

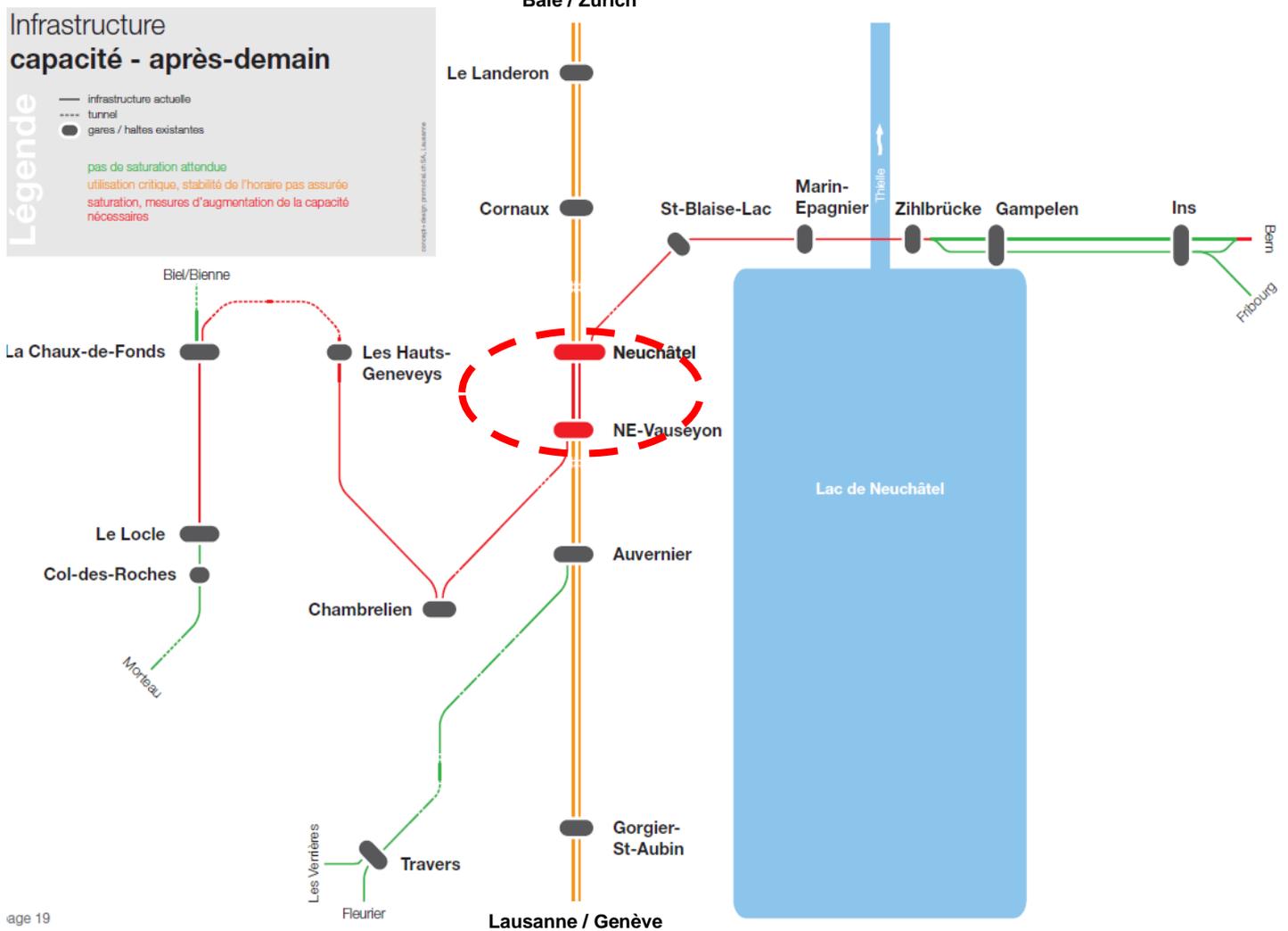
PRODES 2030/35

Importance nationale d'une ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds

1. La ligne du pied du Jura et la Ligne directe : des infrastructures essentielles au bon développement du trafic ferroviaire national

La forte croissance de la demande de déplacements en Suisse ne pourra être assumée que par la construction de nouvelles infrastructures de transports publics performantes à travers toutes les régions du pays. C'est pourquoi Oustrail soutient le développement des infrastructures pour 13 milliards de francs dans le cadre de l'étape d'aménagement Prodes 2030/35.

Dans le développement du transit est-ouest, la ligne du pied du Jura joue un rôle majeur pour le trafic voyageurs et marchandises. À cet égard, le goulet d'étranglement de Vauseyon à Neuchâtel représente un risque important de blocage pour le développement du trafic. Il nécessite soit la construction d'une 3^{ème} voie, soit la construction de la ligne directe souterraine entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Pour un coût similaire assumé par le fonds FIF, le projet de ligne directe doit s'imposer dans le cadre de Prodes 2030/35, également vu sa capacité à dynamiser les transports publics et transformer le canton de Neuchâtel.



age 19

Figure 1 : Situation actuelle : Goulet d'étranglement de Vauseyon selon le plan cadre CFF

2. Suppression du goulet d'étranglement de Vauseyon

Le goulet de Vauseyon à l'ouest de la gare de Neuchâtel est caractérisé par deux voies ferroviaires seulement (une par sens) alors qu'il est traversé par les trafics du pied du Jura direction Lausanne/Genève et Bâle/Zurich ainsi que direction La Chaux-de-Fonds, le Val-de-Travers et la France. Les développements prévus dans le cadre de Prodes 2030/35, en particulier le 3^{ème} produit Intercity et les sillons rapides du trafic marchandises ne peuvent plus être absorbés sans une importante dégradation de l'offre.

Ainsi, les dernières planifications de l'offre effectuées par les CFF ne prévoient plus une cadence à la demi-heure entre La Chaux-de-Fonds et Berne mais plus qu'une simple liaison à l'heure. Il s'agit là d'une dégradation inacceptable pour la Région capitale suisse.

La ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds ou une troisième voie estimée à 200 millions de francs permettraient de résoudre ce problème d'étranglement du trafic à Vauseyon.

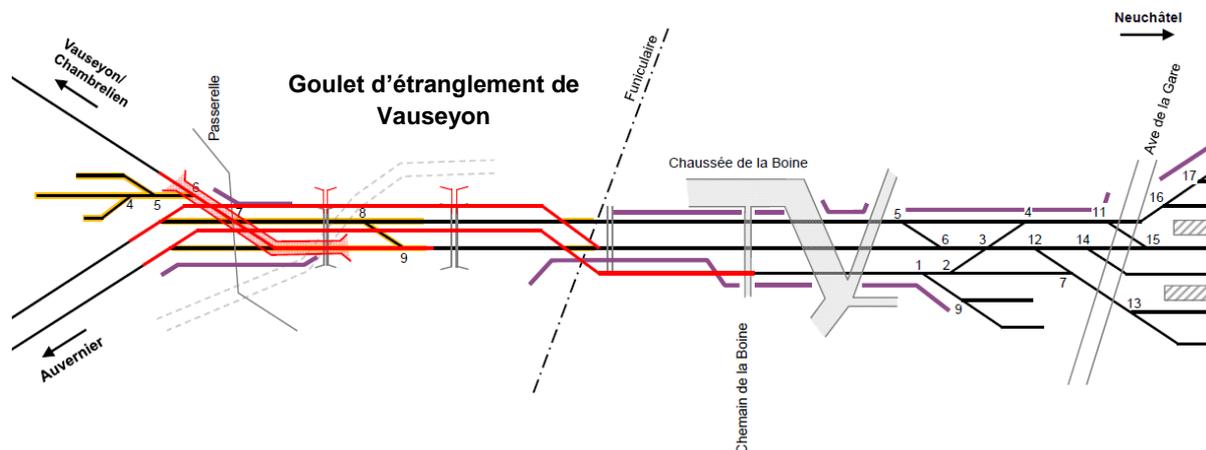


Figure 2 : 3^{ème} voie et désenchevêtrement pour résoudre le goulet de Vauseyon (selon étude Basler & Hofmann)

Au vu du besoin de capacité au goulet de Vauseyon, utile à toutes les régions desservies par la ligne du pied du Jura, et des performances d'une liaison rapide au quart d'heure, il est indispensable de privilégier la ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Au final, les coûts d'une modernisation et d'une ligne directe sont équivalents avec des performances bien plus importantes pour la liaison directe.

3. Besoin d'une liaison performante entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds

La fréquentation de la ligne Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds a fortement augmenté ces dernières années, en particulier grâce à la mise à la cadence demi-heure dès 2016. La Confédération prévoit dès 2030 un réel problème de capacité. Ainsi l'OFT (Office fédéral des transports) propose de moderniser la ligne en supprimant le rebroussement de Chambrélien et en introduisant quatre trains à l'heure (2 rapides 23' et 2 lents 28'). Les montants nécessaires sont de 290 millions de francs pour le tunnel d'évitement de Chambrélien inscrits dans Prodes 2030/35 et 430 millions de francs pour l'assainissement de la ligne existante assumés par une convention sur les prestations. Le montant total des investissements nécessaires est donc de 720 millions de francs sans tenir compte de la 3^{ème} voie nécessaire à Vauseyon (200 millions de francs environ).

La ligne directe permettrait, en plus de résoudre le problème du goulet de Vauseyon, de diminuer très fortement le temps de déplacement et de doubler la part modale des TP dans le canton. Il serait ainsi possible de proposer quatre trains rapides par heure avec un temps de parcours de 14 minutes. Les indemnités transport annuelles seraient globalement de 8 millions de francs inférieures à la modernisation de la ligne. Finalement la différence de coût d'investissement de la ligne directe (970 millions de francs environ) avec une ligne modernisée (720 millions de francs) est d'environ 250 millions de francs, à quoi il est encore nécessaire de déduire quelque 200 millions de francs pour la résolution du goulet de Vauseyon.

Modernisation de la ligne historique



Figure 3 : Modernisation de la ligne historique ou nouvelle ligne directe

La législation fédérale permet le financement de la différence par le canton. Un préfinancement cantonal de 110 millions francs a été accepté à 84% lors de la votation cantonale du 28 février 2016 et montre la volonté politique et populaire de se doter de cette infrastructure.

Pour compléter le concept de RER neuchâtelois, un investissement cantonal de 50 millions de francs est prévu pour réaliser la jonction Corcelles-Bôle et ainsi garantir la pérennité de la desserte vers Corcelles-Peseux avec prolongement vers le Val-de-Travers et la France.

Demande du canton de Neuchâtel soutenue par la Région capitale suisse et la CTSO

- ⇒ *Que le goulet d'étranglement de Vauseyon soit résorbé. Cela est décisif pour la qualité des relations en trafic voyageur et marchandise sur la ligne du pied du Jura. Il s'agit d'une condition sine qua non pour la mise en œuvre de sillons marchandise rapides entre les gares de triage de la vallée de la Limmat et de Lausanne ainsi que pour un sillon IC entre Bâle – Delémont – Bienne – Neuchâtel – Yverdon – Arc lémanique.*
- ⇒ *Au vu des avantages aussi bien régionaux que nationaux, tout en garantissant la neutralité des coûts, il est demandé de retenir la ligne directe entre Neuchâtel et la Chaux-de-Fonds pour résoudre la problématique du goulet de Vauseyon.*

Toutes les informations sur : www.nemobilite2030.ch