

COMMÉMORATION 75 ans d'électrification de la ligne transfrontalière vers Frasné.

La Franco-suisse fêtée à l'asphalte

LUC-OLIVIER ERARD

Elle symbolise autant qu'elle entretient les liens de la région avec Paris. De part et d'autre des Verrières, on est d'accord, la Franco-suisse, la ligne qui relie Neuchâtel à Pontarlier et Frasné, permettant de monter dans le TGV pour la Ville Lumière, doit survivre.

Fêter les 75 ans de l'électrification de la ligne entre Auvernier et les Verrières, c'est donc une grande fête, mais pas seulement.

La Fédération du Transjuralpin, association de collectivités publiques et de promoteurs du chemin de fer, et la Chambre neuchâteloise du commerce et de l'industrie, ont amené un aéroplane de «personnes intéressées» et d'amoureux des locos, depuis Neuchâtel jusqu'aux mines d'asphalte de la Presta, à bord de l'Étincelante, la loco rouge, première à rouler à l'or blanc.

Elle a été restaurée par le RVT-Historique, l'association qui fait revivre le «Régional du Val-de-Travers», compagnie avalée par TransN pour opérer la ligne qui dessert les villages de Val-de-Travers. La voie, connectée à la Franco-suisse à Travers, a pu être électrifiée dans la foulée, en 1944, deux ans après sa grande sœur.

Favre en campagne

La loco doit sa couleur rouge à la confiance moyenne que devaient lui accorder les pionniers du rail électrique, un peu contraints par la pénurie de charbon... Selon Sébastien Jacobi, membre du comité du RVT-Historique, «les véhicules précédents étaient verts. L'Étincelante fut peinte en rouge pour être facilement repérable dans la nature en cas de panne».

Mais ce n'est pas seulement pour célébrer une belle époque du rail qu'on a isolé une bonne centaine de personnes sur ce site historique.

Pour s'en convaincre, il suffit de suivre Laurent Favre, conseiller d'Etat à la tête du développement territorial et de l'environnement. Il passe plusieurs heures sur place. «Est-ce qu'on peut se voir un moment? Tu m'accordes deux minutes? J'ai un moment tout à l'heure...» Philippe Alpy, maire de Frasné et vice-président du conseil départemental du Doubs, est là, de même que différents res-

ponsables des CFF et d'autres entreprises, comme la française Nexans. Sa filiale de Cortaillod en fait un gros utilisateur de la ligne. Il y a aussi quelques journalistes. L'agenda se remplit vite. Laurent Favre est à deux doigts d'organiser lui-même ses interviews. Une table ronde est prévue durant la journée et il sait qu'on ne va pas lui faire de cadeaux. Celui qui est à la manœuvre n'est rien moins que l'ancien directeur des CFF, Benedikt Weibel.

Ce défenseur du rail est toujours actif dans les organes dirigeants de compagnies européennes, notamment pour un transporteur privé autrichien. Et il n'est pas spécialement connu pour n'avoir rien à dire.

Son entrée en matière sera tonitruante. Depuis que le TGV n'effectue plus directement le Berne-Paris passant par Neuchâtel, des craintes pour la Franco-suisse subsistent. Y'a-t-il sous-investissement? Il dresse un tableau général qui accreditte cette thèse. Pour lui, de précédentes décisions de financement du rail ont surtout permis à Berne de dimensionner le tunnel du Rosshäusern pour son RER. Mais les crédits étaient censés servir à connecter la Suisse au réseau européen à grande vitesse, donc notamment en direction de Pontarlier. Résultat: «Le canton de Berne a vu son RER financé entièrement par la Confédération, alors que Zurich a dû payer le sien à 80%! Où est l'argent promis aux autres régions? Qui contrôle ces dépenses?» se demande Benedikt Weibel. «Neuchâtelois, montez aux barricades!».

Laurent Favre réfute le point de vue. Pour lui, la Franco-suisse «n'est pas menacée. Elle fonctionne bien avec trois liaisons par jour vers Frasné (61 000 passagers en 2016), et les collectivités publiques s'entendent régulièrement pour se répartir les charges d'exploitation». Du matériel roulant neuf est d'ailleurs prévu pour 2019. Philippe Alpy a lui promis que le confort de la halte à Frasné préoccupait les autorités de sa région, mais qu'au vu de l'état des finances françaises, il ne fallait pas en attendre grand-chose à brève échéance.

La priorité du conseiller d'Etat, c'est bien plus la ligne directe vers La Chaux-de-Fonds. Si l'investissement envisagé par le Conseil fé-

déral couvre en principe la réfection de la ligne, il ne manque plus qu'une petite rallonge pour abandonner la réfection au profit d'une ligne directe. Pour Laurent Favre, celle-ci serait «également un avantage pour la Franco-suisse». En évitant le goulet d'étranglement de Vauseyon, la nouvelle ligne vers La Chaux-de-Fonds libérerait des créneaux sur ce point névralgique, rendant possible de meilleures cadences pour tout le trafic vers le Vallon. Il n'y aurait plus nécessité de troisième voie à Vauseyon. De tels travaux sont justement devisés à environ 200 millions de francs, à peu près ce qui manquerait, en l'état, au financement de la ligne directe.

Voilà pourquoi, quand les gens du rail font la fête, ce n'est jamais que pour les saucisses. ●



Laurent Favre, conseiller d'Etat, croise le fer avec Benedikt Weibel, ex-directeur des CFF. DAVID MARCHON

PUBLICITÉ



08:01

Vous apprenez que téléphoner peut vous faire économiser.

Là maintenant, vous avez envie de nous demander une offre.

À partir de Fr.

339.80*

Demandez une offre

0800 808 101 ou sur groupemutuel.ch

PrimaTel

Modèle alternatif d'assurance avec conseil médical par téléphone 24/7

Santé® Vie® Patrimoine® Entreprise®

Grøpe Mutuel
Assurances
Versicherungen
Assicurazioni

Assuré. Là. Maintenant.

*Mutuel Assurance Maladie SA, modèle alternatif d'assurance LAMal PrimaTel, prime mensuelle 2018, homme ou femme dès 26 ans, maladie seule, franchise CHF 2'500.-, canton de Neuchâtel. Taxe environnementale incluse.

Weibel au Creux-du-Van

Benedikt Weibel, à Val-de-Travers pour célébrer la ligne franco-suisse, n'a jamais visité les mines de la Presta: l'asphalte, très peu pour lui. Il s'y engouffre tout de même avec curiosité samedi lorsqu'il trouve prétexte à rappeler qu'il connaît plutôt bien la région. Avisant une photo du Creux-du-Van à l'entrée des mines, il la contemple quelques secondes. «Belle montée. J'ai réalisé une des premières ascensions. C'était par ici» dit-il en pointant le premier plan, au nord du cirque.

Soleurois établi dans le canton de Berne, Benedikt Weibel fut un grimpeur acharné. Il connaît toutes les falaises du Jura, et a fait de la grimpe dans les Alpes et le reste du monde. Un de ses amis, le guide de montagne jurassien Germain Paratte, réalise la première escalade du Creux-du-Van en varappe artificielle, en 1969, avec trois compères. Lorsqu'il l'accompagne «autour de 1972», l'ex-directeur des CFF n'est donc que le 15e à réaliser cette ascension difficile. «La roche est très friable, même si nous avons réalisé la montée du côté où elle est la plus compacte. Il nous a fallu cinq ou six heures». Difficulté supplémentaire, son guide ne fait pas loin des deux mètres. La distance entre deux pitons était importante, se souvient-il. ●