

Le Temps du 29 novembre 2017

Neuchâtel se rebiffe contre Berne et les CFF

Le canton tient à sa nouvelle ligne directe avec La Chaux-de-Fonds. Le projet de l'Office fédéral des transports souffre d'un handicap: il se nomme Vauseyon

Bernard Wuthrich

Neuchâtel se rebiffe. Le canton veut avoir sa nouvelle liaison directe entre le chef-lieu et La Chaux-de-Fonds au plus tard en 2035. Son coût est estimé à 970 millions. Or, cela ne correspond ni aux plans de l'Office fédéral des transports (OFT) ni à ceux des CFF. L'OFT privilégie l'assainissement de la ligne historique existante avec suppression du rebroussement de Chambrelieu et soutient un investissement total de 720 millions financé en partie par la convention de prestations des CFF (430 millions) et en partie par la tranche de crédits 2030-2035 du Fonds d'investissement ferroviaire (290 millions).

De leur côté, les CFF partagent la vision du canton de Neuchâtel de réaliser une nouvelle liaison directe. Ils considèrent toutefois qu'il n'y a pas d'urgence. Selon l'entreprise, les capacités suffiront d'ici à 2035 et la ligne directe peut être aménagée après cette date. «Ce n'est pas acceptable pour nous», réplique le conseiller d'Etat Laurent Favre.

24 convois par heure sur deux voies

Le ministre neuchâtelois a décidé de passer à la contre-offensive en pointant du doigt un problème que personne n'a vu ou ne veut voir: le goulet de Vauseyon. Il s'agit de la portion d'environ 1 kilomètre qui se situe à la sortie ouest de la gare de Neuchâtel. Elle est à deux voies. Or, elle voit passer 24 convois de voyageurs et de marchandises par heure! Il s'agit des trains Intercity de la ligne du pied du Jura, du trafic régional qui dessert les localités de La Béroche et le Val-de-Travers, des trains internationaux en direction de Frasne-Paris et des rames qui relient Neuchâtel à La Chaux-de-Fonds. A l'horizon 2030, il est prévu d'ajouter une liaison Bâle-Delémont-Bienne-Neuchâtel-Yverdon-Arc lémanique. A cette date, une trentaine de trains devraient franchir ce kilomètre chaque heure.

Or, l'OFT ne prévoit aucun investissement sur ce tronçon déjà surchargé. «Déjà saturée, la double voie Neuchâtel-Vauseyon ne pourra pas tout

absorber», prévient Laurent Favre. Elle devra être aménagée, assure-t-il. L'investissement, qu'il juge inévitable pour réaliser le projet retenu par l'office fédéral, est estimé à 200 millions. Faites le calcul: cela porterait le coût total de la modernisation de la ligne existante à 920 millions, soit à peine moins que la facture de la nouvelle liaison directe.

Intégrée dans le réseau national des grandes lignes, celle-ci partirait de Neuchâtel en direction est et relierait La Chaux-de-Fonds en sous-sol en 14 minutes, soit la moitié du temps de parcours prévu avec la modernisation de la ligne historique. Cette solution doit donc être préférée à celle de l'OFT, conclut Laurent Favre. Il rappelle que, en février 2016, le peuple neuchâtelois a massivement accepté (84% de oui) la stratégie Mobilité 2030 du Conseil d'Etat, qui prévoit un préfinancement cantonal de 110 millions. A cette somme, le canton est prêt à ajouter 50 millions pour relier la gare de Corcelles-Peseux, sur l'axe de La Chaux-de-Fonds, à celle de Bôle, sur celui du Val-de-Travers.

Le Jura se mobilise aussi

Le canton du Jura se manifeste lui aussi pour obtenir davantage que ce qui est prévu à l'horizon 2035. Outre le rétablissement d'une connexion directe entre Delémont et l'Arc lémanique, il demande que le tronçon Glovelier-Delémont soit relevé dans le rang des priorités. Pour que les trains des Chemins de fer du Jura (CJ) en provenance de La Chaux-de-Fonds puissent circuler jusqu'au chef-lieu jurassien, il faut aménager un troisième rail à partir de Glovelier. L'OFT reconnaît l'urgence de cette réalisation, mais après 2035 seulement, se désole le ministre jurassien David Eray, chargé de l'Environnement et des infrastructures. «Nous pensons que ce projet peut trouver sa place dans la tranche de crédits 2035», affirme-t-il. On rappellera que cette tranche est estimée à 11,5 milliards par l'OFT et que les cantons de Suisse occidentale proposent de le porter à 13 milliards.