne du Val-de-Travers. Aux pages 4 et 5, nous vous dressons le portrait des passagers types de la ligne. Aux pages 6 et 7, nous donnons la parole à cinq personnalités qui décèlent un réel potentiel de la ligne et qui soulignent l'urgence de changer le matériel roulant entre Neuchâtel et Frasne. A la page 8, enfin, nous ouvrons notre album-photos pour partager quelques souvenirs récents.

Je vous souhaite une bonne lecture, des émotions mais surtout l'envie de nous soutenir et de nous rejoindre dans notre mouvement.

Pascal Vuilleumier, Président FTJA

La FTJA remercie également la Banque Bonhôte, les Laboratoires Dubois et la Maison Mauler qui ont fait des dons en espèces et en nature. Des sentiments de gratitude vont enfin au RVT-Historique et à la société Goût et Région pour l'organisation des commémorations du 75^{ème} anniversaire de l'électrification de la ligne du Val-de-Travers.

Horaires Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne-Paris (valables jusqu'au 09.12.2017)

Horaires TGV	Départ	Départ	Départ		Départ	Départ	Départ
Neuchâtel	08:06	12:06	18:06	Paris	07:57	11:57	17:57
Travers	08:30	12:30	18:30	Frasne	10:42	14:42	20:42
Pontarlier	08:55	12:56	18:49	Pontarlier	11:06	15:06	21:03
Frasne	09:16	13:16	19:16	Travers	11:29	15:32	21:32
Arrivée Paris	12:03	16:03	22:03	Arrivée Neuchâtel	11:54	15:54	21:54

Le RVT-Historique se présente

Jean-Paul Beuret est le président de l'association RVT-Historique, co-organisatrice du 75ème anniversaire de l'électrification du Val-de-Travers. Avec son offre de chemin de fer touristique, le RVT-Historique fait rayonner le Val-de-Travers loin à la ronde. L'organisation fête ses 10 ans en 2017. Interview d'un passionné passionnant.

Que signifie l'abréviation « RVT-Historique » et qu'est-ce qui vous a motivés, il y a 10 ans, à créer l'association du RVT-Historique ?

RVT signifie « Régional du Val-de-Travers », du nom de la compagnie de chemin de fer qui dessert le bas du valon depuis plus de 130 ans et qui a été englobée dans les Transports régionaux neuchâtelois (TRN), il y a une vingtaine d'années. En 2005, TRN voulait se séparer des deux automotrices électriques mises en service en 1945. Nous avons donc fondé une association pour en sauvegarder une, l'« Etincelante », qui était encore en relativement bon état. La deuxième automotrice, la « Flamboyante », a été ferrailée.

Quelles offres propose le RVT-Historique ?

Nous circulons actuellement quatre fois par année pour le public entre le Val-de-Travers et Neuchâtel selon un calendrier publié en début d'année. D'autres trains sont organisés à la demande pour les groupes, en grande majorité pour leur permettre de venir découvrir les sites touristiques de nos principaux partenaires (les anciennes mines d'asphalte de Travers, les caves Mauler à Môtiers, les distilleries d'absinthe de la région, etc.). Nous pouvons également sortir des frontières cantonales en proposant par exemple une balade autour des lacs de Bienne, Morat et Neuchâtel.

D'où viennent vos clients ?

La majorité de nos clients (groupes et individuels) vient de Suisse allemande pour découvrir le Val-de-Travers. Ils profitent de nos services, soit pour déguster un apéro à bord

de notre train avant d'aller visiter un des sites de la région, soit pour apprécier un repas à bord de notre voiture-restaurant. Notre site internet est notre principal moyen pour nous faire connaître mais nous éditons également un prospectus.



Quel est le plus grand défi auquel est confronté le RVT-Historique ?

L'exploitation de chemins de fer touristiques comme le nôtre se complexifie, sur des lignes toujours plus chargées, avec des contraintes administratives et des standards de sécurité de plus en plus élevés. Il faudrait beaucoup d'argent pour équiper nos véhicules avec des appareils de sécurité plus performants répondant aux nouvelles normes imposées par l'Office fédéral des transports. Heureusement que nous pouvons compter sur de nombreux bénévoles motivés, mais cela ne sera peut-être plus suffisant à l'avenir.

Quel souvenir particulier accepteriez-vous de partager ?

En 2014, le Conseiller fédéral neuchâtelois, Didier Burkhalter, était président de la Confédération. Il lui revenait donc l'honneur d'organiser la traditionnelle « course d'école » en pays neuchâtelois. Et nous avons relevé le défi de transporter les sept membres du Conseil fédéral et la Chancelière dans un train spécial entre Fleurier et Neuchâtel. 30 petites minutes de transport avec des mesures de sécurité hors normes (inspection du matériel roulant plusieurs mois avant l'excursion par les services de sécurité de la Confédération, surveillance du train spécial avant l'embarquement par des policiers accompagnés de chiens, priorité de notre train sur tous les autres trains).

Pour plus d'informations, visitez www.rvt-historique.ch et découvrez des offres attrayantes pour des fêtes d'entreprises, des excursions en famille, des anniversaires...



Un souvenir plus triste

Jean-Paul Beuret se souvient du 1er mars 2013, jour de la remise de la pétition contre la suppression du TGV Berne-Neuchâtel-Paris au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication. La délégation franc-comtoise et neuchâteloise avait voyagé dans un train spécial du RVT-Historique. 7'000 signatures avaient été récoltées en Franche-Comté et 13'000 dans le Canton de Neuchâtel. La suite, on la connaît.

Les 7 Conseillers fédéraux et la Chancelière à l'écoute de leur guide, dans le train du RVT-Historique spécialement affrété pour leur « course d'école 2014 »

Neuchâtel – Paris, via Frasné: axe vital pour l'Arc jurassien

Ouverte en 1860, la ligne dite du Franco-Suisse, reliant Neuchâtel à Pontarlier, peut se targuer d'être la première traversée transjurassienne, avant les points-frontières de Vallorbe, du Col-des-Roches et de Delle-Boncourt. Les promoteurs de cette relation ne manquaient pas d'ambition, car il s'agissait de s'intégrer dans les grands réseaux ferroviaires entre le nord et le sud de l'Europe. A ce détail près que la première traversée alpine suisse ne se concrétisa qu'en 1882 avec le percement du tunnel de faîte du Gothard, soit bien après le Mont-Cenis (1871).

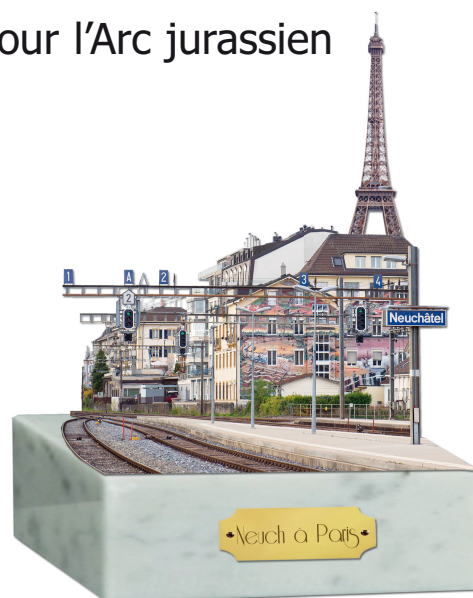
La concurrence se fit toujours plus vive pour le Franco-Suisse avec l'ouverture des autres axes jurassiens, mais l'ouverture du Simplon en 1906 et du Lötschberg en 1913 lui donna un second souffle, pour devenir un maillon essentiel de l'axe Paris – Berne – Milan, avec des prolongements vers le sud et l'est de l'Italie. Dès lors, le Franco-Suisse se hissa dans la cour des grandes lignes européennes, tout en devant se battre constamment pour y demeurer.

La Seconde Guerre mondiale accentua les préoccupations du Franco-Suisse. La ligne est interrompue durant de longues périodes, avec des reprises de trafic très ponctuelles. C'est à cette époque, en 1940, que se constitue la Fédération du Transjuralpin avec pour objectifs la reprise du trafic international avec la France et l'électrification de la ligne entre Auvernier et Les Verrières. Celle-ci est déjà inaugurée le 21 novembre 1942, en raison de la pénurie de charbon.

Après la guerre, le Transjuralpin obtient assez vite des voitures directes Paris – Berne et retour, puis dans les années 1950, des voitures Paris – Milan. L'électrification de la ligne sur territoire français devient une nécessité. L'électrification est inaugurée le 25 avril 1958 jusqu'aux Verrières.

L'aventure du TGV

Une nouvelle ère se profile avec la révolution du TGV. Le train de l'avenir arrive à Genève en 1981, puis à Lausanne en 1984. Des correspondances sont assurées à Frasné, en provenance de Berne et de Neuchâtel, avec les anciennes rames du TransEuropeExpress (TEE), ce qui permet un gain spectaculaire de temps. Le Transjuralpin s'engage avec énergie pour un TGV Paris – Berne qui est inauguré le 31 mai 1987, mettant Neuchâtel à environ quatre heures de Paris. Le succès est au rendez-vous, comme ailleurs, avec 85% de remplissage. L'élan se poursuit: prolongement du TGV Paris – Berne jusqu'à Zurich en 1997, puis circulation d'une seconde rame en 1999.



Toutefois, d'autres lignes à grande vitesse (LGV) pointent à nos frontières. Ce sera d'abord la LGV Est (Paris – Strasbourg), puis le Rhin-Rhône-Méditerranée avec ses trois branches: Mulhouse – Belfort, Dôle – Lyon et Belfort – Dijon – Montbard. Malheureusement, les finances de la France ne permettent de construire qu'une demi-branche Est, Belfort – Besançon – Auxonne, les autres tronçons étant pour l'heure abandonnés. Cette construction inachevée condamne à terme les TGV Berne – Neuchâtel – Paris, pourtant la liaison la plus courte entre les deux capitales.

En 2007, les Zurich – Paris basculent par Bâle – Strasbourg (LGV Est), puis à la fin de 2011, par le Rhin-Rhône Mulhouse – Belfort – Dijon. Privés d'une part notable de clientèle, les TGV Berne – Paris se retrouvent dans le colimateur. La seconde relation, moins fréquentée, passe à la trappe en 2009. La rescapée subira le même sort à la fin de 2013. Le beau rêve des TGV Berne – Neuchâtel – Paris s'évanouit après 26 ans de bons et loyaux services.

Cependant, la FTJA va mettre toutes ses forces dans la bataille. Grâce à son action auprès des cantons et des opérateurs (SNCF et CFF), on trouve d'abord en 2009 une solution de rechange avec des rames Colibri Berne – Neuchâtel – Frasné, pour assurer les correspondances avec les TGV Lausanne – Paris. Quand le dernier TGV Berne – Paris est détourné par Bâle dès décembre 2013, trois allers-retours Neuchâtel – Travers – Pontarlier – Frasné sont mis en circulation pour relever la correspondance avec les TGV Lausanne – Paris. Le succès est de nouveau de mise, avec une réjouissante augmentation de la fréquentation. La rame est dédiée à ce seul service, ce qui permet aux voyageurs se rendant à Paris d'attendre la correspondance dans la rame à Frasné, à l'abri des rigueurs climatiques du Jura. Au retour, elle attend le TGV de Paris.

Blaise Nussbaum, journaliste ferroviaire

Portraits-robots des passagers de la ligne Paris > Frasne-Pontarlier-Travers-Neuchâtel



La ligne du Franco-Suisse a une dimension transfrontalière, qui permet aux résidents suisses de se déplacer vers Dijon et Paris et inversement; de plus, elle rend possible des échanges internes à la France entre Pontarlier et Dijon ou Paris. C'est pourquoi nous décrivons ici trois « voyageurs types », des passagers différents et complémentaires, dont la diversité explique le succès de la ligne et la croissance constante de sa fréquentation, en opposition par exemple aux lignes principalement touristiques.

Certaines caractéristiques sont communes à tous les voyageurs: âgés en moyenne de 45 ans; parfait équilibre entre hommes et femmes; 2/3 voyagent seuls, mais seulement la moitié des touristes et ceux qui voyagent à plusieurs sont accompagnés de deux personnes en moyenne; peu d'utilisation des gares intermédiaires, les déplacements ont pour gare d'origine ou de destination Paris; près de 80% des voyages se font en deuxième classe; plus de 90% passent au moins une nuit sur place, et en moyenne deux ou trois, légèrement plus souvent dans un lieu payant (hôtel, Airbnb, ...) que chez des proches.

En dehors de ces critères, d'autres caractéristiques sont propres à chacun des trois types de voyageurs, selon qu'ils franchissent ou non la frontière franco-suisse et qu'ils habitent en France ou en Suisse.

Les voyageurs qui franchissent la frontière (91%)		Les voyageurs qui restent en France (9%)
Les résidents suisses qui vont en France (70%)	Les résidents français qui viennent en Suisse (30%)	Les résidents français qui voyagent en France
79% des passagers viennent du canton de Neuchâtel. La grande majorité réside dans les districts de Neuchâtel (41%) et de Boudry (23%).	84% des passagers viennent d'Île-de-France, 7% de Bourgogne Franche-Comté.	41% des passagers viennent de Pontarlier, 19% viennent du reste de Bourgogne Franche-Comté, 15% d'Île-de-France et 24% du reste de la France.
77% des passagers voyagent en deuxième classe. 36% des passagers affaires voyagent en première classe.	74% des passagers voyagent en deuxième classe. 48% des passagers affaires voyagent en première classe. Ces derniers ont donc un comportement bien différent des autres.	60% des passagers voyagent en deuxième classe. 33% des passagers affaires voyagent en première classe.
77% des passagers visitant des proches voyagent seuls.	51% des passagers visitant des proches voyagent seuls. Les passagers visitant leurs proches sont bien plus souvent accompagnés lorsque ces proches habitent en Suisse plutôt qu'en France.	Environ 60% des passagers voyagent seuls, quelle que soit la raison du voyage: visite de proches ou affaires.
Sans cette offre Lyria Paris – Neuchâtel, 42% des voyageurs n'auraient pas fait le déplacement de la Suisse vers la France!	Sans cette offre Lyria Paris – Neuchâtel, 27% des voyageurs n'auraient pas fait le déplacement de la France vers la Suisse!	Sans cette offre Lyria Paris – Pontarlier – Neuchâtel, 58% des voyageurs n'auraient pas fait ce déplacement!

Pourquoi voyagent-ils?

En dehors des événements spéciaux tels que l'Euro 2016, faire du tourisme, rendre visite à des proches ou à la famille et voyager pour des raisons professionnelles constituent les trois raisons qui convainquent les passagers d'emprunter la ligne. Les résidents français empruntent beaucoup moins la ligne pour faire du tourisme, par opposition aux résidents suisses. Par contre, les résidents français empruntent plus la ligne pour des raisons professionnelles que les résidents suisses.

De plus, 2/3 des passagers utilisent la ligne au moins deux fois par an.

Raisons du voyage



Les particularités des voyageurs d'affaires



Les voyageurs d'affaires voyagent majoritairement seuls, souvent sur la journée ou pour un séjour d'une nuit seulement – nuit qu'ils passent dans la grande majorité des cas à l'hôtel. 25% d'entre eux utilisent la possibilité de descendre du train à Travers, contre 3% des autres voyageurs. Si l'offre Neuchâtel-Paris n'avait pas existé, 40% des voyageurs n'auraient pas fait ce déplacement, 34% auraient choisi un itinéraire ferroviaire différent et 19% seraient venus en avion. Pour les déplacements entre Pontarlier et l'Île-de-France, pour lesquels aucune réelle alternative aérienne n'existe, 63% des passagers n'auraient pas effectué le déplacement. Ce sont des voyageurs fidèles: 75% utilisent la ligne au moins deux fois dans l'année.

Les atouts de l'offre Neuchâtel-Paris



Ses horaires : judicieusement placés en début, milieu et fin de journée, les horaires répondent à des besoins différents. Les résidents suisses comme les résidents français quittent leurs pays respectifs plutôt le matin, pour revenir parfois l'après-midi mais surtout en soirée; cela permet d'avoir une occupation des trains lissée sur la journée, dans les deux directions.

Son existence même : à la question « Si l'offre TGV n'existait pas, auriez-vous fait le déplacement ? », 41% déclarent qu'ils ne se seraient pas déplacés. Les déplacements pour affaire de la France vers la Suisse auraient quand même eu lieu (75%), mais avec une forte utilisation de l'avion, tandis que près des deux-tiers des déplacements internes à la France n'auraient pas eu lieu.

Des passagers satisfaits et des pistes de travail pour la FTJA

La FTJA et ses partenaires listés ci-dessous ont réalisé des enquêtes de satisfaction en 2014, 2015 et 2016. Il en ressort que les passagers sont satisfaits. Les mêmes tendances se dégagent, année après année. En 2016, le temps de correspondance a obtenu la moyenne la plus élevée. Quant à la satisfaction générale, la moyenne attribuée est supérieure à la majorité des critères pris isolément. Au niveau des remarques formulées, des réserves sont systématiquement émises sur le confort du matériel roulant, alors que la possibilité d'attendre le TGV Lyria dans le train est particulièrement appréciée.

Les notes attribuées par les usagers indiquent à la FTJA les possibilités d'amélioration et la guident dans ses actions.

Critère	Note sur 10
Temps de correspondance	8,2
Propreté	7,7
Annonces	7,5
Annonces gare	7,2
Visibilité destination	7,0
Propreté toilettes*	6,6
Satisfaction générale	7,6

** Sur impulsion de la FTJA, les fréquences de nettoyage ont été augmentées et les toilettes, redécoupees.*

Ces chiffres sont issus d'une enquête menée par TGV Lyria, les CFF, la FTJA, le Service des transports du Canton de Neuchâtel et la CNCI. L'enquête a eu lieu entre le 15 juin et le 16 juillet 2016. 354 résidents suisses et 151 résidents français ont participé au sondage. Un redressement des données a été ensuite effectué et l'analyse a été réalisée par la FTJA.

L'avenir de la ligne en trois questions



Andreas Bergmann
CEO TGV Lyria
Crédit photo: bbouillot



Alain Barbey
Directeur Régional
Voyageurs Ouest CFF



Laurent Favre
Conseiller d'Etat
du Canton de Neuchâtel



Patrick Genre
Maire de Pontarlier

Quatre personnalités, très impliquées dans le dossier ferroviaire « Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne-Paris », livrent leurs analyses sur l'avenir de la ligne. Laurent Favre, Conseiller d'Etat neuchâtelois, Patrick Genre, Maire de Pontarlier, Andreas Bergmann, CEO de TGV Lyria, et Alain Barbey, Directeur Régional Voyageurs Ouest des CFF, répondent à trois questions de la FTJA.

La ligne Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne-Paris est-elle importante pour vous ?

Laurent Favre souligne l'importance stratégique de la ligne pour le canton de Neuchâtel car elle permet une desserte internationale via le TGV pour Paris. Il rappelle que les milieux économiques apprécient particulièrement cette liaison et qu'elle permet de desservir la ville ou sous-préfecture de Pontarlier. Comme lors du 75ème anniversaire de la FTJA, Patrick Genre martèle que sa région et le canton de Neuchâtel sont deux périphéries assez ressemblantes qui doivent constituer un pôle économique pour exister par rapport aux plus grandes villes voisines. Il conclut que la ligne du Transjuralpin contribue à leur essor et à leurs interconnexions. Alain Barbey observe que le canton de Neuchâtel reste relié à d'importants partenaires économique et touristique. Il relève aussi que le maintien de cette ligne est le fruit d'un travail commun pour trouver des solutions pragmatiques, économiquement supportables et répondant aux possibilités et aux attentes de chacun. Andreas Bergmann affirme que la liaison est importante pour TGV-Lyria. Il dit : *Il s'agit d'une liaison chère à nos clients, et nous y sommes donc attachés.* Ensuite, il emboîte le pas d'Alain Barbey et explique que la desserte est symbolique car elle a montré que le travail commun de la Région Bourgogne Franche-Comté, du Canton de Neuchâtel, des CFF, de Lyria et de la FTJA a permis de proposer une offre alliant les intérêts de chacun et répondant aux attentes des clients. Il relève enfin le degré de satisfaction réjouissant des passagers mesuré dans le cadre des sondages organisés par la FTJA, les CFF et TGV Lyria. Il conclut en indiquant que 10% des passagers internationaux sur la voie vers Lausanne viennent du Neuchâtel-Paris.

Quand embarqueront les passagers dans du nouveau matériel roulant ?

Laurent Favre n'y va pas par « quatre voies » en affirmant que le matériel est obsolète et qu'il génère des coûts importants. Il article « décembre 2019 » comme échéance pour la mise en service de matériel roulant moderne type Flirt France, semblable à celui qui sera utilisé entre Delle et Belfort. Sur la question du matériel roulant, Andreas Bergmann s'en remet aux CFF. Alain Barbey souligne la proactivité des CFF pour trouver des solutions ayant une chance d'aboutir. Il lance également « décembre 2019 » au plus tard comme objectif pour la mise à disposition du nouveau matériel roulant ! Il précise que la mise en service du nouveau matériel ne sera pas seulement une question de confort, mais une question de survie, car le matériel actuel part en retraite au plus tard en 2019. Patrick Genre regrette une dégradation de la qualité des places pour les passagers entre les rames TGV-Lyria et celles du Regio Express. Le maire de Pontarlier demande du matériel roulant du 21ème siècle pour permettre aux passagers de supporter la chaleur en été, de surfer sur leur mobiles avec du WIFI et de recharger leurs portables avec des prises électriques. Il termine en insistant sur le fait que changer le matériel roulant entre Neuchâtel et Frasne devient urgent et constitue sans nul doute un élément d'attractivité supplémentaire pour la ligne.

De qui et de quoi dépend l'avenir de la ligne ?

Le constat est unanime. Andreas Bergmann confirme que l'avenir de la ligne est du ressort de la Région Bourgogne Franche-Comté, du Canton de Neuchâtel, de la SNCF et des CFF. Alain Barbey rappelle que tous ont exprimé leur attachement au maintien de la ligne et qu'il faudra qu'autorités politiques françaises et suisses ainsi qu'opérateurs concrétisent leurs déclarations par des engagements fermes et clairs. Laurent Favre est même plus exhaustif en déclarant que la survie de la ligne dépend de l'entretien de l'infrastructure, du renouvellement du matériel roulant, de la stabilité des coûts d'exploitation mais surtout du maintien du niveau des indemnités versées par les collectivités publiques et les entreprises de transport. Patrick Genre est catégorique en avertissant que si l'un des quatre partenaires échappe à ses engagements, l'édifice, à coup sûr, s'écroulera.

Jérôme Longaretti : « Paris et la Bourgogne présentent un potentiel très intéressant pour la destination Jura & Trois-Lacs! »

Jérôme Longaretti tient les rênes de l'association Jura & Trois-Lacs depuis 2016. Auparavant, il a été actif dans le Canton de Neuchâtel; il a notamment vécu l'aventure de l'Expo 02. Il répond à nos questions et livre ses impressions sur le potentiel de la clientèle française pour Neuchâtel et la destination Jura & Trois-Lacs.

Quelle est l'importance de la clientèle française pour la destination Jura & Trois-Lacs ?

Selon l'office fédéral de la statistique, 7% de la clientèle hôtelière de Jura & Trois-Lacs vient de France (Suisse: 65% et Allemagne: 11%). Une autre analyse démontre que les régions les plus intéressantes pour la destination Jura & Trois-Lacs sont l'Île-de-France, la Bourgogne, l'Alsace et Rhône-Alpes. Une grande partie des nuitées se concentrent entre juin et septembre. Nous voulons encourager cette clientèle à recourir aux transports publics.

Quelle considération portez-vous sur la ligne ferroviaire Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne-Paris ?

La ligne est importante pour notre organisation. 84% de la clientèle française, qui se déplace en Suisse et qui emprunte la ligne Paris-Neuchâtel, vient de l'Île-de-France (selon sondage 2016 de la FTJA et ses partenaires). C'est énorme. De notre côté, nous observons que la région Bourgogne Franche-Comté amène une importante clientèle d'excursionnistes. Pour la destination Jura & Trois-Lacs, il y a un réel potentiel à exploiter et pas seulement dans le tourisme d'affaires. Pour TGV Lyria, sachant qu'une très grande partie de la clientèle française vient en voiture à Neuchâtel, il y a également du potentiel.

Quel est votre public-cible en France et quelle offre allez-vous mettre en avant ?

Nous nous concentrons sur les régions précitées. Nous visons clairement les familles et les Best Agers (50 ans et plus). Nous mettons en avant la nature, les grands espaces, le savoir-faire, l'authenticité et la douceur de vivre. Nous voulons nous adresser à une population active, qui peut décompresser dans notre région. La mobilité douce (randonnée et vélo), l'horlogerie et la gastronomie doivent appâter nos clients.



Les passagers Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne-Paris devraient embarquer dans un Flirt France, au plus tard dès décembre 2019, selon les plans des uns et la demande insistante des autres.

Quelles sont les opportunités que vous percevez en France ?

L'économie française retrouve de la vigueur. Pour les Français, la Suisse est une destination de proximité, considérée comme sûre et un peu exotique. Le Français est friand de culture, d'histoire, d'architecture et de gastronomie: il peut se « rassasier » dans le canton de Neuchâtel et dans la destination Jura & Trois-Lacs.

Quels sont vos défis par rapport au marché français ?

Le tourisme suisse est cher pour les Français. Il faut absolument que les touristes français en obtiennent plus pour leur argent. Notre objectif est de garder les touristes plus longtemps dans la destination. Enfin, chez Jura & Trois-Lacs et avec nos partenaires, nous martelons le message suivant: nous devons gagner en qualité. Avoir du matériel ferroviaire moderne entre Frasne et Neuchâtel servirait assurément les intérêts de notre association.

Qu'attendez-vous de la FTJA ?

Elle se bat pour la ligne depuis 77 ans et elle ne baisse pas les bras. La FTJA cherche à rassembler, à apporter des faits pour informer les influenceurs et les décideurs. C'est un bon état d'esprit qui portera ses fruits. Les contacts de la FTJA avec la Région Bourgogne Franche-Comté, avec les municipalités de Frasne et de Pontarlier ainsi qu'avec les CFF et TGV Lyria peuvent être précieux pour la destination Jura & Trois-Lacs. L'étude de satisfaction que mènent la FTJA et ses partenaires est intéressante. Plus on en sait sur ses clients, mieux on cible ses offres. Dès lors, être impliqué en amont pour la réalisation du prochain sondage 2018 pourrait intéresser Jura & Trois-Lacs, car nous sommes déterminés à exploiter le potentiel touristique chez nos voisins français.



Jérôme Longaretti
Jura & Trois-Lacs
Directeur

Qui est Jura & Trois-Lacs ?

Jura & Trois-Lacs est une destination touristique qui couvre l'Arc jurassien et le Lac de Morat, ce qui correspond à 10% du territoire suisse et à 10% de la population suisse, mais seulement à 2% des nuitées. L'association regroupe les organisations touristiques de Neuchâtel, du Jura, du Jura Bernois, de Bienne-Seeland, de Soleure, du Lac de Morat et de la Région d'Yverdon-les-Bains.

Plus d'informations sur www.juratroislacs.ch

Qui est la Fédération du Transjuralpin (FTJA) ?

Nous sommes une association qui a été créée en 1940. Nos membres sont des collectivités publiques, des groupements d'intérêts, des entreprises et des particuliers, qui viennent de Suisse et de France. Des représentants des municipalités de Neuchâtel, de Val-de-Travers, de Pontarlier et de Frasne ainsi qu'une représentante du Canton de Neuchâtel siègent au Comité de la FTJA. La Fédération du Transjuralpin poursuit trois objectifs:

1. Sensibiliser les autorités, l'économie et les populations du Canton de Neuchâtel ainsi que celles de Bourgogne Franche-Comté aux enjeux de la ligne.

2. Obtenir de nouvelles rames climatisées plus confortables et plus performantes entre Neuchâtel et Frasne, avec l'amélioration des conditions d'attente en gare de Frasne (rénovation des quais et agrandissement des abris).

3. Maintenir les trois relations quotidiennes Neuchâtel – Travers – Pontarlier – Frasne et retour, en correspondance immédiate avec les TGV Lausanne – Dôle – Dijon – Paris.

Pour atteindre nos objectifs, nous entretenons des contacts réguliers auprès des commanditaires (pouvoirs publics) et des opérateurs (SNCF, CFF et TGV Lyria).

La FTJA en images



Laurent Favre au 75ème anniversaire de la FTJA.



Comité FTJA. Des gens d'horizons et de quotidiens différents avec une seule préoccupation: le développement de la ligne Neuchâtel-Travers-Pontarlier-Frasne-Paris. De gauche à droite: Pierre-Olivier Aragno, André Chrétien, Philippe Alpy, Charles Constantin, Valérie Cerri, Patrick Genre, Frédéric Mairy et Pascal Vuilleumier.



Rencontre à Genève en 2016 entre Andreas Bergmann (CEO TGV Lyria) et Pascal Vuilleumier (Président FTJA). Pas besoin d'interprètes et de médiateurs pour se faire comprendre.



Coulisses de l'étude de satisfaction 2016. Pascal Vuilleumier (FTJA), Valérie Cerri (FTJA), Sylvie Wouters (TGV Lyria), Charles Constantin (FTJA), Sébastien Lettry (CFF) et Pascal Willemin (CFF), quelques minutes avant d'élaborer le sondage.



Participation de Michel Neugnot, Vice-Président de la Région Bourgogne Franche-Comté, à l'Assemblée générale 2016 à Pontarlier. A sa gauche, Alain Barbey (CFF) et à sa droite, Pascal Vuilleumier (FTJA), Olivier Baud (Service des transports du Canton de Neuchâtel) et Charles Constantin (FTJA).

75ème anniversaire
Electrification de la ligne du Val-de-Travers

En 1942, la ligne ferroviaire Avenches - 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! Embarkement immédiat dans L'Éclaircie du RVT-Historique!»

Programme et inscription sur www.cadoux-region.ch/75ans

Annnonce pour le 75ème anniversaire de l'électrification de la ligne du Val-de-Travers, avec comme special guest **BENEDIKT WEIBEL**, ancien Directeur général des CFF.