

Liaisons TGV menacées?

TGV Lyria, la société exploitante des trains vers Paris, supprime un aller-retour depuis Lausanne. La navette Neuchâtel-Frasne est-elle en danger?

PAR DANIEL.DROZ@ARCINFO.CH



Le TGV à Lausanne en 2012. La société TGV Lyria veut supprimer un aller-retour quotidien vers Paris. KEYSTONE

A terme, les liaisons TGV entre la Suisse et la France ne passeront-elles plus par l'Arc jurassien? Les Neuchâtelois seront-ils contraints de se rendre à Genève, Besançon ou Belfort pour rejoindre Paris? Neuchâtel, qui a perdu «son» TGV en 2013, doit-il s'attendre à pire, soit la disparition de la navette en direction de Frasne? Autant de questions qui provoquent de sérieux remous depuis quelques semaines. TGV Lyria, société majoritairement en mains de la SNCF

et qui exploite ces liaisons, privilégie Genève et Bâle pour relier la Suisse à la capitale française. Un des allers-retours quotidiens entre Lausanne et Paris, via Vallorbe, sera supprimé en décembre prochain, de même que la course directe depuis Berne, via Bâle. Parallèlement, les 19 rames existantes seront remplacées par 15 compositions à deux étages. Dans ce contexte, trois allers-retours devraient aussi circuler entre Lausanne-Genève et Paris. Un comble sur une ligne

déjà surchargée, tonnent les responsables politiques.

Cantons fâchés

Le canton de Vaud s'étrangle. Celui de Berne se fâche. TGV Lyria est interpellée. Neuchâtel soutient la démarche des deux premiers. Les sept cantons de Suisse occidentale, réunis dans la CTSO (Conférence des transports de Suisse occidentale), font front commun.

Ils ont écrit, début mai, une lettre au directeur général des CFF Andreas Meyer, à son ho-

“
TGV Lyria veut changer les règles du jeu et imposer son concept du remplissage optimisé.”

MICHEL BÉGUELIN
ANCIEN CONSEILLER AUX ÉTATS VAUDOIS,
EX-VICE-PRÉSIDENT DU SYNDICAT
DES CHEMINOTS SUISSES

Interventions aux Chambres fédérales

Inquiet, entre autres, du sort réservé aux navettes entre Neuchâtel et Frasne, le conseiller aux Etats socialiste neuchâtelois Didier Berberat déposera ces jours une interpellation. Il évoque aussi la convention franco-suisse de 1999, qui a notamment permis le financement de tronçons suisses d'accès aux lignes à grande vitesse. Didier Berberat espère avoir une réponse en automne. Sa démarche s'inscrit dans les pas de celle du conseiller national vaudois Nicolas Rochat Fernandez. «En accord avec la députation vaudoise et neuchâteloise», précise le parlementaire neuchâtelois.

mologue de la SNCF Guillaume Pépy et au président du conseil d'administration de TGV Lyria Armin Weber.

Parmi d'autres revendications, la CTSO demande «instamment» le maintien des liaisons Lausanne – Paris via Vallorbe, ainsi que la pérennisation de la navette entre Neuchâtel et Frasne. L'association Oustrail, qui regroupe divers acteurs romands du monde ferroviaire et des transports, est aussi intervenue.

Assurances de TGV Lyria

TGV Lyria, par la voix de son nouveau directeur Fabien Soulet, assure qu'elle ne veut pas désertier l'Arc jurassien, ajoutant même qu'elle n'existerait pas sans lui. Les cantons romands restent néanmoins circonspects.

La société, devenue le 1er janvier de cette année simple sous-traitant commercial de la SNCF en charge du «lucratif» marché suisse, «veut changer les règles du jeu et imposer son concept du remplissage optimisé», déplore l'ancien conseiller aux Etats vaudois Michel Béguelin, spécialiste du domaine ferroviaire et ex-vice-président du syndicat des cheminots suisses. «On ne comprend pas que Lyria SNCF, une société dite commerciale, veuille abandonner un bassin de clientèle vers la France et Paris de plus d'un million d'habitants – soit toute la partie centrale de la Suisse occidentale et le Valais – qui bénéficient d'une meilleure desserte par Lausanne-Vallorbe et Neuchâtel-Frasne que via Genève», relève-t-il.

Aux yeux de Michel Béguelin, Lyria s'assied sur une convention franco-suisse, signée en 1999 à la suite de la construction de la première étape du TGV Rhin-Rhône. «Cette ligne, dont le tracé longe en gros la frontière suisse de Vallorbe à Bâle, offre, combinée avec l'axe Lausanne/Neuchâtel-Dijon, toutes les possibilités de retombées gagnant-gagnant pour les deux pays», juge-t-il. «Un double avantage que la SNCF n'hésite pas à sacrifier.»

Investissements suisses

Dans le cadre de la convention sur les tronçons suisses d'accès aux lignes à grande vitesse, la Suisse a investi 500 millions de francs, rappelle-t-il encore. «Les contribuables escomptent un retour sur investissement. Or, de toute évidence, Lyria 2020 ne répond pas à cette légitime exigence.»

Dernier argument de Michel Béguelin: «Même si son patron le rappelle expressément, TGV Lyria semble oublier que l'EPFL prévoit une augmentation de 25% du trafic Suisse-Paris d'ici cinq à dix ans. Autant de clients potentiels qui pourraient préférer l'avion – tous les trains Intercity vont à l'aéroport – d'autant qu'on les encourage à passer par Genève.»

Un dernier acteur s'implique dans le débat, l'Office fédéral des transports. Il entend arbitrer le conflit et organisera une table ronde. La discussion s'invite aussi au Palais fédéral. Des interventions ont été déposées (lire ci-dessus). Le débat est loin d'être clos.

Et si on parlait de la future gare de Cernier?

VAL-DE-RUZ Les Verts veulent que la commune se penche sur la gare qui devrait voir le jour avec la réalisation de la ligne directe.

Mardi, le Conseil national a donné son feu vert à l'aménagement des infrastructures ferroviaires à l'horizon 2035, qui comprennent la ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds. Et qui dit liaison entre le Haut et le Bas dit gare à Cernier. «Ça bouleversera la vie des habitants de Val-de-Ruz», se réjouit Laurent Debrot, conseiller général vaudois.

Craignant que «le projet se développe en catimini dans

les services de l'Etat, accessoirement du Conseil communal, sans contact avec la population», les Verts de Val-de-Ruz ont déposé une motion au Conseil général de la commune – qui se réunira le 24 juin – demandant de «s'intéresser activement» au futur pôle.

Un coût de 40 millions

«C'est une magnifique opportunité de repenser la mobilité dans la commune, mais il est

indispensable d'inclure la population dans les discussions», poursuit Laurent Debrot, premier signataire de la motion. Les écologistes invitent ainsi l'exécutif à organiser dans les plus brefs délais une démarche participative pour définir les grandes lignes du projet.

«Cette gare sera très attractive avec les deux pôles urbains cantonaux à moins de 10 minutes de notre commune ou, par exemple, Lausanne à 50



Les Verts de Val-de-Ruz s'inquiètent que le projet de gare à Cernier se développe sans l'avis de la population. SP - MICHEL PERRET

minutes», souligne le conseiller général. Le canton financera l'aménagement de la future gare dont le coût avois-

nera 40 millions. Elle devrait prendre ses quartiers entre la Migros et le site d'Evologia, mais sous quelle forme?

Les Verts regorgent d'idées: une gare routière et un réseau de transports publics performants? Un nouveau quartier habitable avec une zone commerciale? Un pôle de l'administration cantonale, voire le siège du Grand Conseil? L'élu imagine aussi de chauffer le site avec le futur tunnel de sécurité de la nouvelle ligne. «C'est un potentiel énergétique important», observe-t-il. Les démarches participatives sont tendance depuis quelques années. Pourtant, les citoyens restent souvent sur leur faim en découvrant que leurs propositions n'ont pas été retenues, reconnaît l'élu. Pour y remédier, «il faut expliquer clairement aux gens ce qui peut être réalisé ou pas, sans laisser croire que tout est possible afin d'éviter qu'ils ne soient déçus», note encore Laurent Debrot. **AFR**