

*«Un canton qui veut
est un canton qui réussit».*
André Brandt, conseiller d'Etat 1977-1989

Transjuralpin: une bataille de 75 ans pour la ligne Paris – Berne - Milan

Organisme se vouant à la promotion de la ligne Paris – Berne – Milan, la Fédération du Transjuralpin F.T.J.A. (FTJA) a été fondée le 16 décembre 1940, à l'hôtel Beau-Rivage, à Neuchâtel. Il fallait une belle dose de courage et de détermination pour s'engager dans une telle entreprise, alors que la guerre mettait l'Europe à feu et à sang depuis plus d'une année. La Franche-Comté, elle-même, était occupée depuis le 17 juin 1940 et toute circulation avait été interrompue entre Pontarlier et Les Verrières.

En fait, une commission provisoire s'était déjà mise au chevet de la ligne en 1937, avec pour but de sauvegarder les intérêts de la ligne du Franco-Suisse (Neuchâtel – Pontarlier) ouverte en 1860, ainsi que les lignes affluentes (Régional du Val-de-Travers et Anet – Morat – Fribourg). Si elle avait été la première ligne transfrontalière de l'Arc jurassien, au fil du temps, elle avait perdu du terrain par rapport à ses concurrentes Paris – Vallorbe – Lausanne et Paris – Delle – Berne, mais aussi relativement aux portes d'entrée de Bâle et Genève.

Parmi les objectifs, on s'était fixé la modernisation des installations techniques de la ligne: en premier lieu l'électrification du tronçon Auvernier – Les Verrières, l'augmentation de la vitesse commerciale limitée à 90 km/h entre Berne et Neuchâtel, enfin le remplacement du rail d'alimentation électrique par une caténaire (ligne aérienne) entre Anet et Fribourg.

Une délégation de cette commission se réunit le 1^{er} décembre 1939 au Beau-Rivage de Neuchâtel pour faire le point de la situation. Gérard Bauer, alors conseiller communal de Neuchâtel et défenseur inébranlable du Transjuralpin tout au long de sa carrière, résume les cinq revendications prioritaires: reprise des trains directs entre Pontarlier et Neuchâtel supprimés à la déclaration de guerre (une des deux paires avait été rétablie à ce moment-là); réintroduction des deux directs entre Neuchâtel et Berne; acheminement renforcé du trafic de marchandises pour et de France par le Franco-Suisse; électrification de la ligne; création d'une Fédération pour la sauvegarde de la ligne et de ses embranchements. Contact sera pris avec les autorités des cantons de Fribourg et de Berne.

Constitution le 16 décembre 1940

La séance constitutive de la FTJA se déroule donc l'après-midi du 16 décembre 1940, au Beau-Rivage, sous la présidence de Gérard Bauer, en remplacement de Hermann Haefliger, désigné pour la présidence, mais retenu pour des raisons de santé, avec le notaire Jacques Wavre comme secrétaire aux verbaux. Une vingtaine de participants représentant les milieux politiques, économiques, touristiques et ferroviaires assistent à cette séance historique. Celle-ci est essentiellement consacrée à l'approbation des statuts et à la désignation du comité de direction. Enfin l'assemblée vote une résolution demandant l'électrification de la ligne et la reprise à brève échéance du trafic international par le point frontière des Verrières. Aux divers, un représentant des voyageurs de commerce se plaint de l'horaire «désastreux» du Régional du Val-de-Travers (RVT) pour le Val-de-Travers!

Naturellement, les hostilités ont suspendu l'activité de la FTJA, mais ses démarches ne sont pas demeurées vaines. En effet, on inaugure en grande pompe l'électrification de la ligne, entre Auvernier et Les Verrières, le 21 novembre 1942, avec un retard de dix mois sur le programme. Le 4 mai 1944, c'est au tour du RVT d'être électrifié et de recevoir des automotrices rouges (dont subsiste «L'Étincelante», propriété du RVT historique).

Après-guerre

La FTJA reprend son activité peu avant la fin de la guerre, en siégeant à nouveau au Beau-Rivage, le 8 février 1945. On constate que les préoccupations n'ont guère changé: on réclame des relations directes entre Paris et Milan toute l'année, de jour et de nuit; de meilleures correspondances en Suisse; l'adjonction d'un wagon-lit ou au moins de voitures-couchettes aux trains de nuit; des voitures directes pour Fribourg, Interlaken, Calais et Milan; l'accélération des formalités de douane avec gain de temps aux points frontières.

Le 29 juin 1946, la FTJA renoue ses contacts avec ses partenaires français en invitant plusieurs chambres de commerce comtoises et bourguignonnes. Président de la ville de Neuchâtel et autre grand promoteur du Transjuralpin, Georges Béguin montre, graphiques à l'appui, l'importance cardinale de l'axe Paris – Berne, avec débouchés sur Fribourg, l'Oberland bernois et même Lucerne et la Suisse centrale. Il souhaite que le plan français d'électrification à l'étude intègre le tronçon Dijon – Pontarlier.

Lors de l'assemblée du 6 mars 1947, on enregistre quelques satisfactions: unité de grille horaire; réintroduction de voitures directes Paris – Berne dès le printemps 1946; création d'une communauté d'action française sous la houlette de la Chambre de commerce de Dijon; campagne de presse. En revanche, on déplore toujours l'absence de wagons-lits, exigence d'une clientèle qui se limite, en raison du maintien des visas, aux diplomates, aux hommes d'affaires et aux industriels. Ceux-ci préfèrent voyager sur les axes de Delle et de Vallorbe à cause d'un meilleur confort. Quant au trafic marchandises, on se plaint des tarifs défavorables des CFF. Le 1^{er} novembre 1947, Pontarlier est devenu gare internationale avec groupement de tous les services de douane et de police, ancienne revendication de la FTJA. En revanche, on se plaint qu'une partie du trafic marchandises à destination de Neuchâtel et du Val-de-Travers soit détourné par Vallorbe – Lausanne ou Pontarlier – Gilley – Morteau – Le Locle-Col-des-Roches!

L'électrification

Il devient urgent d'électrifier la ligne sur territoire français. Mais la SNCF entend donner la priorité aux lignes Paris – Marseille et Bâle – Strasbourg, «grosses consommatrices de charbon». Le gouvernement suisse décide de financer de ses propres deniers l'électrification des tronçons Dole – Vallorbe et Frasne – Pontarlier – Les Verrières. Un accord est signé à Berne le 11 mai 1954. Un prêt de 250 millions de francs suisses est accordé à la SNCF, 200 pour l'électrification et 50 pour la commande de matériel ferroviaire helvétique. La ville de Pontarlier espère reconquérir une partie du trafic international que l'itinéraire Frasne – Vallorbe lui avait ravi lors de l'ouverture du tunnel du Mont d'Or en 1915. Par ailleurs, cet accord devait mettre sur pied d'égalité les liaisons de Vallorbe et de Pontarlier pour tout le trafic international. Dès le 23 mai 1954, des voitures directes Paris – Milan circulent par Pontarlier et ce jusqu'en 1961. En effet, dès 1961, les rames Trans-Europe-Express (TEE) assurent le service Paris – Lausanne – Milan sous le nom de «Cisalpin».

Le 14 avril 1955, une importante séance de travail réunit à Pontarlier les délégations française et suisse, soit plus d'une trentaine de participants. Les représentants helvétiques sont emmenés par le conseiller d'Etat neuchâtelois Pierre-Auguste Leuba, en charge des transports. On passe en revue toutes les lacunes de l'exploitation: peu de relations internationales, omnibus «escargot» mettant 1h40 pour couvrir les 55 kilomètres séparant Pontarlier de Neuchâtel! On propose un plan d'action pour améliorer l'offre. Et l'on gagne une étape capitale le 25 avril 1958 avec l'inauguration de l'électrification des deux rameaux franco-suisse Frasne – Vallorbe et Frasne – Pontarlier – Les Verrières.

Nouvel élan

Durant son mandat, le conseiller d'Etat neuchâtelois Pierre-Auguste Leuba n'a pas ménagé ses efforts pour la modernisation des transports ferroviaires en pays neuchâtelois et s'emploiera activement en faveur du Franco-Suisse. C'est pourquoi les organes de la FTJA, dont il était le président, ne se sont pas réunis durant plusieurs années. Après le décès du conseiller d'Etat, un groupe de travail du Transjuralpin se réunit le 14 février 1967 pour redonner vie au mouvement. Le 12 avril 1967, Georges Béguin, membre fondateur et ancien président de la ville de Neuchâtel, est porté à la présidence de la FTJA, avec un nouveau comité directeur. Deux objectifs sont fixés : l'amélioration des horaires et la promotion de la ligne. Au chapitre des vœux, figurent des arrêts en douane plus courts et le rétablissement du train du soir Paris – Berne.

La FTJA rêve aussi d'un TEE Paris – Berne – Milan sur le modèle du Paris – Lausanne – Milan. Toutefois, M. Figini, des CFF, avertit le comité directeur de la difficulté de l'exercice, car un TEE doit exercer son activité dans un bassin de population d'au moins un million d'habitants pour être rentable. En octobre 1968, le comité persiste et plaide sa cause d'un TEE lors d'une réunion au Château de Neuchâtel, en citant l'exemple du Rheingold qui se scinde à Bâle en deux branches, l'une pour Zurich, l'autre pour Berne – Genève. On ferait de même avec deux tranches pour Lausanne et Neuchâtel – Berne, mais des difficultés techniques à Paris, en gare de Lyon, empêchent la réalisation du projet.

L'année 1971 marque une date charnière. Administrateur des douanes suisses à Pontarlier durant 16 ans, André Sermoud, parvenu à la retraite, offre ses services bénévoles (frais remboursés) pour le développement de la ligne, tâche qu'il exécutera avec une énergie inlassable durant dix ans. Victoire notable en 1973, la FTJA obtient l'attribution de voitures directes Berne – Paris qui sont couplées à Frasne à la rame «Jean-Jacques Rousseau» Lausanne – Paris.

Le TGV se profile vers 1980

Une nouvelle menace plane sur le Transjuralpin: l'avènement du TGV qui reliera dès 1981 Paris à Lyon en deux heures et Genève en 3h20! On prévoit pour 1982 (en fait ce sera en 1984) quatre aller-retour quotidiens Paris – Lausanne en 3h30. Ainsi la clientèle de Neuchâtel et de Berne pourrait gagner Paris en moins de temps par Lausanne que par le Franco-Suisse. Par ailleurs, de grands projets se mettent en branle en Suisse: ligne à grande vitesse Bâle – Olten – Berne pour un milliard de francs; doublement de la ligne de faîte du Lötschberg pour 600 millions; aménagement de la gare de Domodossola pour 250 millions. Mais pas un sou pour l'amélioration de la ligne Berne – Neuchâtel, ce que dénonce avec vigueur Gérard Bauer. Face à ces menaces, la FTJA commande une analyse de la situation et des bassins d'alimentation de la ligne au Groupe d'études économiques de l'Université de Neuchâtel.

Lors de l'assemblée de février 1982, le délégué André Sermoud dresse l'état des lieux après l'arrivée du TGV à Genève, le 27 septembre 1981. Le succès dépasse toutes les prévisions: 144.000 voyageurs, soit 1500 par jour et 11% de tout le trafic TGV jusqu'à la fin de 1981. La relation pour Lausanne est confirmée, mais elle ne sera pas gratuite pour les CFF qui devront déboursier deux millions et demi de francs. Pour l'heure, on n'envisage pas de TGV pour Berne, pour des raisons de rentabilité, car il faut un remplissage de 60% de la rame, soit 250 passagers, norme qui n'est pas atteinte à l'heure actuelle. En compensation, le TGV s'arrêtera à Frasné pour donner une correspondance en direction de Pontarlier, Neuchâtel et Berne.

Lors de cette même assemblée, André Sermoud passe la main et est nommé membre d'honneur, avec un bilan brillant: la fréquentation de la ligne a augmenté de 50,46% en dix ans, passant de 108.000 voyageurs à près de 165.000. C'est Pierre Matthey, ingénieur spécialisé dans le matériel ferroviaire, qui prend le relais, avec un mandat impératif: mise en circulation d'un TGV Paris – Berne dans les plus brefs délais, rame qui roulerait de concert avec celle de Lausanne.

Quand le conseiller d'Etat André Brandt reprend le portefeuille des transports, il ne néglige pas le Franco-Suisse. Il est conscient que le canton a privilégié la route durant des années au détriment du rail. C'est le cas pour la ligne du Pied du Jura qui n'est toujours pas doublée dans la Béroche; c'est aussi le cas du Transjuralpin, sans parler de la vétusté de la ligne affluente des Montagnes. Il s'engage donc inlassablement dans ce dossier tout au long de son mandat, soit jusqu'en 1989, date à laquelle il est nommé membre d'honneur de la FTJA. D'autre part, un nouvel allié se profile avec le canton de Zurich qui souhaite être relié à Paris par le prolongement d'un futur TGV Paris – Neuchâtel – Berne.

Le TGV arrive à Neuchâtel

Dès le 22 janvier 1984, le TGV relie Lausanne à Paris et la correspondance est assurée par une rame du TEE reliant Berne à Frasné, composition quadri-courant pouvant rouler sous caténaire française. Le succès est immédiat, grâce à des temps de parcours considérablement réduits entre Berne et Paris, malgré la rupture de charge à Frasné. Cependant, la FTJA poursuit son combat pour une relation directe en TGV. Le grand jour arrive le 31 mai 1987 avec la première circulation du TGV Paris – Berne tant attendu. La fréquentation est excellente avec un taux de remplissage de 85%. Avant d'introduire une seconde relation TGV, on attendra les résultats de la première année. Une neuvième rame tricourant serait nécessaire et pourrait être achetée par les compagnies suisses (CFF ou BLS). Revers de la médaille, le train de nuit Berne – Paris passe à la trappe.

En juin 1990, Claude Bernoulli, directeur de la Chambre neuchâteloise de commerce et de l'industrie (CNCI), accède à la présidence, en succédant à Georges Béguin, véritable cheville ouvrière de la FTJA depuis sa fondation et capitaine depuis 1967. Et c'est la CNCI qui assure désormais le secrétariat qui avait été tenu auparavant par l'Office du tourisme de la ville de Neuchâtel.

TGV concurrents

Les grandes manœuvres se poursuivent sur la scène ferroviaire européenne. Craignant l'isolement de la Franche-Comté par le futur TGV Est Paris – Strasbourg, Jean-Pierre Chevènement fonde son mouvement pour la construction d'une ligne à grande vitesse (LGV)

Rhin-Rhône-Méditerranée, avec une étoile à trois branches dont les sommets sont Mulhouse, Dijon et Lyon. Gérard Bauer s'engage fermement en faveur de la tranche de Dijon qui ferait gagner une vingtaine de minutes et la FTJA adhère à un comité suisse de soutien.

L'exploitation des TGV franco-suisse s'organise avec la création en 1993 d'un Groupement d'intérêt économique (GIE) qui prendra le nom de Ligne de cœur en 1997, ligne au succès de laquelle Hans-Peter Leu s'investira sans relâche. Vieux rêve caressé depuis une dizaine d'années, le Paris – Berne est prolongé en 1997 jusqu'à Zurich. Pour remplacer les TEE accusant 38 ans de service, une deuxième rame TGV Berne – Paris est introduite le 27 novembre 1999, avec la circulation d'une troisième composition les week-ends durant la belle saison et lors des fêtes. En 2002, la société franco-suisse est rebaptisée du nom de Lyria pour des questions de propriété intellectuelle. Elle est constituée de deux actionnaires, la SNCF à raison de 74% et les CFF à raison de 26%.

Toutefois de gros nuages pointent à l'horizon du Transjuralpin avec la mise en chantier des LGV Est et Rhin-Rhône. En 2007, la première tranche de la LGV Est s'ouvre et les Zurich – Paris circulent désormais par Bâle, Mulhouse et Strasbourg. La FTJA s'emploie dès lors énergiquement à rétablir la relation Paris – Interlaken par TGV pour revitaliser le Berne – Paris affecté par la perte de la clientèle zurichoise. En fait, bien avant cette échéance, la FTJA s'était engagée pour la réintroduction de cette relation historique du Transjuralpin avec le soutien du BLS, des autorités et de l'Office du tourisme d'Interlaken. Cette relation ne vivra qu'une seule année de décembre 2012 à décembre 2013, et encore seulement à l'aller.

Coup de tonnerre au début de 2009 quand la direction de Lyria annonce unilatéralement la suppression pour la fin de l'année de l'une des deux paires du Transjuralpin (aller Paris – Berne et retour Berne – Paris), il est vrai moins fréquentée. Une lutte contre la montre s'organise pour obtenir une rame Colibri bi-fréquence de substitution au changement d'horaire. C'est le retour à la case antérieure du transbordement de Frasné, mais avec l'instauration de trois aller-retour au départ de Neuchâtel (deux de Berne, dont un par le TGV). Lyria – et donc ses actionnaires – promettent en revanche le maintien d'une rame TGV Berne – Paris durant cinq ans.

Le couperet

Nouveau choc à la fin de 2011 avec l'inauguration de la branche Est du Rhin – Rhône (Villers-les-Pot – Petit-Croix), si bien que les Zurich – Bâle – Paris basculent sur Mulhouse – Dijon, avec arrêt alterné à Belfort TGV ou à Dijon. Le report de la clientèle de la région bernoise par l'axe du Rhin-Rhône est plus important que prévu, malgré la rupture de charge à Bâle. Désormais les jours sont comptés pour le Berne – Paris, via Neuchâtel et Pontarlier. En 2013, les rumeurs alarmistes se multiplient sur sa disparition de la grille horaire de 2014. Les autorités bernoises, neuchâteloises et comtoises se mobilisent pour la sauvegarde du dernier TGV Berne – Paris par la ligne du Franco-Suisse.

Sous la houlette de Pierre Hiltbold, directeur de la CNCI, qui a repris en 2007 le témoin de la FTJA des mains de Claude Bernoulli, une séance de crise se tient à Pontarlier, en présence du maire Patrick Genre, pour se mettre en ordre de bataille. Opération de sensibilisation, une pétition est lancée et recueille 20.000 signatures qui sont déposées tant à Paris qu'à Berne. Mais la SNCF, actionnaire majoritaire, est confrontée à de graves difficultés financières. La hausse du prix des sillons ferroviaires et du coût des billets grève de plus en plus les finances du TGV,

jusqu'à la fin du rail français, avec à la clé diminution des clients et des recettes. Le couperet tombe: le TGV Berne – Paris transitera par Bâle et le Rhin-Rhône dès 2014.

Offre de substitution

Heureusement, la clientèle neuchâteloise et pontissalienne n'est pas abandonnée et les revendications de la FTJA sont entendues. Le Service cantonal des transports et Lyria, avec les CFF et la SNCF, organisent une offre de trois aller-retour (matin, midi et soir) Neuchâtel – Pontarlier – Frasné, avec arrêt à Travers, en rame Colibri. A l'aller, cette composition sert de «salle d'attente» à Pontarlier pour les voyageurs en correspondance avec le TGV de Lausanne (sauf le soir). Au retour, elle attend les éventuels retards du TGV de Paris. De plus, Neuchâtel reste considéré comme destination et origine d'une liaison Paris – Neuchâtel et retour, malgré le changement à Frasné, avec un seul billet nécessaire pour cette relation. En outre, sur la carte du réseau TGV Lyria, Neuchâtel, Pontarlier et Frasné continuent à figurer comme dessertes.

Les résultats de la première année d'exploitation sont réjouissants. En 2014, on enregistre une hausse du trafic de 22% et une fréquentation de 58.000 voyageurs. La FTJA, en collaboration avec TGV Lyria, les CFF, le Service cantonal des transports et la Chambre neuchâteloise du commerce et de l'industrie, mène une première enquête pour mesurer la satisfaction auprès des passagers ; avec une note globale de 7.12 sur 10, l'offre de substitution passe bien son premier examen. La FTJA émet aussi le vœu que l'on puisse bientôt voyager en rame «Flirt France», matériel moderne, rapide et confortable.

Présidée depuis le 14 février 2013 par Pascal Vuilleumier, directeur de transN (Transports publics neuchâtelois), la FTJA peut envisager son avenir avec une certaine confiance, car, comme son histoire de 75 ans en témoigne, elle a toujours surmonté les difficultés. Cette brève rétrospective montre que l'histoire ferroviaire, comme la grande, n'est jamais écrite définitivement. Elle est sinueuse et exige des acteurs un constant talent d'improvisation ainsi qu'un engagement de tous les instants. On peut gager que la FTJA saura encore relever les défis qui se présenteront sur sa «voie».

Blaise Nussbaum

30.10.2015

Sources :

Procès-verbaux des assemblées générales et des comités de direction du Transjuralpin.

Articles de «L'Impartial» et de «L'Express».

«Le Transjuralpin», de Patrick Belloncle et Jean Cuynet, aux éditions du Cabri, 1985.

Impressum

Fédération du Transjuralpin, Rue de la Serre 4, case postale 2012, 2001 Neuchâtel, SUISSE, www.ftja.eu

Secrétariat : Charles Constantin, contact@ftja.eu, + 41 32 727 24 30