

# L'Express du 3 juin 2017

Les cinq raisons de croire au RER



Par DANIEL DROZ

**La ligne directe entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel figure de nouveau dans les papiers de Berne. Une première décision tombera en automne.**

«Il faut se rappeler que **Neuchâtel** était quasiment hors-jeu il y a six mois.» Laurent Favre, le conseiller d'Etat en charge du développement territorial, se réjouit que le canton soit revenu dans la course. L'enjeu? Plus de 900 millions de francs, soit le financement par la Confédération d'une ligne ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds.

En automne, le Conseil fédéral dévoilera les projets qu'il souhaite intégrer dans le programme de développement stratégique des infrastructures ferroviaires pour les années 2025 à 2030/35, le Prodes (voir ci-contre). **Laurent Favre** fait le point sur les cinq raisons d'y croire.

La compétition – c'en est bien une – n'est pas gagnée, mais le canton de Neuchâtel s'y engage avec la volonté d'aboutir. Et les chances d'être sélectionné ne sont pas négligeables.

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, qui pilote le projet, propose deux variantes. La

première se monte à 7 milliards de francs. Si celle-ci reçoit l'aval du Conseil fédéral, le canton n'aura plus aucune chance. La réalisation de projets prévus dans la région zurichoise engloutirait une large part des crédits. Pour le canton de Neuchâtel, seul l'assainissement de la ligne actuelle serait assuré.

Mais, cet écueil pourrait être franchi si les sept sages décident de trancher en faveur de la deuxième variante et consacrer 12 milliards de francs à l'aménagement ferroviaire pour l'horizon 2035.

Il n'est pas illusoire d'espérer que le département de la conseillère fédérale Doris Leuthard privilégie cette solution pour répondre à des besoins plus larges que ceux du grand Zurich. Elle a l'avantage de toucher davantage de régions et de cantons. Certains exemples récents, la stratégie énergétique 2050 notamment, laissent penser que la présidente de la Confédération cherchera ainsi à construire une majorité solide au Parlement.

Le canton de Neuchâtel a des atouts à faire valoir. *«Le préfinancement de 110 millions (réd: voté par les citoyens neuchâtelois dans le cadre de Mobilité 2030 en février 2016) jouera un rôle probablement très important»*, relève Laurent Favre. Il ne sera engagé que si les Chambres fédérales donnent leur feu vert à la réalisation du projet de ligne directe.

Autre atout: la ligne directe permettrait aussi à la Confédération d'éviter un investissement coûteux à Vauseyon. A savoir celui de l'aménagement d'une troisième voie. *«Un coût important qui fait l'objet d'une nouvelle évaluation de la part du département»*, précise Laurent Favre.

Les trains circulant entre **La Chaux-de-Fonds** et Neuchâtel ne passeraient plus en cet endroit, mais entreraient en gare du chef-lieu par l'est. En 2012, lors de la votation sur le Transrun, l'effort pour supprimer ce goulet était évalué à 300 millions de francs. L'économie serait donc de cet ordre.

L'Office fédéral des transports met aussi du sien pour doper les espoirs neuchâtelois. Jusqu'à présent considérée comme une ligne régionale, la liaison Berne - Neuchâtel - **La Chaux-de-Fonds** serait intégrée au trafic grandes lignes. *«La volonté de la Confédération de reconnaître La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel - Berne en grande ligne est un signal positif»*, confirme Laurent Favre.

Dans les mois à venir, le canton continuera à mener un lobbying actif à Berne. Mais il ne combat pas seul. Il travaille en bonne intelligence avec la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO), qui réunit les cantons romands, y compris Berne.

### Ligne innovante?

Ces derniers mois, il a été beaucoup question de l'aspect innovant de la ligne, notamment avec des trains sans conducteur. L'idée n'a pas été prise à la légère. Des études sérieuses ont été menées par l'Office fédéral des transports. *«L'évaluation de la ligne innovante montre toutefois des risques et des coûts élevés»*, relève Laurent Favre. *«Elle n'est pas la variante privilégiée, mais elle a le mérite d'exister. C'est aussi cet intérêt pour l'innovation technologique qui nous a remis dans la course.»*

### Repères

**VARIANTES** Le Conseil fédéral devra trancher entre une variante à 7 milliards et une à 12 milliards de francs. Pour l'Office fédéral des transports, la première répond aux manques de capacités les plus urgents. La seconde permet de réduire davantage les engorgements en transport de voyageurs et de marchandises.

**PROJETS** La première variante englobe notamment l'aménagement du tunnel de Brütten entre Zurich et Winterthur ainsi que la cadence au quart d'heure entre Lausanne et Genève. La seconde pourrait englober, outre la ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds, l'optimisation de la gare de Stadelhofen dans l'Oberland zurichois, l'aménagement du tunnel du Loetschberg et le tunnel du Zimmerberg en Suisse centrale.

**CALENDRIER** Le Conseil fédéral lancera une procédure de consultation à l'automne prochain. Il dressera alors un inventaire des projets qu'il souhaite intégrer au programme d'aménagement ferroviaire. A la suite de cette consultation, il rédigera son message destiné aux Chambres fédérales.

**LIGNE EXISTANTE** Quelle que soit la décision prise par le Conseil fédéral, les CFF entreprendront la variante «à minima» pour l'assainissement de la ligne actuelle, en particulier par la mise aux normes de sécurité du tunnel des Loges. *«Il devra être réalisé dans les années à venir. Suite au refus du Transrun, il ne peut maintenant plus être reporté»*, confie le conseiller d'Etat. Des informations plus précises sont attendues cet été.

## **contexte**

La Confédération élabore sa stratégie d'aménagement des infrastructures ferroviaires. Des milliards sont en jeu. Le canton de Neuchâtel espère recevoir une partie de cette manne pour la réalisation d'une ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, dont le coût atteint plus de 900 millions de francs.