

GRAND CONSEIL NEUCHÂTELOIS – INTERPELLATION

À compléter par le secrétariat général du Grand Conseil lors de la réception du document déposé

Département(s)	DDTE	Date	21 septembre 2023
Numéro	23.232	Heure	15h15

Auteur-e(-s) : Francis Krähenbühl

Titre : La ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds fait surface !

Contenu (questions posées au Conseil d'État) :

Le 28 février 2016, la population neuchâteloise a accepté à 84% le plan « Mobilité 2030 » après l'adoption sans opposition par le Grand Conseil le 3 décembre 2015. Ce projet reposait sur quatre piliers, dont la ligne ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Le rapport indiquait explicitement, page 12 : « *Le canton privilégie clairement une traversée souterraine du Val-de-Ruz afin de préserver son paysage et ses bonnes terres agricoles.* »

Or, le 7 septembre dernier, on apprenait que, contrairement à ce qu'on avait laissé entendre avant la votation, la traversée du Val-de-Ruz ne se ferait pas en souterrain, mais qu'au contraire la ligne serait en surface sur environ 1,4 kilomètre. Dans sa conférence de presse, le Conseil d'État déclare que « *des mesures seront prises pour une bonne intégration dans le territoire du Val-de-Ruz* ».

Peut-on nous dire :

1. Quelles sont les raisons qui ont poussé les Chemins de fer fédéraux (CFF) à opter pour une variante partiellement en surface ?
2. Quelles seront les mesures prises pour une « bonne intégration dans le territoire de Val-de-Ruz » ?

Développement (commentaire aux questions) :

Alors que le Conseil d'État s'était engagé à privilégier une traversée souterraine du Val-de-Ruz, les CFF annoncent, dans le cadre du Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES 2035), que la traversée du Val-de-Ruz se fera partiellement en surface, parce qu'il s'agirait de la « *solution la plus efficiente d'un point de vue économique et sécuritaire* ».

Les électeurs et électrices, du moins celles et ceux de Val-de-Ruz, ont le sentiment d'avoir été « *trompé-e-s sur la marchandise* » lors du scrutin de février 2016, et souhaitent avoir des explications claires sur les raisons de ce revirement, dont on ne peut pas dire qu'il « *préserve le paysage et les bonnes terres agricoles de la commune* ».

Dans une période où l'introduction de la Loi sur l'aménagement du territoire (LAT) met dans l'embarras bon nombre de propriétaires fonciers en raison du déclassement de 10,5 hectares de zones à bâtir en zones agricoles, l'utilisation de 4 hectares pour cette liaison en surface soulève bon nombre de questions.

Souhait d'une réponse écrite : OUI

Demande d'urgence : NON

Auteur-e ou premier-ère signataire : prénom, nom (obligatoire) :

Francis Krähenbühl

Autres signataires (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :
Alexandre Brodard	Mary-Claude Fallet	Claudine Geiser
Damien Humbert-Droz	Nadia Chassot	Pascale Leutwiler
Vincent Martinez	Andreas Jurt	

Réponse écrite du Conseil d'État, transmise aux membres du Grand Conseil le 18 avril 2024

Le Conseil d'État reprend les éléments déjà énoncés lors de la conférence de presse du 7 septembre dernier pour répondre à la présente interpellation.

La nouvelle ligne ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds sera financée par le Fonds infrastructure ferroviaire fédéral FIF. Ce fonds est géré par l'Office fédéral des transports (OFT), qui accompagne les projets développés par les gestionnaires d'infrastructures, en l'occurrence les CFF dans le cas présent.

L'OFT veille à la bonne tenue du crédit d'engagement dédié au programme Prodes 2035, soit plus de 13 milliards de francs. Les variantes les plus efficaces sont systématiquement retenues si elles permettent d'atteindre les fonctionnalités prévues (généralement, le niveau d'offre de transports) tout en respectant le cadre légal et normatif.

Les analyses effectuées par les CFF dans le cadre de la traversée du Val-de-Ruz ont conclu à la faisabilité technique d'une variante souterraine ou très partiellement en surface. La consultation des offices fédéraux n'a pas mis en évidence de « *no go* » quant aux deux variantes. Ainsi, l'OFT a choisi la variante à 90% souterraine en raison notamment de sa faisabilité technique et de son coût moindre de quelque 140 millions de francs (risques non compris) par rapport à la variante entièrement souterraine. Nous tenons également à rappeler qu'aujourd'hui les surcoûts – risques compris – par rapport au crédit initial voté par les Chambres fédérales sont évalués à près de 400 millions de francs. Le Conseil d'État a soutenu le choix de l'OFT avec l'engagement d'un coût assumé pleinement par le fonds fédéral.

À noter par ailleurs que la variante souterraine aurait malgré tout été construite depuis la surface (tranchée couverte) et aurait donc eu un impact de quelque 19 hectares sur les surfaces d'assolement (SDA) pendant la durée des travaux, ainsi que 2,7 hectares de SDA de manière pérenne. L'impact définitif sur les SDA de la variante en surface est de 6,5 hectares. Finalement, la variante en surface sur 1,4 km apporte un bénéfice supplémentaire sur la gestion des risques en cas d'incident.

Ainsi, les CFF ont été missionnés par l'OFT et le Conseil d'État pour rechercher la meilleure intégration du tracé ferroviaire au Val-de-Ruz. Il s'agit, entre autres, de l'intégration paysagère et environnementale, ainsi que de limiter l'impact sur les exploitations agricoles. Les études sont en cours dans le cadre de l'avant-projet. Les propriétaires fonciers, les exploitant-e-s, la Chambre d'agriculture et les autorités communales sont impliqués.

Les résultats de l'avant-projet sont attendus pour fin 2025. Le Comité de pilotage conduit par l'OFT, dont le Conseil d'État fait partie, rend compte chaque semestre de l'avancée du projet.