

Prise de position: Révision totale de la loi sur le transport de marchandises; stratégie globale visant à encourager le transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire

Monsieur le Directeur,

Votre courrier du 16 avril 2013 relatif à l'objet susmentionné nous est bien parvenu et nous vous remercions de nous avoir consulté.

La prise de position cantonale se base sur celle de la conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) que nous partageons pleinement. Nous aimerions encore par le présent courrier apporter quelques points spécifiques au canton de Neuchâtel.

I. Impact du trafic ferroviaire de marchandises

Nous aimerions rappeler que le canton de Neuchâtel comme tous les cantons situés sur des axes de transit de marchandises soit entre le Nord et le Sud pour le trafic international ou comme dans notre cas entre l'Ouest et l'Est pour le trafic national, subissent d'importantes nuisances et contraintes:

- a) Le bruit bien qu'atténué maintenant avec les mesures financées par le fonds FTP ainsi que les importantes vibrations impactent nos concitoyens habitant le long de la ligne ferroviaire du Pied du Jura. De nombreux wagons marchandises sont encore anciens et très bruyants.
- b) Les très nombreux sillons réservés pour le trafic marchandises contraignent très fortement la flexibilité ainsi que le développement du trafic voyageurs en particulier du trafic régional. Le trafic régional permettant le rabattement sur la gare principale de Neuchâtel est actuellement cadencé à l'heure. L'infrastructure actuelle, en particulier le goulet d'étranglement de "Vausseyon" en entrée ouest de la gare de Neuchâtel, est saturée par le trafic marchandises. Cela empêche la mise en place de la cadence à la ½ heure pour le trafic régional. Cette situation est particulièrement problématique dans le cadre de l'horaire Léman 2030 qui devrait être mis en place dès décembre 2015.

Nonobstant les éléments susmentionnés le canton de Neuchâtel soutient le principe du trafic ferroviaire de marchandises car beaucoup plus écologique que par la route. Il convient cependant de considérer les importants impacts et limitations pour le développement cantonal qu'induit un tel trafic.

II. Capacité pour le trafic ferroviaire de marchandises et investissements

Nous comprenons et soutenons la démarche engagée par la Confédération pour garantir une capacité suffisante pour le trafic marchandises en particulier ou des investissements conséquents ont été consentis comme par exemple sur les axes de transit nord-sud.

Nous aimerions néanmoins rappeler que sur la ligne du Pied du Jura aucune nouvelle infrastructure permettant une augmentation de la capacité n'a été construite ces dernières années. Dans le message FAIF, seule la suppression du dernier tronçon de simple voie sur la ligne du Pied du Jura entre Gléresse et Douanne est prévue à l'horizon 2025. La situation n'est par conséquent pas à comparer avec les lignes de transit nord sud ou un doublement des capacités par la construction de tunnels de base a été consenti.

Une meilleure prise en compte du trafic de marchandises ne doit en aucune façon limiter le développement nécessaire du trafic régional. Dans un tel cas des investissements doivent être consentis par la Confédération pour permettre de garantir une capacité suffisante.

III. Application des nouveaux outils de planification proposés

L'application des outils proposés, c'est-à-dire du "projet d'utilisation du réseau sur le long terme" (PRUR) et du "plan d'utilisation du réseau" (PLUR), doit impérativement différencier les trois situations suivantes:

- a) *un investissement spécifique a été consenti pour le trafic marchandises***
Dans ce cas l'application des nouveaux outils de planification fait tout son sens et doit permettre de garantir la capacité supplémentaire pour le trafic marchandises.
- b) *un investissement spécifique a été consenti pour le trafic voyageurs***
Dans ce cas l'application des nouveaux outils de planification ne devrait pas considérer la capacité supplémentaire apportée par la nouvelle infrastructure.
- c) *aucun investissement n'a été consenti***
Dans ce cas l'application des nouveaux outils de planification doit considérer le statut quo. Il n'y a pas lieu d'avantager plus un type de trafic. Le trafic régional ne doit pas être péjoré. Par exemple, certains trains supplémentaires qui circulent actuellement aux heures de pointe ne seraient dorénavant plus prioritaires s'ils sont en conflit avec les besoins du fret. Ils pourraient même être supprimés. Nous estimons que les offres du trafic régional qui répondent à un besoin avéré et qui poseraient des problèmes de capacité si elles étaient supprimées doivent rester prioritaires surtout si elles ont été commandées avant l'application de la nouvelle loi sur le trafic marchandises.

Un autre point de fragilité des nouveaux outils réside dans la définition du besoin du trafic marchandises à long terme. Contrairement au trafic voyageurs dont la croissance est robuste et constante, il est très difficile de faire des prévisions fiables pour le trafic marchandises. Ce dernier est très sensible à la conjoncture et peut changer en fonction des modifications de chaînes logistiques. En absence de prévisions fiables, le risque réside dans le choix d'hypothèses de croissance trop importante par les spécialistes.

IV. Situation actuelle du canton concernant le développement du trafic voyageurs

Par rapport à d'autres cantons, le développement de l'offre ferroviaire grande ligne et régionale de Neuchâtel n'a pas suivi l'évolution naturelle des besoins en mobilité. Alors que les cadences à la ½ heure se généralisent pour pratiquement toutes les villes suisses d'importance équivalente à Neuchâtel en population, l'offre neuchâteloise est généralement cadencée à l'heure avec quelques trains supplémentaires aux heures de pointe, strictement nécessaires pour répondre aux besoins des usagers. A la lecture du projet, nous craignons

fortement que certains trains qui circulent actuellement ne soient plus possibles après l'introduction du PRUR et PLUR.

Nous insistons également sur la nécessité de prendre en compte les besoins du canton dans l'établissement du PRUR et des volontés politiques de développement du réseau ferroviaire cantonal.

V. Conclusions

Le canton de Neuchâtel partage entièrement la position de la CTP.

Bien que subissant des nuisances, le canton est conscient de l'importance du trafic ferroviaire de marchandises au niveau national ainsi que de la nécessité de préserver sa compétitivité par rapport au transport routier plus polluant.

Néanmoins, même si le trafic marchandises n'a pas reçu le soutien nécessaire par le passé et qu'une rectification est probablement justifiée, comme condition essentielle pour un développement économique harmonieux, il faut veiller à un développement du trafic marchandises qui ne prétérite pas le trafic voyageurs et il s'agit de tenir compte du fait que le transit seul est source de nuisances sans apports d'avantages.

En vous remerciant de nous avoir donné la possibilité de prendre position, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, nos cordiales salutations.

Neuchâtel, le 28 août 2013

Au nom du Conseil d'Etat:

Le président,
L. KURTH

La chancelière,
S. DESPLAND