

Ligne La Chaux-de-Fonds – Morteau

Projet ambitieux de navettes

Une offre ferroviaire performante pour le trafic franco-suisse dans le bassin horloger du Jura neuchâtois et du Haut-Doubs franc-comtois pourrait voir le jour à l'horizon 2020. C'est le projet ambitieux qui vient d'être lancé pour proposer enfin un service cadencé et à haute capacité en mesure de répondre à la forte demande des travailleurs pendulaires.

Chef du Service des relations extérieures de la ville de La Chaux-de-Fonds, Jean-Daniel Jeanneret est au chevet de cette ligne frontalière depuis plusieurs années. La solution idéale eût été d'électrifier la ligne entre Le Col-des-Roches et Morteau pour prolonger les trains des CFF assurant la ligne Neuchâtel – Le Locle. Cependant, le coût assez important (électrification helvétique, rénovation intégrale de la voie et assainissement des tunnels, soit une cinquantaine de millions de francs suisses) dépasse les moyens réunis du canton de Neuchâtel et de l'ancienne région de Franche-Comté (désormais Bourgogne – Franche-Comté).

En conséquence, Jean-Daniel Jeanneret a mené une réflexion sur le choix d'un matériel autonome capable d'assurer les navettes entre les deux régions. Ainsi la ville de La Chaux-de-Fonds a mandaté Markus Rider, spécialiste ferroviaire bien connu par sa thèse sur quatre lignes transfrontalières (franco-belges et franco-suisse, dont celles de La Chaux-de-Fonds – Morteau – Besançon et Delle – Belfort) pour trouver une solution.

En l'absence d'un montage satisfaisant tous les acteurs (opérateurs, infrastructures, collectivités publiques), il convenait de tout remettre à plat. D'autant plus que la SNCF a supprimé le TGV Mulhouse – Paris qui donnait une excellente correspondance à 10h30 à Besançon TGV avec le TER quittant La Chaux-de-Fonds à 8h10. C'est pourquoi il a été décidé de scinder les deux trafics, celui des frontaliers et celui entre Morteau et Besançon. En outre, l'autorisation de rouler sur territoire suisse accordée aux autorails français X73500, équipés du système de sécurité Signum, est limitée à 2020, date à laquelle la ligne Neuchâtel – Le Locle-Col-des-Roches recevra le système européen ETCS.

Il apparaît ainsi clairement que la ligne dite des Horlogers est en grand péril, alors que le potentiel de report modal est considérable, avec un intense trafic routier (environ 6000 véhicules quotidiens à la frontière du Col-des-Roches, dans chaque sens). La ligne du Haut-Doubs peut, et devrait, jouer un rôle primordial dans le soulagement de la route des Microtechniques (Le Locle – Besançon) congestionnée aux heures de pointe.

L'entrée en vigueur de la cadence (quasiment systématique) à la demi-heure entre Le Locle et Neuchâtel a marqué une avancée spectaculaire de l'offre, mais cette densité a rendu plus délicate l'entrée des autorails de Franche-Comté dans le réseau neuchâtois, d'autant que leur ponctualité est aléatoire (grèves, matériel, correspondances). Toutefois, la nouvelle région de Bourgogne-Franche-Comté doit

concevoir un nouveau schéma directeur de son trafic express régional (TER) pour 2018. Le tronçon Morteau – Le Col-des-Roches est maintenu dans ce schéma. La région de Franche-Comté avait d'ailleurs inscrit un crédit de 12 millions d'euros pour la modernisation (de plus en plus urgente) de la voie, crédit qui devrait être confirmé par la nouvelle région.

Navettisation

Dans son étude, Markus Rider propose donc l'introduction du principe systématique de navettisation. Vu que l'électrification relève de l'utopie à long terme, il s'agit de se replier sur du matériel thermique (autorails diesel). Or l'occasion se présente de racheter les autorails de fabrication Stadler assurant la desserte de la ligne Mels – Merano dans la région italienne du Tyrol du Sud – Haut-Adige (ligne de la Vinschgau ou du val Venosta), ligne qui sera prochainement électrifiée. Il s'agit de rames automotrices articulées dites GTW DMU-2 2/6, puissantes et capacitaires.



Rame GTW DMU-2 2/6 de Stadler circulant dans le val Venosta en Italie (Sylvain Meillasson).

Trois rames ont déjà trouvé preneur et neuf rames seront en vente en 2019. Leurs caractéristiques leur permettront de parcourir le tronçon La Chaux-de-Fonds – Morteau en 24 minutes afin d'offrir la cadence à la demi-heure avec environ 18 aller-retour quotidiens. Cette offre présente de nombreux avantages, car elle permettra d'assurer la desserte des navettes actuelles Regio Le Locle – La Chaux-de-Fonds en correspondance avec les RegioExpress La Chaux-de-Fonds – Berne du BLS, réintroduits à fin 2015, ce qui en assurera une bonne couverture financière.

Matériel roulant

Trois options étaient possibles en matière de matériel. Les X73500 devraient être équipés de l'ETCS à l'horizon 2020, ce qui est très coûteux et peu rentable vu leur âge. En outre, leur ravitaillement en carburant se fait à Besançon tout comme leur entretien courant, alors que la maintenance lourde se fait à Dijon. Deuxième possibilité, les nouvelles rames françaises Régioils, dont existe une version bi-mode (électrique-thermique), mais avec le courant français et non helvétique. Enfin, dernière option, les rames précitées Stadler GTW du Tyrol du Sud. Elles circulent depuis 2005 et pourront rouler jusqu'en 2035; ce sont des rames modernes, fiables, puissantes et capacitaires. Leur entretien pourrait se faire aux Ateliers des CFF à Bienne qui gèrent les engins de manœuvre thermiques et bi-modes. L'approvisionnement en carbu-

Etape PRODES 2030

rant se ferait dans la région des Eplatures, à l'ouest de La Chaux-de-Fonds, près d'une entreprise bordant la voie.

Société mixte

L'exploitation serait confiée à une société mixte (composée des CFF, de la SNCF et de transN éventuellement), sur le modèle du trafic régional TILO (Tessin – Lombardie) ou des TGV franco-suisse Lyria. On aurait enfin un outil transfrontalier performant au service du trafic franco-suisse. L'investissement est relativement faible, avec un coût d'exploitation au kilomètre réduit, avec une hausse prévue non négligeable des recettes par une fréquentation accrue. Les collectivités publiques en sortiraient largement gagnantes.

Ce projet optimal répond pratiquement à toutes les conditions. Il a obtenu un écho très favorable des milieux helvétiques concernés et aucune évolution n'est écartée, par exemple une prolongation des rames jusqu'à Saint-Imier. Pour des raisons de coût, l'exploitation se ferait avec un agent seul et des contrôles sporadiques. La télécommande serait opérée de Lausanne et les trafics seraient physiquement séparés en gare de Morteau (les deux voies seraient en parallèle, mais plus connectées) pour garantir la sécurité avec le trafic en direction de Besançon.

Dernière chance

Il reste deux conditions *sine qua non* pour mener à bien ce projet: l'acquisition des rames Stadler GTW et la confirmation du crédit d'entretien de la voie entre Le Col-des-Roches et Morteau par la région de Bourgogne – Franche-Comté.

Jean-Daniel Jeanneret demeure très clair: il s'agit de la dernière chance pour moderniser cette ligne frontalière et en assurer la pérennité, faute de quoi la ville de La Chaux-de-Fonds renoncerait à s'investir dans ce projet vital. Il faut souhaiter que les collectivités publiques françaises et suisses, les opérateurs et les réseaux en prennent conscience et s'engagent dans ce projet avec volonté et détermination.

Blaise Nussbaum



Rame diesel GTW de Stadler sur sa ligne d'origine Mels-Merano (Sylvain Meillasson).