



Feuille d'avis de Neuchâtel

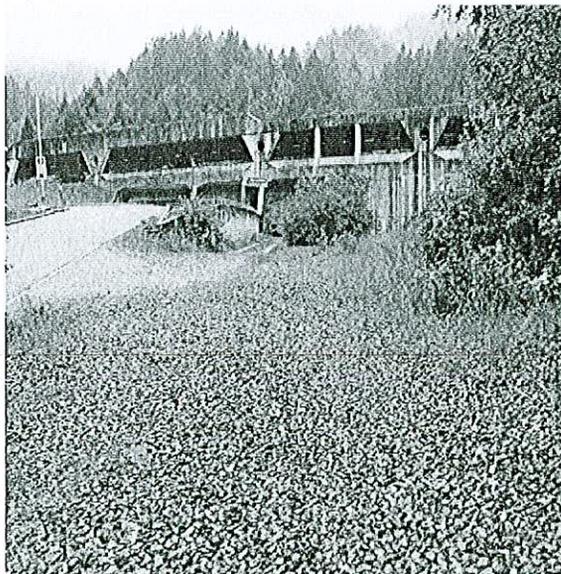
L'Express
2001 Neuchâtel
032/ 723 53 01
www.lexpress.ch

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse journ./hebd.
Tirage: 21'091
Parution: 6x/semaine

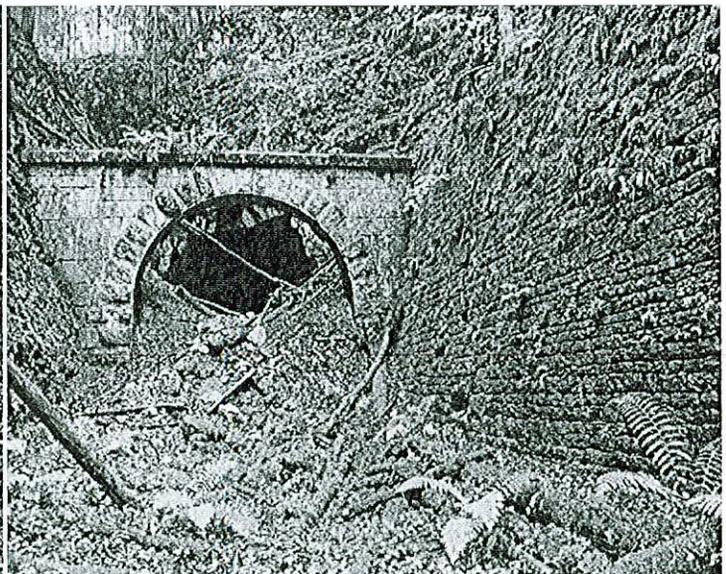
N° de thème: 844.3
N° d'abonnement: 844003
Page: 3
Surface: 68'143 mm²



La gare du Creux, entre La Chaux-de-Fonds et Renan. Les trains ne s'y arrêtent plus depuis 1995. RICHARD LEUENBERGER



L'arrivée de l'ancienne voie ferrée, aux Convers. Le ballast est toujours visible. RICHARD LEUENBERGER



Le portail nord de l'ancien tunnel du Creux, désaffecté en 1888, après 14 ans d'utilisation seulement. RICHARD LEUENBERGER



TRANSPORTS La construction du Transrun entraînerait la désaffectation de l'actuelle ligne ferroviaire. Comme ce qui s'est déjà produit en 1888.

Une ligne naît, une autre meurt

NICOLAS HEINIGER

Si le Transrun est un jour construit, l'actuelle voie ferrée entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel sera démantelée au profit du nouveau tracé, plus direct. Les tunnels ferroviaires qui existent aujourd'hui, en particulier ceux

« En cas de désaffectation des tunnels ferroviaires sous La Vue-des-Alpes, l'accès en serait au moins muré. »

PASCAL VUILLEUMIER CHEF DU SERVICE DES TRANSPORTS

du Mont-Sagne (1353 mètres) et des Loges (3259 mètres) seront fermés et très probablement désaffectés. «Aucune étude n'a encore été menée à ce sujet, mais il serait très difficile, au niveau financier, d'en assurer la sécurité», explique le chef du Service cantonal des transports Pascal Vuilleumier. Il est donc très peu probable que ces tubes abritent un jour une piste cyclable, par exemple, où servent de galerie de secours pour le tunnel routier.

Une ligne ferroviaire fermée et un tunnel désaffecté pour construire une voie plus directe: à une moindre échelle, le canton de Neuchâtel a déjà connu cette

situation. C'était il y a un peu plus de 120 ans, dans le vallon des Convers.

Fermée après 14 ans

L'histoire commence en 1860, lorsque la Compagnie du Jura industriel inaugure la ligne ferroviaire entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel, en passant par les tunnels du Mont-Sagne et des Loges. En 1874, les Chemins de fer du Jura-Bernois ouvrent à leur tour une ligne Biemme - La Chaux-de-Fonds.

Pour éviter de devoir percer un long tunnel reliant directement le vallon de Saint-Imier à La Chaux-de-Fonds, la compagnie décide de dévier la ligne sur les Convers. Là, les voitures sont prises en charge par la Compagnie du Jura industriel et amenées à La Chaux-de-Fonds par le tunnel du Mont-Sagne.

Ancien tunnel encore visible

Mais ce procédé long et coûteux entraîne fréquemment des retards. En 1888, un tunnel est finalement percé entre le Creux, à l'extrémité ouest du vallon de Saint-Imier, et La Chaux-de-Fonds. La ligne de 1,7 km entre Le Creux et les Convers et le tunnel de 152 mètres qu'elle comporte sont donc abandonnés après à peine 14 ans d'exploitation. Pour des raisons stratégiques, l'armée exigera toutefois que la ligne soit entretenue jusqu'en 1895.

Aujourd'hui, le bâtiment de la gare du Creux existe toujours, mais n'est plus desservi par aucun train depuis 1995. Quant à la halte des Convers, elle a été



détruite lors de la construction du tunnel routier, au début des années 1990. Comme l'indique Marc Dietschy dans son récent ouvrage «Le Paradis perdu. Le démantèlement du trafic régional ferroviaire à voie normale en Suisse» (éd. Slatkine), un court tronçon de voie a été longtemps conservé tant du côté du Creux (pour servir de voie de garage) que des Convers. Les rails ont aujourd'hui entièrement disparu, mais le ballast est encore visible aussi bien au Creux qu'aux Convers. Quant à l'ancien tunnel, à moitié éboulé, il est encore visible, en particulier son porche nord, intact. Un sentier pédestre

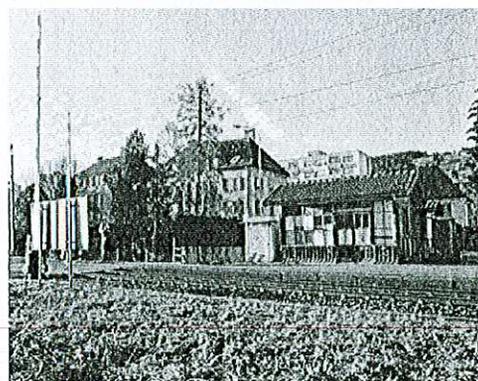
suit d'ailleurs le tracé de l'ancienne voie ferrée.

Si les tunnels des Loges et du Mont-Sagne sont un jour désaffectés, les laissera-t-on ouverts, comme ce fut le cas pour l'ancien tunnel du Creux? «Non, l'accès en serait au moins muré», affirme Pascal Vuilleumier. Quand à savoir s'ils seront comblés, par exemple avec des matériaux provenant de chantiers, ou si on les laissera s'effondrer lentement d'eux-même, la question n'a pas encore été abordée. «Mais il est certain qu'en cas d'abandon pur et simple, une étude géologique serait préalablement menée.»

Deux anciennes gares revivront

La construction du Transrun entraînerait la fermeture de la ligne ferroviaire existante et des tunnels, mais aussi la réaffectation de deux anciennes gares, sur la ligne La Chaux-de-Fonds - Le Locle. Il s'agit de la halte des Eplatures et de celle de La Chaux-de-Fonds-Ouest, qui serait rebaptisée Fiaz. Ces gares ont été désaffectées en 1995, lors du remplacement des trains omnibus par des bus, en même temps que celle du Crêt-du-Loche. Celle-ci a toutefois été rouverte en août 2007.

Sur la même ligne, la halte de Bonnefontaine, supprimée en 1986, ne sera, elle, pas remise en service. En revanche, une nouvelle gare sera créée à Perreux (Boudry). **NHE**



L'ancienne gare de La Chaux-de-Fonds-Ouest sera réaffectée si le Transrun est construit.

Elle serait rebaptisée Fiaz. ARCHIVES CHRISTIAN GALLEY