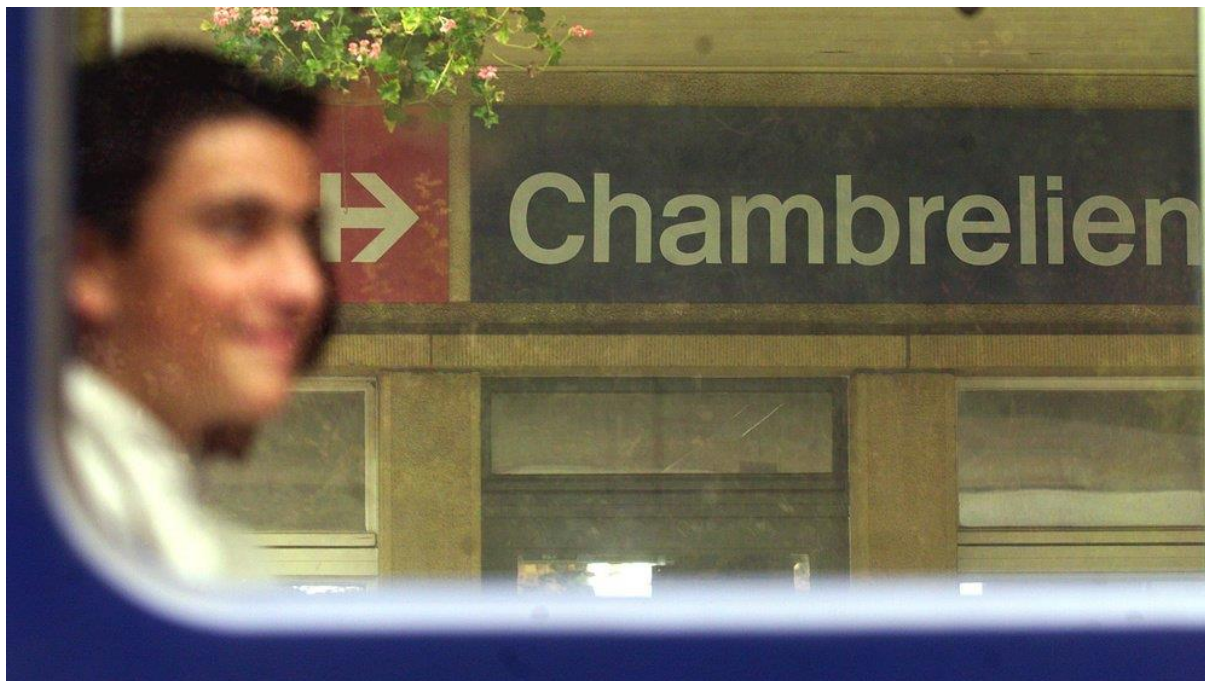


# Arcinfo du 31 octobre 2018

Le canton de Neuchâtel devra se battre pour la ligne directe



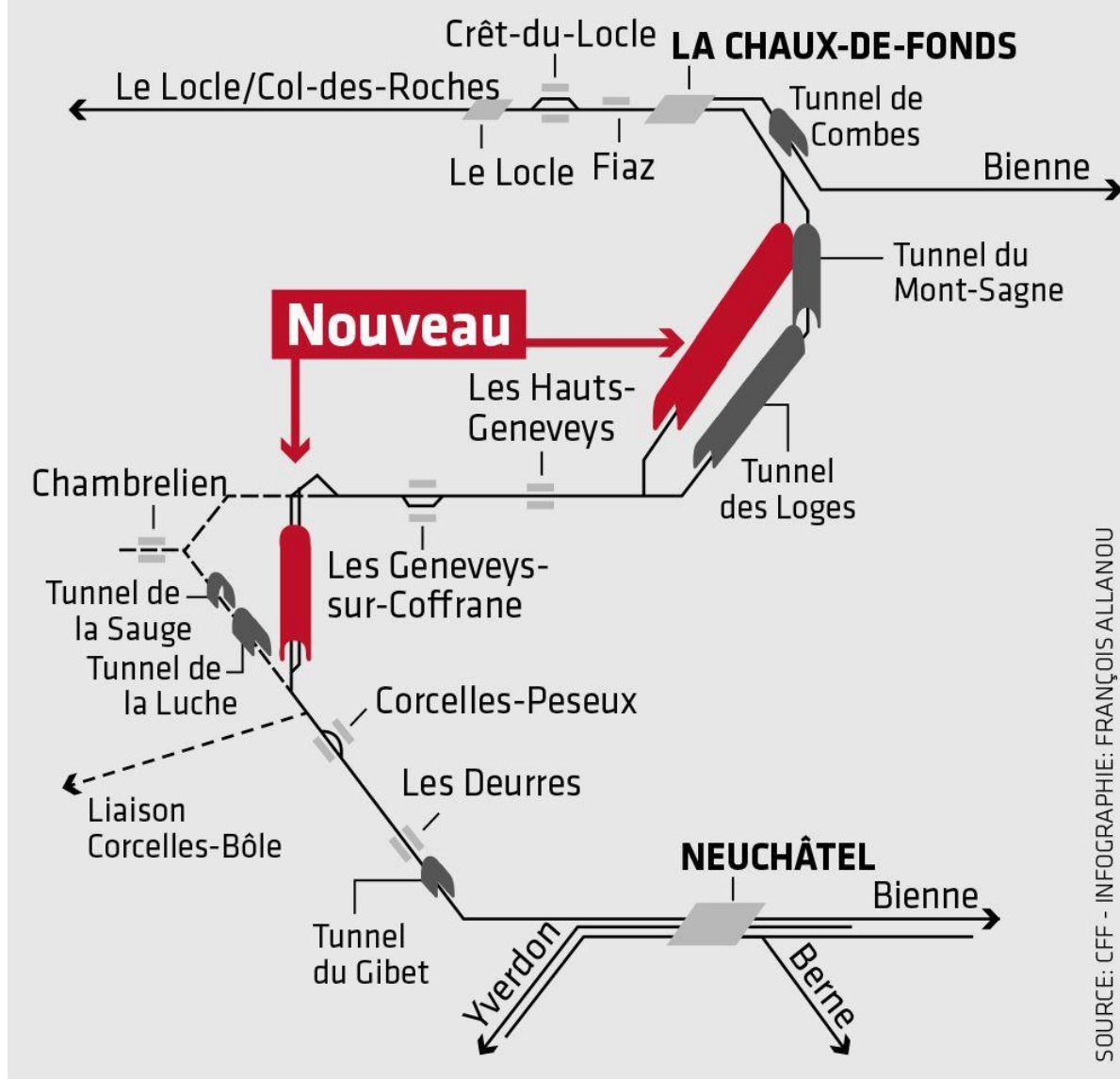
*PAR DANIEL DROZ*

**Rail Le Conseil fédéral veut moderniser la liaison ferroviaire entre Haut et Bas en évitant Chambrelieu avec un tunnel. Le canton de Neuchâtel espère encore convaincre en finançant un nouvel axe à hauteur de 110 millions de francs. La balle est dans le camp des Chambres fédérales.**

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**.

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 Vue-des-Alpes**. Il remplacerait les deux ouvrages existants, ceux des Loges et du Mont-Sagne.

# LE PROJET DE LIAISON RETENU À BERNE



«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 desserte entre Neuchâtel et **Le Locle** à l'horizon 2030.»

Le Conseil d'Etat ne renonce néanmoins pas au projet de ligne directe et s'apprête 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.

## Large soutien

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 alémanique», relève Laurent Favre.

La balle est dans le camp des Chambres fédérales.

## **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 chargeraient 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 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 trinational 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*