



Scénario de la dernière chance pour la ligne des Horlogers

MORTEAU - LA CHAUX-DE-FONDS On le sait, sans solution pérenne, le train qui traverse la frontière est condamné. C'est pourtant une pièce importante de Mobilité 2030.

SOLUTION La Ville de La Chaux-de-Fonds a mandaté une étude qui préconise le rachat de rames diesel d'occasion, mais compatibles avec une exploitation intensive.

À FAIRE Alléchant et très bien documenté, le scénario reste un scénario parmi d'autres. Et il faudra convaincre. Mais la rénovation de la ligne côté français est en bonne voie. PAGE 3

Le grand jeu, une tradition neuchâteloise à préserver



DAVID MARCHON

QUILLES Discipline atypique qui requiert adresse, précision et persévérance, le grand jeu neuchâtelois souffre de la disparition des pistes. Toutefois, les passionnés qui s'y adonnent encore louent ses vertus et veulent le relancer. Une piste sera créée et mise à disposition au Grand-Sommartel.

PAGES 24 ET 25



LA CHAUX-DE-FONDS

Deux cents francs l'amende pour une petite boîte vide

PAGE 7

JURA

L'inauguration du campus tertiaire a un coût

PAGE 11

CINÉMA

«Louise en hiver», une parenthèse enchantée

PAGE 16

LA MÉTÉO DU JOUR

pied du Jura



6° 10°

à 1000m



5° 12°

SOMMAIRE

Cinéma PAGE 14 | Télévision PAGE 29
Feuilleton PAGE 28 | Carnet P. 30-31

VOTATIONS

La naturalisation facilitée fait son come-back politique

C'est la quatrième fois déjà que le peuple devra se prononcer sur la question. Le 12 février prochain, les Suisses voteront sur la naturalisation facilitée des étrangers de troisième génération. Tous les partis ratifient le projet, sauf l'UDC. PAGE 19

KEISTONE



LUCAS VOITEL

NEUCHÂTEL

Christophe Dufour fait ses adieux au Muséum

La prochaine exposition du Muséum d'histoire naturelle de Neuchâtel s'intitule «Manger». Pour son conservateur Christophe Dufour, qui prend sa retraite à la fin de l'année après 36 ans au musée, elle sera la dernière. PAGE 13

MOBILITÉ Avenir du transport ferroviaire La Chaux-de-Fonds - Morteau.

Un train venu d'Italie pourrait sauver la ligne des Horlogers

RAPPEL DES FAITS

Des rames circulant actuellement dans le Val Venosta, dans le Tyrol italien, circuleront-elles bientôt entre La Chaux-de-Fonds et Morteau? C'est en tout cas le scénario dessiné dans le dernier numéro de «Transports romands». Ces jolis trains à moteurs diesel pourraient permettre d'éviter la fermeture d'une ligne qui fait partie intégrante du projet Mobilité 2030 accepté en votation populaire avec un score soviétique en février dernier.

LEO BYSAETH

En matière de mobilité ferroviaire transfrontalière dans les Montagnes, les données de l'équation sont connues.

Il s'agit d'offrir une cadence attractive, apte à convaincre les travailleurs frontaliers de lâcher la voiture pour le train.

Les moyens actuels ne permettent pas de répondre à ce besoin identifié, mais pas encore quantifié. D'une part, le matériel roulant est équipé d'un système de sécurité (deux, en réalité, un français et un suisse) qui vit ses dernières années. D'autre part, la ligne elle-même est dans un piteux état.

Matériel d'occasion

Depuis des décennies, on parle de la solution, qui consisterait en une électrification de la ligne. Mais ce scénario, reconnaissent les acteurs suisses et français (lire l'encadré en bas à droite) n'est pas réalisable dans l'immédiat. Et, si rien ne se fait, la ligne fermera irrémédiablement.

Ce scénario du pire n'est pourtant pas celui qui se dessine, si l'on en croit la revue «Transports romands», qui relaie les positions de l'association Ouest-Rail. Dans son numéro d'octobre, elle présente un ambitieux projet qui pourrait voir le jour à l'horizon 2020.

Vu l'impossibilité d'envisager une électrification à court terme, il s'agirait d'acquiescer, d'occasion, des rames diesel automotrices capables de remplacer les actuelles SNCF X 73 500. Ces occasions existent. Il s'agit de rames GTW DMU-2 du construc-

L'exploitant de la ligne Mels-Merano du val Venosta dans le Tyrol italien va se défaire prochainement de ses automotrices mues par des moteurs alimentés au diesel. DR

teur suisse Stadler, en service dans le val Venosta, dans le Tyrol italien. La compagnie qui exploite la ligne va bientôt l'électrifier et mettre en vente, en 2019, neuf automotrices diesel. Elles pourraient parcourir le tronçon La Chaux-de-Fonds - Morteau et vice-versa en 24 minutes, ce qui permettrait d'offrir une cadence à la demi-heure avec 18 allers-retours quotidiens.

Système de sécurité

Une étude du bureau spécialisé CCRR (lire l'encadré) rappelle des chances connues depuis longtemps. Vers 2021, le système de sécurité ferroviaire suisse Signum développé dans les années 1930, installé sur le tronçon Col-des-Roches - La Chaux-de-Fonds, sera mis hors-service et remplacé par le système de sécurité ferroviaire européen ETCS. A partir de ce moment, les autorails SNCF en service actuellement ne pourront plus circuler sur le tronçon suisse de la ligne Morteau - La Chaux-de-Fonds, car ils ne sont pas équipés du système de sécurité européen. Or, en France, une généralisation de l'équipe-

ment ETCS du réseau ferroviaire n'est pas à l'ordre du jour.

D'où l'intérêt d'acquiescer du matériel roulant fabriqué en Suisse et qui ne circule que depuis une dizaine d'années, avec une durée de vie estimée jusqu'à 2035, soit largement dans les cordes pour attendre un projet futur d'électrification.

Selon le bureau CCRR, «une homologation des autorails GTW DMU-2 en Suisse sera relativement simple, ce qui ouvre la possibilité d'une homologation simplifiée en France pour le tronçon

Morteau - Col-des-Roches uniquement.»

Car le projet à l'étude prévoit de scinder les deux trafics: celui des frontaliers et celui entre Morteau et Besançon. En clair, Morteau deviendrait, côté France, la gare frontière. Les passagers de Besançon pour Le Locle - La Chaux-de-Fonds devraient changer de train. Idem en sens inverse.

Une nouvelle compagnie

L'exploitation et la commercialisation de cette nouvelle ligne

de navette transfrontalière, retranscrite du réseau ferroviaire national français, serait confiée à une compagnie franco-suisse mixte, à créer. Elle serait composée, anticipe «Transports romands», des CFF, de la SNCF et, peut-être, de TransN.

Les spécialistes du bureau CCRR voient encore plus loin. Ils imaginent un «scénario de base amélioré à moyen terme», qui inclurait le passage de la ligne Le Locle - Les Brenets en voie normale, ce qui permettrait «d'exploiter davantage le matériel

L'exploitation et la commercialisation de cette nouvelle ligne de navette transfrontalière, retranscrite du réseau ferroviaire national français, serait confiée à une compagnie franco-suisse mixte, à créer.

roulant sur le tronçon La Chaux-de-Fonds - Le Locle pour un coût marginal.»

Mieux, écrivent-ils, «dans un scénario à long terme, un cadencement à la demi-heure au moins aux heures de pointe est envisagé avec la construction d'un point de croisement au Col-des-Roches. Et avec la construction d'un point de croisement au Crêt-du-Loche, un cadencement au quart d'heure devient possible entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds.»

«Transports romands» se transporte encore plus loin, en indiquant que ce projet (qui n'est qu'un des scénarios envisageables, voir l'encadré de droite) pourrait encore évoluer en proposant, par exemple, une prolongation de la desserte jusqu'à Saint-Imier. Une manière de capter, en plus de celui à destination du Locle et de La Chaux-de-Fonds, le trafic frontalier pendulaire à destination du Jura bernois. »

L'électrification... peut-être dans très très longtemps

Michel Neugnot, premier vice-président de la région de Bourgogne-Franche-Comté, est l'interlocuteur du canton de Neuchâtel dans ce dossier. Il a eu début novembre un entretien avec Laurent Favre, chef du Département du développement du territoire et de l'environnement.

Joint par téléphone, Michel Neugnot nous a confirmé hier que la Région allait réaliser le contrat de plan prévoyant 12 millions d'euros d'investissements pour la rénovation de la ligne. Cela signifie, en clair, que du côté français, on tient au maintien de cette ligne. Pour y faire circuler quoi et à quelle cadence? «Lors de notre entretien à Neuchâtel, nous sommes convenus d'examiner tous les scénarios. La navettisation (lire l'encadré) en est un intéressant.»

Quant à l'électrification, ce n'est pas le moment d'en parler. Car il ne s'agit pas de se demander d'abord si on veut des trains diesel ou des trains électriques, mais bien «d'analyser et de quantifier les besoins - les besoins réels et non les besoins ressentis - puis de voir ensuite comment on peut y répondre.» La circulation de trains fonctionnant avec des moteurs diesel est très répandue dans les régions françaises, rappelle-t-il. Et ce type de matériel roulant permet parfaitement de proposer des

navettes entre deux destinations si cela comble une demande.

L'analyse des coûts est bien entendu un élément essentiel de la prise de décision: «Nous devons raisonner en termes de coût global, entre investissements, frais de fonctionnement et recettes, de manière à pouvoir comparer les scénarios en termes de charge annuelle réelle.»

Après 2030, pas avant

Le canton de Neuchâtel maintient pour sa part «ce qu'il a proposé dans Prodes 2030», indique le Département du développement du territoire et de l'environnement (DDTE), «mais il s'agit d'une vision stratégique à long terme, car une électrification du tronçon frontière - Morteau est onéreuse et ne pourra pas se réaliser à court et moyen terme, sans le financement de la Confédération.»

Côté d'État, le DDTE confirme qu'une électrification rapide de la ligne n'est pas envisageable avant 2030. Le problème est l'impossibilité de continuer à faire circuler les rames actuelles au-delà de 2021. Car, «en 2015, les CFF ont garanti au comité de pilotage entre le Ministère des transports français et l'OFT, l'utilisation du système de sécurité actuel Signum jusqu'en

2021.» Au-delà, «une solution est impérativement nécessaire.»

Entre-temps, une solution avec des rames diesel compatibles avec le nouveau système de sécurité ETCS est recherchée, précise le DDTE. Mais, avertit-il, «la faisabilité dépend du réel assainissement du tronçon sur sol français. L'homologation du matériel roulant par la France et la Suisse reste également réservée.»

Sur cette question des délais, Jean-Daniel Jeanneret, chef du Service des affaires régionales et des relations extérieures de la Ville de La Chaux-de-Fonds, estime que l'OFT pourrait bien mettre le holà à l'exploitation des rames actuelles «bien avant la date limite de 2021, si, côté français, les avancées vers une solution pérenne ne sont pas présentes d'ici quelques mois.» Car «l'exploitation prolongée du système de sécurité Signum n'est pas sans inconvénient pour les CFF. L'effort de maintenir ce système en exploitation jusqu'en 2021 ne sera consenti que si la Suisse a la certitude qu'une solution à long terme est en route.»

Les problèmes à résoudre sont donc régionaux, mais les parties travaillent d'arrache-pied pour trouver une solution. La taskforce franco-suisse livrera un rapport intermédiaire début 2017. »

COMMENT RÉALISER UNE NAVETTE TRANSFRONTALIÈRE?

Sur mandat de la Ville de La Chaux-de-Fonds, le Centre de compétence trafic régional Rieder (CCRR) a livré, en mars dernier une étude de faisabilité de près de 150 pages sur «La navettisation Morteau ... La Chaux-de-Fonds dans le contexte de l'Horaires 2016» (notre article du 11 juillet 2016). En (très) résumé, ce bureau spécialisé propose une navettisation de l'axe Morteau ... La Chaux-de-Fonds avec un cadencement horaire 18 fois par jour dans chaque sens. Il détaille les conditions nécessaires pour une réalisation à court terme. Le tronçon de la ligne entre Morteau et le Col-des-Roches doit être rénové. Sans cela, les rames continueraient de devoir circuler à trop petite vitesse pour permettre une hausse de la cadence. Deuxièmement, il faudra revoir le parcours du train régional La Chaux-de-Fonds ... Le Locle et retour, par un train régional allant jusqu'à Morteau. Les autorails diesel devraient pouvoir se ravitailler en carburant à La Chaux-de-Fonds. »