

**DÉPARTEMENT DE LA GESTION
DU TERRITOIRE**

LE CONSEILLER D'ETAT
CHEF DU DÉPARTEMENT

CONFERENCE DE PRESSE - Mardi 30 JUIN 2009 à Berne « Front commun de Berne et Neuchâtel contre le démantèlement de la ligne TGV Berne-Neuchâtel-Paris

Intervention du conseiller d'Etat Claude Nicati,
chef du Département de la gestion du territoire

Seules les paroles font foi !

Madame la conseillère d'Etat Barabara Egger-Jenzer,
Monsieur le conseiller aux Etats Werner Lüginbühl,
Monsieur le président de la Ville de Berne Alexander Tschäppät,
Madame, Monsieur, les représentants des médias,

Ce n'est pas tous les jours qu'un représentant du gouvernement neuchâtelois participe à une conférence de presse dans la capitale fédérale, aux côtés de sa collègue du Canton de Berne et de plus que les autorités bernoises soient encore étoffées d'un conseiller aux Etats et du président de la ville fédérale.

Nous ne souhaitons pas vous impressionner, vous en avez vu bien d'autres, mais l'enjeu nous semble dépasser, et de loin, le cadre anecdotique de la simple suppression d'une rame de train.

Les entreprises de transports, publiques ou privées, sont bien sûr confrontées à des problèmes de rentabilité. Nous ne saurions le nier.

Cependant, à côté des chiffres qui nous gouvernent journallement, il y a aussi des symboles que vous ne pouvez ignorer.

Abordons dans une première phase le problème de la rentabilité, vu sous l'angle des responsables de ces rames de TGV :

Les faits:

- Partant du principe ou du constat que le TGV Lyria reliant Paris à Berne tôt le matin n'est pas rentable, il est décidé de sa suppression.
- En conséquence, vu que tout train allant dans un sens doit immanquablement aussi aller dans l'autre, il n'y a qu'une solution, c'est supprimer aussi une course dans l'autre sens.
- En finalité, sur les deux doubles courses reliant journallement Paris à Berne, 50% de celles-ci sont supprimées.

Les chiffres:

- Il est vrai que la liaison Paris - Berne, quittant la ville lumière à 7h58 heures le matin, n'est pas complètement occupée. Ce train affiche 16'157 passagers à l'arrivée à Berne et 8'539 à Neuchâtel. Soit un taux d'occupation de 25% environ de sa capacité.
- Par contre, le retour du soir, quittant Berne à 17h23 et Neuchâtel à 18h02 est bien mieux utilisé et apprécié par les voyageurs bernois et neuchâtelois.

- Au départ de Neuchâtel, en 2007, ce train affichait un nombre de 42'912 passagers (134 passagers par jour en moyenne sur 300 places disponibles) et, à l'arrivée à Paris, ce TGV affichait 97'009 passagers, soit une moyenne à l'arrivée de 265 passagers par jour pour 600 places offertes (2 rames dès Frasne).
- De notre propos, l'analyse de TGV Lyria et des autres responsables, est un peu courte.
- Un train ne peut pas se mesurer qu'à l'aune du nombre de passagers que ce soit dans un sens ou dans l'autre.
- Il y a aussi une composante économique et politique plus large dont on doit tenir compte.
- A celle-ci il faut encore ajouter une composante d'image et dans ce contexte nous affirmons que le signal donné par les CFF, la SNCF et TGV Lyria est faux. A l'heure de la promotion du train, la suppression de rames de TGV est mal comprise
- Nous savons que les autres lignes TGV de France sont peut-être plus occupées que celles dont nous débattons aujourd'hui. Peut-être...
- Nous savons aussi que les entreprises de train, SNCF, Lyria, manquent cruellement de train pour le reste du réseau français. Il n'empêche que...

Les démarches entreprises:

Les autorités bernoises et neuchâteloises ne sont pas restées inactives après avoir appris, quasiment par la lecture des journaux, la suppression de cette rame de TGV. Oui c'est exact, alors que peu de temps auparavant, il nous avait été dit que cette suppression ne semblait pas à l'ordre du jour, nos services ont reçu une information nous confirmant que c'était chose faite dès le mi-décembre.

Je n'ai pas l'habitude de travailler ainsi et j'imagine aisément que mes collègues bernois non plus. Si on avait voulu fâcher les deux gouvernements et la Ville de Berne, on n'aurait pas pu faire mieux.

Nous avons pu rencontrer la direction générale des CFF, MM. Andreas Meyer et Ducrot. Je les remercie de nous avoir écoutés. A ce jour, je ne suis pas spécialement optimiste sur les chances de succès du maintien de cette rame à compter du mois de décembre de cette année.

Le Conseil d'Etat neuchâtelois a également sollicité la direction de SNCF ; malgré un rappel, nous n'avons même pas reçu un accusé de réception. Je trouve ceci cavalier et je mesure mes mots.

Le futur:

Je l'ai dit, je ne suis pas optimiste et je crois pouvoir dire que cette approche est partagée par mes collègues autour de cette table.

Existe-t-il des solutions de substitution ? Peut-être, mais elles ne vaudront jamais en qualité ce que cette rame offre, à savoir une liaison directe entre Berne et Paris. Je rappelle qu'à chaque changement de train, on perd 15% des voyageurs environ. Ce chiffre vaut pour une population globale. Dans le monde des affaires ce chiffre de 15% ne vaut pas. Les hommes ou femmes d'affaires souhaitent des liaisons directes et sans changements.

Ce sont aussi ces patrons qui font vivre notre tissu économique et social. Ce sont eux qui en ces temps de vaches maigres décident ou non du maintien de places de travail dans nos régions. La suppression de cette rame ne va pas inciter nos voisins français à venir s'implanter dans notre région. Je le regrette vivement.

Ce constat a également été fait par le Grand Conseil neuchâtelois. Des questions m'ont été posées lors de la dernière séance du parlement neuchâtelois.

Finalement, je regrette cette politique du fait accompli, car même si nous trouvons une solution de substitution, nous ne pourrions la mettre en vigueur pour la date de suppression de la rame. Nous devons "bricoler" et ceci est peu professionnel.

Nous devons peut-être dire aux voyageurs au départ de Neuchâtel que la meilleure solution pour aller à Paris en train est de prendre leur voiture et de rejoindre Vallorbe. Sans vouloir faire de l'écologie mal placée, je trouve cette image détestable. Elle ne sert pas la cause des CFF, de la SNCF et de l'entreprise Lyria. Ma fois tant pis, ceci ne relève pas de ma compétence.

Elle ne sert pas non plus la population bernoise et neuchâteloise et je le regrette vivement car nous sommes concernés. Juste un exemple : comment voulez-vous expliquer à une entreprise souhaitant s'installer dans notre région que nous avons tout et encore davantage alors qu'elle lira

dans la presse que, par manque de rentabilité, 50% des liaisons entre Berne et Paris via Neuchâtel sont supprimées ? J'aime bien convaincre, mais point trop n'en faut.

En bref:

A supposer que nous puissions comprendre les soucis de rentabilité de Lyria, cette décision nous semble fautive et surtout tomber au plus mauvais moment. Nous souhaitons, car nous ne pouvons pas malheureusement exiger, que cette décision soit revue et que cette rame soit maintenue.

Nous souhaitons poursuivre la discussion avec les CFF, à défaut de réponse de la SNCF, car la pire chose pourrait être la rupture du dialogue dans l'optique de trouver une solution.