

LA QUESTION DU JOUR

Un train qui ne couvre pas plus de 30% de ses coûts doit-il être remplacé par un bus?

Votez par SMS en envoyant DUO REMP OUI ou DUO REMP NON au numéro 363 (FR. 0,30 /SMS) ou sur le site www.arcinfo.ch

**CHEMINS DE FER** Aucune ligne neuchâteloise et jurassienne n'atteint la couverture des coûts de 50% que veut la Confédération. Disparaîtront-elles? Forte opposition.

# Tous les trains régionaux de l'Arc jurassien dans le viseur de Berne

VIRGINIE GIROUD

La nouvelle a été reçue comme un coup de tonnerre dans toute la Suisse: l'Office fédéral des transports (OFT) souhaite à l'avenir que le trafic régional sur rails soit couvert à 50% par les recettes (notre édition d'hier). Des plans de rentabilité qui pourraient remettre en question l'existence de 175 des 300 lignes ferroviaires régionales helvétiques. Et la totalité du réseau régional de l'Arc jurassien.

En effet, les quelque vingt lignes régionales des cantons de Neuchâtel, du Jura et du Jura bernois n'atteignent pas ce fameux taux de couverture des coûts de 50% et figurent sur la liste des tronçons peu rentables dressée par l'OFT.

L'avenir du trafic régional dans nos contrées est-il en péril? «Il ne s'agit pas de supprimer purement et simplement ces lignes, mais d'examiner, avant chaque investissement important en termes de rénovation de voies ou de matériel roulant, s'il n'existe pas d'autre solution plus économique», répond Andreas Windlinger, porte-parole de l'OFT.

## Très forte opposition

Quant aux tronçons les moins rentables, dont le degré de couverture est inférieur à 30%, «nous examinerons tous les quatre ans s'il y a lieu de les remplacer par des bus, solution moins coûteuse». Une mesure qui pourrait frapper les lignes entre Le Locle et Les Brenets et entre Les Ponts-de-Martel et La Chaux-de-Fonds (Transports publics neuchâtelois), ou entre Le Noirmont et Les Breuleux (Chemins de fer du Jura).

«Ces changements s'inscrivent dans la politique d'économies du Conseil fédéral, annoncée en 2010», explique Andreas Wind-



« Je dors sur mes deux oreilles. Berne lance un coup de sonde, c'est tout. La suppression de nos lignes n'est politiquement pas acceptable! »

FRÉDÉRIC BOLLIGER DIRECTEUR DES CHEMINS DU FER DU JURA

linger. «Pour l'instant, ce projet d'ordonnance en est au stade de la consultation. Les cantons et les compagnies de transports ont jusqu'au 22 novembre pour prendre position. Puis ce sera au Conseil fédéral de valider l'ordonnance. On

est encore loin de la décision définitive.» Le porte-parole de l'OFT ne cache pas que «l'opposition est déjà très forte» depuis la divulgation du projet.

«Un taux de couverture de 50% ne semble pas réaliste dans le can-

ton de Neuchâtel! La grande majorité de nos lignes régionales atteint entre 40 et 45% de couverture des coûts. Même entre Bienne et La Chaux-de-Fonds ou entre Neuchâtel et Le Locle, des lignes qui fonctionnent pourtant bien, on n'arrive pas à 50%», explique Nicolas Wälti, chef ad interim du Service neuchâtelois des transports.

## Le Locle-Les Brenets clairement en sursis

Il ajoute que la Confédération – qui finance grosso modo la moitié des coûts du trafic régional, l'autre moitié étant assurée par les cantons – peut imposer des seuils minimaux de rentabilité. «Si ces seuils ne sont pas at-

teints, la Confédération peut se retirer. Dans ce cas-là, si les cantons veulent maintenir la ligne, c'est à eux de la financer entièrement.»

Nicolas Wälti assure que le canton de Neuchâtel sera ferme dans sa prise de position concernant les plans de la Confédération et refusera le taux de 50% proposé. «J'imagine bien que toutes les lignes neuchâteloises ne seront pas démantelées. Le tronçon régional entre Gorgier et Neuchâtel, par exemple, n'est pas assez rentable. Mais comme il s'agit de la voie du pied du Jura, où passe le trafic des marchandises et des grandes lignes, Berne ne pourra pas supprimer ces rails!»

Le chef ad interim du Service des transports ajoute que cette ordonnance donnera du travail aux compagnies de transports: «A chaque changement, la loi obligera la compagnie à réaliser une étude pour convaincre la Confédération que les investissements prévus sont judicieux et rentables!»

Jean-Michel von Kaenel, codirecteur des Transports publics neuchâtelois SA (TransN), rappelle que ce n'est pas la première fois que les petites lignes régionales sont dans le collimateur de la Confédération. «Dans les années 1980, nous avons l'interdiction d'effectuer des investissements sur nos lignes Les Ponts-de-Martel-La Chaux-de-Fonds et Le Locle-Les Brenets. La Confédération a tout essayé depuis trente ans pour reporter la charge des transports régionaux sur les cantons.»

Jean-Michel von Kaenel ne se montre pas inquiet pour les lignes principales, «mais notre ligne entre Le Locle et Les Brenets est clairement en sursis».

## Impossible d'atteindre une meilleure rentabilité

Quant au directeur des Chemins de fer du Jura, Frédéric Bolliger, il insiste sur le fait que «les lignes de l'Arc jurassien ne pourront jamais dépasser une couverture des coûts de 50 pour cent. C'est lié au faible bassin démographique et au coût élevé des infrastructures dans notre type de paysage.»

Mais les plans de l'Office fédéral des transports ne l'inquiètent pas: «Je dors sur mes deux oreilles. Berne lance un coup de sonde, c'est tout. La suppression de nos lignes n'est politiquement pas acceptable! Et remplacer les trains par des bus générerait des économies de bouts de chandelle. Car ce qui coûte dans un train vide, c'est surtout le conducteur.»

## Pour Claude Hèche, «ce projet sème le doute»

Passer du rail à la route: même énoncée avec des pincettes, la proposition fait l'effet d'une bombe. Le Jurassien Claude Hèche ne cache pas son inquiétude. La semaine dernière, la commission des transports du Conseil des Etats, qu'il préside, se déclarait favorable à un relèvement temporaire de la TVA pour financer à hauteur de 6,4 milliards de francs une première étape de renouvellement des infrastructures ferroviaires. Le projet d'ordonnance «donne un signal contradictoire à la population, ça sème le doute», regrette le président de l'association Oustrail.

Pour Claude Hèche, le résultat de la consultation sera fondamental. D'ici le 22 novembre, «il faut que les cantons et les entreprises de transports réagissent». Sans vouloir mettre en doute le travail des compagnies de bus, le sénateur jurassien craint par-dessus tout une dégradation de la fiabilité des transports.

L'Association transports et environne-

ment (ATE) délivre le même son de cloche. «Par rapport au bus, le train est à la fois plus rapide, plus confortable et plus écologique», insiste Gerhard Tubandt. Le porte-parole de l'ATE redoute qu'en démantelant des lignes régionales, «y compris aux portes d'agglomérations comme Zurich ou Lausanne», on en vienne à affaiblir le réseau dans son ensemble.

Un exemple emblématique parmi d'autres: dans la liste des 175 lignes n'atteignant pas 50% de rentabilité, on trouve le RER fribourgeois, inauguré il y a moins d'une année. Souvent qualifié de «success story», et pourtant dans le mauvais wagon! «On a remplacé le bus par le rail. On ne va quand même pas revenir en arrière», s'étonne Martial Messeiller. Pour le responsable de la communication des Transports publics fribourgeois, ce type de réflexion est «voué à l'échec».

En règle générale, «le client paie un tiers du coût du transport», évalue Martial Mes-

seiller, qui assure que le RER n'a aucun problème de rentabilité. Il va même augmenter ses cadences dès le 9 décembre, y compris entre Palézieux et Bulle.

En Valais aussi, les réactions sont vives: «Si l'OFT passe à l'acte, les lignes des Transports publics du Chablais (AOMC, AL, ASD et BVB), celle de Transport Martigny Région (Le Châble et Orsières), mais aussi la ligne du Tonkin au-delà de Monthey seraient susceptibles d'être supprimées», indique Pascal Bovey. Le chef du Service cantonal valaisan des transports ajoute: «En Valais, toutes les lignes régionales se situent sous la barre des 50%, à l'exception du Simplon, du Lötschberg et le Matterhorn, qui pourraient échapper au couperet.»

De leur côté, les CFF gardent le silence. «Pour l'heure, la discussion est essentiellement politique. Nous ne souhaitons pas faire de commentaires», explique la porte-parole Patricia Claivaz. ● BERTRAND FISCHER ET GILLES BERREAU

## L'AVIS DE



**DIDIER BERBERAT**  
CONSEILLER AUX ÉTATS, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'ÉNERGIE

## «Un très mauvais signal sur le plan écologique»

«Je suis sidéré!» Le sénateur neuchâtelois Didier Berberat (PS) a sursauté en découvrant l'information à Bruxelles, alors qu'il revenait du sommet de la francophonie à Kinshasa. Il stigmatise la vision de l'Office fédéral des transports. «Penser à un transfert du rail à la route, c'est un très mauvais signal sur le plan écologique. Je me demande d'ailleurs pourquoi le département de Doris Leuthard laisse faire les CFF qui vont de plus en plus dans le sens du transport par camions.»

L'idée d'envisager de fermer des lignes en deçà d'un certain seuil de déficit, c'est aussi «un déni de solidarité confédérale – qui permet aux régions de vivre –, et la négation du service public. Car il est évident que nos régions n'ont pas une population assez dense pour atteindre une couverture des coûts comparable aux grandes régions. Si l'on souhaite concentrer toute la population sur le Plateau, il faut le dire!» Remplacer des trains par des bus? «Seulement dans des cas limités et à titre exceptionnel.» ● LBY