

Un anniversaire pour rappeler l'importance de la relation rapide Neuchâtel - Paris

Neuchâtel – Paris par Pontarlier et Frasné, c'est un voyage de moins de 4 heures. En passant par Bâle, c'est déjà 40 minutes de plus avec deux changements, un battement de 5 minutes à Bâle et donc les risques de ruptures de correspondance que cela sous-entend. En passant par Genève, il faut encore compter au moins 30 minutes de plus.

Autant dire que la relation rapide Neuchâtel – Paris par Frasné est d'une importance stratégique pour le canton de Neuchâtel grâce à la ligne du « Franco-Suisse » traversant le Val-de-Travers, la première ligne ayant relié Paris à la Suisse romande dès 1860.

La ligne dite du Franco-Suisse, reliant Neuchâtel à Pontarlier, peut en effet se targuer d'être la première traversée transjurassienne, avant les points frontière 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 tunnel du Mont-Cenis (1871).

D'autres détails sur les aspects historiques de cette ligne peuvent être consultés sur le site internet ATE-NE de la section neuchâteloise.

Pour rappeler l'importance de cette ligne, le « Transjuralpin » organise le samedi 07 octobre prochain une manifestation pour marquer le 75^e anniversaire de l'électrification de la ligne du Val-de-Travers entre Auvernier et Les Verrières. Il s'associera pour l'occasion à l'association RVT-Historique, du nom de la compagnie du « Régional du Val-de-Travers » (aujourd'hui transN) qui desservait les grands villages de la vallée au départ de Travers.

Détails et programme dans le cadre ci-dessous.

Objectifs prioritaires

Malgré la rupture de charge en gare de Frasné, la desserte actuelle Neuchâtel – Paris est toujours aussi indispensable. Les solutions de substitution (que ce soit par Genève, Lausanne, Bâle ou Delle en 2018) ne sont que des pis allers. Dès lors, la Fédération du Transjuralpin poursuit son action selon trois axes. Il s'agit de sensibiliser les autorités, l'économie et les populations du canton de Neuchâtel ainsi que celles de Bourgogne – Franche-Comté, de maintenir les trois relations quotidiennes Neuchâtel – Travers – Pontarlier – Frasné et retour, en correspondance immédiate avec les TGV Lausanne – Dôle – Dijon - Paris, d'obtenir de nouvelles rames climatisées plus confortables et plus performantes entre Neuchâtel et Frasné, avec l'amélioration des conditions d'attente en gare de Frasné (rénovation des quais et agrandissement des abris). La Fédération continuera ses contacts auprès des commanditaires (pouvoirs publics) et des opérateurs (SNCF et CFF), pour atteindre ces objectifs.

Parallèlement, il faudra s'engager avec volontarisme pour le maintien, voire le renforcement de la desserte par TGV de la relation Lausanne – Paris. La Confédération s'est engagée dans ce sens, en aménageant actuellement les tunnels entre Lausanne et Vallorbe, pour permettre le passage des rames TGV à deux niveaux. La réservation électronique devrait être aussi améliorée, car le contingent de places au départ de Neuchâtel est trop souvent épuisé, alors qu'il ne l'est pas pour Lausanne. L'objectif est de bien remplir les rames pour assurer la pérennité de la liaison Lausanne/Neuchâtel – Frasné – Paris.

La Fédération du Transjuralpin est bien décidée à poursuivre son combat pour le maintien des acquis. Forte de ses réussites antérieures, elle peut raisonnablement remporter d'autres succès dans le développement de la desserte ferroviaire entre Neuchâtel et Paris.

Cadre

Un double anniversaire le 7 octobre

Deux anniversaires seront célébrés samedi 7 octobre 2017. Il s'agira d'abord de fêter les 75 ans de l'électrification de la ligne Auvèrnier – Les Verrières et la première décennie de l'association RVT-Historique (Régional du Val-de-Travers). A cette occasion, la Fédération du Transjuralpin (www.ftja.eu) et le RVT-Historique (www.rvt-historique.ch) proposent à leurs membres et aux amateurs intéressés une journée au programme attractif. Les participants seront emmenés par un train spécial du RVT-Historique de Neuchâtel à La Presta, avec visite des mines d'asphalte. Puis, avant le repas, une personnalité connue du monde ferroviaire fera un exposé sur la ligne du Franco-Suisse et de son avenir. Un train à vapeur emmènera ensuite les passagers à Saint-Sulpice, au dépôt du Vapeur Val-de-Travers (VVT), avant de repartir vers Môtiers avec un train du RVT-Historique, pour la visite, à choix, de la Maison de l'absinthe ou des caves Mauler. Les voyageurs regagneront Neuchâtel en train régional régulier. Renseignements et inscriptions sur www.cadeau-region.ch/75ans

Partie historique à faire paraître sur le site de l'ATE-NE.

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 frontière 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 ponctuel. 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 Auviernier et Les Verrières. Celle-ci est déjà inaugurée le 21 novembre 1942, en raison de la pénurie de charbon. On soulignera à ce propos que le Franco-Suisse fut l'une des premières lignes à bénéficier d'une société de promotion, aujourd'hui encore en activité.

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 devint une nécessité. L'anecdote mérite d'être contée. La Suisse ayant participé au financement de l'électrification de Karlsruhe – Bâle, la France revendiqua la même faveur pour Strasbourg – Bâle. Gérard Bauer, ministre suisse en France (ambassadeur) rencontre Louis Armand, mais se montre intransigeant: ce sera à la seule condition d'électrifier également Dole – Vallorbe/Pontarlier. Le patron de la SNCF montre au ministre en aparté une carte du réseau français avec des traits plus ou moins épais selon la consommation de charbon. L'axe du Rhin est large, alors que le Transjuralpin est mince. Grand défenseur des relations ferroviaires franco-suisse, Gérard Bauer demeure inflexible: ce sera tout ou rien! Et il obtint gain de cause, l'électrification étant inaugurée le 25 avril 1958 jusqu'aux Verrières (Suisse).

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 Frasnay, 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: prolongation 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, Dole – Lyon et Belfort – Dijon - Monbard. Cette dernière branche est la plus prometteuse pour Berne – Paris, car elle réduirait le temps de parcours d'environ une heure. Gérard Bauer s'engage à fond pour que la Confédération s'investisse dans le Rhin-Rhône. 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 se retourne contre les intérêts du Transjuralpin en condamnant 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 collimateur. 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 Fédération du Transjuralpin 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 – Frasne, pour assurer les correspondances avec les TGV Lausanne – Paris. Quand le dernier TGV Berne – Paris est détourné par Bâle dès 2014, trois allers-retours Neuchâtel – Travers – Pontarlier – Frasne 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 à Frasne la correspondance dans la rame à l'abri des rigueurs climatiques du Jura. Au retour, elle attend le TGV de Paris.