

LA QUESTION DU JOUR

La fin du TGV Neuchâtel-Paris est-elle une perte pour l'économie cantonale?

Votez par SMS en envoyant DUO PERT OUI ou DUO PERT NON au numéro 363 (FR. 0.30/SMS) ou sur le site www.arcinfo.ch

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. Souvenirs...

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 fleurit 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'hier 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 Zurichoises 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. FONDS L'EXPRESS DE LA BIBLIOTHÈQUE DE LA VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS (DAV)

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

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 Hexagone, 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.

eu de la chance de pouvoir jouer dans la cour des grands par opportunité ne parvenaient pas à y croire.

Dans «L'Express» du 4 juillet 1998, le chroniqueur s'inquiète de la

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 France-Suisse) ne peut donner aucune garantie pour cette ligne. «Ce sera une décision politique, commente-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 l'a systématiquement expliqué la société exploitante Lyria, «les clients au départ de Berne désirant rejoindre Paris privilégient 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



DIDIER BERBERAT
CONSEILLER
AUX ÉTATS

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

Le conseiller aux Etats Didier Berberat, qui a beaucoup mouillé sa chemise pour éviter que Lyria ne laisse tomber la liaison Berne-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 Mali.» ◉

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 course 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

L'AVIS DE



YVAN PERRIN
CONSEILLER
D'ÉTAT
EN CHARGE DU
DÉVELOPPEMENT
TERRITORIAL

«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 du 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 le 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.» ◉

PUBLICITÉ

ARCINFO.CH

LE SITE INTERNET DE L'EXPRESS L'Impartial

«Peu importe ce qu'on pourra vous dire, les mots et les idées peuvent changer le monde.»

(Robin Williams dans Le cercle des poètes disparus, de Peter Weir)



CINÉMA

Retrouvez les bandes-annonces, les horaires, les lieux et les infos des films dans votre région sur l'application Arcinfo.ch.

A télécharger gratuitement sur

