

Argumentaire pour des transports en communs forts entre Le Locle et Les Brenets

Résumé

L'Association "Le Régional" Les Brenets – Le Locle – *ci-après* : ARBL – considère que le projet de remplacement du train par un bus est insuffisamment argumenté par le canton de Neuchâtel et l'Office fédéral des transports. À la suite d'un travail d'analyse qui a débouché sur la rédaction d'un rapport ¹, en avril 2021, L'ARBL a écrit aux autorités fédérales ², cantonales et communales ainsi qu'à la compagnie TransN et à l'OFT pour leur demander la publication des études ayant mené à ce choix. Comme nous n'avons pas obtenu ce que nous avons demandé : la publication d'études appuyant le choix des autorités, nous constatons que les milles habitant.e.s du village des Brenets et la ligne du Régional sont encore et toujours négligés par les autorités.

À nos yeux, le projet présenté en juillet 2020 est lacunaire et insatisfaisant. Les autorités s'en servent pour se débarrasser définitivement de la question ferroviaire entre Le Locle et Les Brenets. L'ARBL est convaincu qu'un projet durable et pérenne est possible et souhaite attirer le débat public sur la question suivante : **serait-il possible de proposer un projet audacieux – plutôt qu'une marche arrière – qui permettrait de régler la question ferroviaire entre Le Locle et Les Brenets ?**

¹ Rapport disponible sur www.regional-les-brenets.ch

² Lettre disponible sur www.regional-les-brenets.ch

*"La localité des Brenets, village situé à l'extrême frontière Suisse, est une de celles qui ont été le plus mal traitées par l'établissement des nouvelles communications" (...)
"Notre Régional agrandira, pour ainsi dire, l'horizon du pays, la Suisse d'un côté, la France de l'autre." ³*

En 1884, Le chemin de fer Besançon – Le Locle est ouvert via Le Col-des-Roches – Morteau, refusant au village des Brenets d'obtenir une gare sur une ligne internationale. Déjà à cette époque, le village des Brenets avait dû se battre pour être raccordé au réseau cantonal des routes (1847) et pour obtenir un raccordement ferroviaire au réseau national via une ligne à écartement métrique aboutissant à la gare du Locle. Cette ligne, surnommée *Le Régional*, est inaugurée le 23 août 1890 est alors utile aux industries, aux exploitations agricoles ainsi qu'un tourisme local.

Durant la première moitié du XX^e siècle, la compagnie RdB – pour *Régional des Brenets* – survit tant bien que mal aux deux conflits mondiaux ainsi qu'à des situations économiques difficiles jusqu'à sa fusion dans la compagnie des Chemins de fer des Montagnes Neuchâteloises – CMN – début 1947.

Cette fusion avec le PSC – *Ponts-de-Martel – La Sagne – La Chaux-de-Fonds* – marque le début de grands travaux d'infrastructures : le tablier de la voie est abaissé dans les tunnels pour permettre l'électrification de l'ensemble de la ligne et des motrices ainsi que des voitures-pilotes sont commandées en Italie et mises en service en 1950. Ces véhicules sont encore aujourd'hui en service sur la ligne après plus de 70 ans. Dans les années 1970, les halles marchandises de la gare des Brenets sont reconstruits et la locomotive à vapeur *Le Père Frédéric* est installée dans un mémorial en contre-bas de la gare.

Un mois avant le 130^e anniversaire de l'inauguration de la ligne, le 24 juillet 2020, le canton de Neuchâtel présente de *nouvelles perspectives pour la ligne Le Locle – Les Brenets* ⁴. Le succinct communiqué de presse annonce la fermeture de la ligne pour 2023, l'utilisation d'une partie de la plateforme ferroviaire pour créer une voie bus en site propre – y compris le réaménagement du tunnel des Petits-Monts – et l'augmentation de la cadence à la demie heure grâce à un bus électrique. Ces investissements, bien qu'orientés vers le trafic routier, seront financés par le Fond fédéral pour les Infrastructures Ferroviaires (FIF). **Étouffée par une faible fréquentation, un entretien insuffisant une absence d'investissement depuis des décennies, la ligne est condamnée à la fermeture.**

L'ARBL considère que ce projet présente des avantages certains. L'augmentation de la cadence ainsi que la finesse de la desserte du village, couplées au respect des normes d'accessibilité, apporte une forte amélioration de la qualité de l'offre au sein du village. L'évitement du nœud routier du Col-des-Roches, grâce à d'importants travaux de génie civil, assurera la fiabilité de l'horaire même à l'heure de pointe, quand les routes d'accès au Locle sont engorgées. Pour améliorer le trafic transfrontalier, la possibilité de prolonger la ligne vers Villers-le-Lac – Morteau est envisagée. Dans un premier temps, le

³ *Exposé des motifs à l'appui d'une demande de concession de chemin de fer régional Brenets – Locle*, Comité d'initiative, 1888, in *Centenaire des Chemins de fer des Montagnes neuchâteloises*, Sébastien Jacobi, Plaqueette éditée par la compagnie CMN, La Chaux-de-Fonds, 1990, pp. 10 - 11

⁴ <https://www.ne.ch/medias/Pages/20200724-ligne-le-locle-les-brenets.aspx>

terminus de la ligne aux Pargots desservirait le port et le parking serait utilisé comme P+R. Le prix du projet est devisé à seize millions de francs, selon l'article d'ArclInfo du 25 juillet 2020 ⁵.

Cependant, aux yeux de l'ARBL, ce projet est lacunaire, incomplet et insatisfaisant en l'état. Dans l'esprit des initiateurs de la compagnie cités en préambule, nous constatons que 130 ans plus tard, le village des Brenets est toujours mal considéré par les autorités en charge de la planification. Nous sommes certains que le canton et l'OFT ont consciencieusement effectué leurs *travaux d'évaluation et de conviction* ⁶ mais le résultat de ces études n'a pas été publié. Par ce manquement au devoir de transparence, l'OFT et le canton montrent leur négligence envers le village des Brenets et le Régional ou alors leur manque de foi en ce projet qui leur permet de se débarrasser définitivement de la question ferroviaire dans la nouvelle commune du Locle.

Le canton de Neuchâtel s'est doté le 28 février 2018 – grâce à l'appui de 84 % des votants – du projet *Neuchâtel Mobilité 2030* reposant sur quatre piliers : la mobilité douce, les transports individuels motorisés, les transports publics routiers et les transports publics ferroviaires ⁷. Malgré cette vision ambitieuse qui permettra à la quasi-totalité des lignes ferroviaires neuchâteloises de bénéficier d'une cadence à la demi-heure, le projet de liaison par bus Les Brenets – Le Locle n'est pas lié au concept global.

Le projet de liaison par bus entre le Locle et Les Brenets n'est absolument pas mentionné par le canton dans sa communication au sujet de Neuchâtel Mobilité 2030 : ni dans le communiqué de presse concernant la ligne, ni sur le site www.nemobilite2030.ch, ni sur les documents disponibles sur le site internet du canton dans la rubrique du Service des Transports ⁸. Au contraire, la page concernant le Locle mentionne l'enjeu de "consolider les lignes ferroviaires de Ponts-de-Martel et des Brenets" ⁹. Par ailleurs, la *Conception directrice des Transports Collectifs de Canton de Neuchâtel*, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2001 indique comme objectif général : "conférer aux lignes de chemin de fer existantes un rôle structurant de l'offre des transports publics, les lignes de bus conservant une fonction de desserte fine" ¹⁰. Seul le supplément ArclInfo du 26 juin 2020 sur la concrétisation des grands projets de Mobilité 2030 mentionne au point 16 de son infographie la "Modernisation de liaison de transports publics entre Le Locle et Les Brenets d'ici à 2027" ¹¹.

⁵ "Un bus à la place du train", Nicolas Willemin, *ArclInfo*, 25 juillet 2020, p.3

⁶ <https://www.ne.ch/medias/Pages/20200724-ligne-le-locle-les-brenets.aspx>

⁷ <http://www.nemobilite2030.ch/index.html>

⁸ <https://www.ne.ch/autorites/DDTE/SCTR/Pages/accueil.aspx>

⁹ <https://www.ne.ch/autorites/CE/grands-projets/mobilite/regions/Pages/Le-Locle.aspx>

¹⁰ *Conception directrice des Transports collectifs, République et Canton de Neuchâtel*, entrée en vigueur le 1er Janvier 2001, p.13, disponible sur <https://www.ne.ch/autorites/DDTE/SCTR/Pages/Politique-transports.aspx>

¹¹ "Infos Mobilité", Supplément ArclInfo en collaboration avec NEMobilité 2030, République et Canton de Neuchâtel, 26 juin 2020, disponible sur www.nemobilite2030.ch

Outre ces contradictions entre la vision d'ensemble du canton et la proposition de fermeture de la ligne, l'ARBL relève certaines questions en suspens dans le projet de liaison par bus proposé en juillet 2020 :

Une étude d'impact environnemental a-t-elle été menée et quelles ont été ses conclusions ? Comment justifie-t-elle l'usage d'un bus à batteries ainsi que la perte de l'énergie grise des infrastructures déjà en place ? De la même manière, une étude historique de la valeur patrimoniale du chemin de fer et de ses 130 ans d'histoires a-t-elle mené à la conclusion que la perte du chemin de fer était négligeable ? Des mesures pourront-elles être prises pour la sauvegarde de certaines installations et/ou du matériel roulant ? En a-t-il au moins été question ?

Le terminus de la ligne au Locle n'est pas annoncé. Le bus s'arrêtera-t-il à la gare, forçant les usager.ère.s à utiliser la liaison peu fiable du Remontoir, ou bien descendra-t-il à l'arrêt *Le Locle Gare/Centre-Ville* pour permettre des correspondances faciles avec les autres lignes de bus ?

Est-il pertinent que la ligne s'arrête à la gare ou au centre-ville quand la force du bus est de ne pas être lié à une infrastructure physique comme le train ? Il serait judicieux, pour attirer un report de charge du trafic frontalier de la voiture vers la nouvelle ligne de bus, d'étudier un prolongement, au moins aux heures de pointes en semaine de la ligne de bus des Brenets vers les zones industrielles de Locle et de La Chaux-de-Fonds ? La nouvelle ligne 343 vers le Chemin des Dolines s'y prêterait.

Pour le confort des écolier.ère.s des Brenets et de la population se rendant en ville du Locle, la ligne de bus pourrait-elle se prolonger en ville du Locle, vers les centres scolaires ou même, aux heures concernées par le bus en renfort sur la ligne 360, vers le Lycée Blaise-Cendrars ?

Alors que 250 travailleurs frontaliers empruntent chaque jour la ligne des horlogers entre Morteau et La Chaux-de-Fonds (un nombre comparable aux pendulaires empruntant la ligne du Régional) les autorités suisses et françaises investissent plus de 50 millions d'euros pour sa modernisation et son insertion dans le plan d'ensemble *Neuchâtel Mobilité 2030*¹². La liaison de bus possiblement transfrontalière des Brenets souffrirait-elle de la concurrence de la nouvelle ligne de train si elle n'est pas durablement intégrée dans un concept de mobilité global ?

Est-il judicieux d'utiliser Les Brenets comme tête de pont en direction de la France, alors que tout le trafic passe déjà par le Col-des-Roches, quand on pourrait l'utiliser comme terminus de la ligne en direction de Neuchâtel ? Comme la ligne des horlogers qui transporte actuellement un nombre comparable de voyageurs et qui était pratiquement condamnée en 2000, le Régional pourrait, au prix d'un effort conséquent, être intégré au réseau CFF et à la ligne directe Neuchâtel – Le Locle. En 2014, les recherches effectuées en 2014 par le CCRR, mandaté par la commune des Brenets¹³, ont démontré

¹² "Plus de 50 millions d'euros pour la ligne des horlogers", Sylvie Balmer, *ArInfo*, 28 janvier 2021, p.2

¹³ 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.

que cette transformation est techniquement possible et coûterait 41 millions de francs pour un potentiel de 1000 voyageurs par jours.

Ce projet d'intégration du Régional au réseau CFF a un coût triple du coût de la ligne de bus. Il ne résout en rien la question de la rupture de charge en gare des Brenets et n'offre pas d'amélioration sur la question frontalière. Cependant, ce projet oriente le village des Brenets à l'intérieur des frontières cantonales et nationales. Avec une connexion en moins de trente minutes à la gare de Neuchâtel – une fois la ligne directe réalisée en 2035 – le village pourrait disposer d'une mobilité de qualité lui permettant de se profiler comme un lieu d'habitation intéressant pour les pendulaires souhaitant travailler en ville et habiter dans un village. Cette opportunité de densifier le quartier de la gare des Brenets ainsi que celui du Chalet, au Locle, est en adéquation avec l'objectif opérationnel N°3 du Plan Climat du canton de Neuchâtel – aujourd'hui en consultation – qui stipule : "Optimiser la coordination entre urbanisme et transports"¹⁴. Quel impact ce projet aurait-il sur la tendance actuelle au dépeuplement dans les montagnes neuchâteloises ?

Pour l'ARBL, le projet de bus – proposé par les autorités fédérales et cantonales – manque d'audace. La faible transparence qui accompagne son développement, les lacunes dans la stratégie de communication du canton – qui refuse d'intégrer ce projet au concept Neuchâtel Mobilité 2030 – et la contradiction entre le projet de bus et les objectifs à long termes du canton en matière de mobilité – ainsi qu'avec les principes du développement durable – mènent l'ARBL à refuser et dénoncer ce projet car il néglige les intérêts du village, spécifiquement, et de la région dans son ensemble.

Pour faire la lumière sur les tenants et aboutissants du projet de ligne de bus et comprendre les enjeux qui ont été considérés par les autorités, l'ARBL a contacté les autorités fédérales, cantonales, communales, la compagnie TransN ainsi que l'Office fédéral des transports et leur a soumis les trois demandes suivantes le 1^{er} avril 2021 :

1. Nous demandons à l'Office fédéral des transports, au canton de Neuchâtel, à la commune du Locle et à TransN de présenter les projets pour l'avenir de la liaison Les Brenets – Le Locle comme faisant partie du cadre "Neuchâtel Mobilité 2030"
2. Nous demandons à l'Office fédéral des transports, au canton de Neuchâtel, à la commune du Locle et à TransN de publier les études comparatives qui ont mené au choix de la fermeture de la ligne ferroviaire.
3. Nous demandons à l'Office fédéral des transports, au canton de Neuchâtel, à la commune du Locle et à TransN d'informer la population du village et notre association sur les développements futurs et l'avancement du projet d'amélioration de la desserte publique Les Brenets – Le Locle.¹⁵

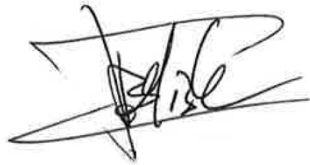
¹⁴ Plan Climat Cantonal – Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil relatif à la stratégie climatique cantonale – Projet pour mise en consultation, 18 février 2021, République et Canton de Neuchâtel, disponible sur <https://www.ne.ch/autorites/DDTE/agenda21/Pages/Plan-climat.aspx>

¹⁵ Lettre disponible sur www.regional-les-brenets.ch

Fin avril 2021, les autorités cantonales ont répondu à notre courrier en précisant qu'elles ne sont pas responsables de la décision de fermer la ligne, qui a été prise au niveau fédéral. En conséquence, nous espérons que le canton de Neuchâtel saura soutenir la population du village des Brenets dans les démarches qui seront entreprises pour assurer la qualité future de la mobilité du village des Brenets.

L'intégration de cette ligne ferroviaire dans un concept global est, à nos yeux, primordiale pour son succès – et celui de la région – à très long terme. L'ARBL demande aux autorités en place de faire preuve d'audace et de courage, à l'inverse de ces 130 dernières années, pour assurer à la population du village et des Montagnes Neuchâteloises un héritage de mobilité enviable, pérenne, cohérent et durable. Plutôt qu'un projet discret permettant aux autorités de se débarrasser de la question ferroviaire entre Le Locle et Les Brenets, nous souhaitons porter la question suivante dans l'espace public : **Serait-il possible d'envisager un projet audacieux permettant de régler la question ferroviaire entre Le Locle et Les Brenets ?**

Au nom de l'Association "Le Régional" Les Brenets – Le Locle

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Béglise', written over a horizontal line.

Pour le comité, Romain Béglise, Président