

Introduction

Au fur et à mesure qu'ils s'apercevaient de l'immense avantage que pouvait engendrer le chemin de fer pour l'économie d'un pays, les industriels et surtout les banquiers s'empressèrent de demander des concessions pour la construction de voies ferrées à travers toute l'Europe. Au 19ème siècle, il fallut moins de quarante ans pour que la plupart des pays européens soit tissé d'une véritable toile d'araignée.

A l'origine des chemins de fer en Suisse, deux dates sont à retenir :

- 15 juin 1844 : première " incursion " du chemin de fer en Suisse avec l'inauguration de la ligne Strasbourg - Bâle

- 09 août 1847 : premier voyage du Spanisch-Brötli-Bahn entre Zürich et Baden

Dans le canton de Neuchâtel, Fritz Lambelet, un Verrisan député et conseiller national, est à la base de la "fièvre" des chemins de fer.

L'objectif visé est la liaison de Salins, en France (terminus de la ligne venant de Paris) à Olten au travers du canton de Neuchâtel.

Un premier projet est présenté au Grand Conseil neuchâtelois le 7 octobre 1852.

La concession est accordée le 29 novembre 1853, cette formalité de base est ratifiée par le Parlement suisse (les Chambres fédérales) le 6 février 1854.

La société Franco-Suisse

Après l'accord des autorités politiques suisses, reste donc à se procurer les fonds nécessaires et à entreprendre les négociations avec la Compagnie du Paris-Lyon qui exploite la ligne jusqu'à Salins. Au printemps 1856, un accord lie cette compagnie française à la société neuchâteloise qui devient Franco-Suisse.

Le premier coup de pioche est donné le 2 février 1856 à Combe Germain sur le territoire des Bayards.

Le 24 juillet 1860, le " Premier train d'honneur " quitte Neuchâtel à 8h00 pour atteindre Pontarlier à 11h35.

Il en repartira déjà à 12h05 pour être de retour au chef-lieu à 16h10.

Aussi paradoxal que cela paraisse de nos jours, c'est à Boveresse que le train marque le plus long arrêt, soit 28 minutes. On oublie aujourd'hui que cette station desservait, jusqu'à l'inauguration du " Régional du Val-de-Travers " le 22 septembre 1883, tout le Haut-Vallon, soit 6000 habitants répartis dans les six villages de Môtiers, Boveresse, Fleurier, St-Sulpice, Buttes et La Côte-aux-Fées, sans compter La Brévine.

Dès le 25 juillet 1860, la ligne est ouverte au trafic régulier. L'horaire comporte quatre courses :

Au départ de Neuchâtel : 6h10 - 12h30 - 16h35 - 18h41

Au départ de Pontarlier : 5h05 - 10h22 - 17h50 - 19h00

Les temps de parcours étaient de 2h08 à 2h25.

En 2002, le TGV parcourt la même distance en 40 minutes.

Toujours à titre de comparaison, voici l'exemple d'un horaire de la diligence postale en 1856, alors que la ligne de chemin de fer était en construction :

Neuchâtel : départ 17h00; Rochefort : 18h40; Môtiers : 20h20; Les Verrières : 21h45 ; Pontarlier : arrivée à 23h30, départ à 0h00 ; Salins : arrivée 3h30; Dôle : arrivée 7h00.

A Dôle, une correspondance par train existait en direction de Paris soit : Dôle départ à 9h55; Paris arrivée à 18h35.

A noter que la plateforme de la ligne Neuchâtel - Pontarlier et les travaux d'art (ponts et tunnels) avaient été prévus assez larges dans l'optique de poser ultérieurement la double-voie.

Le 6 novembre 1862 est inaugurée la section Mouchard - Andelot - Frasne - Pontarlier assurant la liaison ferroviaire de Paris à la Suisse par le Val-de-Travers.

En 1860, la Compagnie du PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) exploite non seulement la ligne Pontarlier - Neuchâtel, mais encore celle du Littoral neuchâtelois entre Yverdon et La Neuveville, au bord du lac de Bièvre.

En 1890, la fusion de la société " Suisse Occidentale - Simplon " avec la compagnie du " Jura - Berne - Lucerne " donne naissance au réseau du " Jura - Simplon " qui sera englobé dans les CFF le 1er mai 1903.

Le début du 20ème siècle

Durant la période précédent le rachat par les CFF, les installations de la ligne sont complétées et améliorées :

- en 1898, la voie est dédoublée entre Neuchâtel et Auvernier.
- quatre nouvelles stations et haltes sont mises en service : Champ-du-Moulin en 1879; Neuchâtel-Serrières en 1890; Bôle en 1895; Les Bayards en 1903.
- reconstruction des bâtiments aux voyageurs suivants : Boveresse en 1882; Travers en 1884; Noiraigue en 1891; Auvernier en 1895; Les Verrières en 1897; Couvet CFF en 1899.

Durant la première guerre mondiale, le trafic est totalement interrompu par le point frontière des Verrières de 1915 à 1918.

Après le traité de Versailles, le 22 avril 1918, le trafic international franco-suisse devait prendre un essor réjouissant. Le train de nuit qui reliait Paris à Berne, Interlaken et Brigue par le Val-de-Travers et Neuchâtel, comportait des voitures-lits et une voiture-restaurant.

Durant la deuxième guerre mondiale, le trafic fut à nouveau totalement interrompu entre 1939 et 1945 entre Les Verrières et Pontarlier.

L'électrification

L'électrification de la ligne, tout d'abord prévue pour 1934, sera différée jusqu'à la deuxième guerre mondiale à cause de la crise économique. La ligne des Verrières est reprise au programme du 20 novembre 1940, notamment à cause de la pénurie de charbon, des longues rampes de plus de 20 ‰ et des nombreux tunnels.

La traction électrique de Neuchâtel aux Verrières est inaugurée le 21 novembre 1942, en pleine période de guerre. La traction électrique entre Les Verrières et Pontarlier est mise en service en mai 1956. Dès lors, le changement de locomotive, ainsi que les opérations de contrôle de douane et de police, s'effectuent en gare de Pontarlier. La gare des Verrières perd ainsi définitivement sa fonction de gare frontière pour le trafic des voyageurs.

Pendant de nombreuses années, les voitures directes (Interlaken -) Berne - Paris sont tractées par une locomotive suisse jusqu'à Pontarlier puis par une locomotive française de Pontarlier à Frasnay; elles sont ensuite ajoutées au train venant de Lausanne pour être acheminées jusqu'à Paris.

La fin du 20ème siècle

Dès le 22 janvier 1984, suite à l'introduction des trains à grande vitesse TGV entre Paris et Lausanne, la ligne du Franco-Suisse accueille, jusqu'en mai 1987, les prestigieuses rames " quadricourantes " Trans Europ Express des CFF qui assuraient, depuis 1961, des relations entre Paris et Milan via Lausanne et le Simplon ou Zürich et Amsterdam via Bâle et Bruxelles.

Ces rames effectuent quotidiennement deux trajets aller et retour entre Berne et Frasne via Neuchâtel et Pontarlier pour donner correspondances, à Frasne, aux TGV en provenance et à destination de Paris. Les arrêts en gare de Pontarlier sont dès lors sensiblement réduits et les contrôles douaniers sont effectués dans les trains entre Pontarlier et la Suisse.

Dès le 31 mai 1987, c'est au tour des rames TGV oranges d'emprunter la ligne du Franco-Suisse en effectuant quotidiennement un aller et retour entre Berne et Paris. A cette même date, c'est également la fin du train de nuit qui reliait Interlaken - Berne - Neuchâtel à Paris. Cette suppression marque aussi la fin des arrêts des trains directs au Val-de-Travers (Les Verrières et Travers !).

En mai 1993, les trains régionaux qui circulaient entre Travers - Les Verrières et Pontarlier sont supprimés et remplacés par un service de bus de substitution entre Fleurier et Pontarlier.

A cette même date, les rames Trans Europ Express des CFF, repeintes en gris et baptisées " Souris grises ", reprennent du service sur la ligne du Franco-Suisse comme train " Eurocity " pour assurer deux aller et retour quotidiens entre Berne et Frasne en correspondance avec les TGV de et pour Paris.

Dès le 27 septembre 1997, la relation TGV Paris - Berne est prolongée quotidiennement jusqu'à Zürich.

Elle remplace le mythique train " Arbalète " qui reliait Zürich à la gare de Paris-Est en passant par Bâle, Mulhouse et Chaumont.

Qui aurait pensé, 20 ans plus tôt, alors que le trafic international sur la ligne du Franco-Suisse déclinait depuis de nombreuses années, que la grande partie des suisses allemands transiteraient un jour par le Val-de-Travers pour se rendre à Paris ?

Le 24 mai 1998, deux paires de trains régionaux, un le matin et un en fin d'après-midi, circulent à nouveau entre Travers et les Verrières, sans aucun arrêt intermédiaire.

Le 28 novembre 1999, les rames " Souris grises ", ex. Trans Europ Express, sont définitivement retirées de la circulation après plus de 38 ans de bons et loyaux services, pour faire place à une deuxième relation TGV entre Paris et Zürich par le Val-de-Travers.

Le 28 mai 2000, l'offre régionale est à nouveau modifiée. Une seule relation matinale subsiste entre Pontarlier et Travers avec correspondance immédiate pour Neuchâtel. Elle permet aux frontaliers de rejoindre Neuchâtel rapidement; le retour en fin d'après-midi pouvant s'effectuer grâce à la relation TGV Zürich - Paris circulant sans arrêt entre Neuchâtel et Pontarlier.

Cette dernière relation régionale est supprimée lors du changement d'horaire du 12 décembre 2004 suite à une fréquentation jugée insuffisante.

L'avenir

Les perspectives de développement de la ligne restent incertaines.

En 2007, dès que la nouvelle ligne à grande vitesse Paris - Strasbourg sera opérationnelle, les TGV Zürich - Paris passeront à nouveau par Bâle au lieu d'emprunter la ligne du Val-de-Travers.

A l'horizon 2011-2012, la mise en service d'une autre ligne à grande vitesse française, celle du TGV Rhin-Rhône, reliant Bâle - Mulhouse - Besançon à la région de Dôle - Dijon, laisse planer quelques doutes sur le maintien de relations TGV par la ligne du Val-de-Travers puisque la durée du trajet entre Berne et Paris sera sensiblement la même en passant par Bâle - Besançon - Dijon que par Neuchâtel - Pontarlier - Dijon.

Une ou deux relations TGV pourraient cependant être maintenues entre Paris et Berne, voire Interlaken (TGV des neiges !), d'autant plus si le doublement de la ligne Neuchâtel - Berne, décidé en 2005, se réalise rapidement, permettant ainsi de gagner une dizaine de minutes sur la totalité du trajet.

Côté français, l'amélioration de l'alimentation électrique sur le tronçon Dôle - Frasne permettra également de gagner 10 autres minutes, ramenant ainsi la durée du trajet entre Paris et Berne à un peu plus de 4 heures.

Le maintien de TGV sur la ligne n'exclut cependant pas l'amélioration de la desserte interrégionale par l'introduction de relations directes Neuchâtel - Besançon qui permettraient de mieux desservir le Val-de-Travers - Pontarlier - Frasne - Andelot (jonction avec la ligne vers Morez - St-Claude) - Mouchard (jonction avec la ligne vers Arbois - Lons-le-Saunier) - Arc et Senans (Saline Royale), relations qui pourraient être assurées par du matériel bicourant, donc apte à circuler aussi bien sur les lignes suisses que françaises. Ces relations complèteraient la desserte actuelle très modeste entre Neuchâtel et Besançon par La Chaux-de-Fonds - Le Locle et Morteau.