

**TRANSPORTS** La ligne Neuchâtel-Les Verrières va fêter son électrification.

# Il y a 75 ans, on branchait le courant

MATTHIEU HENGUELY

Fleuri et flanqué des écussons suisse et neuchâtelois, le convoi est salué par la foule en gare de Boveresse. L'image prise le 21 novembre 1942 est historique: c'est le premier train électrique à circuler au Val-de-Travers. Cette ligne, prestigieuse pour avoir vu circuler les grands trains internationaux, fête aujourd'hui les 75 ans de son électrification. Une manifestation marquera cet anniversaire le 7 octobre prochain, en présence notamment de l'ancien directeur des CFF, Benedikt Weibel.

«C'est le prix du charbon qui grimpeait qui a motivé l'électrification», explique Jean-Paul Beuret, président de l'Association RVT-Historique et grand connaisseur des trains neuchâtelois. Entamée sur les grandes lignes – comme celle entre Yverdon et Neuchâtel en 1927 –, l'électrification a été à l'époque accélérée pour les lignes en pente, dont celle du Vallon. Les locomotives à vapeur y brûlaient beaucoup de charbon, une ressource rare en temps de guerre.

## Stop aux Verrières

«Pour l'anecdote, on dit que ce sont les communes qui ont payé les poteaux. C'est allé assez vite, on parle d'une année pour électrifier toute la ligne depuis Auvernier», glisse Jean-Paul Beuret. Les caténaires ont été installées jusqu'aux



Le 21 novembre 1942, le premier convoi électrique circule entre Neuchâtel et Les Verrières. Ici, la locomotive, l'Ae 3/6 10693, décorée pour l'occasion, s'est arrêtée en gare de Boveresse, où la foule est venue découvrir le train. SP-COLLECTION P-JAMPEN, TRAVERS-INFO.CH

Verrières, gare frontière où les trains à vapeur français utilisaient une plaque tournante pour repartir. Ce, jusqu'en 1956, date à laquelle le courant suisse est allé jusqu'à Pontarlier.

Créée en 1860, la ligne franco-suisse est longtemps restée la principale de la vallée. Né en 1883, le Régional du Val-de-Travers – entre Travers et Saint-Sulpice, puis Buttes – n'a pris le pas sur sa voisine que dans les années 1980. Cette seconde ligne – «on disait 'la petite compagnie'», remarque Jean-Paul Beuret – a été, elle, électrifiée en 1944. Si ces deux axes étaient importants pour le trafic voyageurs, que ce soit entre la Suisse et la France ou pour le trafic régional, le rail a aussi eu son importance pour les

cimenteries de Saint-Sulpice ou les mines d'asphalte de Travers, par exemple. L'électrification a réduit fortement les coûts d'exploitation à l'époque. «L'électrifier paraît une évidence aujourd'hui.»

## Toujours intéressante

La manifestation du 7 octobre prochain sera couplée aux circulations du RVT-Historique et du Vapeur Val-de-Travers (horaires sur [rvt-historique.ch](http://rvt-historique.ch) ou [vvt.ch](http://vvt.ch)). Si elle rappellera cette riche histoire et ses trains Paris-Neuchâtel-Milan, il sera aussi question de la problématique actuelle, qui voit la voie entre Travers et Les Verrières n'être plus utilisée que par la navette Neuchâtel-Frasne et par de rares autres trains.

La ligne garde toutefois un inté-

rêt, puisqu'il s'agit «du trajet le plus rapide entre Neuchâtel et Paris», comme le rappelle Charles Constantin, de la Fédération du Transjuralpin, l'organe qui milite pour le maintien de la liaison. Une table ronde entre acteurs de la ligne – politiciens, compagnies et usagers – le rappellera. Il devrait aussi être question de son avenir, avec, qui sait?, des trains plus modernes entre Neuchâtel et Frasne. ○

## INFO+

**Journée du 75e de l'électrification:** Offre avec voyage, repas, visite et conférence sur [www.cadeau-region.ch/75](http://www.cadeau-region.ch/75) ans. L'accès est la conférence est libre (inscription à [contact@ftja.eu](mailto:contact@ftja.eu)), rdv à 12h45 le samedi 7 octobre aux Mines d'asphalte, à la Presta, Val-de-Travers.

## QUELQUES DATES

**1860** La ligne Les Verrières-Neuchâtel est créée. Il s'agit d'un troisième point d'entrée en Suisse depuis la France, après Bâle et Genève.

**1883** Naissance du Régional Val-de-Travers, entre Travers et Saint-Sulpice.

**1940** Création de la fédération du Transjuralpin, qui veut faire passer des trains entre Paris et Milan par Neuchâtel et Berne.

**1942** Electrification de la ligne Auvernier-Les Verrières. Le tronçon Neuchâtel-Auvernier est déjà passé à la traction électrique depuis 1927. L'électrification jusqu'à Pontarlier se fera après-guerre, en 1956, soit 14 ans plus tard.

**1944** Electrification de la ligne du RVT. Arrivée des automotrices l'Étincelante – la machine actuelle du RVT-Historique – et sa sœur jumelle, la Flamboyante.

**2017** Le 7 octobre, le Transjuralpin fête les 75 ans de l'électrification de la ligne.

## «Il y a un besoin»

Plus que centenaire, la ligne Neuchâtel-Pontarlier a toujours son importance, quand bien même le TGV n'y passe plus. Le message de la Fédération du Transjuralpin (FTJA) est clair: «Il y a un besoin», selon Charles Constantin, secrétaire de l'organe qui milite pour le maintien de la ligne. Un organe hébergé à la Chambre neuchâteloise du commerce et de l'industrie, à Neuchâtel.

Selon les chiffres de la FTJA, la ligne de substitution – créée après qu'une pétition a recueilli en 2013 quelque 20 000 signatures de part et d'autre de la frontière – a trouvé son public. Avec 60 000 voyageurs par année, la fréquentation est stable depuis 2015, et même en dessus des chiffres de 2013 (46 000), dernière année où le grand train français passait par Neuchâtel. «Nous avons poussé un ouf de soulagement l'année dernière. Nous sommes stables, alors qu'entre-temps, il y a eu les attentats à Paris. La ligne n'a donc pas souffert.»

## Le travail et la famille en tête

La navette qui fait le lien entre Neuchâtel et Frasne – où elle retrouve le TGV de Lausanne – n'est effectivement pas que fréquentée par les touristes pour Paris. Avec 37,4% des voyageurs suisses, ils sont même minoritaires: 31,3% des Helvètes prennent ce train pour le travail et presque autant pour retrouver leur famille (29,9%). Côté français, les voyages sont motivés par la famille (60%) et le travail (35%).

«Pour le canton et ses entreprises, c'est important de rester connecté à Paris», commente Charles Constantin. Dans ce but, la FTJA a «l'envie très forte» de voir du nouveau matériel sur la ligne pour en augmenter l'attractivité. «C'est un problème de changement de classe. Le voyageur sort de l'environnement agréable du TGV pour entrer dans des wagons qui sentent le vieux.»

Alors que la FTJA veille à ce que le Neuchâtel-Paris reste visible dans les guichets et en ligne, elle compte aussi suivre la politique de prix de Lyria, pour vérifier que les offres à tarif réduit touchent autant Neuchâtel que Lausanne ou Genève.

Le rendez-vous du week-end prochain pourrait voir quelques confirmations quant à l'avenir de la ligne. En cela, «faire venir les responsables des CFF et de Lyria un samedi matin au Val-de-Travers est un bon signe», conclut Charles Constantin. ○

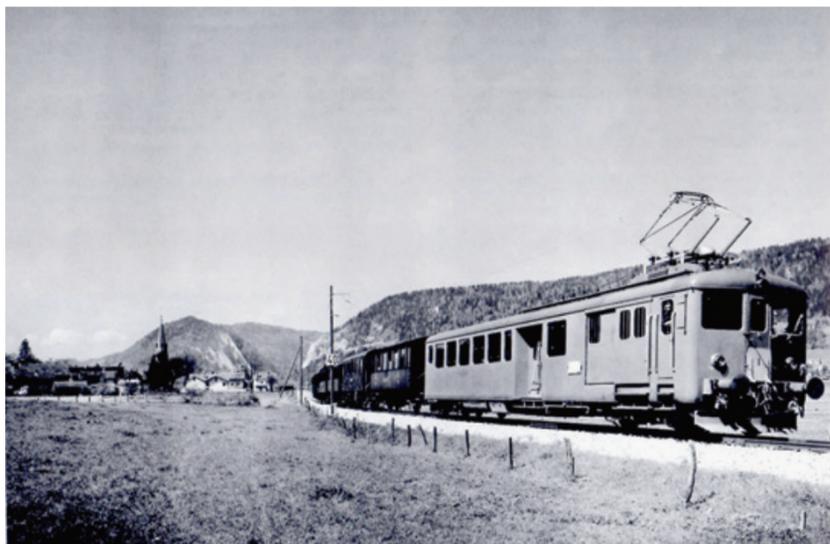
## Un anniversaire peut en cacher un autre

Ce n'est pas la première motrice électrique à avoir circulé au Val-de-Travers, mais elle n'est pas beaucoup moins vieille. L'Étincelante, construite en 1944, est la première motrice de l'ancien Régional du Val-de-Travers (RVT). Elle est aujourd'hui la vedette de l'association RVT-Historique, qui fête également ses 10 ans ce week-end.

«On a créé notre association lorsque les TRN voulaient ferrailer ces machines. On était deux-trois à réagir. On trouvait ça dommage», explique Jean-Paul Beuret, président de RVT-Historique. Circulant sous licence du Vapeur Val-de-Travers à ses débuts, la nouvelle association a rapidement acquis un tracteur diesel-électrique et une voiture salon – qui ont tous deux circulé au Vallon – pour pouvoir accueillir des groupes.

«Nous sommes autant une compagnie touristique que des passionnés de trains historiques. La passion ne suffit pas à faire fonctionner des trains», glisse le président. RVT-Historique travaille ainsi étroitement avec Goût et Région pour proposer des convois à destination des touristes – surtout alémaniques – qui viennent au Vallon.

Si le RVT-Historique est intéressé à reprendre d'autres anciennes machines pas-



L'Étincelante, l'automotrice sauvée par le RVT-Historique, en 1944 à Môtiers. SP-ARCHIVES RVT

sées par la vallée – la petite locomotive «crocodile» des TransN ou une ancienne automotrice diesel-électrique –, «il faudrait pouvoir les mettre à l'abri». Locataire des TransN au dépôt de Longeureuse, à Fleurier,

la compagnie devrait dès lors proposer plus de courses pour avoir plus de recettes. «Ce qui est difficile avec des mécaniciens de locomotives bénévoles, qui travaillent déjà pour d'autres compagnies.» ○

## «La ligne n'a pas souffert des attentats à Paris.»

CHARLES CONSTANTIN SECRÉTAIRE DE LA FTJA