

L'Express du 30 novembre 2017

Opération séduction pour la ligne directe



La saturation à Vauseyon est problématique, estime l'Etat. Il voudrait convaincre Berne de créer une nouvelle liaison entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds au lieu de moderniser l'actuelle.

Par DANIEL DROZ

Le goulet d'étranglement ferroviaire de Vauseyon sera-t-il l'atout décisif pour emporter la partie? Le canton de **Neuchâtel** le brandit pour défendre la nécessité de réaliser la ligne directe entre **Neuchâtel** et **La Chaux-de-Fonds** et convaincre la Berne fédérale.

A fin septembre dernier, la conseillère fédérale Doris Leuthard a dévoilé les préférences de l'Office fédéral des transports pour l'aménagement des infrastructures ferroviaires à l'horizon 2030-2035. Le canton de Neuchâtel n'est de loin pas oublié, mais la ligne directe n'est pas privilégiée. C'est la modernisation de la ligne existante – avec notamment un évitement de **Chambrelieu** par un tunnel – qui a la cote actuellement (voir ci-contre).

Mais le Conseil d'Etat ne renonce pas à sa solution. Un travail intense de lobbying est en cours, sachant que le Conseil fédéral ne tranchera qu'en automne de l'an prochain. Ensuite, le Parlement décidera de la version définitive. Le tout devrait être bouclé avant la fin de la législature.

Dans ce contexte, le Conseil d'Etat rappelle le problème posé par le goulet d'étranglement de Vauseyon. Dès l'entrée en vigueur du nouvel horaire, 24 trains – huit de voyageurs et six de marchandises – circuleront chaque heure sur ce tronçon d'un kilomètre entre la gare de Neuchâtel et Vauseyon. Pour ce faire, ils disposent de deux voies en direction d'Auvernier et d'une vers **Chambrelieu**.

En 2030, le nombre de convois devrait passer à 30 par heure, soit 22 trains de voyageurs et huit de marchandises, selon les projections. *«En cas de retard, même léger, il y aura un effet domino qui impactera l'ensemble de la ligne du pied du Jura»*, estime **Laurent Favre**, le conseiller d'Etat neuchâtelois.

A terme, la Confédération devrait investir, aux dires de Laurent Favre, 200 millions pour aménager une troisième voie en direction de l'ouest du Littoral. C'est ici que se niche, selon le canton, l'avantage de la ligne directe, tant en termes techniques que financiers.

Cette dernière quitterait la gare de Neuchâtel en direction de l'est. Ce qui libérerait la voie vers les Montagnes pour les convois qui partent à l'ouest de la gare. Une adaptation technique ou un tunnel: le tour serait joué.

Cette manne pourrait alors profiter à la ligne directe. Le coût de la modernisation de la ligne existante est chiffré à 720 millions de francs, payés par la Confédération et les CFF. Celui de la liaison directe se monte à 950 millions environ. Les 200 millions «économisés» à Vauseyon permettraient de faire le joint.

La différence de plus ou moins 50 millions pourrait être cofinancée par le canton de Neuchâtel. *«Neuchâtel a annoncé sa volonté de préfinancer le projet»*, rappelle Laurent Favre. Précisément à hauteur de 110 millions de francs, conformément à ce qu'a voté le peuple début 2016 dans le cadre du projet Mobilité 2030. *«Le canton est fragile financièrement, mais il doit investir pour son avenir. Cinquante millions, c'est faisable.»*

«Nous pourrions faire d'une pierre deux coups», relève le conseiller d'Etat. *«Réaliser une infrastructure du 21^e siècle dans le canton et assurer de Genève à Romanshorn le trafic ferroviaire. La ligne directe entre Neuchâtel et **La Chaux-de-Fonds** est importante pour le canton, mais a aussi toute son importance pour réussir les projets-clés dans les*

cantons voisins», argumente le chef du Département du développement territorial et de l'environnement.

Si le goulet de Vauseyon persiste, insiste Laurent Favre, *«il y a très clairement une remise en question de la cadence sur la ligne du pied du Jura, des dégâts collatéraux pour toute la Suisse occidentale. C'est l'occasion aussi de stabiliser l'horaire. Les ICN sont souvent en retard.»*

Dans la foulée, le conseiller d'Etat brandit un autre argument en faveur de la ligne directe. *«Ce qui est intéressant, c'est l'exploitation. La ligne directe, ce sont huit millions de francs d'économies annuelles par rapport à la modernisation de la ligne existante. Ce sont des trains beaucoup plus utilisés et une liaison plus courte»*, explique Laurent Favre.

Le chef du Service cantonal neuchâtelois des transports, Olivier Baud, confirme: depuis 2016, l'amélioration de l'offre entre **La Chaux-de-Fonds** et Berne porte ses fruits. La fréquentation a augmenté conformément aux attentes du BLS. *«Ça montre bien que les gens changent de mode de transport»*, dit Olivier Baud. Mais, à terme, elle n'atteindra que la moitié de celle projetée pour la ligne directe.

Il faudra convaincre les instances fédérales. Le canton mène actuellement des discussions avec l'Office fédéral des transports. *«J'espère que, du côté de l'OFT, il y a bien la conviction qu'il y a un défi»*, espère Laurent Favre.

Parallèlement, Neuchâtel va communiquer aux parlementaires et à tous les cantons cette information sur la problématique de Vauseyon. Elle est mal connue à large échelle. Une «Info Blatt» sera diffusée en allemand aussi. Le canton peut en outre compter sur la représentation neuchâteloise aux Chambres, qui joue collectif sur ce coup-là.

Il faudra aussi convaincre les CFF de la nécessité immédiate de la ligne directe. Favorables à celle-ci, ils n'estiment néanmoins pas urgente sa réalisation, la repoussant à l'horizon 2040.

«Les CFF sont bien au clair», dit **Laurent Favre** à propos du goulet d'étranglement de Vauseyon. Ils avaient, à l'époque, collaboré sur le défunt projet de Transrun. *«J'ai apprécié que les CFF disent que c'est un bon projet. Mais je n'ai pas compris qu'ils pensent qu'il faut le faire plus*

tard.» Il pourra le dire de vive voix à leur directeur général. Le Conseil d'Etat rencontrera sous peu Andreas Meyer.