

PRODES 2035

**Ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds :
un projet ferroviaire d'importance régionale et nationale**

La Ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, c'est :

- Un train rapide à la cadence au quart d'heure avec un temps de parcours de 14 minutes.
- Résoudre le problème du goulet de Neuchâtel-Vauseyon au bénéfice du trafic sur la ligne nationale du Pied du Jura.
- Dynamiser les transports publics dans l'Arc jurassien et le canton de Neuchâtel en particulier, en doublant sa part modale.
- L'opportunité de transformer tout un canton en lui donnant des conditions-cadres socio-économiques dignes du 21ème siècle

Problème de capacité à résoudre

La ligne ferroviaire Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds permet de relier deux parties d'une même agglomération de 140'000 habitants. Sa fréquentation a fortement augmenté depuis 2016, en particulier grâce à la mise à la cadence demi-heure. La Confédération prévoit un réel problème de capacité dès 2030. Ainsi, le Conseil fédéral propose de moderniser la ligne en supprimant le rebroussement de Chambrelieu et en introduisant quatre trains par heure (2 trains express avec un temps de parcours de 22 minutes et 2 trains régionaux assurant le trajet en 28 minutes).

Modernisation : une solution partielle

À ces fins, le crédit proposé dans le message PRODES 2035 est de 350 millions de francs pour le tunnel d'évitement de Chambrelieu et un quai supplémentaire en gare de Neuchâtel. À cela s'ajoute 512 millions de francs supplémentaires pour l'assainissement de la ligne historique pris en charge par les conventions de prestations établies entre la Confédération et les CFF. Le montant total des investissements prévus est donc de 862 millions de francs et ce sans tenir compte des problèmes supplémentaires de capacité du côté de Neuchâtel- Vauseyon.

Pour le trafic est-ouest des voyageurs et marchandises, la ligne du pied du Jura joue un rôle majeur. À cet égard, le goulet d'étranglement de Neuchâtel-Vauseyon représente un important risque de blocage pour le développement à futur du trafic. Les probables investissements pour augmenter la capacité reviendraient à long terme à quelque 200 millions de francs.

Au vu de cette situation, il apparaît que la réalisation de la Ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds telle que soutenue par la CTP, la CTSO, Oustrail, l'Union suisse des transports publics (UTP), la Région Capitale Suisse, le Comité Lötschberg et les CFF est plus performante, plus rentable et résout le problème du goulet de Vauseyon sur la ligne nationale du pied du Jura.

Ligne directe : une solution d'avenir

La Ligne directe permettrait d'offrir un train rapide à la cadence au quart d'heure avec un temps de parcours de 14 minutes. La part modale des transports publics entre les Montagnes et le Littoral neuchâtelois doublerait en conséquence avec une nette amélioration de la rentabilité d'exploitation de la ligne.

314 millions de francs : c'est la différence des coûts d'investissement entre la Ligne directe (1,154 milliard de francs) et la modernisation de la ligne (840 millions de francs). De son côté, le canton s'engage à financer les coûts de construction de la gare souterraine de Cernier en tant que mesure supplémentaire, ceci pour 45 millions de francs. Le solde à la charge du FIF se monterait donc à 269 millions de francs.

Dès lors, au vu des avantages aussi bien régionaux que nationaux, il est demandé aux Chambres fédérales d'intégrer la Ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds dans le cadre de PRODES 2035.

Engagement fort du canton de Neuchâtel

La législation fédérale permet ce cofinancement par le canton. Le principe d'un financement cantonal a été accepté par 84% de la population lors de la votation cantonale du 28 février 2016 et montre la forte volonté populaire de se doter de cette infrastructure.

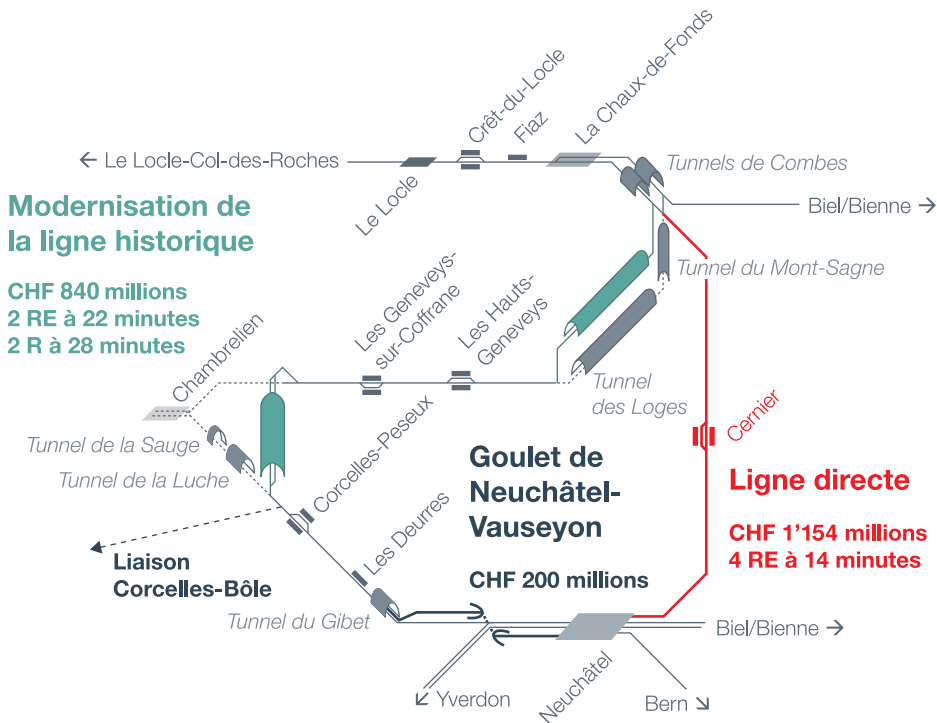


Figure : Modernisation de la ligne historique ou nouvelle Ligne directe

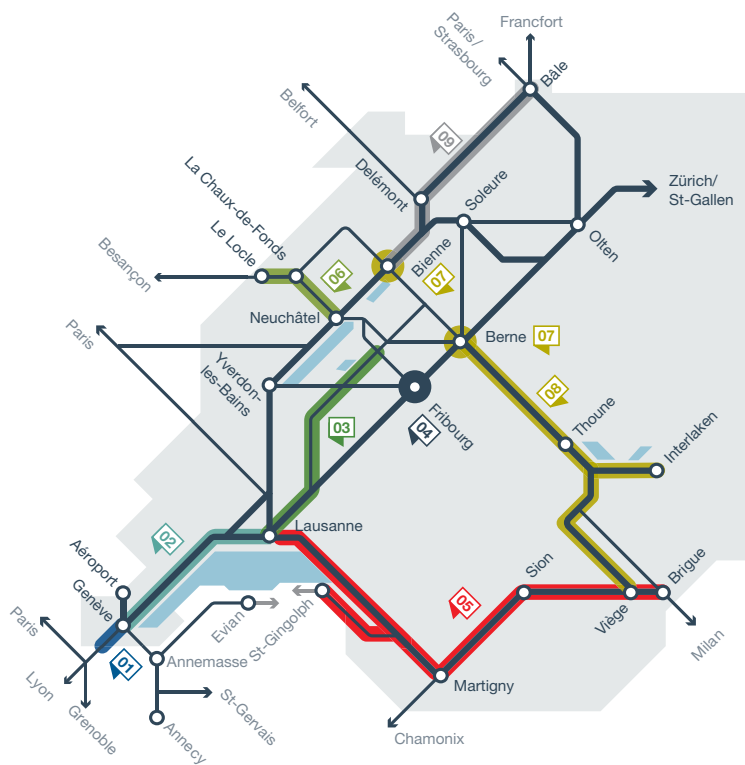
Bénéfices pour toute la Suisse

Réaliser la Ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, c'est dynamiser les transports publics dans l'Arc jurassien et le canton de Neuchâtel en particulier, en doublant la part modale. C'est aussi résoudre le problème du goulet de Neuchâtel-Vauseyon au bénéfice du trafic sur la ligne du Pied du Jura. C'est finalement l'opportunité de transformer tout un canton au niveau territorial et institutionnel, en lui donnant des conditions-cadres socio-économiques dignes du 21ème siècle.

Elles lui permettront de développer encore son importante contribution à l'excédent de la balance commerciale de la Suisse par son industrie innovante et exportatrice.

Vu la vétusté de la ligne historique ainsi que les importants défis économiques et institutionnels du canton de Neuchâtel, un investissement majeur doit en tous les cas être réalisé sur la ligne Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle dans le cadre de PRODES 2035 et pas plus tard.

Les projets-clés de la CTSO



- 01 Canton de Genève**
Introduction de la cadence au quart d'heure sur le RER Genève-Vernier-La Plaine.
- 02 Cantons de Genève et de Vaud**
Introduction de la cadence au quart d'heure pour les RegioExpress entre Genève et Lausanne.
- 03 Canton de Vaud**
Renforcement de l'offre RER Vaud dans la Broye.
- 04 Canton de Fribourg**
Introduction de la cadence au quart d'heure dans l'agglomération de Fribourg.
- 05 Canton de Vaud et du Valais**
Améliorations de l'offre des RER Vaud et Valais/Wallis. Accroissement des capacités voyageurs et marchandises.

- 06 Canton de Neuchâtel**
Aménagement d'une liaison directe au quart d'heure entre Neuchâtel, la Chaux-de-Fonds et Le Locle.
- 07 Canton de Berne**
Augmentation des capacités sur les lignes surchargées dans les agglomérations de Berne et de Bienne.
- 08 Canton de Berne**
Assurer la cohérence et la complémentarité entre les offres grandes lignes et régionales dans l'Aaretal. Cadence 30 minutes Berne-Viège-Brigue-Interlaken.
- 09 Canton du Jura et de Berne**
Cadence demi-heure par trains rapides Bâle-Delémont-Bienne avec liaison directe chaque heure Bâle-Arc lémanique.