

Ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds

Projet ferroviaire d'importance régionale et nationale en pleine cohérence avec les stratégies RAIL 2050 et Transports'45.

LA LIGNE DIRECTE ENTRE NEUCHÂTEL ET LA CHAUX-DE-FONDS, C'EST :

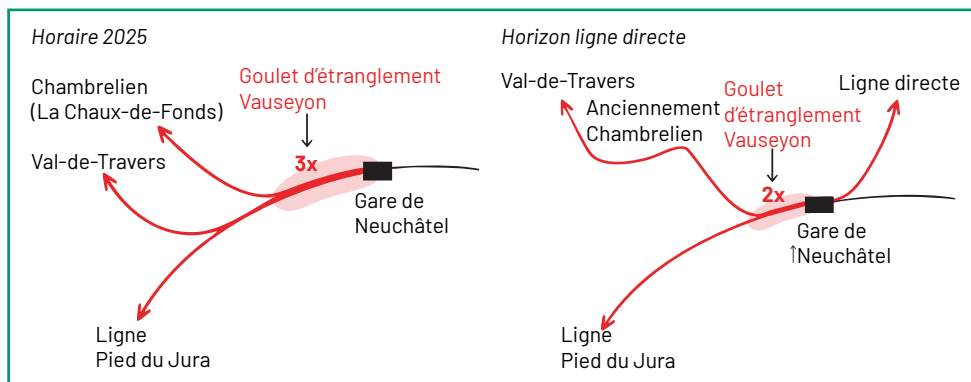
- Un train rapide à la **cadence au quart d'heure** avec un temps de parcours de 14 minutes.
- **Résoudre le problème du goulet de Neuchâtel-Vauseyon** au bénéfice du trafic sur la ligne nationale du Pied du Jura.
- Une forte complémentarité rail/route car elle permet d'**éviter la construction d'un second tube autoroutier**.
- Une opportunité de développer l'**attractivité résidentielle** des villes de la Chaux-de-Fonds et du Locle, en réponse à la pénurie de logement croissante en Suisse romande.
- **Dynamiser les transports publics** dans l'Arc jurassien et le canton de Neuchâtel en particulier, en doublant sa part modale.
- La **solution la plus performante et la plus économique** dans le sens d'une réelle complémentarité rail/route, comme visé par la Stratégie Transports'45.

PROBLÈME DE CAPACITÉ

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, de près de 22% entre 2019 et 2024. Dans ce contexte, la Confédération prévoit de réelles difficultés de capacité sur la ligne historique dès 2030.

Par ailleurs, l'horaire 2025 met en évidence les défis capacitaires croissants sur la ligne du Pied du Jura, entre Bienne et Lausanne. La suppression des liaisons directes vers Genève-Aéroport en est une illustration concrète. À cela s'ajoute la concurrence du trafic marchandises, qui accentue encore la pression sur l'infrastructure existante et qui, selon la perspective RAIL 2050, va se renforcer, en particulier le long des corridors est-ouest et nord-sud. Ainsi, une liaison directe entre les deux principales villes du canton, sans passer par Neuchâtel-Vauseyon, permet de décharger le trafic est-ouest, au bénéfice de tous les cantons desservis par la ligne nationale.

Actuellement, trois lignes ferroviaires partent depuis Neuchâtel en direction de l'ouest (Pied du Jura, Val-de-Travers, La Chaux-de-Fonds). À l'horizon de la ligne directe, seules deux lignes sont conservées en direction de l'ouest, permettant de diminuer le nombre de circulation sur la section ferroviaire entre Neuchâtel et le goulet d'étranglement de Vauseyon.



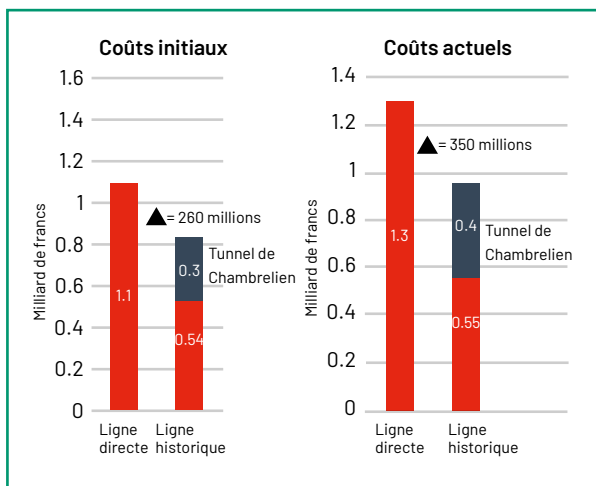
TRAVAUX RÉALISABLES SANS IMPACT SUR LE RÉSEAU EXISTANT

Les travaux en lien avec la ligne directe ont pour avantage de ne pas impacter la circulation sur le réseau ferroviaire existant, ce qui en facilite la planification dans un horizon temps réaliste. En effet, l'horaire 2025 a été contraint de rallonger ses temps de parcours en raison des nombreux chantiers prévus sur le réseau actuel.

COÛTS COMPARABLES

Étant donné les besoins d'assainissement importants de la ligne ferroviaire actuelle, les surcoûts de la ligne directe sont faibles.

En effet, les coûts d'assainissement de la ligne historique comprenant la boucle de Chambrelieu avaient été évalués à 840 millions de francs, dont 300 millions pour le nouveau tunnel de contournement. Au regard des éléments actuels, les coûts d'assainissement s'élèveraient aujourd'hui à 950 millions de francs, dont 550 millions pour l'assainissement de la ligne historique et 400 millions pour le tunnel en raison de la présence d'une zone S2 (protection des eaux) qui impose un tracé plus long que prévu.



Quant aux coûts de la ligne directe, évalués initialement à 1,1 milliard de francs, ils s'élèvent actuellement, compte tenu de l'avancement des études CFF, à 1,3 milliard de francs. Les raisons qui ont amené les surcoûts de la ligne directe sont identiques à celles des surcoûts d'assainissement de la ligne historique (renchérissement, standard, géologie).

Cela représente un delta d'environ 350 millions de francs entre les deux variantes. À noter que sans ligne directe, il sera nécessaire de résoudre le problème du goulet d'étranglement de Neuchâtel-Vauseyon, estimé à quelque 300 millions de francs. Au final, les surcoûts de la ligne directe sont ainsi d'environ 50 millions de francs.

FORTE COMPLÉMENTARITÉ RAIL/ROUTE

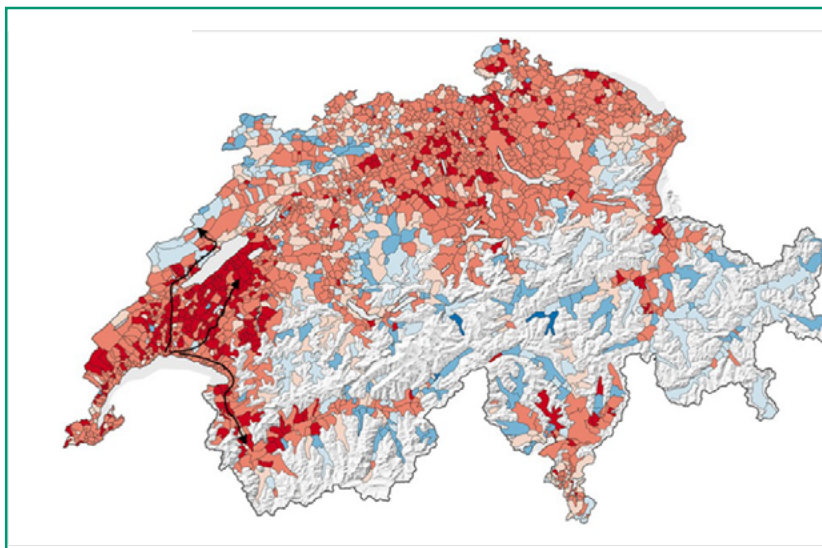
La réduction de moitié du temps de parcours, concurrentiel avec la route, associée à une cadence au quart d'heure, ouvre la voie à un report modal significatif de la route au rail (doublement de la part modale). Cette amélioration substantielle de l'offre de transport permettrait de répondre à la croissance de la demande tout en évitant la réalisation d'un second tube autoroutier sous la Vue-des-Alpes, évalué à plus de 600 millions de francs. La Stratégie Neuchâtel Mobilité 2030 et sa ligne directe s'inscrit ainsi pleinement dans la vision de la stratégie fédérale Transports'45 qui vise une forte complémentarité rail/route.

COÛTS D'EXPLOITATION

En complément, il est important de relever qu'en termes de coûts d'exploitation, la ligne directe est plus avantageuse que la ligne historique. En effet, la ligne directe étant deux fois plus courte, les coûts d'exploitation sont ainsi naturellement réduits. De plus, un conséquent report modal va s'opérer en cas de réalisation de la ligne directe qui conduira à une forte augmentation des recettes. Le nombre de passagers par an devrait passer de 2 à 4 millions environ.

DÉVELOPPEMENT URBAIN COORDONNÉ AVEC LES TRANSPORTS

Une connexion efficace des villes de la Chaux-de-Fonds et du Locle au réseau ferroviaire national permettra de mieux relier les Montagnes au plateau suisse, en particulier à l'Arc lémanique. Les CFF prévoient un important développement de la demande entre l'agglomération lausannoise et La Chaux-de-Fonds, Le Locle. Cette intensification des échanges permettrait de soutenir le développement résidentiel des Montagnes neuchâteloises.



Report de la croissance de l'Arc lémanique sur les 3 axes (Pied du Jura, Plateau, Simplon)

ENGAGEMENT FORT DU CANTON DE NEUCHÂTEL ET SOUTIEN DE LA CTSO

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.

La CTSO, la CTP et le Parlement fédéral ont soutenu le projet dans le cadre de PRODES 2035.