

28 juin 2011

11.162

Interpellation Fabien Fivaz**Prochain arrêt Chambrelieu. Gare Terminus. Tout le monde descend svp.**

La ligne de train entre Le Locle et Neuchâtel est vétuste, malgré plusieurs dizaines de millions de francs investis depuis des années à son maintien. Encore dernièrement, l'arrivée du nouveau matériel roulant Domino a été fêtée dignement et saluée comme un "plus" pour les pendulaires neuchâtelois. Malgré cela, les pannes et les retards se comptent chaque mois en dizaines. Exemples: le 11 mai dernier, il a fallu près de 1h27 aux Montagnons pour rejoindre Neuchâtel, après une pause à la gare de Corcelles-Peseux. Idem le 26 du même mois, avec cette fois un arrêt à Chambrelieu. Le train au départ du Locle à 6h50 a été supprimé le 10 et le 17 janvier, de même que le 1^{er} avril au moins, alors que c'est celui qui transporte le plus de passagers le matin.

Cette situation semble largement imputable au nouveau matériel roulant. En novembre 2010, le porte-parole des CFF a déclaré dans la presse locale que la régie fédérale avait trouvé l'origine des pannes à répétition des rames Domino et allait entreprendre des réparations. Six mois plus tard, rien ne semble avoir été fait.

Au-delà des retards et des pannes, d'autres problèmes rendent le trajet de plus en plus inconfortable. Dans les "grands" trains (cinq voitures), une partie non négligeable des passagers font le voyage debout. Et il n'est pas rare d'avoir des compositions à quatre, voire trois voitures. A Neuchâtel, le choix de faire remonter immédiatement le *RegioExpress* rend le transbordement des passagers très compliqué vu l'exigüité du quai. On pourrait encore ajouter les problèmes "sonores": certaines rames Domino font un bruit assourdissant en raison de vibrations, un comble pour du matériel neuf. Les CFF semblent d'ailleurs avoir conscience de ces problèmes puisqu'ils ont supprimé "et un agréable voyage" des annonces au départ du train et l'ont remplacé par une annonce demandant aux usagers de ne pas laisser trainer leurs affaires sur les sièges pour permettre à d'autres de s'asseoir!

A entendre les discussions dans le train, cette situation pénible agace les usagers, surtout lorsqu'il est prévu d'augmenter encore les tarifs début décembre. Et le TransRUN n'est pas à attendre avant 2020...

Si la majorité des problèmes sont d'ordre technique et donc sous la responsabilité des CFF, le Conseil d'Etat a également sa part de responsabilité. Il mène actuellement une politique qui augmente fortement le nombre de pendulaires, par exemple dans le domaine de la formation (transferts d'écoles / classes du Bas vers le Haut ou inversement). Cette politique permet sans doute de faire des économies au DECS, mais elle engendrera à n'en pas douter des coûts supplémentaires pour le DGT.

Nous prions le Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes:

- Qu'entend-il faire avec les CFF pour mettre fin, ou au moins améliorer la situation sur la ligne entre le Haut et le Bas?
- Les pannes à répétition du matériel roulant pourtant neuf vont-elles être réglées rapidement?
- Est-il prévu de rallonger les trains et d'ajouter de nouvelles correspondances à l'horaire aux heures de pointe?
- Envisage-t-il de modifier les horaires des écoles à la rentrée pour délester les trains aux heures de pointe?

Cosignataires: M. Perez, L. Debrot, A. Shah, P. Erard, V. Pantillon, G. Würigler, S. Barbetti Buchs, D. de la Reussille, F. Jeandroz et D. Ziegler.