



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Distribution :

Destinataire 1 (original) + annexes
konsultationen@bav.admin.ch
SCTR..... 1 + annexe
SCAT 1 + annexe
SPCH 1 + annexe
DDTE..... 2
RUN..... 1 + annexe
Chancellerie..... 1 + annexe

Par courriel à : konsultationen@bav.admin.ch
Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la
communication DETEC
Madame Doris Leuthard
Conseillère fédérale
Kochergasse 6
3003 Berne

Étape d'aménagement 2030/35 de l'infrastructure ferroviaire : ouverture de la procédure de consultation – Prise de position du canton de Neuchâtel

Madame la conseillère fédérale,

Votre demande de prise de position du 29 septembre 2017 concernant l'objet susmentionné nous est bien parvenue et nous vous en remercions.

Vous trouverez ci-dessous nos remarques et commentaires :

1. Volume financier

Le volume total des investissements retenu par le Conseil fédéral est de 11.5 milliards de francs sur les plus de 50 milliards de francs initialement demandés par l'ensemble des acteurs. Cela est insuffisant pour un développement cohérent du réseau ferroviaire national permettant une substantielle augmentation de la part modale des transports publics. Le canton de Neuchâtel se joint dès lors à la demande de la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO) d'augmenter l'enveloppe financière à 13 milliards de francs pour PRODES 2035. La variante à 7 milliards de francs mentionnée dans le message doit être impérativement rejetée.

2. Investissement sur le territoire de la CTSO et de l'Espace de planification de l'Arc jurassien

La CTSO représente les intérêts de plus de 40 % de la Suisse, en termes d'habitants, d'emplois ou encore de territoire. Un nombre limité de projets-clés pour un développement de l'offre en trafic régional a été déposé en novembre 2014. Il est donc essentiel de tous les reprendre dans le message Prodes 2030/2035. Au niveau de l'espace de planification de

l'Arc jurassien, les projets-clés sont la ligne directe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds-Le Locle ainsi que le troisième produit entre Bâle-Delémont-Bienne-Neuchâtel-Yverdon-Genève. Ils sont indispensables. Nous relevons encore l'importance des projets de prolongation du Littorail, de la jonction Corcelles-Bôle, du point de croisement entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds et d'une liaison directe La Chaux-de-Fonds – Delémont.

3. Critère de priorisation des modules

Les modules d'offre ont été évalués selon quatre critères, à savoir : le rapport coûts-utilité selon NIBA (évaluation socio-économique de la Confédération), la contribution à la diminution de la surcharge de trafic, la compatibilité avec la stratégie à long terme Rail et la compatibilité avec les objectifs de développement territorial de la Confédération.

Nous approuvons cette méthode, mais sommes pour le moins surpris que la ligne directe ne soit pas sélectionnée en raison de son bon rapport coût-utilité.

4. Ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds et goulet de Vauseyon

Le message du Conseil fédéral retient la modernisation de la ligne Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds pour un montant total de 720 millions de francs.

Nous saluons la reconnaissance par la Confédération de l'importance des Montagnes neuchâteloises dans le réseau national. La récente classification en trafic grandes lignes de la liaison La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel – Berne le confirme.

Cependant, une modernisation est insuffisante en termes de performance et de coûts d'exploitation. Des temps de parcours compétitifs au trafic individuel ainsi qu'une cadence élevée telle que le ¼ heure sont essentiels pour la création d'une agglomération unique et ainsi pour le développement du canton. La ligne directe permettrait de dynamiser l'usage des transports publics et ainsi de doubler sa part modale, en augmentant en conséquence sa rentabilité.

De plus, les développements majeurs prévus sur la ligne du pied du Jura en matière de trafic voyageurs et marchandises nécessitent des besoins en infrastructure complémentaires. Les CFF ont confirmé qu'un désenchevêtrement ainsi qu'une nouvelle voie à quai en gare de Neuchâtel serait nécessaire pour résoudre le goulet de Vauseyon. Dans le cas contraire, la situation Prodes 2035 serait clairement dégradée par rapport à la situation de référence 2025, en particulier la suppression de la cadence ½ h La Chaux-de-Fonds-Berne. Cette situation n'est pas acceptable. Sur la durée, le goulet de Vauseyon deviendrait un problème majeur pour le trafic est-ouest, comme pour le trafic régional. La troisième voie avec désenchevêtrement serait à construire. Selon nos dernières études, elle coûterait quelque 200 millions de francs.

En conséquence, les coûts complets pour la variante « modernisation » se monteraient à plus d'un milliard de francs. Dès lors, il convient de retenir une ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds comme étant la solution la plus efficace et la plus économique.

La même constatation peut d'ailleurs être faite pour les coûts d'exploitation. La ligne directe permet des économies d'indemnités de l'ordre de 8 millions de francs par an par rapport au concept retenu dans le message. Car la variante directe permet de réellement améliorer la part modale des transports publics entre les deux villes qui passerait d'environ 12 % à plus de 20 % selon les simulations.

5. Cofinancement du canton

Le canton est prêt à cofinancer la variante alternative ligne directe. La population neuchâteloise a plébiscité le projet cantonal de mobilité « Neuchâtel mobilité 2030 » qui prévoit un préfinancement du canton jusqu'à la hauteur de 110 millions de francs. Le Conseil d'État estime que sous réserve de l'appui du Grand Conseil ce montant pourra servir au cofinancement du projet de ligne directe s'il n'est pas nécessaire de préfinancer cette réalisation. Les documents mis en consultation montrent qu'un préfinancement ne sera pas nécessaire vu les liquidités du fonds FIF. Nous en demandons encore la confirmation.

Des discussions approfondies doivent encore se dérouler avec votre Office des transports afin de trouver un terrain d'entente et permettre de boucler définitivement le financement de ce projet essentiel au développement du canton et pour la fluidité du trafic sur la ligne du pied du Jura.

Nous demandons donc à la Confédération de tenir compte pleinement des coûts économisés au niveau du goulet de Vauseyon pour finaliser le financement du projet de ligne directe.

Finalement, nous considérons que parmi les sommes prévues dans la convention sur les prestations (LV17-20, et suivante) pour l'assainissement de la ligne, soit 430 millions de francs, l'entier de la somme est disponible pour le financement de la ligne directe. Le delta de financement est donc de 992 millions de francs (coût ligne directe) – 290 millions de francs (coûts shunt) - 430 millions de francs (coûts réservé pour l'assainissement dans la convention sur les prestations des CFF) – 20 millions de francs (croisement au Crêt-du-Loche), soit un solde de 252 millions de francs. La prise en compte des coûts de quelque 200 millions de francs pour la 3^{ème} voie de Vauseyon avec désenchevêtrement permettrait de diminuer substantiellement le delta de financement. Le canton est donc prêt à assumer un solde de financement – risques de construction compris – de 110 millions de francs. A ce sujet, nous saluons les discussions ouvertes et constructives en cours avec votre Office des transports.

Ici il faut encore rappeler que dans le concept « ligne directe », la jonction Corcelles-Bôle devra être réalisée pour desservir de manière durable et performante les localités de Peseux et Corcelles avec prolongation du trafic vers le Val-de-Travers. Cet investissement sera réalisé par le canton, en sus du cofinancement, pour un coût de 50 millions de francs environ.

6. Autres projets déposés par le canton

Le canton regrette que les autres mesures déposées par le canton n'aient pas été retenues, comme par exemple la halte de Perreux desservant un pôle cantonal, le prolongement du Littorail permettant une relation directe avec la gare CFF via le Funambule, les gares de Cornes-Morel, Malakoff, et des Éplatures. Il conviendra de les considérer en première priorité dans la prochaine étape d'aménagement Prodes.

En revanche, le projet de gare du Pôle de développement Couvet-Buttes aux Sugis pourra être abandonné en faveur du projet des Léchères à Couvet. En 2014, le projet de pôle n'était pas encore suffisamment abouti pour en déterminer précisément la gare. C'est désormais le cas.

7. Conclusion

Le canton demande à la Confédération de sélectionner la ligne directe en tenant compte d'un cofinancement cantonal. Ce dernier tiendra compte des surcoûts de la ligne directe, mais également des économies induites par les coûts d'exploitation plus faibles et la suppression du goulet de Vauseyon.

Ainsi, pour un coût similaire, la ligne directe permettra de renforcer substantiellement l'usage et la rentabilité des transports publics dans le canton de Neuchâtel, tout comme de fluidifier durablement le trafic est-ouest sur la ligne du pied du Jura. En l'occurrence, il s'agit de faire d'une pierre, deux coups.

Pour le reste, nous soutenons les réponses au questionnaire apportées par la CTSO. En annexe, vous trouvez encore une fiche explicative relative au goulet d'étranglement de Vauseyon.

En vous remerciant de l'attention portée à ces lignes, nous vous prions de croire, Madame la conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.

Neuchâtel, le 20 décembre 2017

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
L. FAVRE

La chancelière,
S. DESPLAND



Annexes mentionnées