



Concrétisation du RER neuchâtelois

Conférence de presse du 6 mai 2020
Mycorama (Cernier)

Laurent Favre

Conseiller d'État,
Chef DDTE

NE MOBILITÉ 2030

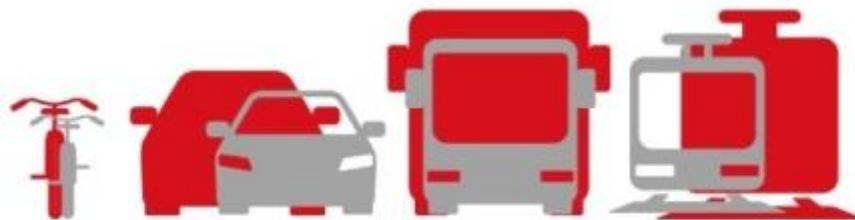
Une ambition

Des réseaux internes performants, multimodaux et connectés aux grandes infrastructures de transport nationales et transfrontalières

Quatre piliers

pour des modes de transport complémentaires :

- Le RER neuchâtelois
- Les routes nationales
- Les routes cantonales
- La mobilité douce



Une stratégie rassembleuse

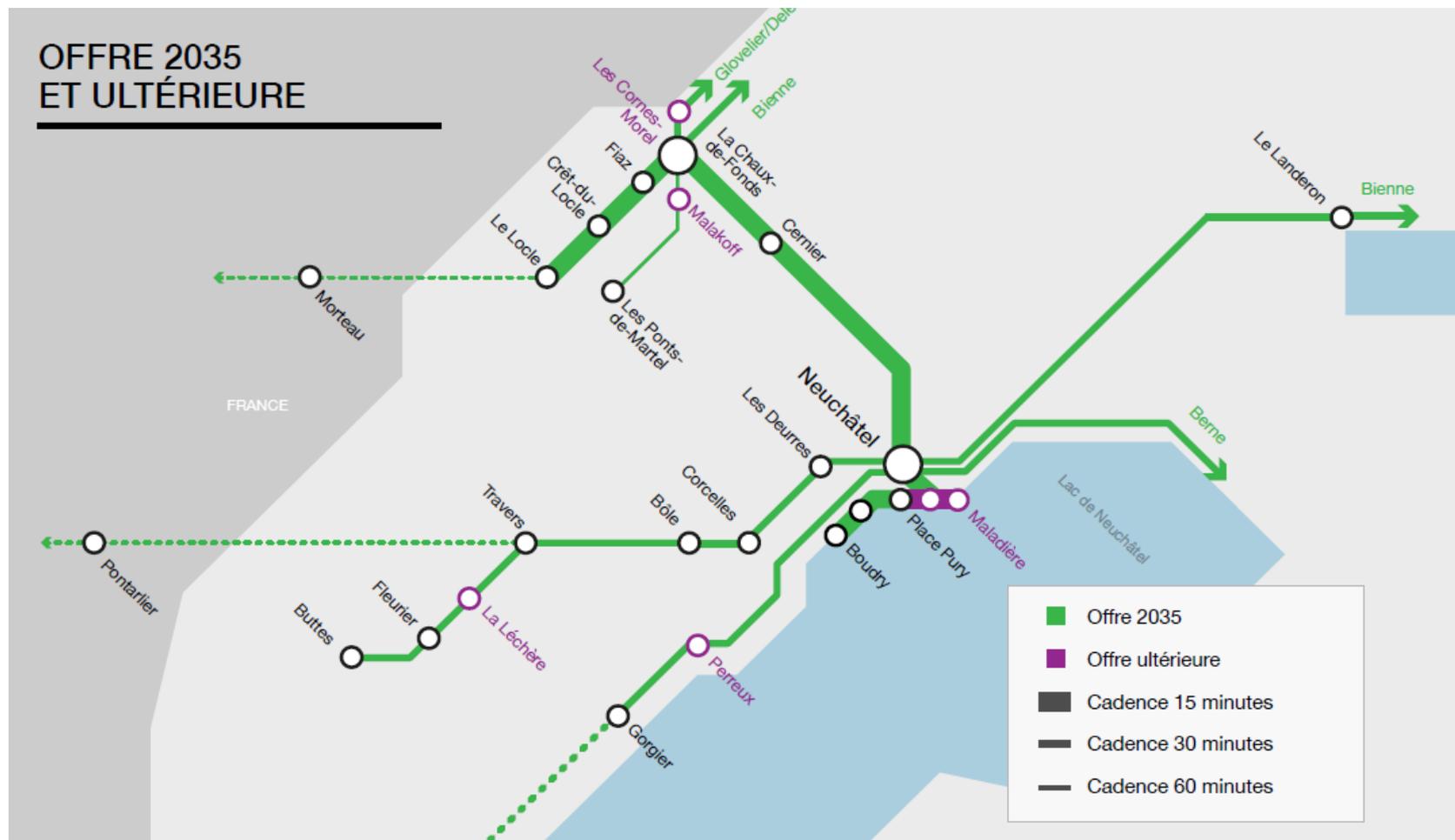
Le 28 février 2016, 84% de la population neuchâteloise vote oui à des investissements importants dans les infrastructures de mobilité et un report modal fort sur les transports publics.

PRODES 2035 : décision

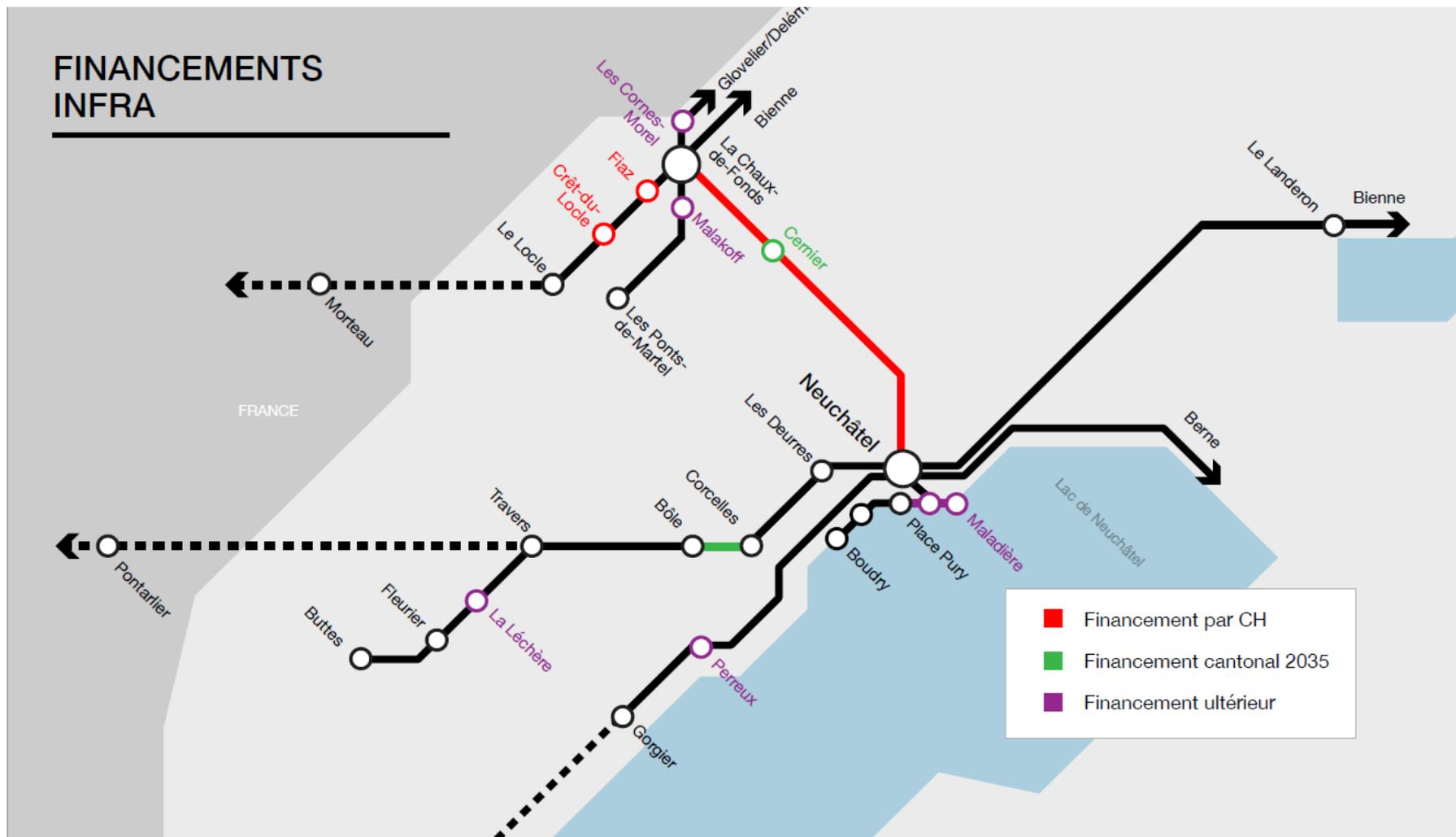
Au bout d'un long travail de conviction, une large majorité pour le financement de la ligne directe le 21 juin 2019



Le RER neuchâtelois



Le RER neuchâtelois



Concrétisation du RER neuchâtelois

LA LIGNE DIRECTE

La ligne directe

Offre

- Cadence : ¼ heure (NE – Cernier - CdF – Locle)
- Temps de parcours visé : 14 minutes (NE – CdF)
- Shuttle NE- CdF- Locle avec de bonnes correspondances vers l'Arc lémanique
- Compatibilité des infrastructures pour des liaisons à terme vers l'Arc lémanique
- Desserte du Val-de-Ruz avec la gare souterraine (volonté CE) de Cernier et une interface avec une desserte bus performante

Effets

- Doublement de la part modale TP pour les échanges Littoral-Montagnes
- Une agglomération unique entre Littoral et les Montagnes
- Offre structurante de base pour la desserte urbaine et régionale de bus
- Nécessité d'une jonction entre Corcelles et Bôle pour maintien desserte des localités de Peseux et Corcelles-Cormondèche

Évolution du financement prévu à la charge du canton

En 2016

	Financement Confédération		Financement canton	
Ligne directe	CHF	900 millions		-
Intérêts intercalaires (pour accélérer démarrage des travaux avant 2030)		-	CHF	110 millions
Jonction Corcelles-Bôle		-	CHF	50 millions
TOTAL	CHF	900 millions	CHF	160 millions

Évolution du financement prévu à la charge du canton

En 2020

	Financement Confédération		Financement canton	
Ligne directe (coût selon message sur l'étape d'aménagement 2035)	CHF	992 millions		-
Intérêts intercalaires (plus nécessaires en raison de la liquidité suffisante du FIF)		-		-
Gare de Cernier	CHF	-45 millions	CHF	45 millions
Jonction Corcelles-Bôle		-	CHF	67 millions
TOTAL	CHF	947 millions	CHF	112 millions

Concrétisation du RER neuchâtelois

GARE DE CERNIER

La gare de Cernier

Objectifs

- Pôle multimodal pour une desserte optimisée du Val-de-Ruz
- Desserte de rabattement bus performante (1/2h et 1/4h HPS)

Coût total de l'infrastructure

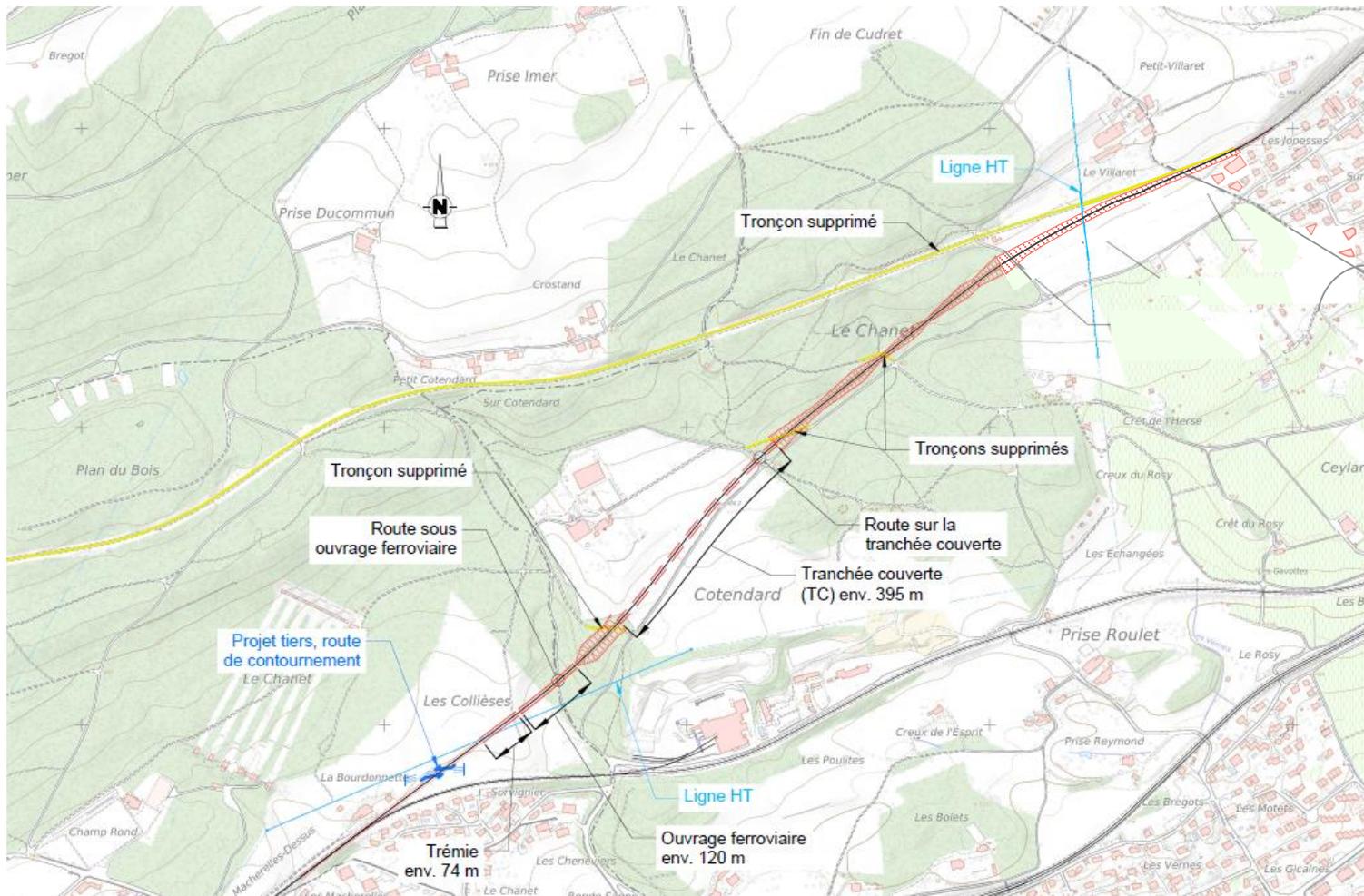
- CHF 45 millions (100% à la charge du canton)



Concrétisation du RER neuchâtelois

JONCTION CORCELLES-BÔLE

La jonction Corcelles-Bôle



La jonction Corcelles-Bôle

Objectifs

- Maintien de la desserte des gares de Corcelles-Peseux et des Deurres
- Mutualisation avec la ligne du Val-de-Travers
- Desserte à la ½ h
- Mise en service simultanément à la ligne directe

Coût total de l'infrastructure

- CHF 67 millions (100% à la charge du canton)

Concrétisation du RER neuchâtelois

VALORISATION DE LA LIGNE HISTORIQUE

La valorisation de la ligne historique

Objectifs

- Etude de valorisation foncière (convention foncière à établir)
- Etude de la valeur faune et flore
- Projet de reconversion en voie verte (Cormondèche – Bas du Reymond) sur 22.5 km

Coût des études

- Études foncières, nature et d'avant-projet : CHF 1 million
- Projet exécutoire : CHF 1 million

La voie verte

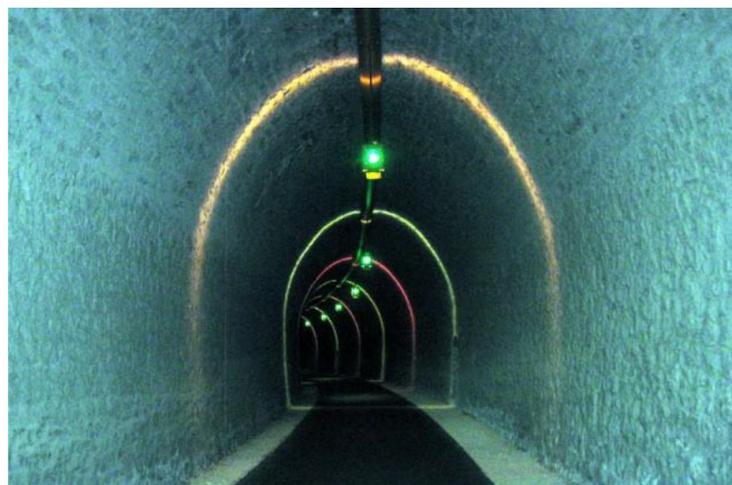
Une opportunité novatrice...

Nouveau trajet pour le vélo utilitaire et de loisirs, avec passage en tunnel (2 tronçons = 4.75 km au total)

Nouveau trait d'union Montagnes – Val-de-Ruz – Littoral

...pour valoriser les travaux d'assainissement

Adaptation partielle de l'infrastructure en une piste cyclable



Ligne directe conférence de presse

Mycorama (Cernier), 6 mai 2020

Jacques Boschung
Membre de la Direction du groupe
Responsable Infrastructure

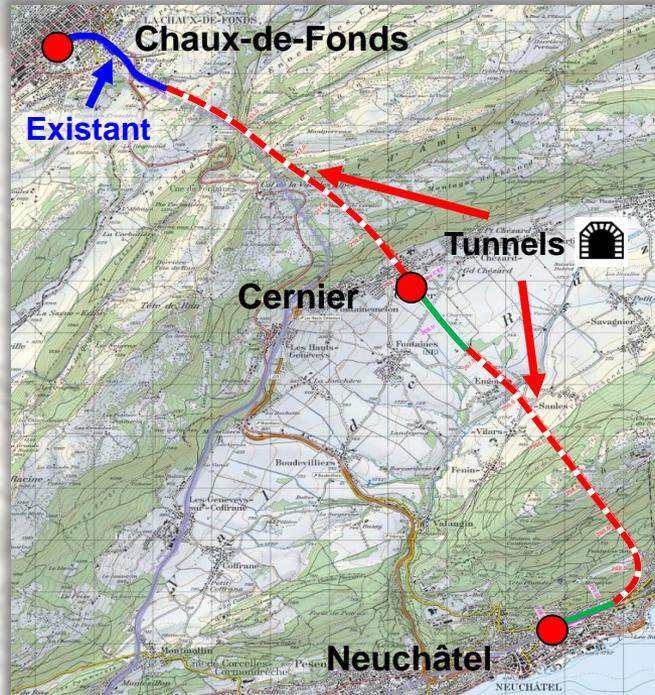
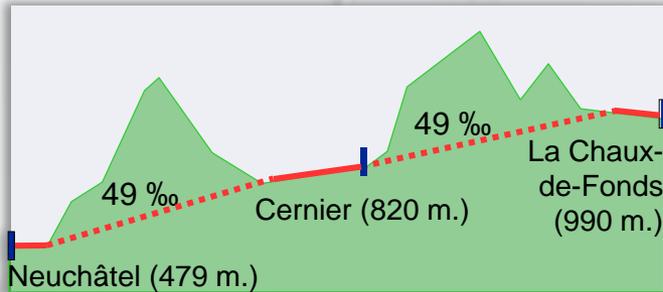


Avantages de l'exploitation.



- ✓ Forte augmentation de la capacité de la ligne entre Le Locle et Neuchâtel.
- ✓ Réduction de moitié du temps de parcours.
- ✓ Suppression du rebroussement des trains en gare de Chambrelien.
- ✓ Moins d'entretien de l'infrastructure ferroviaire (ligne plus courte) et entretien facilité (ligne presque entièrement enterrée).

Défis de la construction.



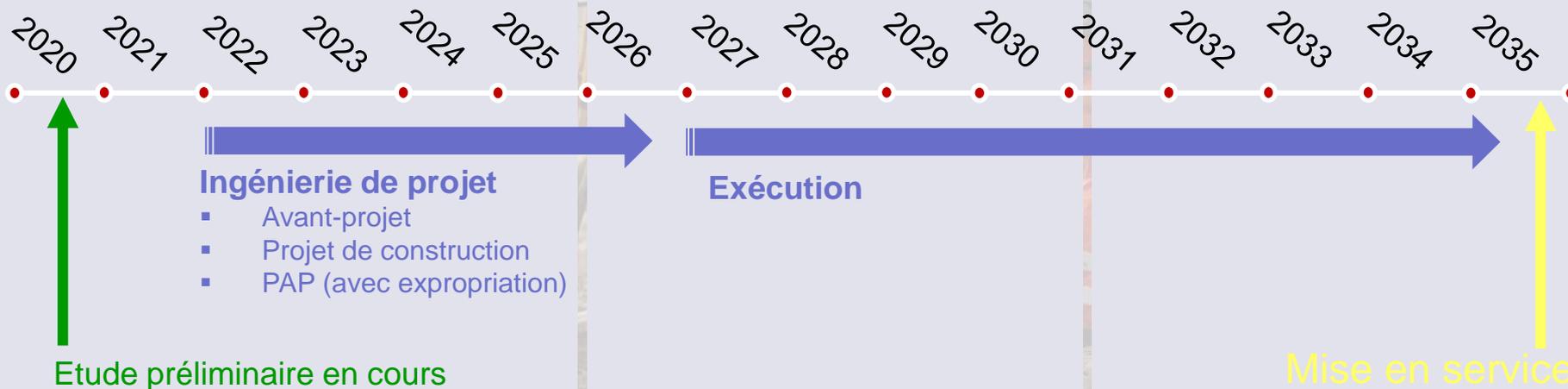
- Fortes pentes.
- Géologie particulière du massif jurassien.
- Nouvelle gare de Cernier.
- Gestion de l'entrée en gare de Neuchâtel.

Organisation et calendrier.

2020-2025

2026-2030

2031-2035



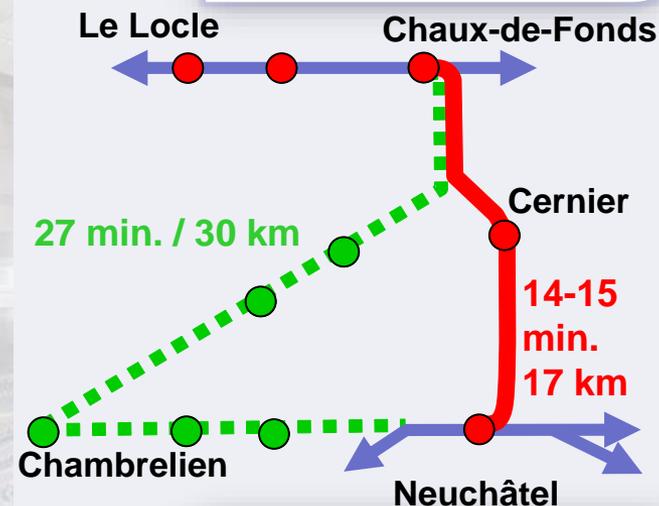
- Organisation tri-partite OFT – CFF – Canton, aussi bien au comité de pilotage qu’au comité de direction.
- Mise en service prévue au plus tard fin 2035.

Etude préliminaire en cours.

→ Mise à niveau l'étude TransRUN de 2012 en tenant compte des aspects suivants:

- Evolutions technologiques
- Evolutions des normes

→ Etude de la compatibilité ascendante avec les projets ferroviaires ultérieurs.



Laurent Favre

Conseiller d'État,
Chef DDTE

Conclusion

Concrétisation du RER neuchâtelois

- Via la réalisation du concept ligne directe et autres projets
- Cadences au ¼ h et à la ½ h
- Coût total: CHF 114 millions (112 hors MD), contre 160 millions en 2016
- Transformation du canton de l'intérieur : une aggro dynamique et liaisons performantes entre aggro et régions
- Meilleure connexion aux réseaux nationaux

Contexte de crise

Un projet majeur qui donne des perspectives favorables à l'économie et l'emploi pour sortir de la crise économique

Questions ?

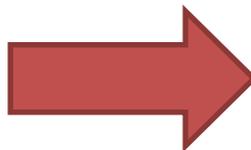
Back-up

Synthèse des coûts à charge du canton

Situation 2016

- Ligne directe
CHF 110 millions
(*intérêts emprunt*)
- Jonction Corcelles-Bôle ouverte
CHF 50 millions

TOTAL
CHF 160 millions



Situation 2020

- Ligne directe
CHF 45 millions
(*Gare Cernier*)
- Jonction Corcelles-Bôle semi-enterrée
CHF 67 millions
- Valorisation de la ligne historique
CHF 2 millions

TOTAL
CHF 114 millions