

Express du 5 mars 2016

Ce qu'il reste à faire jusqu'en 2030



PAR LEO BYSAETH

MOBILITÉ - La votation de dimanche dernier marque le début d'une conquête.

Le projet de RER neuchâtelois a été déposé fin 2014 auprès de l'OFT (Office fédéral des transports). Depuis, les contacts sont réguliers, tant avec l'OFT qu'avec les CFF. La ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds est considérée comme projet clé par la CTSO (Conférence des transports de Suisse occidentale) et évalué en première priorité par l'OFT avec quelques autres projets, indique le conseiller d'Etat Laurent Favre. A ce stade, il affiche sa confiance, en précisant que *«l'enveloppe globale du programme FAIF2030 sera assurément déterminante.»* Non sans allumer un petit voyant rouge, car il ne faut jamais vendre la peau de l'ours: *«On ne peut naturellement pas exclure de se retrouver très déçus en 2019...»*

Au cours du 2e trimestre 2016, l'OFT fournira les premiers résultats de l'évaluation socio-économique du projet (coût/utilité). L'année prochaine ou en 2018 au plus tard, le Conseil fédéral rendra sa décision. S'il retient le projet comme pour le programme d'investissement Prodes 2030 (voir lexique) ce sera aux Chambres fédérales de se prononcer, en 2019.

Si le Transrun était porté par les CFF, ce n'est plus le cas du nouveau projet de liaison directe, colonne vertébrale du RER neuchâtelois qui pourrait être opérationnel en 2030. *«Les CFF peuvent formuler l'avis qu'ils veulent, c'est l'OFT qui prononcera son assentiment final»*, note Alain Barbey, coordinateur des CFF pour la Suisse romande. Ceci dit, le haut responsable est convaincu, comme d'autres avant lui depuis le projet Transrun, que *«si l'on veut améliorer la liaison Haut-Bas, la liaison directe est la seule solution.»* Et, à titre personnel, il estime que, *«le projet a des chances d'aboutir.»*

Le tunnel des Loges pose un sérieux problème aux CFF. Il doit être rénové impérativement avant fin 2019, donc avant même que le Parlement décide, ou pas, d'intégrer le projet neuchâtelois dans Prodes. Si le projet était retoqué, les CFF entreprendraient des gros travaux puisque la ligne historique serait alors amenée à servir encore des décennies. En cas de feu vert, en revanche, seuls seraient faits des travaux permettant d'assurer la sécurité jusqu'à la désaffectation de la ligne.

Le canton n'engagera évidemment pas des fonds qui seraient gaspillés en pure perte au cas où, contrairement aux attentes et aux signaux positifs multiples, le projet ne serait pas financé par le FAIF. Mais cela ne doit pas l'empêcher de continuer à mettre toutes les chances de son côté. D'ici à 2019, il s'agit, précise Laurent Favre, *«de mieux connaître notre sous-sol pour que les futurs partenaires aient une vision plus claire»* de ce qui les attend. Car la géologie de la future ligne est complètement souterraine (contrairement au projet Transrun). Des sondages complémentaires devraient être faits, notamment sur les secteurs de Chaumont et des Convers.

«On ne dépensera pas d'argent inutilement mais on se doit d'investir pour optimiser nos chances de voir aboutir le projet», dit le conseiller d'Etat. Selon les sommes engagées, la compétence financière sera en mains du gouvernement (jusqu'à 700 000 fr.) ou du Grand Conseil. Le canton a agi de la même manière pour le projet de contournement routier du Locle et de La Chaux-de-Fonds (H20). *«Cela a coûté quelques millions aux finances cantonales, mais c'est ainsi que l'on parvient à bien se positionner à Berne.»* Les études finales, elles, seront menées dès 2019 par le maître d'œuvre.

Le canton, il faut le répéter, n'empruntera pas lui-même les 900 millions. Une société de financement, dont le profil n'est pas encore déterminé, mais qui bénéficiera de la garantie étatique, le fera à sa place. La dette ne figurera donc pas au bilan du canton, ce qui est capital pour éviter de dégrader la note de Neuchâtel sur le marché.

Les éventuels surcoûts seront entièrement supportés la Confédération. Le canton ne paiera pas plus que le coût du préfinancement – quelque 111 millions de francs en intérêts passifs – qu'il consentira à déboursier dès 2019. Le remboursement est garanti. Le FAIF – au financement duquel le canton participe à raison de 11 millions de fr. par an – est ancré dans la Constitution fédérale, rappelle Laurent Favre. Les actes normatifs du FAIF prévoient les conditions de préfinancement par les cantons.

La députation neuchâteloise à Berne doit pouvoir jouer un rôle de *«relais actif»*, explique Laurent Favre. Actuellement, le canton est représenté dans les deux commissions des Transports ce qui est *«un très bon point.»* La méthode est rodée: *«Des échanges fréquents ont lieu avec les parlementaires neuchâtelois pour activer les bons réseaux au bon moment. On constate que la stratégie mise sur pied pour les routes nationales (Forta) a été payante au niveau de la DTAP et de la Commission des Etats.»* Le canton va intensifier son action en collaboration avec les six parlementaires. *«Le fait qu'ils proviennent de quatre groupes parlementaires différents permet également une sensibilisation plus large lors des séances de groupe»* estime Laurent Favre. Qui ajoute que *«le vote favorable sur le Gothard permet par ailleurs de faire bien valoir l'argument de la solidarité intercantonale pour les régions périphériques.»*

transrun: Les cff ont-ils trompé le canton?

Régulièrement, des opposants au projet Transrun accusent les CFF d'avoir trompé le canton en sous-estimant à l'époque le coût de la rénovation de la ligne historique. Le montant articulé pour son assainissement était de 281 millions. Comme 20 millions étaient prévus pour l'entretien minimal entre 2012 et 2021, seuls 241 millions pouvaient être affectés au financement du Transrun.

Actuellement, le coût de l'assainissement de la ligne historique est estimé à environ 430 millions. La différence d'environ 150 millions s'explique par des coûts supplémentaires non envisagés à l'époque. Les CFF prévoyaient alors de rénover le tunnel des Loges, avec une conséquence considérée aujourd'hui comme inadmissible: la fermeture de la ligne durant trois ans. Le calcul inclut désormais le creusement d'un tunnel parallèle (85 millions). A quoi s'ajoutent: l'assainissement du tunnel des Combes (25 millions); l'extension du périmètre pour des aménagements entre La Chaux-de-Fonds et Le Locle (25 millions); l'offre de bus de substitution pendant la fermeture de la ligne (15 millions). Les CFF n'ont donc trompé personne: le coût estimé d'une rénovation de la ligne historique a simplement pris l'ascenseur en fonction de nécessités apparaissant dorénavant comme incontournables.

contexte

Le 28 février, le peuple neuchâtelois a accepté le projet Mobilité 2030. Le canton pourra donc, si le projet est approuvé en 2019 par les Chambres fédérales, emprunter 900 millions de francs pour démarrer les travaux de la ligne ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Pour une entrée en service en 2030. Etat des lieux des travaux d'Hercule à venir et rappel des étapes à franchir avec le conseiller d'Etat Laurent Favre.