

RAIL Le canton réclame la prise en compte des Montagnes neuchâteloises et du Transrun dans le projet de développement des infrastructures ferroviaires.

L'avenir du rail suisse se décline aujourd'hui sans l'Arc jurassien

RAPPEL DES FAITS

L'avenir du trafic ferroviaire se dessine à Berne. Le Conseil fédéral a mis en consultation son projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure à l'horizon 2040. Objectifs? Le trafic de demain doit fournir davantage de capacités, que ce soit sur les rails, dans les trains ou dans les gares. La cadence au quart d'heure sera de mise sur les lignes à forte demande et au cœur des agglomérations pour les RER, à la demi-heure sur les grandes lignes.

DANIEL DROZ

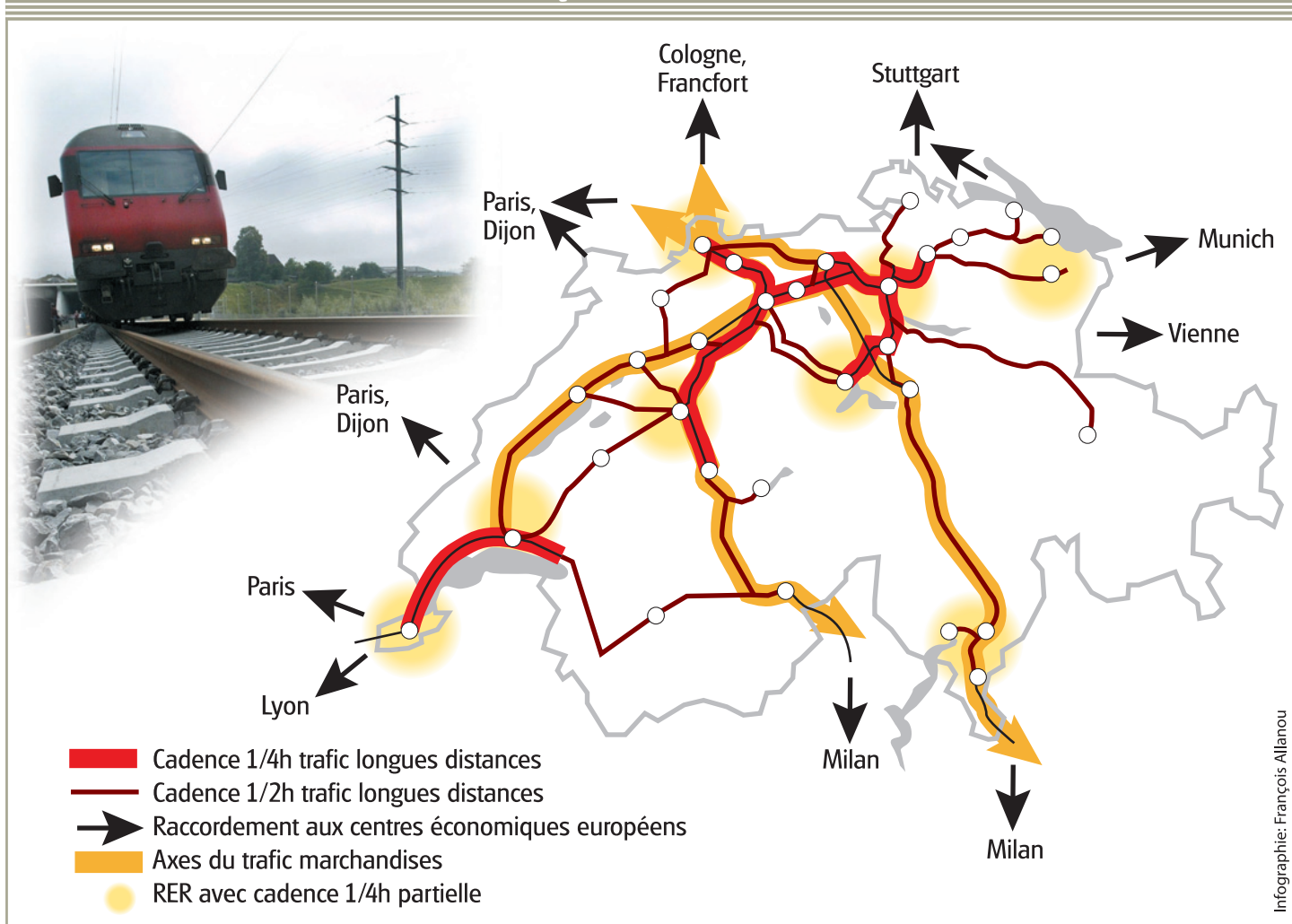
L'Arc jurassien est un des grands oubliés du projet fédéral. Il n'y a, par exemple, aucune trace d'amélioration des liaisons entre Neuchâtel et les Montagnes. Le vallon de Saint-Imier et les Franches-Montagnes ne sont pas davantage pris en considération. Le canton de Neuchâtel dénonce cette mise à l'écart.

Deux points essentiels pour le Conseil d'Etat

Prise en compte du projet du Transrun – la liaison rapide entre le haut et le bas du canton – et réalisation du tunnel de Gléresse – entre Bienne et Neuchâtel – sont deux points essentiels pour le Conseil d'Etat. Sera-t-il entendu? «J'ai envie de vous dire: les chances existent», répond le conseiller d'Etat Claude Nicati. «L'idée qui est défendue par le directeur de l'Office fédéral des transports Peter Füglistaler, c'est de présenter des paquets d'un certain montant. Mettre ce qu'on peut en fonction de l'avancement des projets.»

Dans les faits, tout est plus ou moins lié. «Si vous voulez avoir

PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUE DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE



un horaire cadencé, il faut faire sauter tous les bouchons», explique Claude Nicati. C'est-à-dire qu'il faut, d'une part, réaliser le tunnel de Gléresse. «Notre chance est que le transport de marchandises se fait par le pied du Jura. Il y a tout intérêt qu'il se réalise.»

Se pose alors la question du bouchon de Vauseyon. Si les cadences sont accélérées, il y aura encombrement entre les trains de la ligne du pied du Jura et ceux en provenance ou à destination des Montagnes neuchâteloises et du Val-de-Travers. La nécessité



« Si vous voulez avoir un horaire cadencé, il faut faire sauter tous les bouchons. »

CLAUDE NICATI CONSEILLER D'ÉTAT

de réaliser une troisième voie à cet endroit pourrait alors s'imposer, si la liaison rapide Haut-Bas ne voyait pas le jour.

Le Transrun, lui, déboucherait en gare de Neuchâtel depuis le quartier des Portes-Rouges. «Si on fait le Transrun,

on désengorge l'est de la gare. Ne pourrait-on pas tenir compte de ceci? Ça fait partie des négociations. C'est ce que nous défendons à Berne, Jean Studer et moi», dit le conseiller d'Etat en charge de la gestion du territoire.

A Berne justement, on explique l'absence de la ligne Neuchâtel - Le Locle dans le projet d'aménagement des infrastructures. «Les élargissements des lignes prévus concernent celles qui présentent des problèmes de capacité fondamentaux et durables ou qui vont se dessi-

ner bientôt», explique Andreas Windlinger, porte-parole de l'Office fédéral des transports. «Sur le parcours Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds - Le Locle, selon les bases des CFF, sur lesquelles nous appuyons, ce n'est pas le cas.»

On l'aura compris. L'aménagement des infrastructures ferroviaires est aussi une question de gros sous. Pour le canton de Neuchâtel, c'est également l'occasion de trouver une autre source pour la construction du Transrun. «Le but des négociations c'est de cumuler les caisses», confie Claude Nicati. La première, c'est le fonds fédéral d'infrastructure pour les agglomérations. 100 millions pourraient y être puisés.

Tunnels à refaire

Par ailleurs, à court terme, les CFF devront investir pour remettre à niveau les tunnels de la Vue-des-Alpes. Au bas mot entre 100 et 200 millions. Cette somme pourrait servir au Transrun si l'ancienne ligne, du moins ses tunnels, est abandonnée. Le projet d'aménagement des infrastructures ferroviaires constitue donc une troisième source. «Aujourd'hui, il faut être docteur en fonds pour savoir ce qui est payé avec quoi», ironise Claude Nicati.

A Berne, on n'est pas totalement sur la même ligne. Si le canton estime que le Transrun est indispensable, il peut certes passer par le fonds d'infrastructure pour les agglomérations. «Ou dans le cadre de nouvelles formes de collaboration, encore à définir, entre la Confédération et les cantons», dit Andreas Windlinger. Un nouveau cadre qui n'a rien à voir avec la proposition d'un apport annuel de 300 millions des cantons dans le fonds pour les nouvelles infrastructures ferroviaires.

Dans sa réponse à la consultation fédérale, Neuchâtel en appelle à la cohésion nationale. Pour l'instant, rien n'est encore décidé. Et les CFF, qui tiennent en partie l'avenir du Transrun entre leurs mains, semblent décidés à faire avancer ce projet vital pour le canton de Neuchâtel. ●

UN PETIT LEXIQUE DES FONDS FÉDÉRAUX

STEP Le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire, Step et anciennement Rail 2030, repose sur la stratégie du rail à long terme. Des investissements d'environ 42,6 milliards de francs sont prévus. Ils sont répartis en deux degrés d'urgence. 20 milliards seront investis d'ici à 2040. Avec les programmes Step et ZEB, la Suisse investira d'ici à 2025 environ 8,9 milliards de francs dans l'infrastructure ferroviaire. De plus, ils renforceront le trafic marchandises, notamment en améliorant la ligne du pied du Jura.

ZEB Le développement de l'infrastructure ferroviaire, ZEB, prévoit, notamment, une réduction des temps de trajet entre Genève et Saint-Gall, des correspondances plus fréquentes, ainsi que la création de nœuds offrant des raccordements dans différentes directions. Il devra être réalisé en parallèle avec le Step. Un crédit de 5,37 milliards de francs a été alloué. Il concerne surtout la Suisse alémanique.

AGGLOMÉRATIONS Les contributions fédérales aux infrastructures de transport du trafic d'agglomération sont versées dans le cadre des projets d'agglomération. Actuellement, plusieurs projets ont été remis à la Confédération. Le Réseau urbain neuchâtelois, le RUN, en fait partie. A travers le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques, ce sont au total 20,8 milliards de francs qui sont disponibles sur une durée de 20 ans depuis 2008.

«Largement sous-estimés»

Un bassin de population de plus de 50 000 habitants peut-il être mis de côté dans le développement des infrastructures ferroviaires? Non, répond le Conseil d'Etat neuchâtelois à la consultation fédérale en évoquant les Montagnes neuchâteloises. «Ses industries profitent de la proximité de diverses hautes écoles et centres de recherche ainsi que d'une main-d'œuvre qualifiée, en particulier autour de la ville de La Chaux-de-Fonds. En tant que troisième ville romande, La Chaux-de-Fonds s'appuie sur un bassin de population débordant sur la Franche-Comté, les Franches-Montagnes et le vallon de Saint-Imier. Neuchâtel occupe par ailleurs la deuxième place du classement suisse des cantons exportateur (exprimé en volume par habitant). A ce titre, il doit être mieux raccordé aux pôles économiques du Plateau suisse.»

Le gouvernement met aussi le doigt sur les problèmes de fréquentation de la ligne Le Locle - Neuchâtel. «La fréquentation moyenne lundi-vendredi n'a cessé de croître sur

la ligne, soit 25% d'augmentation en cinq ans. La capacité des trains de l'heure de pointe est insuffisante: de nombreux clients voyagent debout durant les 30 minutes de trajet. La longueur des quais ne permet plus de prolonger les trains.» Dans ce contexte, le canton envisage d'étoffer l'offre de trains régionaux express. A terme, néanmoins, «considérant le partage de capacité entre Vauseyon et Neuchâtel, il n'est pas exclu qu'à futur, certains trains de l'heure de pointe ne puissent plus être commandés en lien avec le développement de l'offre marchandise sur le pied du Jura.»

Il demande notamment à Berne de prendre en compte l'Arc jurassien dans un module d'analyse du programme de financement et d'aménagement des infrastructures ferroviaires. Il réclame aussi l'intégration du Transrun dans l'estimation de la demande sur le pied du Jura. «Avec plus 13 000 voyageurs en gare de Neuchâtel, les problèmes de capacité sur la ligne du pied du Jura sont actuellement largement sous-estimés.» ● DAD

PUBLICITÉ

LES BAINS D'OVRONNAZ

Vacances, Thermalisme et Montagne

- Logement 7 nuits
- Petit déjeuner
- soirée raclette
- entrée libre aux bains thermaux

dès Fr.756.- par pers (base 2 personnes)

Ovronnaz / VS info@thermalp.ch 027 305 11 00 www.thermalp.ch