

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 novembre 2023

Numéro

23.258

Heure

14h08

Auteur-e(-s) : Groupe UDC

Titre : Ligne ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, esquisse d'un calendrier de réalisation et questions complémentaires

Contenu (questions posées au Conseil d'État) :

La ligne ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds est intégrée dans le Programme de développement stratégique des chemins de fer 2035 (PRODES 2035) de 12,9 milliards de francs, voté le 21 juin 2019 par les Chambres fédérales. Ce magnifique projet, voulu par la majorité de la population neuchâteloise, sera financé par le fonds d'infrastructure ferroviaire fédéral.

Même s'il est difficile de prévoir ce que seront les investissements publics du futur dans notre canton, il est fort probable que la réalisation de ce projet constituera le chantier du siècle pour les Neuchâteloises et Neuchâtelois.

Vu ce qui précède, nous prions le Conseil d'État de répondre aux questions suivantes :

1. Est-il possible de connaître aujourd'hui le calendrier procédural et technique, même approximatif, de la réalisation du projet de la ligne ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, respectivement le changement relatif à la mise en service depuis la dernière information donnée par le Conseil d'État?
2. Est-il encore possible d'éviter le tronçon à ciel ouvert au Val-de-Ruz et de réactiver la variante en tunnel continu entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds pour éviter la perte de terres agricoles de valeur ? (Voir également l'interpellation [23.232.](#))
3. Les trains classiques circulant habituellement sur les lignes ferroviaires exploitées par les CFF, dont notamment les rames ICN empruntant la ligne du Pied-du-Jura, pourront-ils – théoriquement et pratiquement – rejoindre La Chaux-de-Fonds et Le Locle ?
4. Le 10 août 2023, un train de marchandises a déraillé dans l'un des tubes du tunnel de base du Gothard, provoquant de graves dommages qui ne seront entièrement réparés qu'au mois de septembre 2024. Si le tunnel de faîte du Gothard n'avait pas été maintenu en état d'entretien avec soin, ce déraillement aurait fortement contrarié la liaison ferroviaire nord-sud de la Suisse et perturbé substantiellement l'économie de notre pays. Un accident – même très peu probable – dans les nouveaux tunnels ferroviaires entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds entraînerait des inconvénients majeurs et très graves pour notre canton. Dès lors, l'accident ferroviaire du Gothard ne devrait-il pas inciter les autorités compétentes (Confédération, CFF et canton de Neuchâtel) à envisager l'aménagement de deux galeries ferroviaires séparées entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds ou alors le maintien de la ligne ferroviaire actuelle entre les deux plus grandes villes du canton, cela pour la plus grande joie des habitants des Geneveys-sur-Coffrane ?

Développement (commentaire aux questions) :

Les auteurs de l'avant-projet de la ligne ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds ont retenu un tracé de près de 16 kilomètres, dont 1,4 kilomètre à ciel ouvert dans le Val-de-Ruz, à la hauteur de la gare intermédiaire de Cernier.

Ce très beau et audacieux projet permettra de relier les deux principales villes de notre canton en quinze minutes, une performance !

Comme le dit le Conseil d'État, cette ligne ferroviaire futuriste rendra possible « le doublement de la part modale des transports publics pour les échanges Littoral-Montagnes et contribuera fortement aux objectifs climatiques cantonaux ».

Elle renforcera assurément la cohésion cantonale et connectera mieux les différents pôles démographiques et de développement de notre canton tout en rapprochant les Montagnes neuchâteloises, aujourd'hui légèrement excentrées, du Plateau suisse et de la région lémanique, ainsi que des aéroports de Genève Cointrin et de Zurich Kloten.

Les caractéristiques techniques de ce projet sont impressionnantes. Il n'est en effet pas fréquent de faire circuler des trains à 130 km/h sur un tracé affichant des pentes jusqu'à 5% !

Deux petits bémols viennent néanmoins tempérer l'enthousiasme légitime de notre population. D'une part, le tronçon à ciel ouvert suscite déjà quelques oppositions. D'autre part, alors que l'on parlait de 2035 pour l'inauguration de cette ligne ferroviaire, son achèvement complet semble aujourd'hui être reporté à 2040.

Souhait d'une réponse écrite : OUI
Demande d'urgence : OUI

Auteur-e ou premier-ère signataire : prénom, nom (obligatoire) : Daniel Berger		
Autres signataires (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :
Quentin Geiser	Damien Schär	Evan Finger
Roxann Durini	Niels Rosselet-Christ	Grégoire Cario

Réponse écrite du Conseil d'État, transmise aux membres du Grand Conseil le 30 septembre 2024

Question 1

L'avant-projet de la ligne directe a maintenant été lancé. Il sera finalisé début 2026 pour le lancement, ensuite, de la phase de projet. En l'état, selon le [rapport de la Confédération sur l'avancement des grands chantiers](#), la mise en service de la ligne directe est prévue en 2038.

Néanmoins, la tenue de ce calendrier exigeant dépend de plusieurs facteurs. On peut citer, entre autres, la durée de la procédure d'approbation des plans, le bon avancement des projets tiers nécessaires à la ligne directe, la géologie et l'organisation de la creuse.

Il est important de préciser que le projet de ligne directe est maintenant sous la responsabilité de l'Office fédéral des transports (OFT) et des CFF. Ils ont confirmé la pertinence de ce projet à plusieurs reprises. Le canton, comme les villes de Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, ainsi que le Val-de-Ruz participent au comité de pilotage.

Question 2

La Confédération finance la ligne directe (via le fonds FIF) et a ainsi formellement décidé du tracé à retenir, après consultation du comité de pilotage. Le tracé partiellement en surface au Val-de-Ruz (sur 1,4 km) est le plus avantageux (économie de 140 millions de francs). Il permet d'atteindre l'objectif d'offre (cadence au quart d'heure) avec des coûts plus raisonnables.

Les surfaces d'assolement impactées sont de 6,5 ha, soit quelque 4 ha de plus que la variante pleinement enterrée. Elles seront intégralement compensées par le projet. Finalement, il a été demandé aux CFF d'apporter une attention toute particulière à la bonne intégration paysagère du tronçon en surface, en collaboration avec les exploitant-e-s agricoles et la commune de Val-de-Ruz.

Question 3

La ligne directe est prévue pour accueillir des trains RER et RE de 225 m de long et, à terme, de 300 m. Des relations sans changement avec l'arc lémanique seront possibles. Néanmoins, il n'est pas prévu de faire circuler des trains IC. Ces trains atteindront 400 m, ce qui n'est pas compatible avec la ligne directe.

Question 4

La ligne directe sera à voie unique, avec un point de croisement en son milieu. La ligne ne pourra pas être empruntée par du trafic marchandises en raison de son importante déclivité (50‰). Le risque de déraillement est par conséquent très faible. Le tunnel ferroviaire sera doublé d'une galerie de sécurité.

Le maintien de la ligne existante n'est pas possible. Les deux derniers kilomètres avant la gare de La Chaux-de-Fonds sont repris à la ligne actuelle. De plus, la ligne du Val-de-Travers sera déviée à terme via Corcelles grâce à une nouvelle liaison. Finalement, la tentative de maintien de la ligne historique condamnerait financièrement et politiquement le projet de ligne directe.