

Arcinfo du 31 octobre 2018

Ligne directe: trois politiciens neuchâtelois veulent obtenir plus de la Confédération



PAR NICOLAS WILLEMIN

Réactions Le conseiller aux Etats PLR Raphaël Comte, le député socialiste au Grand Conseil Baptiste Hurni et le conseiller national socialiste Jacques-André Maire n'entendent pas se contenter des 820 millions de la Confédération pour rénover l'ancienne ligne entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel.

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 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 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'obtiendrons rien de plus. Ce qui serait une catastrophe, car nous avons vraiment besoin de cette ligne directe.»

«On revient de très loin»

Conseiller national socialiste, **Jacques-André Maire** comprend la réaction de Baptiste Hurni. «Mais il faut réaliser qu'on revient de très loin en étant dans l'enveloppe finale. Il y avait une trentaine de demandes et seules une dizaine ont été retenues, dont celle de Neuchâtel.»

Le parlementaire, qui fait partie de la commission des transports du Conseil national, explique 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!»