

## RER NEUCHÂTELOIS

### Le Conseil d'Etat veut un réseau cantonal autour d'une ligne directe entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel

23.09.2014

**Le Conseil d'Etat a arrêté ses options en matière de mobilité et les premières démarches pour faire évoluer le dossier RER neuchâtelois. Après avoir analysé en toute transparence ces derniers mois les différents scénarios, en étroite collaboration avec les CFF et l'Office fédéral des transports (OFT), le Conseil d'Etat a décidé de ne retenir que l'option d'une ligne directe pour la relation entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel. Une décision motivée par la faible différence des coûts et la très large différence de performances entre les deux scénarios de modernisation, mais aussi par les risques liés au scénario d'assainissement de la ligne historique.**

Comme il l'a mentionné dans son Programme de législature, le Conseil d'Etat considère le développement d'un véritable RER neuchâtelois comme indispensable au développement du canton et à la valorisation des atouts de l'ensemble de ses régions, mais également pour assurer une connexion de qualité au réseau national et international. Et la ligne entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel constitue le principal élément structurant du réseau cantonal.

Après le refus du TransRUN par le peuple en 2012, l'ouvrage a rapidement été remis sur le métier. Durant les deux dernières années, l'assainissement de la ligne ferroviaire entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel a fait l'objet de plusieurs études et rencontres entre le Canton de Neuchâtel, les CFF et l'OFT, dont une rencontre au plus haut niveau tenue encore ce printemps entre une délégation du Conseil d'Etat et le DETEC.

#### Coûts et délais

Aujourd'hui, la vision est claire concernant notamment les coûts et les délais, notamment ceux découlant des nouveaux modes de financement décidés au plan fédéral.

S'agissant des coûts, un assainissement de la ligne historique entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel coûterait quelque 700 millions de francs, soit un montant proche des 850 à 900 millions nécessaires à son remplacement par une ligne directe entre les deux pôles urbains neuchâtelois. En revanche, les performances sont totalement différentes et seule une ligne directe permet la cadence au ¼h et une diminution substantielle des temps de parcours. Sans oublier qu'un assainissement sur le tracé historique impliquerait des études complémentaires de près de quatre ans, se heurterait à des obstacles géologiques et juridiques importants et induirait une fermeture de la ligne existante d'une durée de 15 à 36 mois; un cas de

figure qui aurait des conséquences catastrophiques pour tout le canton, alors que le tunnel routier de la Vue-des-Alpes, seule alternative possible de liaison, est déjà sujet à des congestions importantes.

En outre, alors que les interrelations et les dépendances réciproques entre les deux centres urbains se sont considérablement renforcées depuis plusieurs années, le Conseil d'Etat redoute l'affaiblissement de ces liens, et en conséquence de tout le canton. Il ne souhaite pas non plus voir un pôle industriel à forte vocation exportatrice gravement isolé du reste de la Suisse.

Selon la planification de la Confédération, les cantons doivent déposer d'ici novembre 2014 leurs besoins en aménagements pour Prodes 2030. Les projets retenus dans Prodes 2030 seront ensuite proposés par l'OFT d'ici fin 2016 et validés par l'Assemblée fédérale d'ici fin 2018, voire début 2019. De leur côté, les CFF doivent annoncer leurs projets de modernisation d'ici un mois environ dans le cadre des conventions de prestations

La ligne historique ne peut de son côté être maintenue en exploitation dans son état actuel que jusqu'en 2019.

### **Adoption du scénario de RER avec ligne directe**

Au vu de ces éléments, le Conseil d'Etat a décidé de ne retenir que le projet de ligne directe pour le tronçon La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel du RER. Le gouvernement ne peut en effet se résoudre à soutenir une variante aussi peu ambitieuse que celle de l'assainissement de la ligne sur son tracé historique pour un coût aussi élevé.

Pour le gouvernement, le remplacement de l'infrastructure existante par une ligne directe ne doit pas être considéré comme une extension du réseau ferroviaire, mais bien comme la correction d'une ligne désuète et doit par conséquent être financé au titre de l'assainissement avec les conventions sur les prestations des CFF.

Le Conseil d'Etat a d'ores et déjà communiqué cette position à l'OFT et aux CFF, en demandant que le financement nécessaire au remplacement de la ligne historique par une ligne directe soit annoncé par les CFF dans les conventions de prestations 2017 - 2020 et 2021 - 2024.

Les CFF, l'OFT et le Canton sont aussi convenus d'examiner conjointement et d'ici début 2015 les mesures nécessaires pour prolonger de quelques années au-delà de 2019 l'exploitation du tunnel des Loges. Une nouvelle rencontre entre l'ensemble des partenaires a encore été sollicitée avant le dépôt des projets par les CFF.

Le gouvernement a en outre informé les parlementaires fédéraux des options retenues et compte naturellement sur leur appui au cours des prochains mois et des prochaines années. Il informera aussi régulièrement les commissions concernées.

Enfin, le Conseil d'Etat déposera dans le cadre de Prodes 2030 les projets permettant de généraliser la cadence à la demi-heure sur l'ensemble du territoire neuchâtelois et traitera l'initiative de "Le Haut veut vivre" en 2015.