

La Ligne du Régional Le Locle – Les Brenets :

Position du comité de l'Association Régional Les Brenets face au projet de suppression de cette ligne à voie métrique



Romain Bélisle

Association "Le Régional" Les Brenets – Le Locle

ARBL | regional-les-brenets.ch

31 mars 2021

¹ Photo : Romain Bélisle CC | 06 Février 2021 | Les sables du Sarah charriés dans les nuages donnent à la photo un aspect "Sépie" de photo d'archive.

Table des matières

TABLE DES MATIÈRES	2
INTRODUCTION	3
Le Régional	3
L'Association Régional Les Brenets	3
Présentation de l'auteur	3
PRÉSENTATION DE LA LIGNE DU RÉGIONAL	6
L'accessibilité	6
La place de la ligne dans le réseau de mobilité	7
Le trafic pendulaire frontalier	8
Les activités touristiques	9
Le plan Mobilité 2030 du canton de Neuchâtel	10
Les autres lignes à voie métrique des montagnes neuchâteloises	12
LE PROJET DU CANTON DE JUILLET 2020	12
D'AUTRES PROPOSITIONS ET HYPOTHÈSES POUR LA LIGNE FERROVIAIRE	14
La rénovation de la ligne à voie métrique	14
La reconstruction à voie normale.	15
COMPARAISON DE CES DÉVELOPPEMENTS SELON LEUR DURABILITÉ	16
Pilier économique	16
Pilier social	20
Pilier écologique	24
LE LOCLE, TERMINUS ?	26
Un bus direct au-delà du Centre-ville du Locle	27
CONCLUSION	30
La position du comité de l'ARLB	31

Introduction

Le Régional

Depuis 1890, une ligne ferroviaire à voie métrique relie le village des Brenets, à la frontière entre la Suisse et la France, dans le canton de Neuchâtel, à la gare du Locle et à la ligne CFF Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle – Le Locle Col-des-Roches. La ligne est ancienne et totalement inadaptée aux exigences légales relatives à l'accessibilité. Le matériel roulant en service actuellement a été mis en service en 1950 et a dépassé sa durée de vie estimée. Cette ligne, exploitée actuellement par la compagnie cantonale TransN est surnommée depuis sa création *Le Régional*. En juillet 2020, les autorités du canton de Neuchâtel ont annoncé sa fermeture prochaine et le remplacement du service par une ligne de bus. La même année, les communes du Locle et des Brenets ont fusionné. La ligne est maintenant située intégralement sur le territoire de la nouvelle commune.

L'Association "Le Régional" Les Brenets – Le Locle

Fondée en Septembre 2013 aux Brenets, l'Association "Le Régional" Les Brenets – Le Locle (ARBL) a pour but de promouvoir l'utilisation de la ligne ferroviaire du Régional et son attractivité pour le village. Depuis juillet 2020 et l'annonce des autorités cantonales, le comité de l'ARBL s'est réuni afin de présenter des demandes et des interrogations aux autorités concernant le futur de la ligne. Le comité considère en effet que les informations qui ont été publiées par les autorités jusqu'à présent sont fortement insuffisantes et demande plus de transparence.

L'ARLB, dans sa mission de promotion de la ligne ferroviaire, a organisé différentes manifestations dont les festivités pour le 125^e anniversaire de la ligne en 2015.

Le présent rapport expose les thèmes des débats du comité de l'association durant le dernier semestre ainsi que les conclusions qui ont été émises issues de ce travail. Ce rapport se veut une préparation à la prise de position de l'ARLB face au projet de fermeture de la ligne. À la fin de ce document, sera présentée une ébauche de déclaration, qui sera débattue lors de l'assemblée générale du 23 février 2021 qui se tiendra de manière dématérialisée.

Présentation de l'auteur

Actif au sein de l'association seulement depuis 2020 et l'annonce du canton de la fermeture de la ligne, j'ai néanmoins été concerné par le futur de cette ligne tout au long de ma vie. Le village des Brenets est important pour ma famille car il a vu grandir ma mère alors que ma grand-mère y habitait jusqu'en 2021. Comme j'habitais à La Chaux-de-Fonds durant toute mon enfance, nous avons fréquemment rendu visite à mes grands-parents en empruntant le Régional.

Depuis 2015, j'ai quitté ma terre natale pour débiter des études en architecture à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne où j'ai obtenu mon diplôme de Bachelor en 2020 après quatre ans d'études et plus d'une année d'expérience professionnelle dans trois bureaux à Genève,

Yverdon-les-Bains et Lausanne. En 2020, j'ai quitté le canton de Vaud pour le Tessin, où je me suis inscrit au cycle de Master de l'Accademia di Architettura di Mendrisio.

Durant ce parcours, j'ai été formé à la compréhension et à l'interprétation d'enjeux compliqués allant de l'échelle du territoire à celle d'une poignée de tiroir en passant par les considérations structurelles, thermiques, de durabilité ou de longévité des bâtiments et des infrastructures. C'est avec grand plaisir que je mettrai à profit cette formation pour servir la région dans laquelle j'ai grandi et le village des Brenets, qui me tient à cœur.

En Novembre 2017, par curiosité, j'avais déjà réfléchi à l'avenir de la ligne du Régional. Cette réflexion avait été communiquée par Mireille Grosjean à l'ARLB sous la forme d'un rapport. La proposition de ce document, certes irréalisable car les moyens techniques évoqués n'existaient pas encore sous une forme suffisamment fiable pour leur mise en œuvre, proposait le déclassement de la ligne ferroviaire au profit d'une liaison par navettes électriques autonomes utilisant le site de la ligne pour desservir efficacement les différents quartiers du village des Brenets et supprimer la rupture de charge à la gare des Brenets.

Bien que cette proposition évoque la fermeture de la ligne, je tiens à préciser mon intérêt pour le chemin de fer. J'ai été membre durant plusieurs années du Club des Amis du Chemin de Fer à La Chaux-de-Fonds et je suis convaincu qu'une ligne ferroviaire forte est un atout dans l'attractivité d'une région et qu'une suppression d'offre de chemin de fer ne devrait être envisagée qu'en dernier recours. Une telle perte est à mon avis justifiable si, et seulement si, l'offre est améliorée et devient compétitive face au transport routier privé (y.c. les améliorations planifiées du transport routier à moyen terme). C'est mon avis sur le tunnel de Base du Saint-Gothard dont l'ouverture a entraîné une réduction du trafic sur l'ancienne ligne ou sur les nouveaux tunnels du Ceneri et du Lötschberg. De la même manière, je vois d'un bon œil le projet de Mobilité 2030 du canton de Neuchâtel, même s'il implique la fermeture des gares de la ligne actuelle et le remplacement du service par un nouveau réseau de bus, adaptés à la ligne directe La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel.



L'exploitation du Régional est interrompue durant quelques secondes pour laisser passer un faisan, le 06 février 2021 en approchant de la gare des Brenets | Photo : Romain Bélisle

Présentation de la ligne du Régional

La ligne a une longueur de 4119 mètres et le trajet dure de sept à huit minutes. Au départ du Locle, sur la voie 3, à une altitude de 945.6 mètres, la ligne longe la voie CFF jusqu'à la halte du Chalet où elle s'engage dans un premier tunnel de 721 mètres de long. À la sortie de ce tunnel, après quelques centaines de mètres dans la forêt, la ligne croise un chemin forestier à la hauteur de la halte des Frêtes, située en contrebas du hameau du même nom. Plus loin, elle passe sous la route cantonale Le Locle-Les Brenets et serpente à flanc de montagne avant d'emprunter deux tunnels de 36 et 299 mètres de long et d'arriver à la gare des Brenets à une altitude de 876 mètres. Cette ancienne ligne a été mise en service en 1890 et électrifiée en 1950.



Le gare des Brenets le 06 février 2021 | Photo : Romain Bélisle

L'accessibilité

La ligne est difficilement utilisable par les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées ou toute personne accompagnée d'engin à roues (chariots à commissions, poussettes, vélos, etc..). Le véhicule ne dispose pas de plancher surbaissé. Il y a plusieurs marches difficiles entre le véhicule et le quai. À la gare des Brenets et dans les haltes, le quai est au niveau du rail, ce qui complique encore la situation. Comme la ligne n'a subi aucune modernisation conséquente de son matériel roulant depuis l'électrification, elle n'est pas adaptée aux exigences d'égalité de traitement de la L'Hand et sera hors-la-loi en 2023, à la fin du délai d'adaptation.



Le Régional en gare du Locle le 06 février 2021 | L'accès aux wagons est difficile pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées et tous les transports à roues (poussettes, chariots à commissions, vélos, etc...) | Photo : Romain Bélisle

La place de la ligne dans le réseau de mobilité

En 2021, le Régional relie Les Brenets au Locle par 24 allers-retours journaliers. Le train circule en moyenne une fois par heure en journée, avec des renforts aux heures de points et quelques trous dans l'horaire à midi et à quinze heures. ²

À la gare du Locle, le train est en correspondance avec les Regio Express des CFF en direction de La Chaux-de-fonds et de Neuchâtel ainsi qu'avec les TER de la SNCF en direction de Morteau, Besançon et de la LGV Rhin-Rhône. La gare est connectée via un escalier et un ascenseur incliné, le *Remontoir*, à un pôle de correspondance routier au centre-ville. Cela permet la connexion avec les trois lignes urbaines du Locle (341, 342 et 343) et les deux lignes à destination de La Chaux-de-Fonds (360 et 361) exploitées par TransN ainsi que les deux lignes de Car Postal (380 et 381) à destination de Les Ponts-de-Martel – Neuchâtel et de La Brévine. La gare sera prochainement réaménagée et mise aux normes, mais la décision de la fermeture du Régional implique une refonte du projet et a repoussé sa mise en œuvre. ³

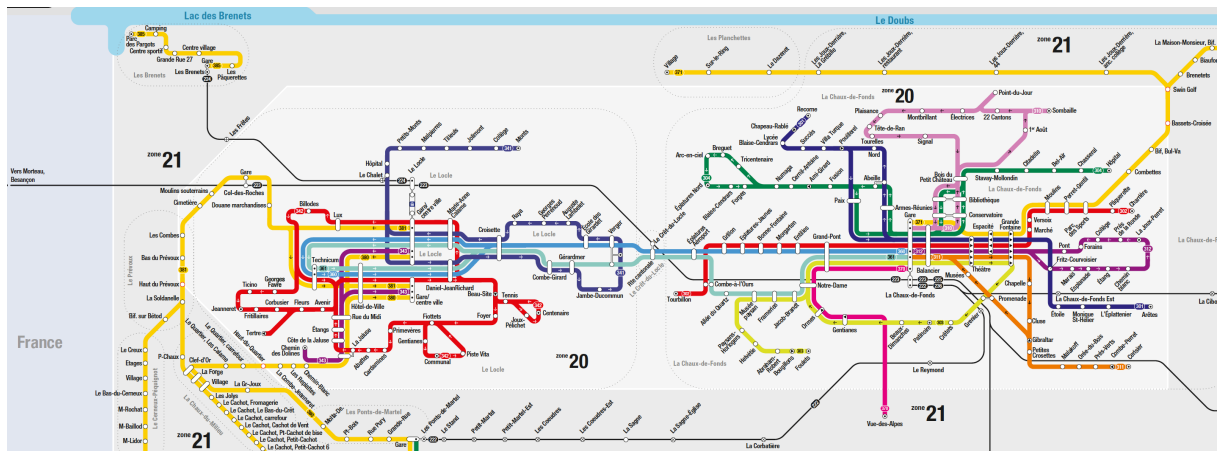
Au Chalet, le Régional permet aussi une correspondance avec la ligne 341 qui dessert l'hôpital, la colline des Monts et le quartier Est du Locle, notamment la zone industrielle.

À la gare des Brenets, le train est en connexion avec le Transport Urbain Les Brenets (TULB), exploité par Car Postal, qui relie gratuitement huit fois par jour le parking des Pargots, utilisé

² Tableau horaire 2021 Cadre 224

³ Sylvie Balmer, "Plus de 50 millions d'euros pour la ligne des horlogers", *ArctInfo*, 28 janvier 2021, page 3

comme P+R pour le trafic frontalier des pendulaires ou comme parking touristique pour desservir le pôle d'activités du port des Brenets. Une connexion existe aussi avec le bus de la compagnie de navigation NLB qui rejoint le port neuf fois par jour entre Pâques et fin Octobre.



Extrait du plan de Réseau de TransN



Le Doubs avec les villages suisse des Brenets et français de Villers-le-Lac depuis le Banc Vert, le 06 février 2021 | Photo : Romain Bélisle

Le trafic pendulaire frontalier

L'activité économique principale de la région du Locle et de La Chaux-de-Fonds est l'horlogerie : de nombreuses manufactures sont installées dans les montagnes neuchâtelaises. Une part

conséquente de la force de travail dans les villes du haut habite en France et transite chaque jour d'un côté à l'autre de la frontière. La majorité de ces déplacements se fait en voiture et engorge le réseau urbain du Locle, notamment au tunnel du Col-des-Roches.

Une connexion existe via la ligne ferroviaire à destination de Morteau – Besançon. Dans l'horaire 2021, six allers-retours journaliers connectent la France à la gare du Locle (éventuellement jusqu'à La Chaux-de-Fonds) via le tunnel du Col-des-Roches. Cette connexion est assurée par des automotrices X 73500 de la SNCF dont la force motrice est le diesel car la ligne n'est pas électrifiée sur son côté français.

En 2021, un investissement de 55 millions d'euros permettra une rénovation de la voie et du tunnel du Col-des-Roches, une mise en conformité de certaines gares et un réaménagement de la signalisation pour améliorer la fiabilité du temps de parcours sur le trajet. ⁴



Deux X73500 en gare de Morteau ⁵

Les activités touristiques

Les villes des montagnes neuchâteloises, La Chaux-de-Fonds et Le Locle sont inscrites depuis 2009 au patrimoine mondial de l'UNESCO pour leur urbanisme horloger. Outre les activités hivernales

⁴ Sylvie Balmer, "Plus de 50 millions d'euros pour la ligne des horlogers", *ArInfo*, 28 janvier 2021, page 3

⁵ Par VincentdeMorteau — Travail personnel, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=4592446>

et estivales des paysages naturels du Jura, les deux villes offrent un paysage culturel et muséal fourni. On mentionnera tout spécialement les Moulins Souterrains du Col-des-Roches pour leur proximité à la route menant aux Brenets et à la gare ferroviaire du Col-des-Roches.

L'attraction principale du village des Brenets est le Doubs. Cette rivière délimitant la frontière avec la France forme un lac sur quelques kilomètres en aval du village qui débouche sur la chute du Saut-de-Doubs, de 27 mètres. Trois compagnies de navigations (une suisse et deux françaises) assurent une liaison touristique entre les villages des Brenets et de Villers-le-Lac et la fin du lac, où des chemins, des plateformes et une passerelle sont aménagés pour la visite du Saut-de-Doubs et de la forêt qui l'entoure.

Le lac des Brenets est aussi un lieu de détente, de baignade, de petite navigation ou de pêche lors des mois d'été et lorsque le gel le permet en hiver, il devient une gigantesque patinoire.



La passerelle transfrontalière du Saut-de-Doubs le 06 février 2021 | Photo : Romain Bélisle

Le plan Mobilité 2030 du canton de Neuchâtel

Dans le supplément d'ArclInfo du 26 juin 2020 ⁶, le conseiller d'état Laurent Favre discute de l'importance de la modernisation du concept régional de mobilité : le canton va "entrer dans le XXI^e

⁶ InfosMobilité, ArclInfo, Supplément du 26 juin 2020, téléchargeable en ligne sur <http://www.nemobilite2030.ch>

siècle". Ce plan de mobilité a été accepté en votation populaire cantonale à une très large majorité en 2016 et a reçu un plein soutien financier de la Confédération via le FAIF (Fond d'Aménagement de l'Infrastructure Ferroviaire) et le FORTA (Fond Routier pour le Trafic d'Agglomération) qui couvriront les frais pour les pièces maîtresses de ce projet.

L'ensemble de ce concept repose sur 4 axes principaux interconnectés : la mobilité douce, le transport individuel motorisé, les transports publics routiers et les transports ferroviaires.

Le concept ferroviaire se base sur la ligne directe entre la Chaux-de-Fonds et Neuchâtel avec une cadence au quart d'heure entre Le Locle et le bas du canton. En facilitant aussi le transit à travers Le Locle et La Chaux-de-Fonds via des tunnels autoroutiers, ce plan d'ensemble vise à désengorger les centres-villes du trafic pendulaire de transit. Bien sûr, d'autres mesures d'aménagement sont prévues : mobilité douce, pistes cyclables, nouveau réseau de bus pour le Val-de-Ruz en lien avec la nouvelle gare de Cernier. Les lignes ferroviaires du pied du Jura et du Val-de-Travers recevront aussi des aménagements et verront leur cadence et leur capacité augmenter. À l'horizon très lointain, on parle dans ce même article même d'une liaison ferroviaire directe entre La Chaux-de-Fonds et l'arc lémanique.

Dans cet article, sur la carte en page 4-5, est annoncée la "modernisation de la liaison de transports publics entre Le Locle et Les Brenets d'ici à 2027" sans aucune information complémentaire. Un mois plus tard, le canton présentait succinctement une esquisse de projet impliquant la fermeture de la ligne ferroviaire et son remplacement par un bus.⁷

«Penser la mobilité dans sa globalité à l'horizon 2035 pour le canton de Neuchâtel: ces mots sont les premiers de la stratégie cantonale «NE Mobilité 2030», soutenue par plus de 84% de la population neuchâteloise en février 2016. Celle-ci vise le rassemblement des régions et des agglomérations du canton, tout en concrétisant la complémentarité des modes de transports qu'elle décline au travers de quatre piliers: le RER neuchâtelois, les routes nationales, les routes cantonales, la mobilité douce. La création de réseaux efficaces et durables doit renforcer les synergies en faveur de l'économie, de l'emploi, de la formation, des centres de recherche ou encore des installations de loisirs et du tourisme. En développant l'accès aux infrastructures de ces domaines, le Conseil d'État a fait le pari d'améliorer la qualité de vie de toute la population neuchâteloise. Par sa mise en œuvre d'ici à 2035, cette stratégie de mobilité va fluidifier les artères de tout le territoire, tout en réduisant les nuisances et les émissions de CO2.



- Projet routier (contournements du Locle et de La Chaux-de-Fonds)
- Ligne directe RER
- RER neuchâtelois
- Ligne historique CFF
- Mobilité douce
- Routes nationales



SOURCE: CANTON DE NEUCHÂTEL - INFOGRAPHIE: FRANÇOIS ALLANOU

Réalisations des 15 prochaines années...

1. Ligne ferroviaire directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds. Temps de parcours: 15 minutes, cadence au quart d'heure entre Neuchâtel, Cernier, La Chaux-de-Fonds et Le Locle. Planification et réalisation entre 2020-2025 par les CFF.
2. Gare ferroviaire et bus de Cernier. Réalisation d'ici à 2035 par le canton et les CFF.
3. Jonction ferroviaire Corcelles-Bôle. Desserte de Corcelles, Pesoux et du Val-de-Travers. Cadence à la demi-heure. Réalisation entre 2031 et 2035 par le canton et les CFF.
4. Assainissement de la ligne historique Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds pour le maintien de la desserte ferroviaire d'ici à 2035 et pérennisation de la ligne Neuchâtel-Corcelles avec mise en conformité des gares de Neuchâtel, des Doures et de Corcelles-Pesoux pour les personnes à mobilité réduite. Réalisation des travaux entre 2020 et 2022 par les CFF. Nouveau matériel roulant à l'issue des travaux.
5. Contournement autoroutier du Locle. Réalisation entre 2021 et 2029 par l'Office fédéral des routes.
6. Contournement autoroutier ouest de La Chaux-de-Fonds. Réalisation dès 2030 par l'Office fédéral des routes.
7. Contournement est de La Chaux-de-Fonds (H18). Réalisation prévue entre 2022 et 2026 par le canton. Requalification de la rue de l'Hôtel-de-Ville.
8. Halte ferroviaire de la Fiaz. Réalisation entre 2020 et 2022 par les CFF, le canton et la ville de La Chaux-de-Fonds.
9. Voie verte sur le tracé de la ligne historique Corcelles-Chambrelin-La Chaux-de-Fonds en évaluation. Planification dès 2032 pour une mise en service en 2035-37.
10. Rénovation du Tunnel de la Clusette. Création d'une voie de mobilité douce dans la galerie de sécurité. Réalisation entre 2021 et 2026 par le canton.
11. Réaménagement de la RC1310 entre La Sagne et Les Ponts-de-Martel. Réalisation entre 2020 et 2025 par le canton.
12. Réalisation de 70 km de pistes et bandes cyclables par le canton et les communes, en concrétisation du plan directeur cantonal de la mobilité cyclable.
13. Cadence ferroviaire à la demi-heure sur la ligne du pied du Jura entre Héritres-des-Lacs, Neuchâtel et la Béroche dès 2027.
14. Mise en œuvre d'une desserte de bus performante au Val-de-Ruz en lien à la nouvelle gare multimodale de Cernier. Réalisation dès 2035 par le canton et Val-de-Ruz.
15. Remplacement du Grand-Pont à La Chaux-de-Fonds avec la création d'une voie de mobilité douce. Réalisation entre 2022 et 2026 par le canton.
16. Modernisation de la liaison de transports publics entre Le Locle et Les Brenets d'ici à 2027.

et les projets pour l'horizon 2040/45

17. Projet de prolongation du Littoral vers la Maladière. À inscrire au Programme de développement stratégique fédéral 2040/45 (Prodes 2040/45).
18. Projet de halte ferroviaire à Malakoff sur la ligne La Chaux-de-Fonds-Les Ponts-de-Martel. À inscrire au Prodes 2040/45.
19. Projet de halte ferroviaire de la Léchère dans le pôle économique de Couvet. À inscrire au Prodes 2040/45.
20. Projet de halte ferroviaire de Perreux sur le pôle économique de Boudry. À inscrire au Prodes 2040/45.
21. Projet de halte ferroviaire des Cornes-Morel à La Chaux-de-Fonds. À inscrire au Prodes 2040/45.
22. Projet ArcExpress entre La Chaux-de-Fonds et Delémont en partenariat avec le Jura. À inscrire au Prodes 2040/45.

L'infographie dans le supplément Arclnfo de juin 2020

⁷ Communiqué de presse du Canton de Neuchâtel du 24 juillet 2020 : <https://www.ne.ch/medias/Pages/20200724-ligne-le-locle-les-brenets.aspx>

Les autres lignes à voie métrique des montagnes neuchâteloises

À la gare de La Chaux-de-Fonds, le réseau CFF à destination de Neuchâtel ou de Bienne est en correspondance avec la ligne à voie métrique à destination de La Sagne – Les Ponts-de-Martel exploitée par TransN et celle à destination de Le Noirmont – Saignelégier – Glovelier (–Delémont) exploitée par les CJ.

La ligne des CJ est équipée de matériel roulant moderne compatible avec la LHand et disposera bientôt d'un tronçon exploité en commun avec les CFF entre Glovelier et Delémont.

La ligne de TransN présente les mêmes défauts d'accessibilité que celle des Brenets. Les wagons hauts et les quais bas seront prochainement remplacés dans le cadre de la mise en conformité de la ligne et de son insertion dans le RER Neuchâtelois.

Le projet du canton de juillet 2020

En juillet 2020, le canton a annoncé la fermeture du Régional pour l'horizon 2025. Cette ligne sera déclassée au terme de 135 années d'histoire et remplacée par un service de bus.

Le canton a décrit le projet sommairement dans son communiqué de presse du 24 juillet : la ligne ferroviaire sera fermée et remplacée par un bus électrique avec un passage toutes les trente minutes en horaire régulier. Ce bus électrique, alimenté par des batteries à recharge rapide, à plancher bas et adapté aux dernières normes d'accessibilité reliera la gare du Locle au village des Brenets en utilisant une partie de la plateforme ferroviaire actuelle. Pour assurer la desserte du Chalet et des Frêtes, ainsi que pour éviter le goulet d'étranglement du Col-des-Roches, saturé par le trafic automobile pendulaire transfrontalier, le bus empruntera, en site propre, le tronçon de la ligne ferroviaire entre Le Chalet et l'intersection avec la route cantonale Le Locle – Les Brenets. Là, le bus rejoindra le trafic routier et desservira l'ensemble du village des Brenets, jusqu'au port et au parking des Pargots, s'arrêtant juste avant la douane. Comme jusqu'à présent, ce parking pourra être utilisé comme P+R pour les pendulaires venant de France pour diminuer le trafic routier sur les axes transfrontaliers. Une prolongation du service jusqu'à Villers-Le-Lac est étudiée et pourrait être mise en œuvre facilement si elle venait à convaincre les autorités françaises.⁸

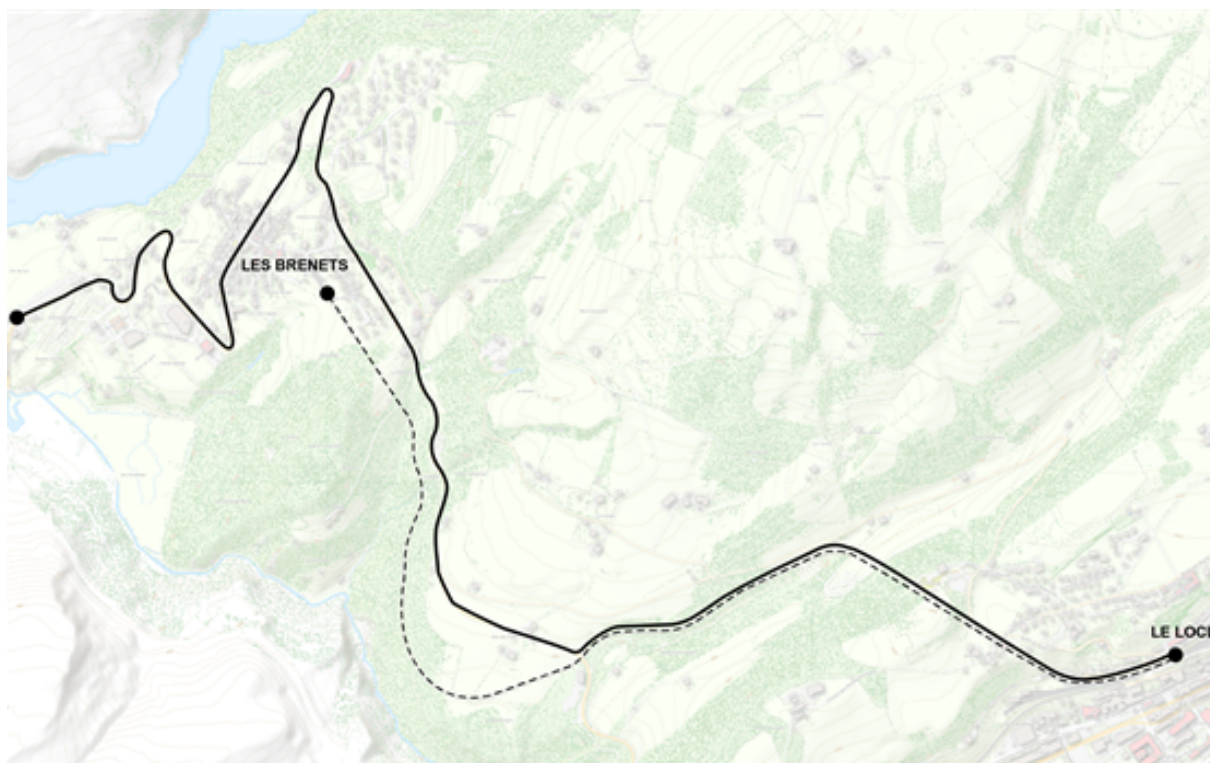
C'est seulement dans l'article ArclInfo du 25 juillet qu'est articulé le prix de ce projet. 16 Millions de francs sont prévus et financés en partie avec le soutien de la Confédération. Quelques détails sont ajoutés dans cet article : le bus utilisé sera un modèle standard de 12 mètres de long et le projet nécessitera l'agrandissement du profil du tunnel des Petits-Monts.⁹

⁸ Communiqué de presse du Canton de Neuchâtel du 24 juillet 2020 : <https://www.ne.ch/medias/Pages/20200724-ligne-le-locle-les-brenets.aspx>

⁹ Sylvie Balmer, "Plus de 50 millions d'euros pour la ligne des horlogers", *ArclInfo*, 28 janvier 2021, page 3



L'intersection de la ligne avec la route cantonale. À gauche, la rampe d'un chemin forestier derrière un dépôt de matériel ferroviaire, le 06 février 2021 | Photo : romain Bélisle



Principe du futur tracé de la ligne de bus électrique Le Locle – Les Brenets

échelle 1:110'000
100 200 300m

--- Tracé ferroviaire actuel
— Futur tracé du bus électrique (sur site propre et route cantonale)

ine.ch
INSTITUT NEUCHÂTELAIN DE L'INFRASTRUCTURE ET DES TRANSPORTS

Le plan publié par le canton le 24 juillet 2020 ¹⁰

D'autres propositions et hypothèses pour la ligne ferroviaire

Au cours des dernières années, conscientes de la probable condamnation future de la ligne en raison de sa vétusté et de son incompatibilité avec la nouvelle LHand, plusieurs personnes ont émis diverses hypothèses ou certains souhaits pour le futur de la ligne. Nous allons les présenter ci-après en les classant en plusieurs catégories.

La rénovation de la ligne à voie métrique

C'est l'opinion la plus conservatrice. La ligne est restaurée en l'état et dispose d'un nouveau matériel roulant accessible sans inégalités. Le temps de parcours est inchangé et les travaux consistent en une rénovation complète de la plateforme de roulement, des installations ferroviaires et des installations des gares. Le profil des tunnels devra aussi être corrigé pour permettre au nouveau matériel roulant de l'emprunter ainsi que la mise en service d'un nouveau matériel roulant.

Cette option peut s'accompagner d'une augmentation de la fréquence, d'une reconsidération du statut du TULB ou de la possibilité d'une ligne à trois rails Le Locle – La Chaux-de-Fonds, sur le

¹⁰ <https://www.ne.ch/medias/Pages/20200724-ligne-le-locle-les-brenets.aspx>

modèle du tronçon Glovelier – Delémont, qui est en cours d'aménagement par les CJ. Cette dernière proposition pourrait s'accompagner de synergies avec les CJ au sujet du matériel roulant et avec les CFF qui vont aussi fortement refaire ce tronçon dans le cadre du plan Mobilité 2030. De nouveaux arrêts destinés uniquement aux véhicules à voie étroite pourraient permettre une desserte plus fine entre les deux gares et un temps de trajet plus compétitif pour les liaisons à destination du bas du canton.

La reconstruction à voie normale.

Marcus Rieder du CCRR (Centre de Compétence du Trafic Régional Rieder) et Bernd Popp ont publié en août 2014, sur mandat de la commune des Brenets, un rapport au sujet du changement d'écartement de la ligne des Brenets.¹¹

Le rapport de M. Rieder expose la faisabilité de ce changement d'écartement et présente l'insertion de ce projet dans le contexte de mobilité cantonal de 2014, soit après le refus du TransRun mais avant le plan Mobilité 2030. Ce document présente la faisabilité sur le plan technique : les courbes devraient être légèrement corrigées pour permettre au nouveau matériel de circuler et le profil des tunnels remanié. L'accessibilité entre le domaine public et la halte des Frêtes est insuffisante au regard de la LHand mais le principe de proportionnalité appliqué à la faible densité de population permet de laisser ce chemin à forte déclivité en l'état.

Le CCRR propose d'adapter la ligne pour en faire un terminus possible des trains régionaux en provenance de La Chaux-de-Fonds, et par extension de St-Imier – Bienne ou de Cernier (dès 2030) / Les Hauts-Geneveys – Neuchâtel.

Le montant articulé pour cette opération comprend la destruction des installations existantes, l'aménagement de la nouvelle gare des Brenets et des deux haltes, la correction des tunnels ainsi que la technique ferroviaire ferroviaire et s'élève à environ 41 millions de Francs.

L'étude Rieder analyse aussi le potentiel de cette ligne et soulève que le village des Brenets pourrait profiter de l'arrivée des CFF pour modifier son plan de territoire et se densifier dans la région de la gare, pour profiter de cette nouvelle attractivité. Le quartier autour de la halte du Chalet pourrait en faire de même.

Le chantier d'un projet similaire début au printemps 2021 entre Bulle et Broc-Fabrique pour un coût d'environ 50 millions de francs, pris à charge entièrement par la confédération.¹² Le projet, est facilement inséré dans l'horaire cadencé existant car les rames du RER fribourgeois patientent actuellement 40 minutes à Bulle. Ce projet permettra d'atteindre Broc-Fabrique, site de l'attraction touristique de la chocolaterie Cailler appartenant à Nestlé depuis Fribourg et Berne sans changement, en plus de permettre l'accès au trafic marchandise pour les expéditions de l'entreprise.

¹¹ RIEDER Marcus, BOPP Bernd, Changement d'écartement – changement de destin La modernisation de la ligne Le Locle–Les Brenets, CCRR – Centre de Compétence Trafic Régional Rieder, Winterthur, août 2014.

¹² "De Broc-Fabrique à Berne sans changer de train" La Gruyère, 03 mai 2014, <https://www.lagruyere.ch/2014/05/de-broc-fabrique-%C3%A0-berne-sans-changer-de-train.html>

Comparaison de ces développements selon leur durabilité

L'Organisation des Nations Unies (ONU) définit le développement durable en ces termes :

Le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. (...)

Pour parvenir au développement durable, il est essentiel de concilier trois éléments de base, qui sont interdépendants et tous indispensables au bien-être des individus et des sociétés : la croissance économique, l'inclusion sociale et la protection de l'environnement.¹³

Nous allons appliquer une réflexion portant sur les trois piliers du développement durable aux trois futurs possibles de la ligne du Régional :

- La **rénovation** à voie étroite sur le même tracé
- La **reconstruction** à voie normale comme nouveau terminus du RER Neuchâtelois
- Le **remplacement** par un service du bus entre Les Pargots et Le Locle.

La réflexion sera guidée par des thèmes regroupés sous chacun des trois piliers et permettra de comparer les projets. Chaque question est interconnectée avec les autres même en travers des aspects généraux des trois piliers. La conclusion de ce chapitre présentera un résumé des avantages et inconvénients des différentes propositions.

Pilier économique

Le temps de trajet

Pour les deux projets impliquant une infrastructure ferroviaire, le temps de trajets entre les deux gares du Locle et des Brenets est envisagé identique à la situation actuelle (7 à 8 minutes). Le parcours en bus serait très légèrement plus long, tout d'abord car il y aura plus d'arrêts dans le village des Brenets, et aussi car la gare ne sera pas desservie directement. Le projet de remplacement du train par un bus améliorera certainement le temps de trajet entre les arrêts du TULB et le centre-ville du Locle en supprimant deux ruptures de charge. Cependant, le projet de mise à voie normale de la ligne proposerait une mobilité intéressante avec le bus du canton ainsi que Berne et Lausanne, après la réalisation de la ligne directe. Ce serait une opportunité très intéressante pour palier au déficit démographique du village.

Les ruptures de charges

En gare des Brenets, les deux projets ferroviaires offrent un statu quo : les usagers de la ligne seraient toujours obligés de changer de transport pour rejoindre le bas du village et le port. Le

¹³ Définition du Développement Durable dans la FAQ : <https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/development-agenda/>

coût d'augmentation de la qualité de la desserte dans le village devrait être ajouté à celui du projet et sa mise en œuvre n'est pas forcément justifiée si l'attractivité de cette offre n'est pas compétitive face à la voiture. Le bus direct offre ici un avantage non-négligeable ainsi qu'une amélioration substantielle de l'offre et de sa compétitivité face à la voiture.

En gare du Locle, seul le projet de reconstruction de la ligne à voie normale est avantageux. Dans les deux autres cas (voie étroite ou bus), la ligne est envisagée avec son terminus à la gare ce qui ne résout aucun des défauts de la situation actuelle. Une prolongation de l'offre pourrait être étudiée (voir ci-après).



La gare des Brenets et l'arrêt de bus du TULB | Photo : Romain Bélisle, le 06 février 2021

Le coût d'installation

Le coût d'une reconstruction à voie normale est évalué à environ de 40 millions de francs par le CCRR, ce qui n'inclut pas le matériel roulant car il serait mutualisé avec la ligne vers Neuchâtel.

Une rénovation à voie étroite nécessiterait elle-aussi des travaux conséquents dans les trois tunnels ainsi qu'une refonte complète de la plateforme ferroviaire. De plus, ce projet demande l'achat de nouveau matériel roulant. On peut estimer que le coût de cette variante sera même supérieur à celui de la mise à voie normale.

Le projet de bus est actuellement annoncé par ArclInfo avec un montant de 16 millions de francs. C'est le montant le plus faible envisagé. Peu d'informations ont été communiquées à ce sujet jusqu'à

maintenant. Même si des modifications à ce projet en doublait le prix, il resterait compétitif et attractif face aux deux autres projets bien que son coût ne serait plus forcément adapté à la densité de population du village.

Le projet de ligne de bus est le seul qui permet une prolongation facile en direction de la France. Au vu de la quantité de trafic automobile transfrontalier dans la région, il est raisonnable d'estimer que la demande est présente pour une meilleure offre en transports en commun entre les deux pays.

L'impact du projet sur l'offre touristique et de loisir

Le port de la compagnie de navigation NLB, l'hôtel restaurant Les Rives du Doubs aux Brenets, le restaurant du Saut-du-Doubs, tout le bas du village et par extension tout le bassin menant jusqu'au Saut-de-Doubs sont actuellement très peu desservis par les transports en commun. Dans l'horaire 2021, le TULB offre 8 connexions par jour et par direction, uniquement en semaine. Les horaires sont prévus pour les travailleurs frontaliers qui peuvent profiter de cette offre gratuite et du parking gratuit aux Pargots. En été, la NLB offre un service de navette entre le port et la gare avec des horaires adaptés aux correspondances avec le bateau et le train. Les deux projets ferroviaires n'ont pas de réel impact sur cette offre, qui devrait être négociée séparément ou comme mesure d'aménagement. Le projet de bus pourrait même menacer l'existence de la compagnie NLB en offrant un meilleur accès des touristes venant de Suisse vers les compagnies concurrentes de Villers-le-Lac.

Actuellement, la valeur touristique de la ligne historique attire des ferroviathes de tous les horizons et la ligne est fréquemment photographiée ou filmée. Le train est donc une attraction touristique en soi, et les trois projets de remise en conformité de la ligne mettent en danger la valeur historique de ce patrimoine. La rénovation à voie métrique permettrait de conserver le matériel roulant historique sur le site pour des courses occasionnelles tandis que le projet de ligne à voie normale nécessiterait une expatriation des motrices et wagons vers une ligne d'accueil (Réseau La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel et CJ, par exemple, avec une collaboration avec La Traction, l'association qui organise des courses en matériel historique sur le réseau des CJ). Avec le projet de bus, comme l'extrémité de la ligne aux Brenets n'est pas impactée, la possibilité d'organiser des espaces et/ou des activités dédiés à la mémoire et l'exposition de ce patrimoine sur le site même du Régional peut offrir l'opportunité de créer une nouvelle attraction touristique.

Le projet de remplacement par un service de bus direct jusqu'au Locle, toute la journée, y.c. le dimanche, à la cadence semi-horaire, et la connexion directe avec le réseau CFF sont des atouts non négligeables pour attirer les voyageurs des autres régions helvétiques. La possibilité d'aménager un axe de promenade et de mobilité douce le long du tracé de la ligne proposerait des parcours supplémentaires, peut-être axés sur un thème spécifique, dont le départ pourrait directement être donné en gare du Locle (le réaménagement du Tunnel devrait comprendre un trottoir).

Dans le cas de la transformation à voie normale, si la nouvelle ligne est complètement intégrée au RER neuchâtelois, on peut imaginer une cadence au quart d'heure entre Les Brenets et le bas du canton (ou à la demi-heure en alternance avec Le Col-des-Roches – Morteau). La valeur historique de la ligne actuelle serait remplacée de la meilleure des manières, par un projet permettant

d'assurer une exploitation pérenne de la ligne pour une période au moins égale à ses 130 ans d'activité.

L'impact des projets sur l'activité économique

Le projet de reconstruction à voie normale permet une meilleure connexion du village avec les villes de La Chaux-de-Fonds et du bas du canton, ce qui peut être un argument pour attirer des nouveaux contribuables et/ou des entreprises. Le projet de rénovation à voie métrique présente un statu quo avec la situation actuelle, trop faiblement attractive face à la voiture.

Le projet de bus permettrait de faciliter grandement la mobilité interne au village des Brenets en transports en commun. Ainsi, il ne serait plus autant attractif d'utiliser la voiture pour se rendre au centre du village. Ceci pourrait faciliter l'activité économique des commerces du village. À moins d'une claire amélioration des connexions au Locle, avec une liaison qui continue après avoir atteint la gare, le projet de bus n'aura pas ou peu d'impact dans cette question.

Indéniablement, une connexion fréquente en environ trente minutes avec Neuchâtel, sans changement, serait un très fort atout pour le village. Cette option permettrait de densifier le quartier de la gare et d'offrir une véritable centralité au village des Brenets.

La fréquentation de la ligne

Avec le projet de mise à voie normale de la ligne, le calcul pourrait se faire sur le parcours entier du train et plus seulement sur le tronçon entre Le Locle et Les Brenets. Ainsi, la ligne pourrait profiter du gain important amené par la ligne directe pour paraître mieux fréquentée dans les statistiques car elle serait prise en compte comme une partie du tout, même si ça venait à ne pas être le cas.

Avec une rénovation à voie métrique, les seules améliorations apportées au Régional seraient l'accessibilité du matériel roulant, éventuellement sa capacité en places assises et une possible augmentation de la fréquence. Ces facteurs pourraient attirer plus de voyageurs sur la ligne. Cependant, si la fréquence de desserte et la capacité du matériel roulant doublent, la capacité quadruple. Et même si le nombre de voyageurs augmente mais de manière plus faible, alors le taux de couverture, cette mesure importante de la rentabilité d'une ligne, baisse.

Dans les deux cas ferroviaires, une augmentation de la fréquentation passerait nécessairement par une augmentation de la densité de population autour de la ligne et demande une planification d'aménagement du territoire ainsi que des investissements privés. Par ailleurs, le service de ramassage aux Brenets dépendrait toujours d'une liaison de transports en commun supplémentaire.

Si, et seulement si, la ligne de bus est installée dès son ouverture à son potentiel maximum (cadence à la demi-heure complète, correspondance facile avec les trains en gare du Locle, gratuité du parking des Pargots, prolongation du service, sans rupture de charge, vers les zones industrielles et/ou commerciales du Locle et/ou de La Chaux-de-Fonds), alors la fréquentation de la ligne pourrait augmenter grâce à un report de charge de la voiture vers les transports en commun. Ce

potentiel d'augmentation, si l'offre proposée est à la hauteur, serait suffisant pour envisager à court terme une prolongation en territoire français. Ce qui augmenterait encore le potentiel de la ligne.

Pilier social

L'accessibilité

La nouvelle liaison doit permettre une accessibilité sans barrière aux personnes à mobilité réduite, aux familles avec des enfants en bas âge et/ou des poussettes, aux personnes malvoyantes, aux personnes incapables de conduire, aux personnes âgées ou aux personnes qui n'ont pas les moyens de se déplacer en voiture.

Les deux projets ferroviaires augmentent cette offre depuis leur point de départ à la gare des Brenets mais ils n'éliminent pas la rupture de charge. Seul le projet de bus étend cette nouvelle accessibilité dans le village, vers les zones touristiques du Doubs et potentiellement de l'autre côté de la frontière

La finesse de la desserte

Les transports en communs sont attractifs quand le point d'accès au réseau est proche du point de départ ET du point d'arrivée des utilisateurs. Si seul un de ces deux points est bien desservi, les transports en commun sont attractifs comme un maillon d'une chaîne de mobilité douce.

Seul le projet de remplacement du Régional par un bus offre une amélioration de ce point crucial de l'attractivité des transports en commun. La configuration topographique du village est très décourageante pour l'usage de la mobilité douce pour atteindre la gare. Une desserte toute la journée des différentes altitudes du village est une amélioration considérable de l'offre, aussi pour la zone touristique du Doubs et, potentiellement, de l'autre côté de la frontière. Les deux projets ferroviaires n'offrent pas d'amélioration de l'offre. Le potentiel d'attraction de la transformation à voie normale pourrait justifier une amélioration de la desserte du TULB.

L'attractivité des projets pour la population des Brenets

La rénovation à voie métrique de la ligne offre une faible amélioration de l'attractivité de la ligne. La fréquentation ne devrait pas augmenter de manière importante avec ce projet ou risque de moins augmenter que l'offre, ce qui péjorerait le taux de couverture.

La transformation à voie normale facilite les trajets vers les gares du réseau CFF du canton, vers les centres urbains du canton ainsi que vers le trafic grande ligne. C'est un excellent argument d'attractivité pour un village de permettre une mobilité en transports en commun à destination du pays tout entier.

La ligne de bus offre une plus grande finesse de la desserte à l'intérieur du village. La réduction du temps de trajet et la suppression de la rupture de charge à la gare des Brenets ainsi que l'amélioration substantielle de l'offre vont faciliter les trajets et la mobilité pour la population du village.



Photo prise depuis la gare des Brenets. Le chemin à droite intersecte la route cantonale derrière la maison, là où se devine une barrière oblique. C'est la distance entre la gare qui ne serait plus desservie par une ligne de bus, et l'arrêt le plus proche possible de la nouvelle ligne | Photo Romain Bélisle, le 06 février 2021

La valeur historique du patrimoine ferroviaire

Les deux projets de chemin de fer perpétuent la vie de la ligne et la valeur historique du train est conservée. Le projet de bus parle d'études concernant le futur de la ligne mais rien n'a été évoqué de concret. En l'état le projet de fermeture de la ligne est une perte importante en termes de patrimoine et ceci doit être pris en considération dans les prochaines étapes de développement. Dans la conclusion de ce document, le comité présente différentes possibilités.

Ce matériel roulant représente une importante valeur historique. Il est nécessaire de s'assurer la pérennité de son histoire. Des collaborations avec des associations dédiées, comme la Traction (qui circule sur le réseau des CJ, connecté au Pont-Sagne de TransN), peuvent assurer la survie et la pérennité de ce matériel.



Le Père Frédéric est conservé en contrebas de la gare | Photo Romain Bélisle le 06 février 2021



La matériel roulant du régional (ex Chemin de Fer des Montagnes Neuchâteloises – CMN) dans la remise à la gare des Brenets | Photo Romain Bélisle, le 06 février 2021

L'usage du territoire de la ligne et de la gare

Dans les deux projets de chemin de fer, l'affectation des parcelles du domaine ferroviaire est inchangée. Le projet de bus permettrait une requalification complète de la ligne et de la plateforme de la gare des Brenets. Une reconversion serait possible, tout en respectant la valeur historique du bâtiment voyageurs et du dépôt (les autres bâtiments n'ont pas de valeur historique importante) L'ancienne commune des Brenets avait envisagé de construire une unité d'accueil pour les enfants à proximité de la gare. Une réévaluation de cette idée sur le site de la gare pourrait grandement augmenter l'attrait du village pour les familles.

Le tracé de la ligne ferroviaire présente une faible déclivité et est idéal pour un réaménagement en axe de promenade. Un parcours à thème peut être proposé, présentant la nature, la région, l'histoire ferroviaire du lieu et/ou des œuvres artistiques, artisanales ou culturelles. Des exemples existent dans la région : le sentier des planètes entre Le Locle et Le Saut-du-Doubs, les chemins des tourbières aux Ponts-de-Martel, les chemins de la contrebande franco-suisse, etc...



La gare des Brenets et le dépôt | Photo : Romain Bélisle, le 06 février 2021.

Pilier écologique

Impact environnemental du chantier

La ligne actuelle est très vétuste et nécessite de toute manière une rénovation partielle de l'infrastructure ferroviaire et une reconstruction complète des quais. La durée de fermeture du service due au chantier et l'impact environnemental des projets sont plus ou moins équitables, quelle que soit l'option choisie. Le coût environnemental de la ligne actuelle (énergie grise) a été amorti sur plus d'un siècle d'exploitation et ne doit pas être pris en considération dans le calcul.

Impact environnemental du matériel roulant

Le projet de transformation à voie normale ne nécessiterait pas de dépenses financière et énergétique considérables pour la création de nouveau matériel roulant car la ligne mutualiserait son matériel avec celui du RER neuchâtelois. Une rénovation à voie métrique nécessiterait l'achat de nouvelles rames.

Le principal point négatif du projet de ligne de bus réside dans les batteries. Le marché mondial des batteries est trop jeune pour avoir développé le besoin d'une économie du recyclage et la question de l'élimination de ces produits, ainsi que des ressources nécessaires à la construction des batteries, commence seulement à être soulevée par les fabricants sous l'axe de la durabilité grâce à des initiatives comme Planet Solar ou Solar Impulse. Le développement des véhicules électriques

privés devrait accélérer les processus de R&D dans ces domaines mais l'horizon à moyen ou long terme de ces développements pose encore trop d'incertitudes.

Impact environnemental du Kilomètre-voyageur

Le transport ferroviaire est très compétitif en termes d'impact environnemental et les transports en commun routiers, même à propulsion électrique, ne sont pas avantageux en raison notamment du poids des batteries. Cependant, si le projet de bus est suffisamment bien conçu pour que sa fréquentation augmente fortement, le nombre de voyageurs permettrait de diminuer la consommation d'énergie de chaque personne transportée dans le bus.

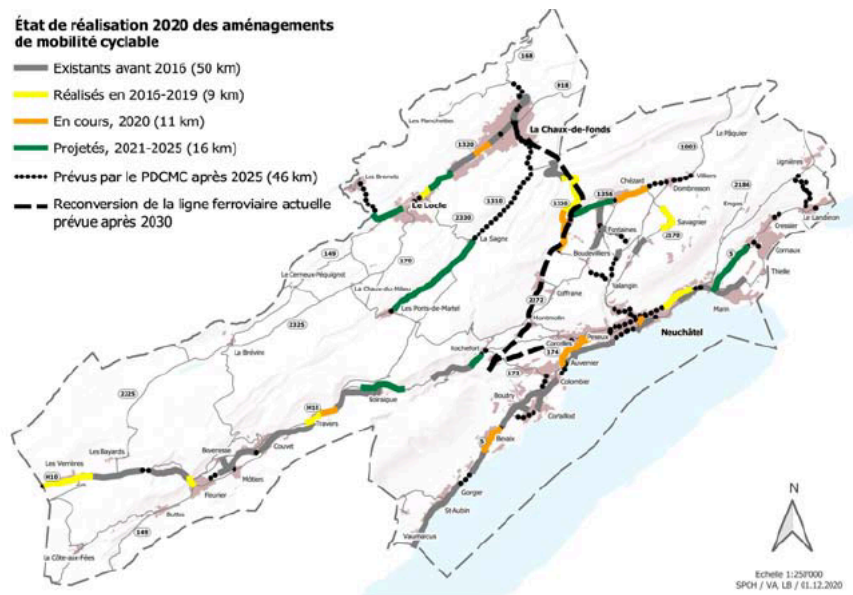
Réduction du trafic automobile

C'est ici que réside la force du projet de ligne de bus. Exploitée à son potentiel maximum, elle permettrait un ramassage maximal du trafic frontalier et report de charge de la voiture vers le bus. Tous ces kilomètres non roulés en voiture seront à prendre en compte dans le bilan du kilomètre-voyageur du nouveau projet. Les deux projets ferroviaires n'apportent pas de grande plus-value dans ce domaine car, on l'a vu ci-dessus, ils ne sont pas suffisamment attractifs et compétitifs face au transport individuel motorisé.

La place donnée à la mobilité douce

Comme on l'a vu plus haut, le tracé entre la Route Cantonale et les Brenets serait déclassé, défermé et fermé au trafic ferroviaire. Il serait dommage que le territoire de la ligne soit l'objet d'une "renaturation" comme l'annonce le canton dans son communiqué de presse du 24 juillet 2020 alors même qu'un Chemin des rencontres entre Le Locle et Les Brenets est annoncé pour 2025 selon ArcInfo du 11 décembre 2020.¹⁴ La plateforme ferroviaire est idéale, avec une déclivité inférieure ou égale à 2% et de larges courbes, pour une réutilisation pour la mobilité douce ou de loisir. D'ailleurs le tronçon parcouru par le bus ne devrait pas être interdit à la mobilité douce. Y compris dans le tunnel, un aménagement devrait être installé permettant de rejoindre à pied et en vélo le village des Brenets, et par extension la zone touristique du Doubs et du Saut-du-Doubs, directement depuis la gare du Locle.

¹⁴ Matthieu Henguely, "L'Etat met le paquet pour la mobilité douce", *ArcInfo*, 11 décembre 2020, page 12



Le plan des aménagements de mobilité douce présenté le 11.12.2020 dans ArclInfo, page 12.

Le Locle, Terminus ?

Une prolongation de l'offre sans rupture de charge après la gare du Locle, analogue à celle envisagée dans le projet de reconstruction à voie normale, est possible dans les deux autres cas.

Dans le cas de la ligne à voie métrique, cette installation serait très difficile et nécessiterait une forte coordination avec les CFF et les autorités cantonales pour l'installation d'un troisième rail entre le Le Locle et le Crêt-du-Locle. De cette halte à La Chaux-de-Fonds, il y a suffisamment d'espace de part et d'autre de la ligne pour envisager une ligne à voie métrique en site propre, augmentant la finesse et l'attractivité de la desserte ferroviaire dans la partie occidentale de la ville et dans les zones industrielles. Du point de vue du matériel roulant, cette idée serait très facile à mettre en œuvre en prolongeant la ligne des CJ vers Glovelier sur le nouveau tracé. Les CJ disposeront bientôt d'un tracé analogue entre Glovelier et Delémont, à l'extrémité orientale de la ligne. Cependant, une telle insertion d'un trafic plus lent sur une ligne à voie unique appelée à soutenir une cadence au quart d'heure en direction de Neuchâtel est difficilement envisageable sans travaux conséquents d'augmentation de la capacité (doubles voies, etc...)

Dans le cas de la ligne de bus, un terminus devant la gare du Locle saperait tout le potentiel de la transformation de la ligne et de la suppression du Régional. Il est primordial que la ligne de bus continue au moins jusqu'au centre-ville et à la plateforme de transport routier à la rue de la Côte. La correspondance avec les autres lignes de bus via le Remontoir n'est pas suffisante. La capacité de cet ascenseur est trop faible et sa fiabilité trop peu assurée. La prolongation de la ligne de bus permettrait d'éviter ce point d'incertitude et de doubler sa desserte, car actuellement, en cas de fermeture du remontoir, il est difficile de rejoindre la gare depuis le centre, et inversement, en raison de la forte dénivellation.



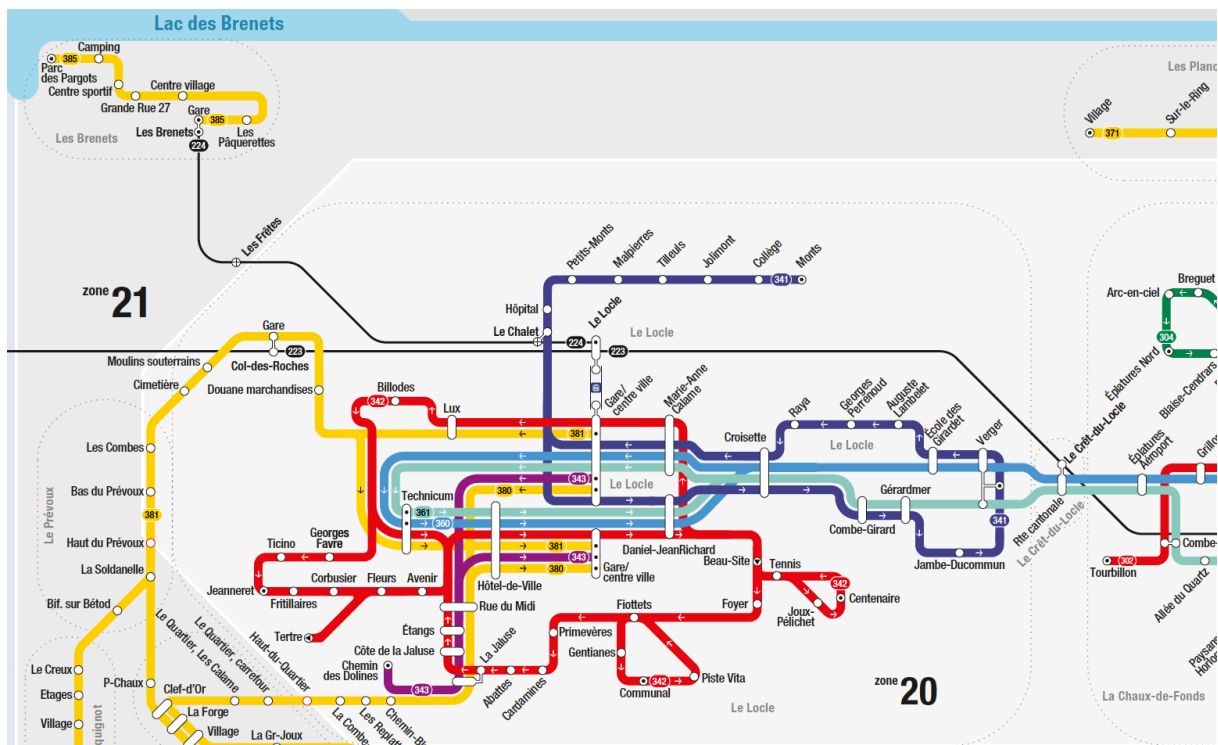
Le tracé possible de la ligne de bus pour rejoindre le Centre-Ville du Locle | Plan Romain Bélisle sur un fond d'image SwissTopo¹⁵

Un bus direct au-delà du Centre-ville du Locle

Pour justifier la suppression de la ligne de train, il est primordial que la ligne de bus permette une très forte amélioration de l'offre, notamment pour les pendulaires. Le projet présenté par le canton le 24 juillet 2020 est intéressant du point de vue des touristes visitant le Saut-du-Doubs et de la population du village des Brenets. Pour le trafic pendulaire avec Le Locle, principalement pour les frontaliers, une amélioration de l'offre est encore possible.

Après avoir rejoint l'arrêt gare/Centre-ville, au pied du remontoir, la nouvelle ligne de bus pourrait continuer en s'insérant dans le plan existant ou comme une nouvelle liaison. La nouvelle ligne 343 en direction de la zone industrielle au Sud de la ville est actuellement desservie en semaine, entre une et trois fois par heure, uniquement aux heures de pointe. Elle pourrait être fusionnée avec le service de la future ligne en direction des Brenets, ce qui permettrait d'attirer un peu plus de trafic transfrontalier actuellement automobile.

¹⁵ <https://s.geo.admin.ch/8ec9b92ae2>

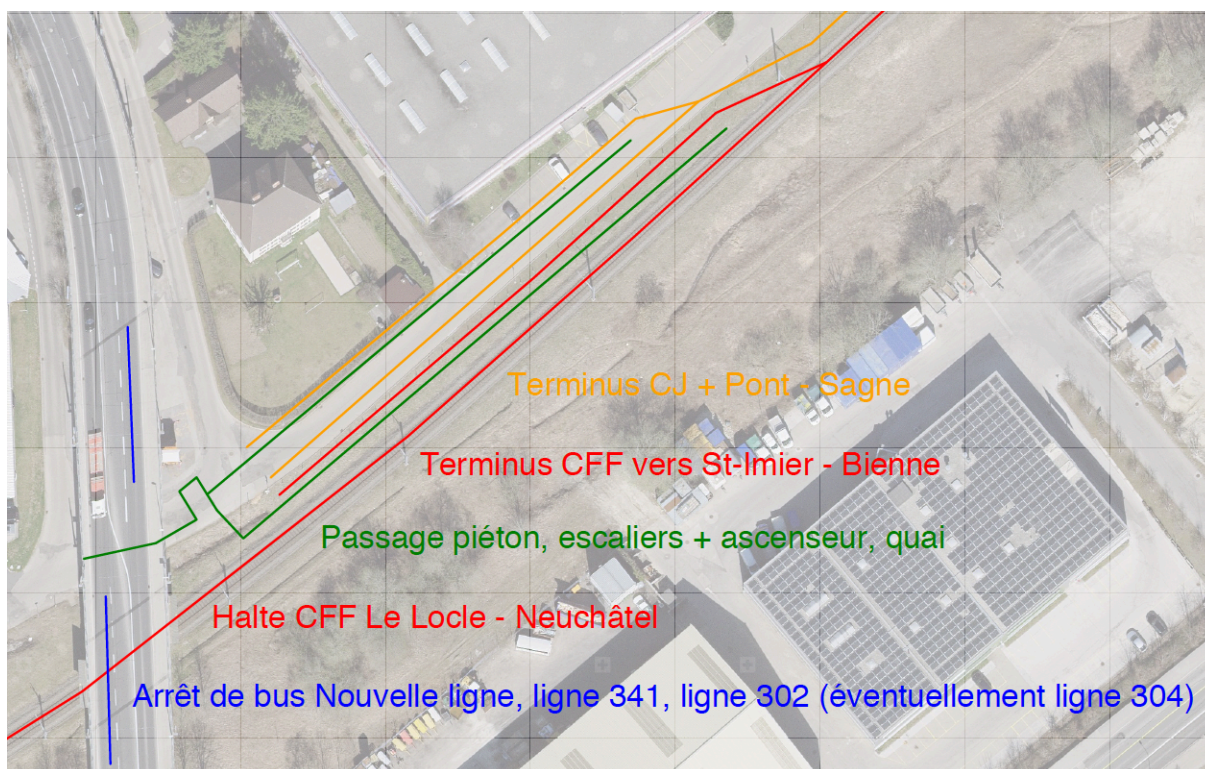


Extrait du plan du Réseau TranN au Locle

Pour une offre encore plus importante, la future ligne de bus avec les Brenets pourrait être insérée dans l'offre des lignes 360/361 jusqu'à La Chaux-de-Fonds. Sans forcément desservir la gare de La Chaux-de-Fonds, la ligne pourrait grandement réduire les temps de trajet en transport en commun entre la frontière avec la France et les zones industrielles entre Le Locle, Le Crêt-du-Loche et Les Éplatures.

Comme mentionné ci-dessus, il serait possible territorialement de doubler la ligne CFF entre la gare de La Chaux-de-Fonds et les Éplatures par une ligne à voie métrique qui serait le prolongement de celle des CJ et/ou de celle à destination de La Sagne – Les Ponts-de-Martel. Ces deux lignes gagneraient en attractivité, de même que les régions qu'elle desservent, si elles permettaient une meilleure connexion avec les zones industrielles. L'intersection entre la ligne CFF et la route entre l'aéroport et le giratoire de Combe-à-l'Ours, dernier croisement routier du chemin de fer en sortie Ouest de la Chaux-de-Fonds pourrait accueillir une nouvelle plateforme d'échange connectée vers l'Est autant que vers l'Ouest, en transports en commun et en mobilité douce.

Une plateforme d'échange aux Éplatures située à grande proximité de l'autoroute pourrait, grâce à un parking d'échange P+R, offrir une connexion facilitée à la ligne CFF (Besançon – Morteau) – Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel, à la ligne CFF en direction de St-Imier – Bienne, au bus urbains de La Chaux-de-Fonds (lignes 302 qui passe sur le pont & éventuellement 304, qui serait prolongée), au bus interurbains 361, à la nouvelle ligne de bus en direction des Brenets (qui aurait son terminus à Tourbillon, pour desservir la zone industrielle depuis la France) et aux chemins de fer à voie métrique à destination de Le Noirmont – Saignelégier – Glovelier – Delémont et La Sagne – Les Ponts-de-Martel.



Possibilité d'un pôle d'échange intermodal à Combe à l'Ours, aux Eplatures | Plan Romain Bélisle sur un fond d'image SwissTopo¹⁶

Les projets du plan Mobilité 2030 sont très attractifs dans les montagnes neuchâteloises. Cependant, au niveau des transports en commun, les efforts sont majoritairement consentis pour la relation avec Neuchâtel (ligne directe). La mobilité entre les villages et les zones urbaines, de même que la mobilité avec la France vont s'améliorer aussi, certes, mais principalement grâce aux projets routiers. Il est primordial, en termes de développement durable et d'attractivité de la région, d'offrir une offre en transports en commun concurrentielle et complémentaire des transports privés. Avec une ligne de bus forte, la liaison Les Pargots – Les Eplatures se ferait en moins de 40 minutes, sans changement et en évitant la majeure partie des bouchons du Col-des-Roches et de l'entrée des villes.

En lisière de ville, à proximité d'importantes zones à bâtir encore non développées, cette zone peut être aménagée en accord avec le développement durable, les activités économiques et de loisir et la mobilité de la région. Quand le parking P+R est vide, en dehors des périodes de travail, il peut être utilisé pour une autre infrastructure, par exemple un stade de glace. La patinoire des Mélèzes est notoirement vétuste et difficilement accessible tant en voiture qu'en transports en commun lors des matchs du HCC.

Une infrastructure présentant un usage social et de loisir sur le site du Bowling, symbole de l'entrée Ouest de la ville pour les usagers de tous les moyens de transports, serait aussi un symbole de l'entrée de la ville dans le XXI^e siècle et le troisième millénaire, un symbole de la volonté des

¹⁶ <https://s.geo.admin.ch/8ec9e5c875>

autorités d'enrayer l'exode de nos régions. C'est une offre en transports en commun de cette ambition qui permettrait d'envoyer un signal fort à la France voisine : la Suisse va cesser de considérer les montagnes neuchâteloises comme une région périphérique. Par extension, un projet fort desservant la France via les Brenets est une prise de position de nos autorités : Nous ne considérons plus les Brenets comme la périphérie d'une ville périphérique d'un canton périphérique ; les Brenets sont une porte de notre pays sur le vôtre et un lien fort de notre activité économique partagée.



Les zones à bâtir aux Éplatures et la stations intermodale de Combe à l'Ours | plan SwissTopo ¹⁷

Conclusion

Bien qu'envisageable, la fermeture de la ligne est un événement triste qui ne doit pas être exigé par les autorités sous l'angle des économies mais avec la promesse d'une grande amélioration de l'offre. Comme nous l'avons constaté, une ligne de bus peut être très intéressante pour la ligne, **si, et seulement si**, le projet exploite au maximum son potentiel pour tous les domaines :

- Pour le report de charge de la voiture vers les transports en commun (train ou bus), notamment dans le cadre du trafic pendulaire, principalement frontalier
- Pour le respect du développement durable
- Pour la mobilité des habitants
- Pour l'attractivité touristique de la région
- Pour le respect de la valeur patrimoniale du chemin de fer
- Pour les offres de loisirs

¹⁷ <https://s.geo.admin.ch/8ec9f1ee19>

Tout projet de transport en commun dont la compétitivité est sapée par les contournements autoroutiers du Locle et de La Chaux-de-Fonds seront des projets morts-nés.

Le meilleur projet, permettant d'envisager sereinement l'avenir de la ligne sur plus d'un siècle est celui de la transformation à voie normale. Ce genre de projet existe en Suisse, dans le canton de Fribourg, pour une longueur et un montant comparable financé par la confédération.

La position du comité de l'ARLB

Notre association est fortement intéressée par la pérennité de la liaison ferroviaire entre Le Locle et Les Brenets. Cependant, nous sommes conscients de ses défauts et de la mauvaise politique d'aménagement du territoire qui a étouffé le potentiel du Régional depuis des décennies. À l'heure où le canton annonce d'importants projets, avec un soutien conséquent de la Confédération, de la population cantonale, des communes concernées et de tous les partis politiques cantonaux, nous appelons les autorités à assumer leurs responsabilités et leurs promesses, et à fournir les efforts nécessaires pour assurer une mobilité durable et pérenne dans notre région.

Courant 2021, notre association va contacter les autorités pour demander plus d'informations sur le projet de fermeture ainsi que la possibilité de participer aux discussions pour le futur de la ligne.

Notre association pourrait se rallier à un projet de suppression de la ligne si nous avons la certitude que les autorités ont agi en prenant en compte tous les intérêts, et pas seulement celui de l'économie. Nous soulignons que jusqu'à présent, les autorités cantonales n'ont jamais présenté le projet comme faisant partie du concept de mobilité régional de Mobilité 2030 alors que l'opportunité est plus que flagrante. Cela nous donne l'indice que les autorités ne croient pas en ce projet et tente de se débarrasser de la ligne de train avec un effort minimal.

L'ARLB n'acceptera pas de projet au rabais ou présentant des défauts de conception réduisant à néant les chances d'amélioration des conditions de vie du village et de la durabilité de la mobilité dans notre région. La suppression d'une ligne ferroviaire n'est pas à considérer à la légère et nous attendons des autorités des mesures convaincantes face à l'histoire de 130 ans du Régional.