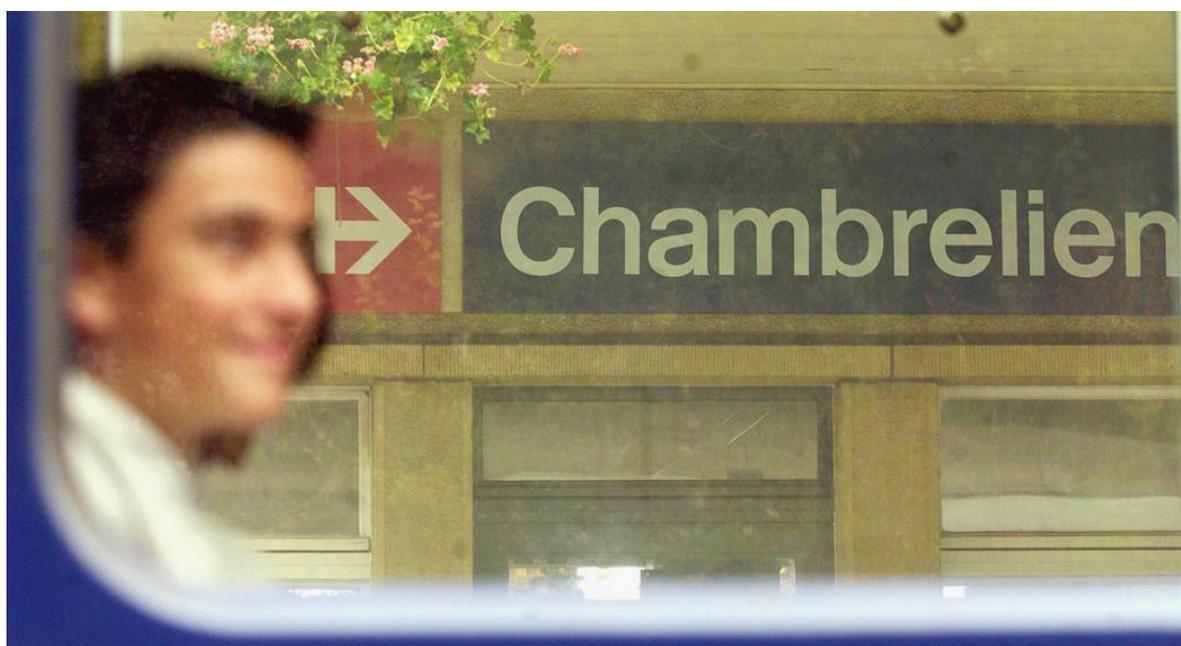


Il faudra se battre pour la ligne directe

Le Conseil fédéral veut moderniser la liaison ferroviaire entre Haut et Bas en évitant Chambrelieu avec un tunnel. Le canton espère encore convaincre en finançant un nouvel axe à hauteur de 110 millions de francs.

PAR DANIEL.DROZ@ARCINFO.CH ET NICOLAS.WILLEMIN@ARCINFO.CH



Le cul-de-sac de Chambrelieu, qui oblige les trains à faire un demi-tour, ne sera-t-il bientôt plus qu'une histoire ancienne? Pour Berne, il est temps de construire un tunnel d'évitement. KEYSTONE

La conseillère fédérale Doris Leuthard a levé le voile sur la nouvelle étape d'aménagement du réseau ferroviaire suisse – nom de code: Prodes 2035. Le canton de Neuchâtel y figure en bonne place. Mais, si plus de 800 millions de francs devraient être investis, à ce stade de la procédure, ce ne sera pas pour réaliser une ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds.

Temps de parcours:
28 minutes actuellement,
21 minutes avec évitement,
14 minutes avec ligne directe.

Dans le message du Conseil fédéral au Parlement, l'évitement du cul-de-sac de Chambrelieu par un nouveau tunnel est privilégié. Coût de ce projet: 821 millions, y compris l'assainissement de la ligne historique et la construction d'un nouveau tunnel sous la Vuedes-Alpes. Il remplacerait les deux ouvrages existants, ceux des Loges et du Mont-Sagne. «Ces aménagements permettent de réduire le temps de

parcours de six minutes au maximum et d'aménager l'offre de transport de voyageurs. Les trains express seront accélérés entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds et les trains régionaux prolongés toutes les demi-heures jusqu'au Locle», relève-t-on dans la capitale.

On pourrait ainsi «doubler l'offre avec deux liaisons rapides et deux liaisons régionales par heure», ajoutent les autorités fédérales. Parallèlement, la cadence à la demi-heure est prévue en direction de Berne.

Le temps de parcours minimum serait alors de 21 minutes contre 28 actuellement. Avec la ligne directe, on pourrait relier les deux villes en 14 minutes.

«Une situation beaucoup plus confortable»

«Une belle victoire d'étape. Nous sommes dans une situation beaucoup plus confortable que par le passé», commente Laurent Favre, le conseiller d'Etat en charge du développement territorial. «Nous pouvons compter sur ces quelque 850 millions mis à disposition par le Conseil fédéral. Cela permettra en tous les cas de garantir une bonne des-

serte entre Neuchâtel et Le Locle à l'horizon 2030.»

Le Conseil d'Etat ne renonce néanmoins pas au projet de ligne directe et s'appête à sortir quelques atouts de son jeu. Il espère convaincre la Berne fédérale de la justesse du projet de ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds.

Cofinancement de 110 millions de francs

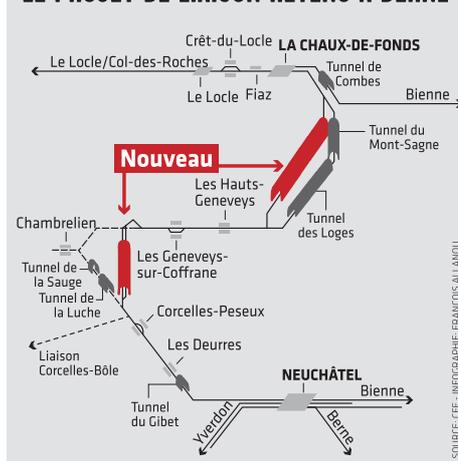
Le gouvernement est prêt à cofinancer une éventuelle réalisation de la ligne directe à hauteur de 110 millions de francs, soit la somme prévue pour son préfinancement dans le cadre de Mobilité 2030. Un concept plébiscité par plus de 84% de la population en février 2016.

«Nous soumettrons cette décision au Grand Conseil», confie Laurent Favre, conseiller d'Etat en charge du développement territorial. «Nous espérons que le Grand Conseil, qui a déjà unanimement soutenu Mobilité 2030, sera prêt à confirmer cet engagement.» Pour le Conseil d'Etat, la liaison directe permettrait de transformer le canton en rapprochant le Haut et le Bas. Elle a des atouts plus importants pour le transfert modal des

usagers de la route au rail. Elle assurerait la cadence au quart d'heure bien davantage que la modernisation de la ligne existante. De plus, sa réalisation réglerait durablement le problème du goulet de Vauseyon sans devoir construire une troisième voie à cet endroit. Pour convaincre, le canton de Neuchâtel peut s'appuyer sur

les autres cantons romands et celui de Berne, notamment à travers la Conférence des transports de Suisse occidentale, Région Capitale Suisse et Ouestrail. «Il nous faut maintenant convaincre plus largement vers la Suisse allemande», relève Laurent Favre. La balle est dans le camp des Chambres fédérales. DAD

LE PROJET DE LIAISON RETENU À BERNE



SOURCE: CFF - INFOGRAPHIE FRANÇOIS ALLANOU

UNE LIGNE DE PLUS DE 150 ANS

→ **Juillet 1857** Ouverture de la ligne entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds (compagnie privée du Jura-Industriel).

→ **Novembre 1859** Le tunnel du Mont-Sagne permet de relier La Chaux-de-Fonds aux Convers; ligne entre Les Hauts-Geneveys et Neuchâtel avec le rebroussement de Chambrelieu.

→ **Juillet 1860** Le tunnel des Loges relie Les Hauts-Geneveys et Les Convers et donc Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds.

→ **1903** Création des CFF.

→ **1931** Electrification de la ligne.

→ **1993** Francis Kaufmann et d'autres présentent un projet de métro reliant directement La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel.

→ **2002** Le projet de métro est rejeté par le Conseil d'Etat: trop cher et pas compatible avec le réseau ferré.

→ **Novembre 2004** Le gouvernement présente son premier projet de Transrun avec une ligne directe estimée à 550 millions de francs entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds via Cernier.

→ **Février 2008** «L'Express» et «L'Impartial» lancent un appel à leurs lecteurs pour soutenir la réalisation rapide du Transrun.

→ **Décembre 2009** Le Conseil d'Etat signe un partenariat avec les CFF pour trouver le mode de financement du Transrun, dont le coût est estimé à 850 millions de francs.

→ **Septembre 2012** Votation cantonale sur un crédit de plus de 900 millions de francs en faveur du Transrun; le non l'emporte d'un souffle avec 50,29%.

→ **Décembre 2015** La cadence à la demi-heure est introduite entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds; le train ne s'arrête plus qu'à Chambrelieu, aux Geneveys-sur-Coffrane et aux Hauts-Geneveys; les CFF exploitent la ligne avec le BLS.

→ **Février 2016** Le peuple neuchâtelois accepte à 84%, le projet Mobilité 2030 prévoyant notamment un préfinancement de 110 millions de francs pour la ligne directe. NNI

RÉACTIONS TROIS POLITICIENS NEUCHÂTELOIS VEULENT OBTENIR D'AVANTAGE DE LA CONFÉDÉRATION

«PAS QUESTION DE SE CONTENTER DE CE PREMIER PAS POSITIF»

La commission des transports du Conseil des Etats, dont fait partie le Neuchâtelois **Raphaël Comte**, devrait s'attaquer au dossier Prodes 2030/35 dans les prochains jours. Le parlementaire dont le mandat fédéral s'achèvera à l'issue de la législature actuelle, à l'automne 2019, espère bien que ce dossier sera bien avancé avant son départ. «Le message du Conseil fédéral est un signal positif», explique-t-il, «puisque la ligne entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds figure bel et bien dans la demande de crédit du Conseil

fédéral. Certes, il ne s'agit que d'une amélioration de la situation actuelle et le projet ne parle pas d'une ligne directe. C'est un premier pas qui n'est pas idéal mais qui n'est pas insignifiant. Quelque chose va se faire et nous avons ainsi déjà obtenu 820 millions de francs.» Raphaël Comte va donc désormais travailler en commission pour tenter d'obtenir l'intégration dans le projet Prodes de la ligne directe: «Politiquement, c'est faisable. Il faudra faire des alliances avec des parlementaires d'autres cantons.» Mais le parlementaire fédéral remarque également qu'il sera important de travailler en lien étroit avec le Conseil d'Etat. «Il faudra que le gouvernement obtienne la transformation du préfinancement de 110 millions de francs, voté en 2016, en cofinancement. Et là, le soutien politique cantonal devra être clair.» Une fois que le canton aura accepté de mettre les 110 millions de francs, une rallonge de la Confédération sera plus facile à obtenir. «Ce sera un signal fort de la part de Neuchâtel.»

«Ce serait un échec»

Président du groupe socialiste au Grand Conseil, le député **Baptiste Hurni** craint pour sa part que l'on se focalise trop sur la victoire d'étape que représente le oui du Conseil fédéral aux 820 millions pour la rénovation et l'amélioration de la ligne actuelle. «C'est bien d'avoir ce projet mais je me méfie des discours

Neuchâtelois ont surtout plébiscité la ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Tout ce qui n'aboutit pas à cet objectif-là sera donc un échec!» Pour le député socialiste, la ligne directe est indispensable au canton, et il serait faux de se satisfaire de la rénovation de la ligne. «La façon de présenter les choses me semble très importante. Les Neuchâtelois ne doivent pas trop dire leur satisfaction maintenant car la Confédération risquerait d'en rester là, et nous n'obtiendrions rien de plus. Ce qui serait une catastrophe, car nous avons vraiment besoin de cette ligne directe.»

cependant que si le projet de rénovation de la ligne actuelle améliore la situation, «tous les spécialistes des transports en Suisse s'accordent à dire que la ligne directe serait une bien meilleure solution». Selon lui, la direction générale des CFF estime que la ligne directe permettrait de résoudre beaucoup de problèmes sur la ligne du pied du Jura, dont l'engorgement du côté de Neuchâtel-Ouest. Par ailleurs, plus de 25% des voyageurs venant de La Chaux-de-Fonds vont en direction de l'Arc lémanique.» Stratégiquement, Jacques-André Maire estime qu'il faut désormais travailler avec toute la Suisse occidentale «pour obtenir une augmentation de l'enveloppe fédérale de 400 ou 500 millions, dont 200 millions pour la ligne directe». «La Suisse occidentale représente 40% de la population et 40% du trafic ferroviaire mais seulement 30% des investissements dans ce paquet», ajoute-t-il. «Il y a donc de la marge, d'autant que la situation financière de la Confédération est bonne actuellement!» **NWI**



COMMENTAIRE
DANIEL DROZ
JOURNALISTE

Une ligne pour tout le canton

Quelque 820 millions pour gagner sept minutes; environ 200 millions de plus pour en gagner sept de plus et réduire de moitié le temps de parcours en train entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. La Berne fédérale propose la première solution, le Conseil d'Etat privilégie la seconde. Non sans vouloir mettre la main à la poche pour 110 millions de francs. Il compte sur les Chambres fédérales pour l'emporter. Les chiffres sont astronomiques. Ils nous mettent, dans le premier cas, la minute «économisée» à 117 millions. Pour le second, elle se chiffre à 71 millions. Le coût global d'un milliard pour une ligne directe correspond grosso modo à la moitié de ce que dépense ou encaisse l'Etat de Neuchâtel chaque année. Attention, pour le rail, on parle d'un investissement à amortir en plusieurs décennies, à un emprunt qui, par les temps qui courent, générerait un faible intérêt. La somme globale n'en fait pas moins frémir le citoyen-contribuable.

L'investissement en vaut pourtant la chandelle. Ne serait-ce, déjà, parce que la Confédération en assumerait au moins 80%. Parce que, aussi, les retombées économiques seraient appréciables.

A terme, la réalisation d'une ligne directe permettrait un véritable transfert modal en matière de transports. Plus rapide que l'automobile, le train devient concurrentiel. La majorité des pendulaires, tant que ce ne sera pas le cas, privilégieront toujours la première au second. Ils ne mangeront pas, sous peu, de réclamer un second tube routier sous La Vie-des-Alpes pour supprimer les inévitables bouchons. Ce qui ne ferait qu'encombrer les deux principales villes du canton. Elles s'en passeront avec plaisir.

Par ailleurs, les problèmes récurrents qui empoisonnent la vie politique du canton – l'hôpital en est le plus emblématique – pourraient être en grande partie aplanis grâce à une liaison rapide par le rail entre Haut et Bas.

«Un canton, un espace», répète à l'envi le Conseil d'Etat. Pour que tout le monde monte dans ce train et que celui-ci se mette en marche, ne faut-il pas une ligne ferroviaire?



«C'est un premier pas qui n'est pas idéal, mais qui n'est pas insignifiant.»

RAPHAËL COMTE
CONSEILLER AUX ETATS FLR



«Je me méfie des discours enthousiastes qui pourraient aboutir à des réflexions défaitistes.»

BAPTISTE HURNI
DÉPUTÉ PS AU GRAND CONSEIL

enthousiastes actuels qui pourraient aboutir à des réflexions défaitistes où l'on se contenterait de cela. En votant à 84% pour le projet Mobilité 2030, les



Par rapport à la situation actuelle, une liaison directe permettrait de faire baisser de moitié le temps de parcours entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. ARCHIVES DAVID MARCHON

Près de douze milliards de francs pour aménager l'infrastructure ferroviaire à l'horizon 2035

Le Conseil fédéral a légèrement rehaussé l'enveloppe destinée à désengorger l'infrastructure ferroviaire d'ici 2035. Il veut libérer 11,9 milliards de francs et inclure de nouveaux projets, notamment dans le Jura et pour l'aménagement du deuxième tube du Lötschberg.

Le message que le gouvernement a transmis au Parlement prévoit désormais un montant de 400 millions de francs de plus. Les projets ont été améliorés, et leurs coûts ont été revus, a expliqué la ministre des transports Doris Leuthard. Seuls ceux réalisables d'ici 2035 ont été retenus, a-t-elle ajouté. Davantage de projets chargeaient encore plus le système. Désormais, l'étape d'aménagement

2035 du Conseil fédéral prévoit des trains directs entre Bâle, Delémont et Genève. L'offre à travers le Jura sera étoffée. Cette adaptation répond aux réactions collectées lors de la consultation. Les cantons romands avaient dénoncé une répartition inégale des ressources.

Lötschberg presque doublé

Le Conseil fédéral propose aussi d'équiper partiellement le deuxième tube du tunnel de base du Lötschberg. Actuellement, seuls 15 des 35 kilomètres de la galerie ont été percés et aménagés. Le coup de pouce concerne cette partie.

Cette solution peut être financée et suffit à désengorger le trafic, a relevé



La conseillère fédérale Doris Leuthard a présenté le paquet ferroviaire. KEYSTONE

Doris Leuthard. Elle contribuera à augmenter le nombre de trains voyageurs et de trains de marchandises. Grâce à d'autres mesures, la cadence au quart d'heure pourra être introduite sur les tronçons Genève – La Plaine, Avry – Fribourg, Olten – Baden, Aarau – Zurich, Brugg – Zurich et Lucerne – Zoug – Zurich. La construction du tunnel de Brütten entre Zurich et Winterthur revalorisera Saint-Gall en nœud à part entière et permettra une liaison supplémentaire et plus rapide de Frauenfeld à Zurich.

Cadences augmentées

Le Conseil fédéral renonce en revanche à faire financer par des tiers l'extension du réseau RER trinatio-

nal au centre de Bâle et de la gare de passage de Lucerne sans garantie de remboursement fédéral. Les deux cantons concernés s'y sont opposés. Les projets pourront se concrétiser, mais lors d'une prochaine procédure. Le financement des travaux préparatoires est assuré.

L'étape d'aménagement 2035 doit renforcer les capacités des trains et réduire les surcharges pronostiquées. Des cadences au quart d'heure sont prévues dans toutes les grandes régions urbaines et des cadences à la demi-heure entre toutes les grandes métropoles. Ces mesures concernent principalement l'Arc lémanique ainsi que les régions de Berne et de Zurich. **ATS**