

# Express du 4 février 2016

## «Tous reliés!», dit le projet «Neuchâtel mobilité 2030»



*PAR PASCAL HOFER*

**VOTATION - Le 28 février, les citoyens se prononceront sur un vaste programme de travaux portant sur le rail, la route et la mobilité douce. Présentation et enjeux.**

Le fait est peut-être unique: dans le «Vot'info», qui arrive ces jours dans les boîtes aux lettres du canton de Neuchâtel, il n'y a pas une seule ligne présentant la position des opposants. Et tous les partis politiques recommandent le oui. Comme, d'ailleurs, toutes les communes et tous les groupements qui ont pris position.

Nous parlons du projet «Neuchâtel mobilité 2030», qui sera soumis au peuple le 28 février. A l'exception de quelques rares prises de position individuelles, le projet fait l'unanimité. C'était le but des autorités cantonales. L'objectif premier de cette votation, en effet, est de faire savoir à Berne que les Neuchâtelois sont à fond derrière le nouveau projet de RER, y compris la liaison ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Ils ont dit non au Transrun, puis non à l'augmentation du prix de la vignette autoroutière – qui concernait, elle, les contournements du Locle et de La Chaux-de-Fonds –, mais cette fois, c'est la bonne!

Ceux qui portent «Neuchâtel mobilité 2030» escomptent dès lors un bon taux de participation (ce qui devrait être le cas, puisqu'on votera également sur quatre objets fédéraux), et surtout sur un oui le plus massif possible. Soit 60% au minimum, sinon 70% ou davantage encore.

Le soutien des ex-opposants

Si le refus du Transrun, en 2012, a constitué un camouflet pour les autorités, il a permis de tirer un certain nombre de leçons. C'est ainsi que le nouveau projet de liaison ferroviaire directe entre le Haut et le Bas coûte beaucoup moins cher et que «Neuchâtel mobilité 2030» ne se limite pas à un RER (réseau express régional), et encore moins à cette seule liaison directe. Tous les moyens de transports sont pris en compte, et toutes les régions du canton sont touchées. Et le sont davantage que ce que prévoyait le RER-Transrun. Sans parler d'un processus auquel ont été associés les opposants au Transrun, qui soutiennent désormais le nouveau projet.

Il faut dire aussi que dans l'intervalle, les «règles fédérales» ont changé, pour le rail comme pour la route. Les fonds ne sont plus les mêmes, les moyens de les obtenir non plus. Toutes mesures confondues, le coût total de «Neuchâtel mobilité 2030» s'élève à 2,7 milliards de francs. C'est énorme. Mais on parle de réalisations qui portent jusqu'à la fin du siècle. Et si tout se déroule comme prévu, la Confédération versera 2,3 milliards: 1,1 milliard pour le RER et 1,2 milliard pour la route H20, qui relie le Col-des-Roches à Neuchâtel (contournements des deux villes des Montagnes et assainissement des tunnels sous la Vue-des-Alpes).

L'Etat de Neuchâtel, lui, prévoit d'investir d'ici à 2035 un total de 400 millions de francs. Une broutille si l'on songe à la durée et à toutes les réalisations prévues. Dans le détail: 226 millions pour les routes cantonales (principalement des restaurations et des assainissements), 18 pour les routes nationales, 20 pour la mobilité douce, enfin 133 pour le RER.

## Colonne vertébrale

Ces 133 millions comprennent le montant qui est au cœur de la votation: 110 millions de charges d'intérêt liés à l'emprunt qui permettra au canton de préfinancer la réalisation de la liaison directe (lire ci-dessous), avec cadence au quart d'heure et un temps de parcours de 14 minutes. Un Transrun bis, donc, sauf qu'il s'insère dans un projet beaucoup plus vaste et, surtout, qu'il coûterait nettement moins aux contribuables neuchâtelois (560 millions pour le Transrun).

On retrouve ici la «colonne vertébrale» du projet refusé en 2012, mais considérée par beaucoup comme essentielle pour l'avenir du canton. «*Tous reliés!*», annonce le «Vot'info»

## sur quoi porterA la votation?

Si le peuple neuchâtelois est appelé aux urnes, c'est parce que les autorités cantonales – dans le but, justement, que le projet de RER soit validé par la population – ont décidé de modifier la Constitution cantonale.

Les citoyens diront s'ils acceptent ou non un nouvel article, libellé ainsi: «*L'entretien et le développement des infrastructures de transports sont dictés par une politique globale de mobilité planifiée sur le long terme. Celle-ci favorise la complémentarité des modes de transports, la desserte de toutes les régions du canton, ainsi que les connexions vers l'extérieur.*»

Une disposition transitoire portant sur le financement de la ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds sera également soumise au peuple: si les Chambres fédérales, en 2019, donnent leur feu vert au projet de RER neuchâtelois, l'Etat de Neuchâtel sera autorisé à contracter un emprunt. Objectif: avancer les fonds (900 millions de francs) pour que les travaux débutent en 2020 et non dix ans plus tard, fonds qui seront ensuite remboursés par la Confédération, à l'exception des charges d'intérêts, soit 110 millions.

## **Deux votations, deux contextes très différents**

Le 23 septembre 2012, le peuple neuchâtelois désavouait ses autorités en disant non au projet de RER-Transrun, par 50,29% de oui contre 49,71% de non (392 voix de différence). Mandaté par le Conseil d'Etat pour mener la campagne en faveur du oui, le Vaudois François Chérix (photo Keystone) revient sur ce refus et compare les contextes entre la votation de 2013 et celle du 28 février.

### **Avec le recul, quel regard portez-vous sur la campagne, puis l'échec du projet de RER-Transrun?**

La campagne fut brève, rude, intense, turbulente. J'en garde le souvenir d'un sprint où il fallait chaque jour franchir un nouvel obstacle. Et nous avons failli sauter la barre finale. J'ai donc à la fois le vif regret d'avoir manqué de très peu la victoire et le sentiment, apaisé, d'avoir donné le maximum.

### **Quelles sont les principales causes, selon vous, de cet échec?**

Il manquait une «union sacrée» de la société neuchâteloise pour tourner le canton vers demain. De plus, le coût élevé de l'investissement (réd: 560 millions à la charge du canton et des communes) constituait un réel handicap. Des secousses politiques ont émaillé la campagne. Sans oublier la désinformation pratiquée par certains des opposants pour se profiler avant les élections cantonales.

### **Vous-même, estimez-vous avoir commis des erreurs?**

Toutes les équipes font des erreurs! J'en ai certainement commis. J'aurais dû pouvoir m'appuyer davantage sur les villes favorables, mais mon travail était d'épauler le Conseil d'Etat. Il aurait fallu mobiliser plus de personnalités neuchâteloises, mais nombre d'entre elles ont observé le combat sans trop se mouiller. J'ai dû faire des choix dans l'urgence, avec les risques que cela comporte. Ceci dit, quand je suis arrivé, le projet était à un niveau d'acceptabilité très bas, et il est remonté en flèche.

### **Avez-vous travaillé dans des conditions normales ou le contexte était-il particulier?**

Non, c'était un contexte très spécial. Les tensions entre le Conseil d'Etat et certaines communes étaient vives. Des ministres étaient combattus par leur propre parti. Le climat politique général était délétère, style fin de règne. Et surtout, les stratégies que j'ai mises en place auraient dû être amorcées deux ans plus tôt.

### **Quel est le principal atout, selon vous, du projet «Neuchâtel mobilité 2030»?**

Il permet une irrigation optimale de tout le territoire neuchâtelois, c'est sa force. Dans ce sens, il incarne un vrai consensus. En outre, il est supportable pour les finances cantonales.

### **Et sa principale faiblesse?**

Il reste hypothétique. Le RER-Transrun était audacieux, coûteux, exigeant, mais il était financé! La Confédération, les CFF, l'Office fédéral des transports avaient donné leur accord. Les plans étaient finalisés. La Suisse romande l'espérait. Nous étions prêts pour le premier coup de pioche. «Mobilité 2030» doit encore convaincre les Chambres fédérales. Dans le contexte actuel où le ministre des Finances Ueli Maurer parle d'économies drastiques, et où le Parlement est positionné très à droite, la tâche des élus neuchâtelois s'annonce particulièrement difficile.

**Tout le monde soutient le projet «Neuchâtel mobilité 2030», y compris ceux qui s'étaient opposés au RER-Transrun. Pourquoi une telle différence selon vous?**

D'une certaine manière, l'échec du Transrun a préparé la réussite de «Mobilité 2030». D'une part, les acteurs politiques ont changé, les polémistes ont eu leur victoire. D'autre part, les citoyens ont admis qu'il n'y avait pas d'autre solution qu'une liaison directe entre le Haut et le Bas pour régénérer l'ensemble du canton.

**A l'heure actuelle, il y a unanimité. Cela peut-il être contre-productif lors d'une votation?**

Ce qui serait dommage, c'est que cette unanimité soit une forme de résignation. Pour que «Mobilité 2030» soit bien accueilli aux Chambres fédérales, pour que ce projet donne un nouvel élan au canton, il a besoin d'une bonne participation et d'un fort soutien populaire.

**en marge**

**INITIATIVE RETIRÉE** Après l'échec dans les urnes du projet RER-Transrun, en 2012, le collectif Le Haut veut vivre avait lancé, avec succès, une initiative populaire en faveur d'une liaison ferroviaire rapide entre le Haut et le Bas. En novembre dernier, considérant que le projet «Neuchâtel mobilité 2030» remplit largement les objectifs qu'il s'était fixés, le comité d'initiative a retiré son texte.

**SOUS LA TOURNE** Notre rédaction a reçu un seul courrier émanant d'un opposant à «Neuchâtel mobilité 2030». Il émane de Patrice Vivot, de Chambrelieu, qui, depuis la campagne sur le Transrun, défend un projet intitulé «Transtourne». Ce dernier repose sur une liaison ferroviaire directe et souterraine entre Chambrelieu et Le Locle, sous la Tourne, «avec possibilité de créer une station intermédiaire souterraine pour les trains régionaux omnibus à Petit-Martel à -169 mètres».

**TUNNEL DE GLERESSE** Les lignes de train de la Béroche et de l'Entre-deux-Lacs devraient être dynamisées après l'achèvement du tunnel de Gléresse (au nord du lac de Biemme), en 2025, sous la forme d'une cadence à la demi-heure. Ces travaux, cependant, ne font pas partie de «Neuchâtel mobilité 2030».