

Le Temps du 6 juillet 2017

Neuchâtel prêt pour la grande bagarre

Pour assainir la ligne actuelle La Chaux-de-Fonds-Neuchâtel, le canton et les CFF annoncent sa fermeture en 2021. En attendant la ligne directe à l'horizon 2035

Michel Guillaume

Cinq ans après le rejet par le peuple neuchâtelois du réseau RER-Transrun, le canton de Neuchâtel fait le forcing pour que son projet de ligne ferroviaire directe La Chaux-de-Fonds-Neuchâtel figure dans le **programme de développement stratégique** (Prodes) de la Confédération. En attendant sa réalisation, à l'horizon 2035 au plus tôt, les CFF procéderont à un minimum d'investissements sur la ligne actuelle – 130 millions de francs au total –, qui sera fermée durant huit mois en 2021.

Pour une enveloppe de 12 milliards

La grande bagarre a commencé. Elle se déroulera en deux étapes. Dans un premier temps, le canton se battra pour que la deuxième tranche d'investissements dans le réseau ferroviaire s'élève à 12 milliards de francs, et non à 7 comme le Conseil fédéral le prévoit actuellement. Sinon, c'est la région zurichoise, dont le tunnel de Brütten entre Zurich et Winterthur engloutira déjà 3 milliards, qui se taillera la plus grande part du gâteau. A ce sujet, le conseiller d'Etat neuchâtelois Laurent Favre, chef du Département du développement territorial et de l'environnement, se montre optimiste: «Notre combat sera soutenu non seulement par la Suisse occidentale, mais aussi par la Suisse centrale.»

Lire aussi: «Si nous voulons gagner à Berne, il faut un soutien massif à Neuchâtel»

Après une procédure de consultation qui se déroulera jusqu'à la fin de cette année, les Chambres fédérales s'empareront du dossier en 2018. Là débutera la deuxième phase de la bagarre. A ce stade, trois projets tiennent la corde: le tunnel du Zimmerberg entre Zurich et Zoug, le doublement partiel du tunnel du Lötschberg et justement la ligne directe La Chaux-de-Fonds-Neuchâtel, budgétée à 1 milliard de francs. Mais il faudra se méfier des appétits de Bâle,

qui rêve d'un RER trinational devisé à quelque 6 milliards, et de Lucerne, qui réclame une gare souterraine pour 2 milliards.

Signaux positifs

Pour le canton de Neuchâtel, les signaux sont positifs. Il peut compter sur le soutien de la Conférence des directeurs des transports de Suisse occidentale (CTSO), qui s'engagera pour sa ligne directe en même temps que pour le Lötschberg.

Les autorités peuvent aussi tabler sur un fort appui populaire. Après avoir dit non au Transrun en 2012, le souverain cantonal a avalisé la nouvelle stratégie du Conseil d'Etat à une impressionnante majorité de 84% en février 2016. Celle-ci prévoit la mise à disposition d'un préfinancement par le canton à hauteur de 110 millions de francs. Il s'agit là d'un atout de plus pour Neuchâtel, qui pourra ainsi lancer des études, voire même des travaux avant que la Confédération ne rembourse leur coût.

Lire à ce propos: Le programme de mobilité 2030 fait un tabac à Neuchâtel

Si le parlement fédéral approuve en 2019 une deuxième enveloppe ferroviaire à 12 milliards intégrant le projet neuchâtelois, la population supportera sans trop râler l'annonce de la fermeture de la ligne actuelle en 2021 pour son assainissement. Sinon, la pilule sera beaucoup plus dure à avaler.