

**Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil**

à l'appui

d'un projet de décret portant octroi d'un crédit d'engagement relatif à la concrétisation du RER neuchâtelois d'un montant de 114'000'000 de francs

(Du 4 mai 2020)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RÉSUMÉ

Grâce à plusieurs années de travail de conviction, le canton de Neuchâtel dispose désormais de leviers capitaux en vue de concrétiser son RER et de rendre sa mobilité plus durable. En effet, le 21 juin 2019, les Chambres fédérales ont approuvé le financement de la ligne ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds dans le cadre du Programme de développement stratégique des chemins de fer 2030/35 (Prodes 2030/35). Restent ainsi à concrétiser ces infrastructures dans les meilleurs délais pour transformer le canton à l'image de l'agglomération lausannoise et son M2. C'est l'objectif que s'est fixé le Conseil d'État en 2015 en lançant sa stratégie « Mobilité 2030 » reposant sur la complémentarité des modes de transport, stratégie qu'il veut concrétiser maintenant, en dynamisant les transports publics par la réalisation du concept RER-Ligne directe. À ces fins, il soumet ce rapport et le crédit d'engagement de 114 millions de francs qui l'accompagne au Grand Conseil.

Lors du scrutin cantonal du 28 février 2016, 84% des votants se sont exprimés en faveur du projet « Neuchâtel Mobilité 2030 ». Avec une participation proche des 50%, ce résultat a rassemblé les Neuchâtelois-es des quatre régions et donné un nouvel élan aux projets d'infrastructure neuchâtelois. Mobilité 2030 se base sur la complémentarité des modes de transports et s'organise autour de quatre piliers: le RER neuchâtelois, les routes nationales, les routes cantonales et la mobilité douce.

Le RER neuchâtelois doit assurer, d'une part la cadence à la demi-heure sur les principales lignes ferroviaires du canton et, d'autre part, la cadence au quart d'heure dans l'agglomération, grâce à la ligne ferroviaire directe, entre Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds et le Locle, via Cernier. L'objectif du Conseil d'État est bien de créer une agglomération unique et dynamique entre le Littoral et les Montagnes neuchâteloises.

Lors de la votation de février 2016, le projet de financement nécessitait la constitution d'une avance de fonds de 900 millions de francs du canton en vue de préfinancer l'infrastructure par tranches entre 2019 et 2030, avec un remboursement fédéral de cette somme via le fonds fédéral d'infrastructure ferroviaire (FIF) une fois les travaux terminés. Ainsi, pour la ligne directe, la somme à charge des Neuchâtelois-es se montait à 110 millions de francs correspondant au montant des intérêts intercalaires liés à l'emprunt que le canton aurait sollicité pour lancer les travaux. Quatre ans plus tard et une décision favorable des Chambres fédérales quant au financement de la ligne directe obtenue, l'utilisation du fonds FIF pour financer ce projet est assuré et les risques financiers de la construction de la ligne

directe évités pour le canton. Le préfinancement de 900 millions de francs n'est plus nécessaire en raison des liquidités existantes dans le fonds FIF. Finalement, un financement cantonal est indispensable pour assumer la construction de la gare de Cernier, de la jonction Corcelles-Bôle et d'étudier la reconversion de la ligne historique entre Corcelles et La Chaux-de-Fonds (en voie verte notamment), ceci en vue de permettre la réalisation d'un véritable RER neuchâtelois. Pour mémoire, dans le rapport 15.024 « NE Mobilité 2030 – Stratégie cantonale », soumis à votre Autorité à fin 2015, le Conseil d'État prévoyait 50 millions de francs cantonaux pour la liaison Bôle-Corcelles en sus des 110 millions. Avec les décisions des Chambres fédérales et le changement de mécanisme financier, entre 2016 et 2020, le coût cantonal du Concept RER-Ligne directe se réduit donc de 160 à 114 millions de francs.

Le présent rapport doit permettre de renseigner le Grand Conseil sur les étapes à venir ainsi que d'obtenir le crédit nécessaire à la mise en oeuvre du RER neuchâtelois.

1. INTRODUCTION

La mobilité est un facteur essentiel de la prospérité économique. Pour les régions excentrées des axes principaux, il est indispensable d'augmenter la qualité de l'offre en transports publics dans le but de répondre à la demande et de développer leur attractivité, d'assurer les connexions entre les territoires et de gagner en qualité de vie.

La part modale des transports publics en Suisse occidentale est inférieure à la moyenne nationale. Cette situation est grandement influencée par la qualité et la compétitivité de l'offre des transports publics. Ci-dessous, un tableau comparatif basé sur 2015 qui démontre la répartition modale en terme de transports.

	Transport individuel motorisé (TIM)	Transports publics (TP)	Mobilité douce (MD)	Autres ¹
BE	63%	27%	8%	2%
FR	74%	18%	6%	2%
VD	73%	20%	5%	2%
VS	73%	21%	4%	2%
NE	75%	17%	6%	2%
GE	66%	23%	9%	2%
JU	74%	19%	6%	1%
Suisse	67%	23%	8%	2%

¹ Autres moyens de transports en l'absence d'une autre indication (camions, autocars, taxis, bateaux, téléphériques, avions, appareils apparentés à des véhicules).

Figure 1 : Répartition modale en % des distances parcourues dans les cantons romands.
Office fédéral de la statistique, microrecensement mobilité et transports 2015

Depuis lors, Neuchâtel a pu compter sur une augmentation de la part « transports publics ». En effet, la fréquentation de la ligne Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds a substantiellement augmenté – plus de 27% - depuis l'introduction de l'horaire 2016, et ce grâce à la cadence à la demi-heure. Toutefois, la vétusté et la sinuosité de la ligne ne permettent pas d'offrir une desserte stable et attractive entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Sur la durée, seule une ligne directe permettra d'augmenter substantiellement la part modale des transports publics et de former une seule agglomération neuchâteloise.

De son côté, la Confédération prévoyait bien un réel problème de capacité dès 2030 sur cette ligne. Cet argument, tout comme la nécessité de régler le problème du goulet de Vauseyon, a pesé positivement dans les débats aux Chambres fédérales sur le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES 2030-35).

Après le refus du projet Transrun, il a toutefois été nécessaire de construire une nouvelle stratégie cantonale de mobilité, alliant le rail à la route et les 4 régions du canton. C'est ainsi qu'en début 2015, la stratégie Mobilité 2030 a été élaborée par le DDTE puis validée par le Conseil d'État. En 2016, le plébiscite populaire (84 %) en faveur de cette stratégie fut un pas décisif pour redonner du crédit à nos projets afin de convaincre nos partenaires et la Confédération. Il a aussi été primordial de jouer un rôle proactif au niveau intercantonal, notamment auprès de la Conférence des transports de Suisse occidentale et de la Conférence intercantonale des transports. En pionnier, nous avons donc travaillé pour un crédit-cadre fédéral de quelque 13 milliards de francs contre 11.9 milliards proposés par le Conseil fédéral. Vu les nombreuses demandes des cantons, il fut indispensable de consolider un paquet concret et cohérent de projets pour 12.9 milliards de francs, dont la ligne directe naturellement.

Finalement, notre proposition de prise en charge des coûts de construction de la gare de Cernier fut au coeur du compromis politique permettant à la ligne directe d'être intégrée dans le paquet PRODES 2030/35 soutenu par la Conférence intercantonale des transports puis la Commission des transports du Conseil des Etats. Le 21 juin 2019, les deux chambres adoptaient le crédit-cadre Prodes 2035 à 12.9 milliards de francs. D'ores et déjà, un Comité de pilotage rassemblant les CFF, l'OFT et le canton travaillent à la mise en œuvre de la ligne directe. Les études complémentaires nécessaires à sa réalisation ont été lancées. La finalisation des travaux de la ligne directe est prévue entre 2033 et 2035. Pour en arriver là, il est néanmoins nécessaire que le canton donne rapidement un signal fort à ses partenaires, en formalisant ses engagements financiers par une décision du Grand Conseil.

Pour rappel, la ligne directe, qui comprendra une gare à Cernier, permettra d'offrir un train rapide à la cadence au quart d'heure avec un temps de parcours visé de 14 minutes. La part modale des transports publics entre les Montagnes et le Littoral neuchâtelois doublera en conséquence avec une nette amélioration de la rentabilité d'exploitation de la ligne.¹ C'est donc une véritable artère centrale qui aura pour objectif de transporter les voyageurs à travers et en dehors du canton. Mais la concrétisation du RER neuchâtelois ce n'est pas que la réalisation de la ligne directe au quart d'heure entre Neuchâtel-Cernier-La Chaux-de-Fonds et Le Locle. Elle s'inscrit dans un concept plus transversal permettant la mise en œuvre ou la consolidation de la cadence ferroviaire à la demi-heure dans les autres régions, notamment périurbaines. Pour ce faire, la réalisation du tronçon Corcelles-Bôle est cruciale. Cette jonction permettra de continuer à desservir efficacement le Littoral ouest et offrira une liaison performante entre le Littoral et le Val-de-Travers.

Quant à la ligne historique, de longue date il est prévu de la démanteler entre le Bas-du-Reymond à La Chaux-de-Fonds et Corcelles-Cormondèche. Afin de valoriser au mieux les travaux d'assainissement effectués par les CFF de 2020 à 2022, il est proposé de reconverter le tracé ferroviaire historique par l'implantation d'une « voie verte » qui permettra de renforcer l'attractivité de la mobilité douce entre les Montagnes et le Littoral.

La population ayant donné son aval en 2016 pour un engagement financier du canton de l'ordre de 110 millions de francs en cas d'adoption par les Chambres fédérales du financement par le fonds FIF de la ligne ferroviaire directe, le Conseil d'État demande par ce rapport de libérer les ressources nécessaires pour concrétiser sans retard le concept de RER-Ligne directe.

Pour le reste, le Programme de développement ferroviaire 2040/45 (PRODES 2040/45) devrait permettre de réaliser une série de projets complémentaires, importants pour l'attractivité de notre RER. Nous pensons naturellement à la prolongation du Littorail en

¹ Lors de l'établissement de la stratégie NE Mobilité 2030, conformément aux dispositions contenues dans le plan directeur cantonal, il a été admis qu'il convenait de viser un report modal substantiel en direction des transports publics et de la mobilité douce, afin de favoriser l'usage des nouvelles infrastructures, ce qui permet d'en obtenir un rapport coût-utilité le plus intéressant possible (cf. Fiche A_21 "[Viser un report modal fort vers les transports publics et la mobilité douce.](#)")

direction de la Maladière et à différentes haltes ou gares RER à travers le canton, notamment la gare de Perreux, de Malakoff à La Chaux-de-Fonds ou encore la Léchère à Couvet. Rappelons ici que ces projets seront préparés par le biais des financements spéciaux du programme d'impulsion. Ils seront ainsi très bien positionnés pour être sélectionnés vers 2025 par la Confédération dans le cadre de PRODES 2040/45.

En terme d'aménagement du territoire, la concrétisation du RER neuchâtelois permet la réelle mise en œuvre du Projet de territoire neuchâtelois, du Plan directeur cantonal 2018 et de notre politique d'agglomération,

2. PROJETS À FINANCER PAR LE CANTON

2.1. Gare de Cernier

2.1.1. Description

La réalisation de la ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds nécessitera d'une part, la construction d'un nouveau tronçon de voie ferrée, que nous voulons pleinement en tunnel, entre les gares de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds et, d'autre part, la construction d'un point de croisement à Cernier. Ce point de croisement permettra l'exploitation de la ligne avec une cadence au ¼ h entre les trois villes du canton ainsi qu'un temps de parcours de quelque 14 minutes entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds (contre 28 minutes aujourd'hui). Ce point correspondra également à la future gare de Cernier, halte située à mi-parcours de la ligne directe. Le plan directeur cantonal considère déjà cette nouvelle gare qui viendra par ailleurs renforcer la qualité de la desserte en transports publics dans le Val-de-Ruz telle que demandée par les fiches U_13² et E_11³ du PDC .

Si la construction du tunnel et du point de croisement sera à la charge du PRODES 2035 (conformément à la décision des Chambres fédérales du 21 juin 2019), celle des installations d'accueil des voyageurs, constituant la gare à proprement parler (quai, escalier, interface bus en surface), sera à la charge du canton. Il est à remarquer qu'il ne s'agit pas d'un cofinancement cantonal - proscrit par le FIF - mais d'un financement cantonal pour une mesure supplémentaire telle que prévue à l'art. 35 de l'OCPF (ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire).

Selon la volonté du Conseil d'État, la gare intermédiaire de Cernier devrait être un ouvrage semi-enterré, avec des voies et des quais ferroviaires tous enterrés. En surface, ne resteront que les interfaces tels que la gare routière pour les bus de rabattement ainsi que le P+R (park & rail) et B+R (bus & rail). Implantée au sud du village de Cernier, sa localisation exacte reste cependant encore ouverte et sera conditionnée par des relevés géologiques et les résultats des études préliminaires des CFF en cours de réalisation.

² [Privilégier la concentration du développement dans des pôles bien desservis en transports publics](#)

³ [Localiser judicieusement les activités économiques et valoriser les pôles de développement](#)

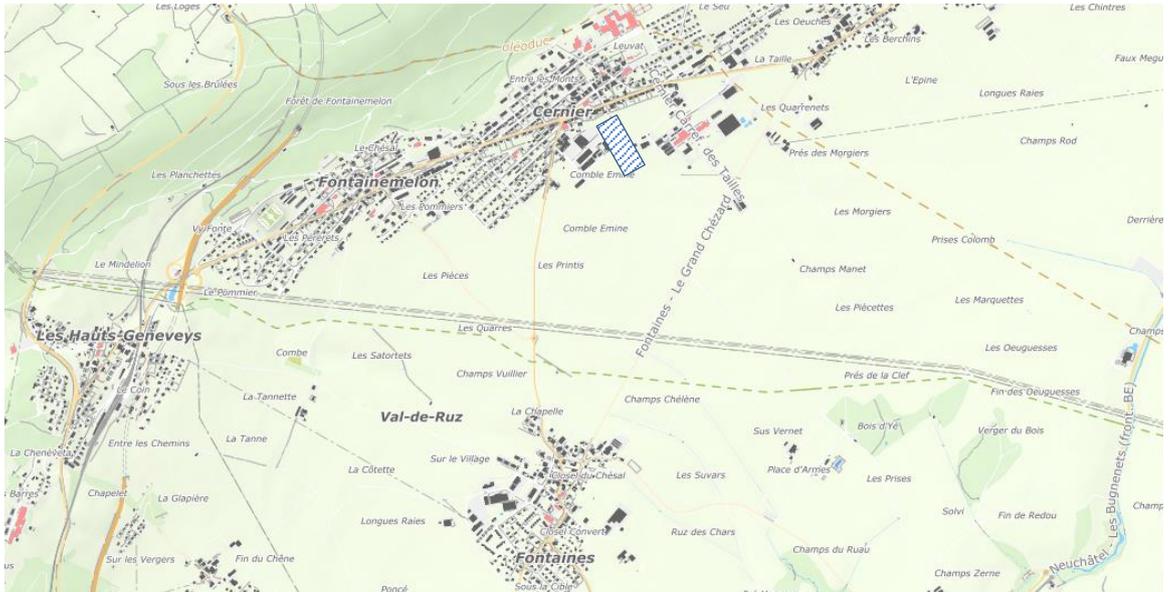


Figure 2 – Localisation approximative (rectangle bleu) de la future gare de Cernier

Grâce à un tracé entièrement souterrain, il est possible de réduire au maximum l'impact sur les surfaces d'assolement (SDA) et sur le paysage agricole typique du Val-de-Ruz, d'où la position du Conseil d'État.

2.1.2. Études en cours

Les quais de la gare de Cernier auront à priori une longueur de 230 mètres permettant l'arrêt de rames triples de 75 mètres chacune. Les CFF ont lancé une étude préliminaire afin de déterminer le tracé de la ligne directe, la localisation exacte du point de croisement et en conséquence celle de la gare souterraine. Celle-ci contient, entre autres, une vérification des hypothèses du projet transRUN, une simulation des flux piétonniers en gare de Neuchâtel et des reconnaissances géologiques sur l'entier du tracé entre Neuchâtel, Cernier et La Chaux-de-Fonds.

2.1.3. Évaluation du besoin financier

Comme expliqué, la construction du tunnel ferroviaire et du point de croisement sera à la charge de la Confédération via son programme PRODES 2035. Le canton ne prendra à sa charge que la construction de la gare voyageurs de Cernier, soit un montant estimé, d'après l'étude réalisée par un bureau d'ingénieurs, à **45 millions de francs**. Ce montant contient les coûts d'acquisition du terrain ainsi qu'une réserve pour imprévus.

Construction de la gare de Cernier (comprenant coût d'acquisition et réserve pour risque)	CHF	45'000'000.-
---	------------	---------------------

2.2. Liaison Corcelles-Bôle

2.2.1. Description

Au moment de l'ouverture de la ligne directe et afin de maintenir une desserte ferroviaire performante sur l'ouest du Littoral, il sera indispensable de pouvoir continuer à desservir les haltes ferroviaires de Corcelles-Peseux et des Deurres (tronçon Corcelles – Neuchâtel de la ligne historique). Pour ce faire, une jonction entre la ligne du Val-de-Travers et la

ligne historique est prévue. Les études horaires ont montré que cette liaison était indispensable afin de ne pas surcharger la gare de Neuchâtel et le goulet de Vauseyon et afin de maintenir une cadence à la demi-heure en direction de Corcelles et du Val-de-Travers. Elles ont également démontré que le tronçon Auvernier – Bôle reste pertinent pour la circulation des RE en direction de Frasné et Paris ainsi que pour le trafic de marchandises. Selon le Conseil d'État, cette voie ferroviaire mérite donc d'être maintenue. En l'état, aucune décision n'a toutefois été prise par l'autorité fédérale.

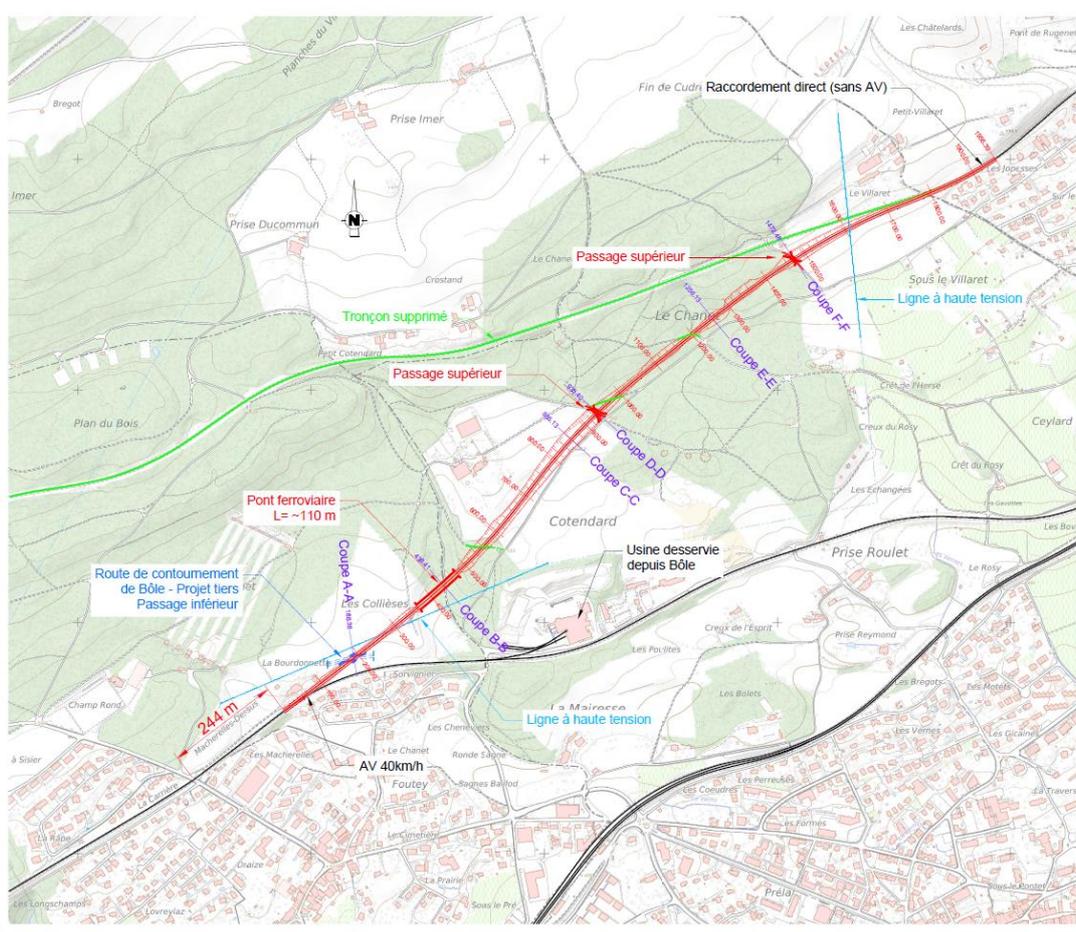


Figure 3 – Plan de situation du projet de base de liaison entre Corcelles et Bôle

Le raccordement se réalisera entre la gare de Bôle (~545 m d'altitude) et la ligne historique à hauteur du Villaret (~585 m d'altitude). La variante de base est en surface avec des talus. Pour diminuer l'impact sur les terres agricoles (SDA) et la nature, un tracé semi-enterré a également été étudié. C'est la variante privilégiée du Conseil d'État.

2.2.2. Impact environnemental

À ce stade des travaux, aucune étude d'impact sur l'environnement n'a été réalisée. Néanmoins, l'étude technique a permis de pré-identifier un impact en matière de protection des sols : 3 zones classées en surfaces d'assolement attestées seront traversées sur le territoire de la commune de Milvignes : Les Collières, Cottendart et Le Villaret. Un autre impact concerne les réseaux de mobilité douce et de loisirs (réseaux pédestre et cyclable). Il faut relever la présence sur le tracé d'un périmètre archéologique qui nécessitera des sondages de diagnostic en cas de travaux de terrassement et de génie civil.

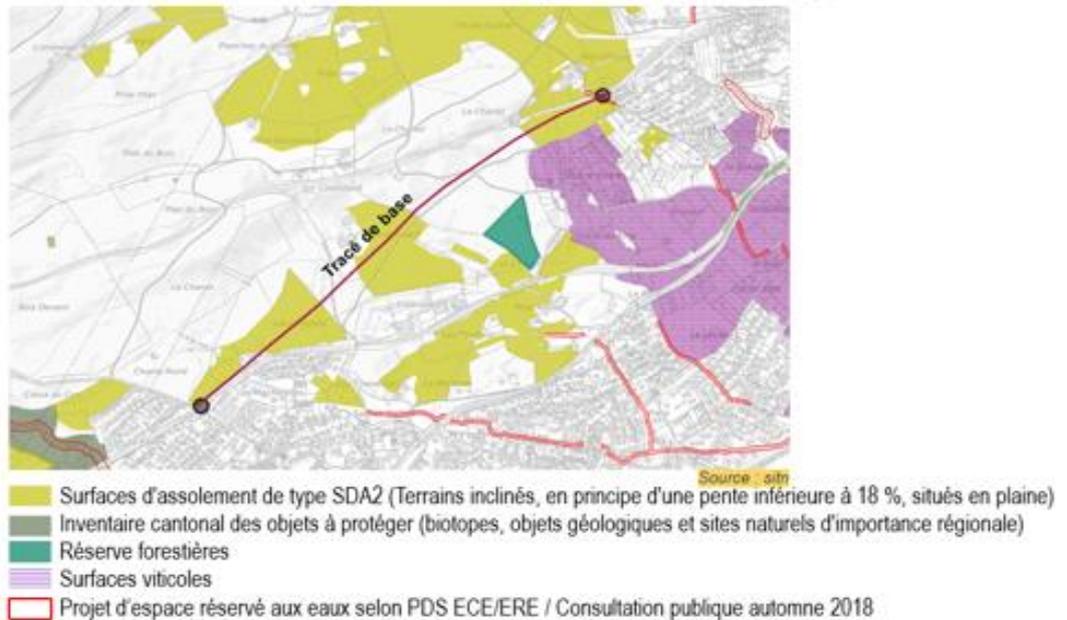


Figure 4 – Carte des objets protégés (agriculture, nature, forêt, cours d'eau). Source geoportail SITN.

La figure 4 démontre que les impacts sur les objets protégés se concentrent sur les SDA et les surfaces forestières.

2.2.3. Travaux envisagés

Le tracé retenu permet de minimiser le nombre de croisements entre la ligne ferroviaire et le réseau routier et, en conséquence, le nombre d'ouvrages spéciaux (passage à niveau, inférieur ou supérieur). Il sera cependant nécessaire de réaliser les ouvrages suivants :

- Un pont ferroviaire d'environ 120 mètres de long pour traverser le vallon de Cottendart.
- Deux passages supérieurs pour rétablir les deux routes interrompues par le tracé ferroviaire.

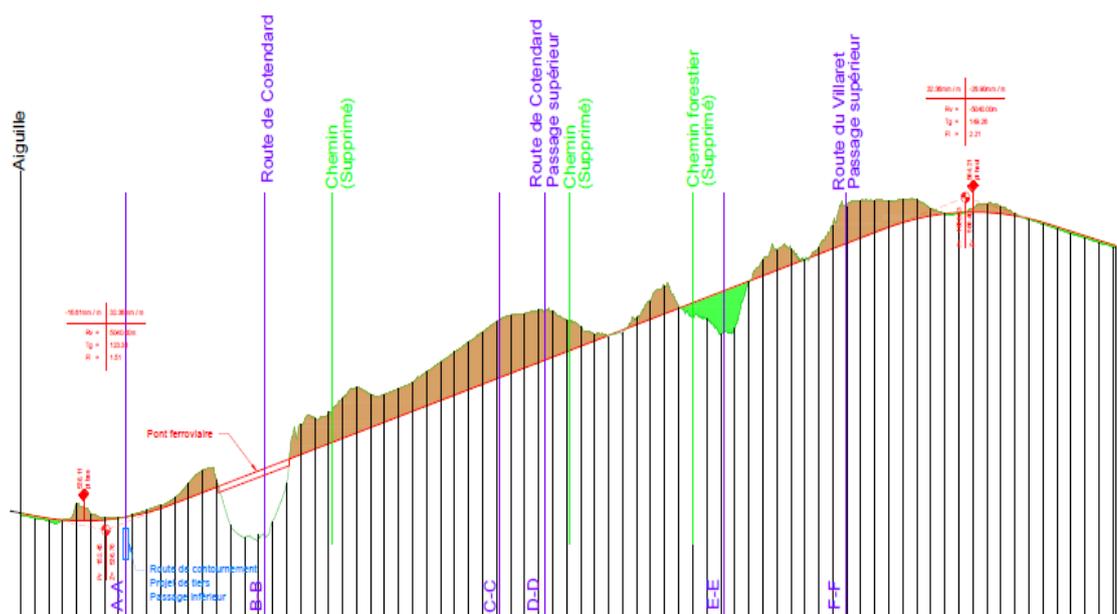


Figure 5 – Profil en long du tracé de base de la liaison Corcelles – Bôle (source : BG, 2019)

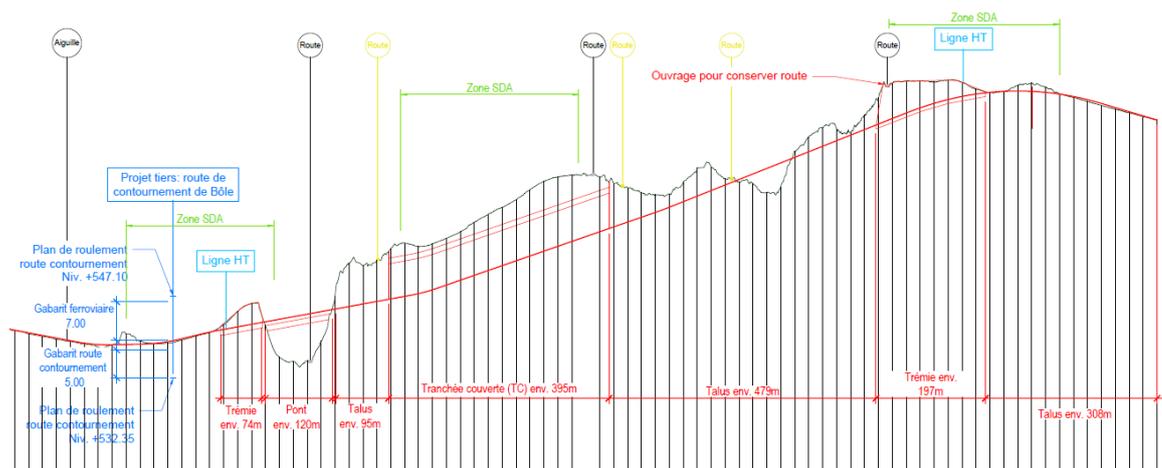


Figure 6 – Profil en long pour la variante tranchée semi-enterrée (source : BG, 2019)

2.2.4. Évaluation du besoin financier

Comme souligné, pour préserver un maximum de surfaces d'assolement SDA impactées par le tracé de base, deux variantes plus en profondeur ont été évaluées : semi-enterrée et pleinement souterraine. Avec une tranchée couverte à Cottendart, la variante semi-enterrée permettrait d'optimiser le rapport entre le coût de la liaison et la préservation de surfaces SDA. Son besoin financier estimé d'après l'étude du bureau d'ingénieurs est de **67 millions de francs**, soit 12 millions de francs de plus que la variante en superficie. La variante complètement souterraine coûterait quelque 86 millions. Le choix du Conseil d'État se porte sur la variante semi-enterrée selon les coûts suivants :

Construction du raccordement ferroviaire Corcelles – Bôle (acquisition de terrain, génie civil, technologie ferroviaire et réserve pour risque)	CHF	67'000'000.-
---	-----	---------------------

2.3. Reconversion de la ligne historique

2.3.1. Description

Dès la mise en service de la ligne directe, la ligne historique sera désaffectée entre Corcelles et le Bas-du-Reymond (point de jonction avec la nouvelle ligne). Il sera ainsi possible de valoriser l'espace libéré. Au droit des gares, on pense notamment au développement de projets immobiliers en cohérence avec le plan directeur cantonal. Concernant le tracé ferroviaire lui-même, soit une voie de 22.5 km de long dont 4.75 km en tunnel (21%), le canton propose de la réaffecter en une nouvelle voie cyclable (ci-après « voie verte »), reliant le Littoral aux Montagnes neuchâteloises via le Val-de-Ruz.

Cette proposition en faveur de la mobilité cyclable et des loisirs permettra de valoriser pleinement des investissements réalisés par les CFF dans le cadre des travaux d'assainissement et de sécurisation 2020/22 de la ligne historique. La voie verte évitera ainsi de condamner à l'abandon les tunnels et les ouvrages d'art existants sur la ligne historique. Des études complémentaires sont néanmoins nécessaires pour démontrer la faisabilité technique et les coûts de reconversion de la ligne historique en une voie verte.



Figure 7– Tunnel des Loges (gauche) et exemples de valorisation (droite, en haut : tunnel des Comps (FR), en bas : tunnel de Brockville (CN))

2.3.2. Travaux d'assainissement à minima 2020-2022

En raison de l'échec du projet Transrun, la ligne historique doit être assainie au plus tard en 2021, sous peine de voir l'exploitation de la ligne stoppée par la Confédération, ce qui n'est pas imaginable. Les CFF, gestionnaires de l'infrastructure, doivent donc mener les travaux d'assainissement à minima et de sécurisation nécessaires à la poursuite de l'exploitation de la ligne historique jusqu'à l'horizon 2035, horizon prévu pour la mise en service de la ligne directe.

Dans le tunnel des Loges (Vue-des-Alpes), les travaux consisteront en un agrandissement de la section du tunnel pour permettre l'auto-sauvetage ainsi qu'en l'assainissement de la voûte. Pour le tunnel du Gibet (sous le carrefour de Vauseyon), la section sera agrandie pour permettre le passage de trains à deux étages, le tronçon Neuchâtel – Corcelles étant naturellement maintenu. Ainsi, un tiers de l'investissement sera pérennisé pour la circulation ferroviaire de long terme.

Le chantier s'étendra de septembre 2020 au printemps 2022. L'interruption totale du trafic ferroviaire sur la ligne interviendra de début mars à fin octobre 2021 (8 mois). Une offre de substitution est prévue par des bus, soit une ligne de bus régionale (cadence ½ h) et une ligne directe (cadence 1/4 h aux heures de pointes).

2.3.3. Potentiels de valorisation de la ligne historique

Au-delà du maintien du tronçon Neuchâtel – Cormondèche, la valorisation de la ligne historique doit permettre d'exploiter deux potentiels, d'une part une voie verte, d'autre part la reconversion foncière et immobilière de friches ferroviaires.

1. La voie verte, une proposition novatrice en faveur de la mobilité cyclable

Le canton vise à développer un réseau cyclable inter-urbain permettant d'allier l'usage utilitaire à l'usage de loisir. La voie verte s'intégrera dans le futur contexte (2030+) du réseau mobilité douce défini par le canton, c'est-à-dire dans le plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC). Même s'il est aujourd'hui difficile d'estimer le potentiel d'utilisation de la voie verte, les retours d'expériences internationaux confirment l'intérêt d'une voie de mobilité douce. Un concept de promotion touristique permettrait de développer pleinement le potentiel de la voie verte. L'intégration de la voie verte dans le réseau de mobilité douce englobant les itinéraires cyclables (cyclotourisme/VTT) permettra de proposer aux usagers des itinéraires variés et attractifs, en augmentant les boucles possibles au sein du réseau. Le maintien et la reconversion de certaines places P+R

(park & rail) actuellement disponibles aux abords des gares en places P+C (park & cycle) permettra également d'attirer des usagers, essentiellement pour le loisir.

2. *La reconversion des friches ferroviaires*

Dans les secteurs de gare, et comme demandé dans la fiche U_15⁴ du PDC, la valorisation par la reconversion du patrimoine foncier (friches ferroviaires et voies non reprises dans le tracé de la voie verte) et du patrimoine immobilier (anciens bâtiments de gare) sera bénéfique pour la mise en valeur de ces espaces. Ce potentiel concerne une superficie de quelque 60'000 m², soit l'équivalent du cumul des parcelles actuellement occupées par les gares des Geneveys-sur-Coffrane et des Hauts-Geneveys. La gare de Chambrelieu est également concernée. Ce travail d'évaluation du foncier est en cours mais prendra encore plusieurs années pour une bonne valorisation. Il nécessite la mise à jour de la convention signée à l'époque avec les CFF dans le cadre du projet Transrun.

Le présent rapport sollicite un crédit de 2 millions de francs pour mener une étude approfondie sur la domanialité des infrastructures existantes (propriété des tunnels, terrains et bâtiments notamment), la reconversion en voie verte et la valorisation foncière en lien à la ligne historique. Ainsi, le canton mettra toutes les chances de son côté pour réussir le projet de voie verte entre Corcelles-Cormondrèche et le bas du Reymond à La Chaux-de-Fonds.

2.3.4. Impact sur l'environnement

Les impacts de la construction et de l'exploitation de la voie verte *stricto sensu*, ainsi que de ses raccordements aux réseaux de mobilité douce existants, ont été analysés pour les différents domaines de l'environnement. Ainsi, il ressort que les défis posés par la valorisation de la ligne historique (voie verte et projets immobiliers) sont notamment :

- En phase de travaux : la gestion des déchets (en particulier le ballast) et des sites pollués.
- En phase d'exploitation de la voie verte : la protection des eaux souterraines et l'évacuation des eaux.

Concernant le premier point, une campagne de prélèvements et des analyses chimiques seront réalisées afin de localiser d'éventuels ballasts et autres déblais de voie pollués. Le canton propose de réaliser cette campagne lors des travaux d'assainissement de la ligne historique (travaux 20-22), soit hors exploitation de la ligne. La synergie entre ces deux chantiers permettra une forte diminution des coûts de sécurité liés aux sondages à proximité de la voie et à la durée d'intervention pour la campagne de prélèvements. Les ballasts et autres déblais de voie considérés comme pollués devront être évacués pendant les travaux de reconversion de la ligne

2.3.5. Travaux envisagés

Les travaux à prévoir pour valoriser le tracé de la ligne historique sont la construction de la voie verte, l'équipement des tunnels et le raccordement au réseaux cyclables du PDCMC :

1. *Construction de la voie verte :*

Il s'agit de déposer à *minima* la technologie ferroviaire, c'est-à-dire de supprimer les rails, les traverses, les signaux et les caténaires, ainsi que les éventuels déblais de voie pollués.

⁴ [Réutiliser et valoriser les friches bien desservies](#)

Il s'agit de garder et aplanir les ballasts non pollués afin de créer une plateforme de roulement, d'environ 4m40 de large au minimum. Afin de garantir la protection des eaux et des milieux naturels, des mesures particulières sont prévues au droit des zones de protection S des eaux souterraines (étanchéification du lit de ballasts) ainsi que pour l'évacuation des eaux des tunnels.

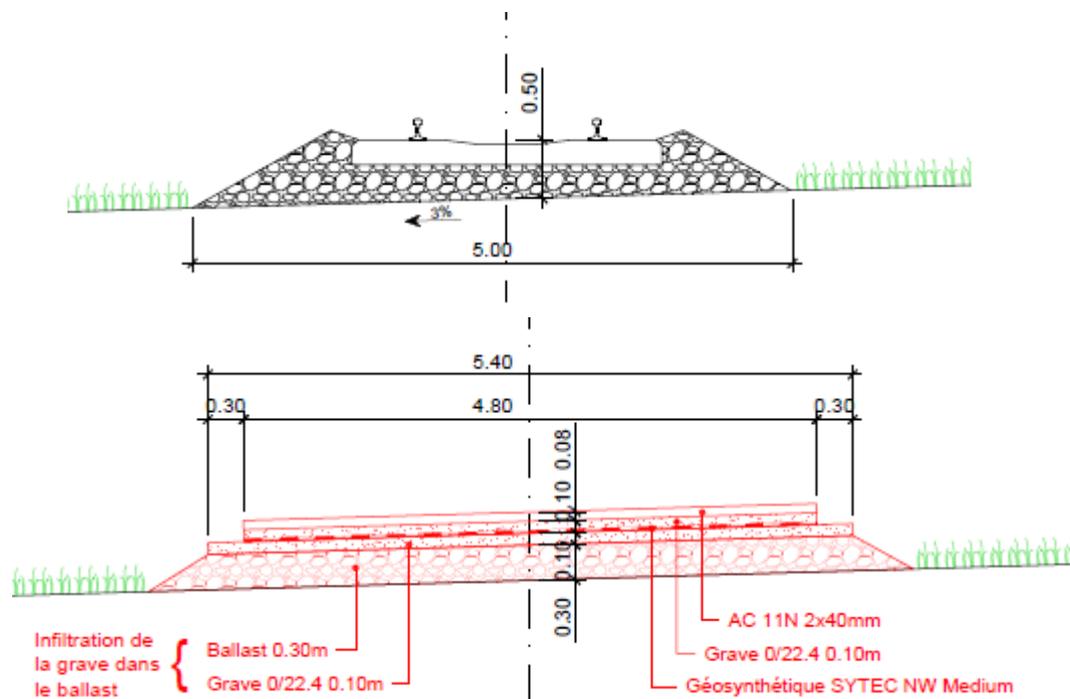


Figure 8 – Coupes-typiques de l'infrastructure CFF actuelle (en haut) et de la future voie verte (en bas)

2. Équipement des tunnels :

Il s'agit d'installer dans les ouvrages une alimentation électrique, un système d'éclairage, une armoire SOS tous les 500 mètres et une installation de vidéo surveillance.

3. Raccordements aux réseaux cyclables du PDCMC :

Il s'agit de permettre le raccordement de la voie verte au réseau routier, en adaptant des croisements rail-route existants ou en créant une vingtaine d'intersections nouvelles.

2.3.6. Évaluation du besoin financier

Dans une première évaluation, le coût de réalisation de la voie verte est estimé à quelque 18 millions de francs, dont à déduire – tout ou partiellement - les plus-values foncières d'environ 8 millions de francs estimées dans le cadre du projet Transrun. Ces éléments doivent faire l'objet d'une actualisation. À ce sujet, la convention de l'époque signée entre les CFF et le canton étant devenue caduque, le travail doit être repris en profondeur pour définir plus précisément les surfaces en question et leurs valeurs foncières. À ces fins, des mandats devront encore être attribués. En l'état, tant pour réaliser ce travail que pour finaliser le projet de voie verte, un crédit d'étude est sollicité pour un montant de 2 millions de francs, soit quelque 10% du coût de l'infrastructure, ce qui est usuel en matière de génie civil. À l'issue de ces travaux, le Conseil d'État prévoit de solliciter un crédit pour la réalisation de la voie verte à l'horizon 2035.

2.3.7. Synthèse

Comme expliqué, la construction de la gare de Cernier, la valorisation de la ligne historique ainsi que la construction de la liaison Corcelles-Bôle seront prises en charge financièrement par le canton. Le cumul des coûts nets de ces trois projets est rappelé dans le tableau ci-dessous :

Gare de Cernier	CHF	45'000'000.-
Liaison Corcelles-Bôle variante « tracé semi enterré »	CHF	67'000'000.-
Étude valorisation de la ligne historique et finalisation du projet de voie verte	CHF	2'000'000.-
TOTAL	CHF	114'000'000.-

Ainsi, le montant à la charge du canton pour la concrétisation du concept RER-Ligne directe, y compris les études liées à la valorisation de la ligne historique, est estimé à 114 millions de francs. Ce montant fait l'objet du projet de décret portant octroi d'un crédit d'engagement pour un crédit cadre destiné aux trois objets susmentionnés.

2.3.8. Taxe sur la valeur ajoutée (TVA)

Selon la loi sur les chemins de fer (RS 742.101), le canton peut commander des mesures supplémentaires aux gestionnaires de l'infrastructure à la condition qu'il couvre intégralement les coûts. Dans ce cas de figure, les investissements seront financés par des prêts conditionnellement remboursables à l'entreprise CFF. Les frais d'étude de faisabilité sont quant à eux soumis à un taux réduit de TVA. Cela représente une faible part des études, la majeure partie étant liée à l'investissement.

Les prêts conditionnellement remboursables sont des prêts sans intérêt octroyés par les cantons et la Confédération. Conformément aux prescriptions de l'Administration fédérale des finances, les objets financés par prêts sans intérêt conditionnellement remboursables sont exclus du champ de la TVA. Les montants du crédit demandés tiennent compte des spécificités du financement des infrastructures ferroviaires et sont donc toutes taxes comprises.

3. FINANCEMENT CANTONAL

3.1. Décret et LFineC

Après l'échec du TransRun en 2012, la population neuchâteloise s'est prononcée en faveur d'une liaison directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds dans le cadre de la stratégie Mobilité 2030. Dans ce but, elle a même accepté que le canton préfinance le projet, ce qui impliquait que le canton avance 900 millions de francs, puis se fasse rembourser après les travaux et garde à sa charge les frais d'intérêt de 110 millions pendant 15 à 20 ans. Les dispositions transitoires à la modification du 3 décembre 2015 de la Constitution neuchâteloise prévoient ceci:

¹Afin d'entreprendre sans délai la réalisation d'une liaison ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds dans le cadre global du projet de RER neuchâtelois, en cas de décision favorable de la Confédération sur la prise en charge financière de cette

infrastructure, l'Etat de Neuchâtel ou une société de financement mandatée par ses soins est autorisé à contracter un emprunt et à en assumer la charge d'intérêts passifs.

²*La loi définit les modalités de financement et les échéances s'y rapportant.*

³*Les présentes dispositions transitoires sont applicables jusqu'à l'achèvement du paiement des intérêts passifs liés à la réalisation de la ligne directe.*

⁴*Le Grand Conseil constate l'avènement de ce moment par décret, dont la promulgation entraîne l'abrogation de la présente disposition transitoire.*

Avec l'adoption par les Chambres fédérales du financement de la ligne directe en tant qu'objet principal et vu les liquidités du fonds FIF, le canton n'aura plus à préfinancer le projet ni à en assumer les risques de construction. À noter que la prise en charge de la gare de Cernier par le canton fut au centre du compromis politique permettant à la ligne directe d'être soutenue par la Conférence intercantonale des transports dans le paquet Prodes 2030/35 à 12.9 milliards.

Les anciens décrets de 2015 ont été rédigés en tant que contre-projet à une initiative désormais retirée et dans un contexte politique qui visait à envoyer un signal fort de la population neuchâteloise quant à une volonté de mettre en œuvre la stratégie de Mobilité 2030 et de soutenir la réalisation d'une ligne directe si les Chambres fédérales la financiaient. L'objet que le peuple a accepté était le préfinancement de la ligne directe : 900 millions pour cautionner l'emprunt et 110 millions pour les intérêts passifs de l'emprunt. Rappelons aussi que le financement de la jonction Corcelles – Bôle pour 50 millions de francs était prévu en plus des 110 millions de préfinancement. Par rapport à 2015, le canton va financer des infrastructures ferroviaires au lieu de préfinancer les intérêts d'un emprunt. Il est donc nécessaire de faire adopter un nouveau décret par le Grand Conseil qui porte sur le financement des infrastructures et qui reflète les changements très favorables intervenus. Le décret qui comporte un crédit d'engagement sera soumis à référendum facultatif. Gare de Cernier, liaison Corcelles – Bôle et études pour la reconversion de la ligne historique forment un tout cohérent et solide pour la concrétisation du RER neuchâtelois.

4. CONSÉQUENCES FINANCIÈRES

La participation de l'État au financement du concept RER-ligne directe est donc de 114 millions de francs. Comme expliqué précédemment, ce montant correspond au préfinancement qui avait été accepté via l'adoption du rapport 15.024 « Neuchâtel Mobilité 2030 – stratégie cantonale » dans le but d'anticiper les travaux à réaliser. L'estimation réalisée à l'époque aboutissait à un montant de 110 millions de francs et se basait sur un besoin de financement total (emprunt) de 900 millions de francs. Ainsi, le décret adopté par votre Autorité le 3 novembre 2015 (cf. articles 3 et 6) mentionnait explicitement ces montants. Le préfinancement n'étant plus à l'ordre du jour, il est par conséquent demandé, par le biais du présent rapport et du nouveau décret qui l'accompagne, d'en modifier l'affectation en autorisant l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement dont les dépenses émargeront au compte des investissements de l'État. Le décret adopté en 2015 sera quant à lui abrogé. Comme expliqué dans les chapitres précédents, l'enveloppe globale de 114 millions de francs se répartit en trois crédits d'objet. Elle devrait se répartir en dépenses annuelles sur la période 2021-2038 conformément aux estimations précisées ci-dessous. Ces dépenses seront bien évidemment prises en considération lors des futurs processus budgétaires.

Tableau des incidences financières concept RER - ligne directe

CHF	Total	Dépenses annuelles																	
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
<i>Compte des investissements</i>																			
Gare de Cernier	45'000'000	0	0	0	2'000'000	1'000'000	10'000'000	10'000'000	10'000'000	6'000'000	0	0	0						
- Dépenses	45'000'000	0	0	0	2'000'000	1'000'000	1'000'000	1'000'000	1'000'000	1'000'000	1'000'000	1'000'000	10'000'000	10'000'000	10'000'000	6'000'000	0	0	0
- Recettes (-)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liaison Corcelles-Bôle	67'000'000	0	0	0	0	1'000'000	1'000'000	1'000'000	1'000'000	1'000'000	2'000'000	19'000'000	19'000'000	19'000'000	3'000'000	0	0	0	0
- Dépenses	67'000'000	0	0	0	0	1'000'000	1'000'000	1'000'000	1'000'000	1'000'000	2'000'000	19'000'000	19'000'000	19'000'000	3'000'000	0	0	0	0
- Recettes (-)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Voie verte	2'000'000	250'000	250'000	250'000	250'000	0	0	0	0	0	0	300'000	400'000	300'000	0	0	0	0	0
- Dépenses	2'000'000	250'000	250'000	250'000	250'000	0	0	0	0	0	0	300'000	400'000	300'000	0	0	0	0	0
- Recettes (-)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total dépenses	114'000'000	250'000	250'000	250'000	2'250'000	1'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	3'000'000	29'300'000	29'400'000	29'300'000	9'000'000	0	0	0
Total recettes (-)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total dépenses nettes	114'000'000	250'000	250'000	250'000	2'250'000	1'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	3'000'000	29'300'000	29'400'000	29'300'000	9'000'000	0	0	0
<i>Compte de résultats</i>																			
Charges d'amortissements	10'520'000	0	50'000	100'000	150'000	200'000	200'000	150'000	100'000	50'000	0	0	0	60'000	140'000	200'000	3'040'000	3'040'000	3'040'000
Gare Cernier (30 années)	4'500'000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1'500'000	1'500'000	1'500'000
Liaison Corcelles-Bôle (50 années)	4'020'000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1'340'000	1'340'000	1'340'000
Études voie verte (5 années)	2'000'000	0	50'000	100'000	150'000	200'000	200'000	150'000	100'000	50'000	0	0	0	60'000	140'000	200'000	200'000	200'000	200'000
Total charges	10'520'000	0	50'000	100'000	150'000	200'000	200'000	150'000	100'000	50'000	0	0	0	60'000	140'000	200'000	3'040'000	3'040'000	3'040'000
Total revenus (-)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total charges nettes	10'520'000	0	50'000	100'000	150'000	200'000	200'000	150'000	100'000	50'000	0	0	0	60'000	140'000	200'000	3'040'000	3'040'000	3'040'000

Conformément aux modifications de la loi sur les finances de l'État et des communes décidées par votre Autorité le 25 juin 2019, les investissements reconnus d'intérêt cantonal majeur ne sont dorénavant pas pris en considération dans les volumes définis pour le calcul du frein à l'endettement (art. 30 al. 4 let. b LFinEC), à l'instar de ce qui se fait déjà pour les projets qui entraînent des flux financiers nets positifs sur une période de dix ans (art. 30 al. 4 let. a LFinEC). Les projets dont il est question dans ce rapport accompagnent la réalisation de la ligne directe qui revêt à l'évidence une nature d'intérêt cantonal majeur. Conformément à la modification du RFLinEC décidée par le Conseil d'État (nouvel art. 28a), un investissement doit, pour être reconnu d'intérêt cantonal majeur, outre l'importance propre de l'objet concerné, se monter à au moins 20 millions de francs bruts. L'enveloppe globale de 114 millions de francs qui est sollicitée par le biais du présent rapport remplit ces deux conditions supplémentaires.

L'intérêt cantonal majeur doit être reconnu au moment du vote par une décision du Grand Conseil prise à la majorité des trois cinquièmes de ses membres (art. 30 al. 4 let. b LFinEC). Les dépenses annuelles mentionnées dans le tableau ci-dessus seront par conséquent exclues des calculs relatifs au mécanisme de frein à l'endettement. Les conditions favorables d'emprunt rencontrées actuellement sur les marchés des capitaux devraient se poursuivre à moyen terme. Le financement de ces projets à hauteur de 114 millions de francs ne devrait ainsi pas engendrer une hausse significative des charges d'intérêts pour l'État.

5. VOTE DU GRAND CONSEIL

Conformément aux articles 30 alinéa 4 let. b) et 36 de la loi sur les finances de l'État et des communes (LFinEC), au vu du montant en question, le décret accompagnant le présent rapport doit être adopté à la majorité qualifiée des membres du Grand Conseil, soit trois cinquièmes de ses membres.

6. CONCLUSION

En conclusion, le Conseil d'État est convaincu que grâce à la réalisation du Concept RER-Ligne directe, notre canton parviendra à se rassembler et à se transformer de l'intérieur pour rayonner vers l'extérieur avec comme moteur la concrétisation du RER neuchâtelois et d'une agglomération particulièrement dynamique.

Ce rapport et le crédit qui l'accompagne concrétisent cette volonté en donnant les moyens nécessaires à la mise en œuvre d'une politique publique capable de renforcer l'attractivité économique et résidentielle du canton de Neuchâtel.

De plus, et par rapport à ce qui avait été imaginé en 2015, les coûts à charge du canton seront réduits. Ils se monteront à 114 millions contre 160 millions de francs à l'époque.

Pour toutes ces raisons, le Conseil d'État vous prie d'adopter le décret accompagnant ce rapport.

Veillez agréer, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 4 mai 2020

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
A. RIBAUX

La chancelière,
S. DESPLAND

Décret portant octroi d'un crédit d'engagement relatif à la concrétisation du RER neuchâtelois d'un montant brut de 114'000'000 de francs

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

vu l'Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire, du 21 juin 2019 ;

vu la loi sur les finances de l'État et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014 ;

sur la proposition du Conseil d'État, du 4 mai 2020,

décrète :

Article premier ¹Un crédit d'engagement de 114'000'000 de francs est octroyé sous forme de crédit-cadre au Conseil d'État pour la concrétisation du concept de RER-ligne directe.

²Le crédit d'engagement visé à l'alinéa premier est destiné :

- a) à la réalisation de la liaison ferroviaire entre Corcelles et Bôle, à hauteur de 67 millions de francs ;
- b) à la réalisation de la gare de Cernier à mi-parcours de la ligne directe, à hauteur de 45 millions de francs;
- c) à l'étude liée au démantèlement, à la revalorisation de la ligne existante et au projet de voie verte, à hauteur de 2 millions de francs.

Art. 2 ¹Les travaux faisant l'objet du présent décret sont déclarés d'utilité publique.

²La législation fédérale en matière de chemin de fer, d'approbation des plans et d'expropriation est applicable aux travaux ferroviaires.

Art. 3 Le Conseil d'État décide de la répartition du crédit-cadre visé à l'article premier en crédits d'objet, respectivement en crédits d'étude.

Il délègue la compétence d'exécution au Département du développement territorial et de l'environnement pour chaque crédit d'objet ou d'étude.

Art. 4 Le détail d'exécution de ces études et travaux est confié au soin du Conseil d'État. Le rapport de gestion du Département du développement territorial et de l'environnement donnera chaque année toutes les indications utiles sur l'avancement des études et des travaux, sur les dépenses engagées et sur leur financement.

Art. 5 Le crédit sera amorti conformément à la LFinEC et à son règlement général d'exécution.

Art. 6 Le Conseil d'État est autorisé à se procurer, éventuellement par voie d'emprunt, les moyens nécessaires à l'exécution du présent décret.

Art. 7 Les investissements issus du présent décret sont reconnus d'intérêt cantonal majeur au sens l'article 30 alinéa 4 let. b) LFinEC.

Art. 8 Le décret concernant la garantie et la prise en charge des intérêts passifs relatifs à l'avance des fonds pour la réalisation d'une liaison ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds dans le cadre du RER neuchâtelois, conditionnés à l'acceptation du financement du projet par la Confédération, du 3 novembre 2015, est abrogé.

Art. 9 ¹Le présent décret est soumis au référendum facultatif.

²Le Conseil d'État pourvoit, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil :

Le président,

La secrétaire générale