

Conférence de presse. Ligne directe Neuchâtel–La Chaux- de-Fonds.

Neuchâtel, le 7 septembre 2023



Intervenants.

- **Laurent Favre**, Conseiller d'Etat, chef du Département du développement territorial et de l'environnement (DDTE).
- **Christophe Beuret**, Chef de la section Grands projets de l'Office fédéral des transports (OFT).
- **David Fattebert**, Directeur régional des CFF en Suisse romande

Laurent Favre, Conseiller d'Etat, chef du DDTE.

Conférence de presse ligne directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, 7 septembre 2023

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 :

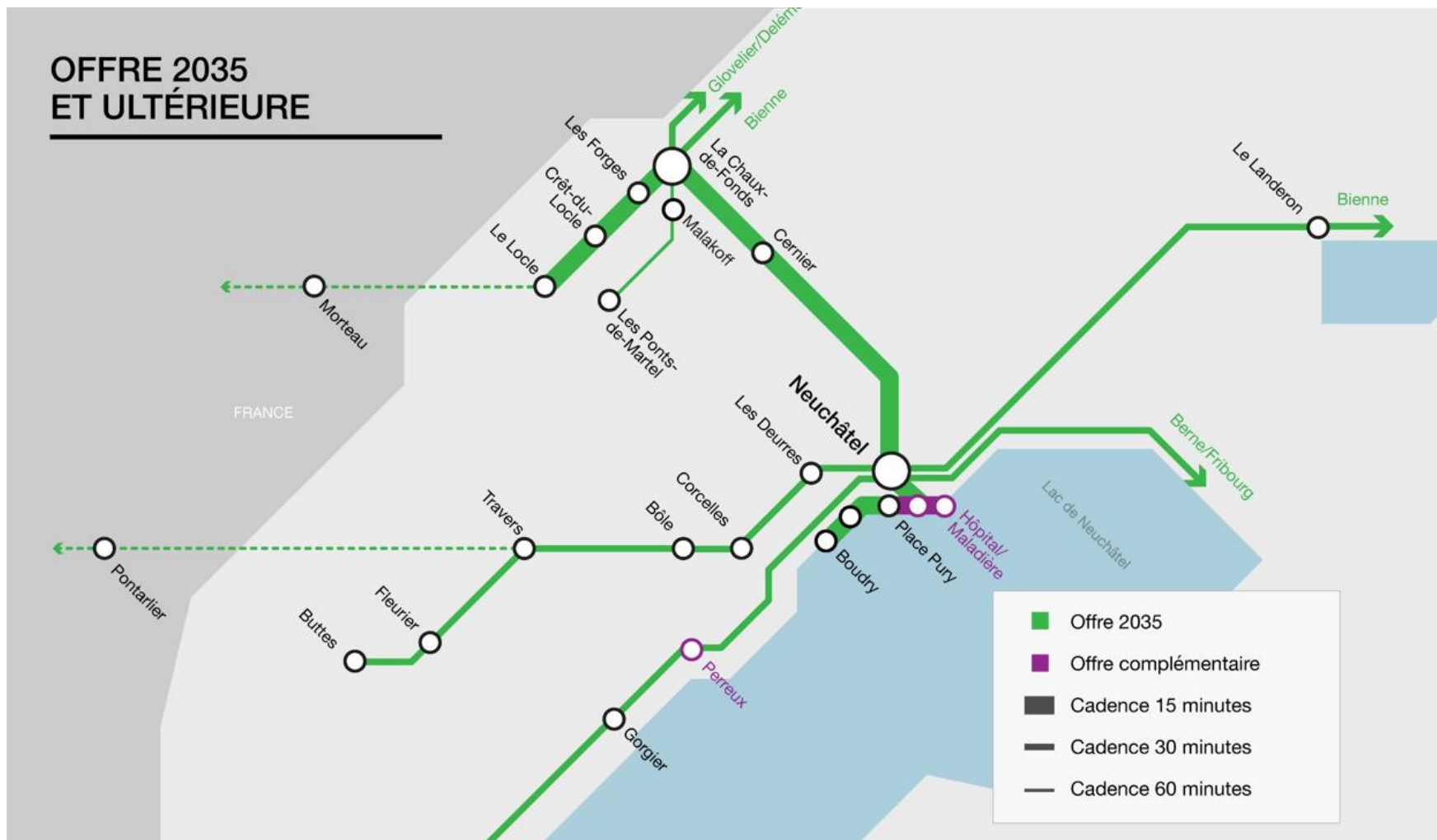
- Le RER neuchâtelois
- Les routes nationales
- Les routes cantonales
- La mobilité douce



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.

Le RER neuchâtelois



La ligne directe au service du plan climat

Offre

- Cadence : ¼ heure (NE – Cernier - CdF – Locle)
- Temps de parcours visé : 15 minutes (NE – CdF)

Effets

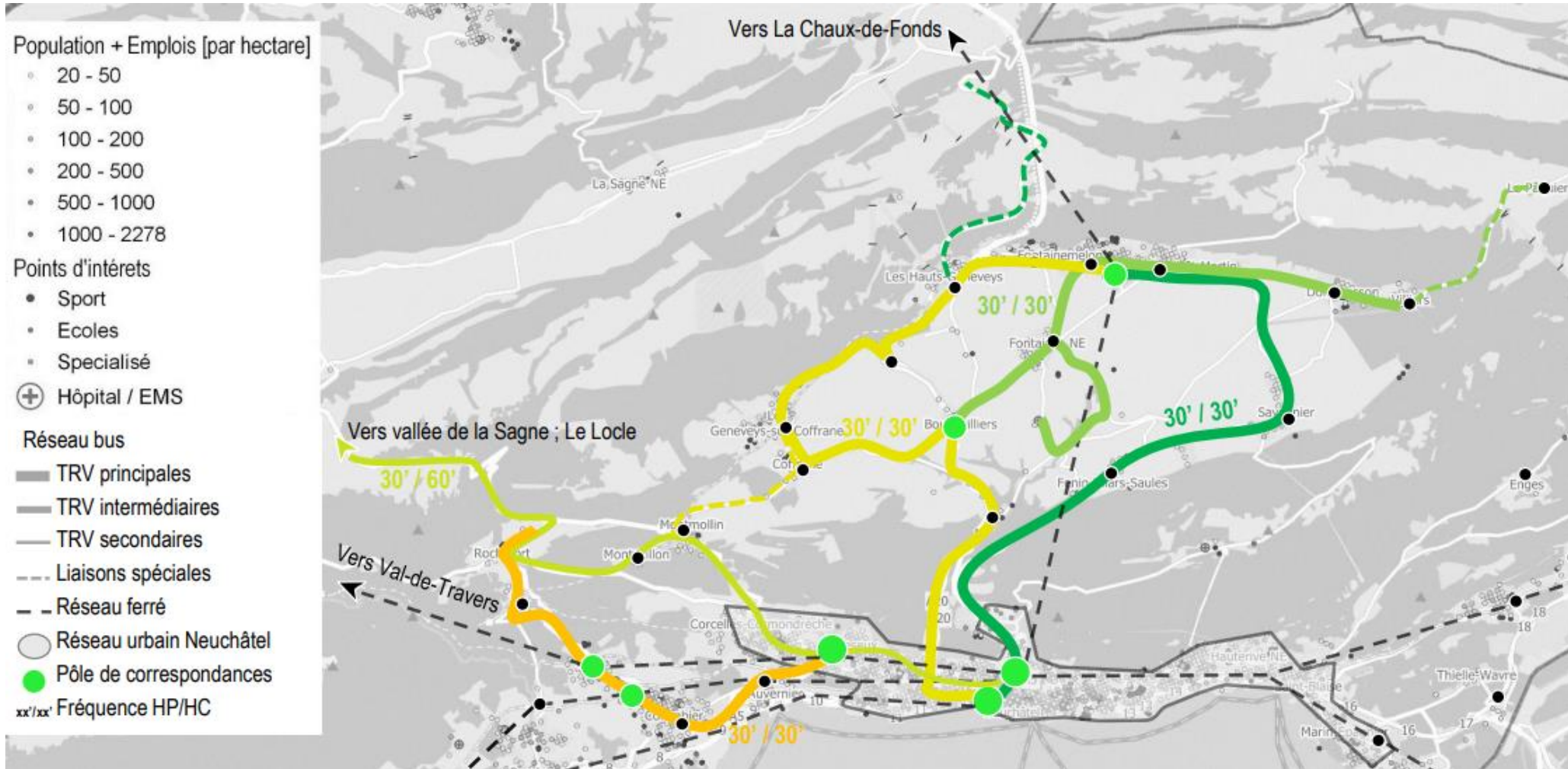
- Doublement de la part modale TP pour les échanges Littoral-Montagnes
- Une agglomération unique entre Littoral et les Montagnes
- Offre structurante de base pour la desserte urbaine et régionale de bus

6'000 voyageurs/jour -> 12'000 voyageurs/jour

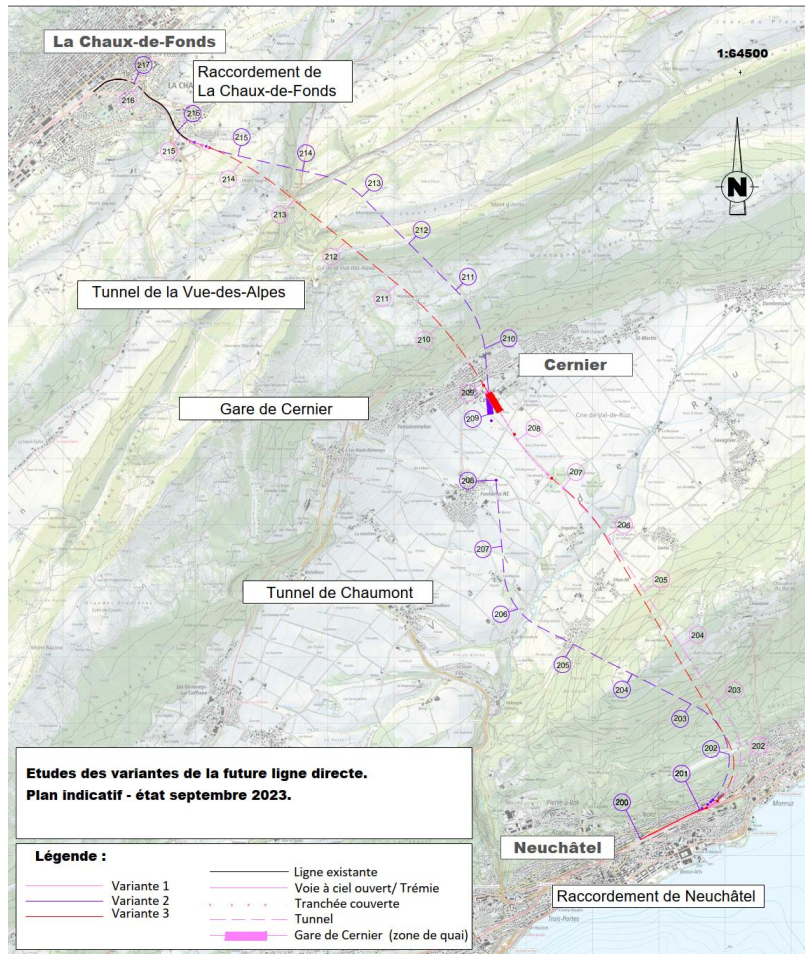
Gare de Cernier

- Potentiel de la future gare de Cernier > 3'000 voyageurs/jour
- La gare de Cernier deviendra un pôle intermodal (bus/train/vélo/voiture)

Refonte de la desserte bus du Val-de-Ruz

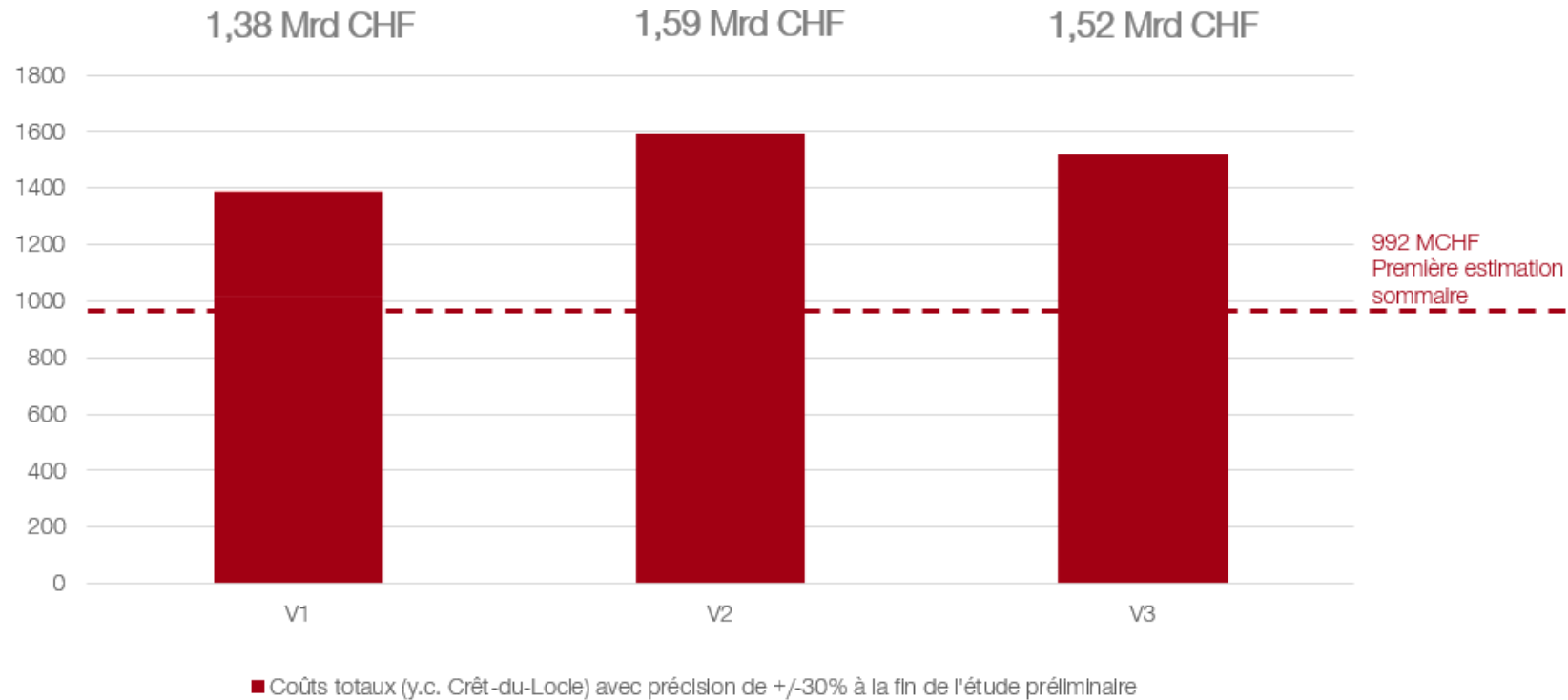


Etude de variante ligne directe



	V1	V2	V3
Pente max.	50‰	40‰	50‰
Traversée Val-de-Ruz	Env. 1,4 km en surface	Souterrain	Souterrain

Choix du tracé de la ligne directe



La consolidation des coûts se fera lors de la phase d'avant-projet.

Surface d'assollement

	Emprise définitive	Emprise provisoire (env. 10 ans)
Variante partiellement en surface	6.5 ha	7.5 ha
Variante enterrée	2.7 ha	19 ha



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des transports OFT
Division Politique

Christophe Beuret

Section Grands Projets

OFT

Conférence de presse – ligne directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, 7 septembre 2023



Etape d'aménagement 2035 (EA35)



En 2019, le Parlement fédéral approuve l'EA35 de l'infrastructure ferroviaire:

- Etoffer l'offre grandes lignes et régionale
- Cadre financier de 12.89 mrd CHF garanti pour des projets **dans tout le pays**, dont
- **Ligne directe NE-CdF**, avec 4 trains par heure et un temps de parcours < 15 min.

Défis principaux:

- Combinaison forte pente et vitesse d'exploitation élevée
- Traversée du Val-de-Ruz
- Intégration dans les nœuds NE et CdF



Rôles de l'OFT

- L'OFT **pilote la mise en œuvre des aménagements** décidés en veillant au cadre financier approuvé par le Parlement fédéral:
 - **Equilibre entre le nécessaire et le souhaitable**
 - **Engagement optimal de l'argent du contribuable**
- Dans son rôle d'autorité de surveillance, l'OFT **veille au respect du cadre légal**:
 - Notamment aspects sécuritaires, respect des normes techniques et environnementales, droits des tiers,
 - Analyses intensives au début du projet pour faciliter plus tard la procédure d'approbation des plans et éviter les mauvaises surprises lors des travaux.





Choix de la variante

- **Trois variantes examinées:**
Techniquement toutes réalisables
- **Meilleure variante** dans le cadre donné:
Traversée partiellement en surface du Val-de-Ruz
- **Ses avantages:**
 - ✓ La plus économique: delta de 140 à 210 Mio CHF
 - ✓ Conforme aux normes environnementales.
Pas de préavis négatif de l'ARE ni de l'OFEV
 - ✓ Considérations sécuritaires





Prochaine étape: Avant-Projet



- **Approfondissement de la variante choisie** d'un point de vue technique
- **Analyse détaillée** et chiffrée des risques du projet (p ex géologie)
- **Précision** du devis et de la prévision de mise en service
- **Intégration** dans les gares NE et CdF
- **Prise en compte** des aspects environnementaux, de durabilité et d'aménagement du territoire, en particulier intégration paysagère du tronçon en surface dans le Val-de-Ruz
- Etc...



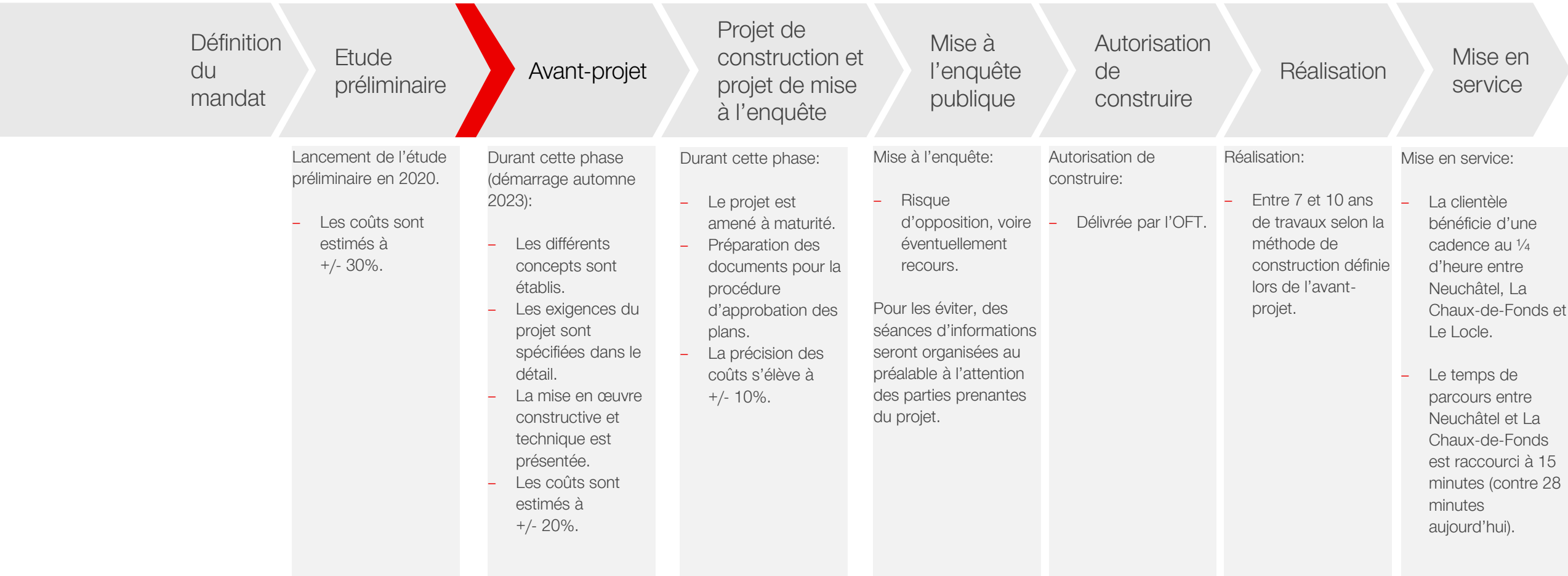
SBB CFF FFS

David Fattebert, Directeur régional des CFF en Suisse romande.

Conférence de presse ligne directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, 7 septembre 2023



Vie du projet: ligne directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds.



Durant toute la vie du projet, le Canton de Neuchâtel et l'OFT sont étroitement impliquées dans les décisions.

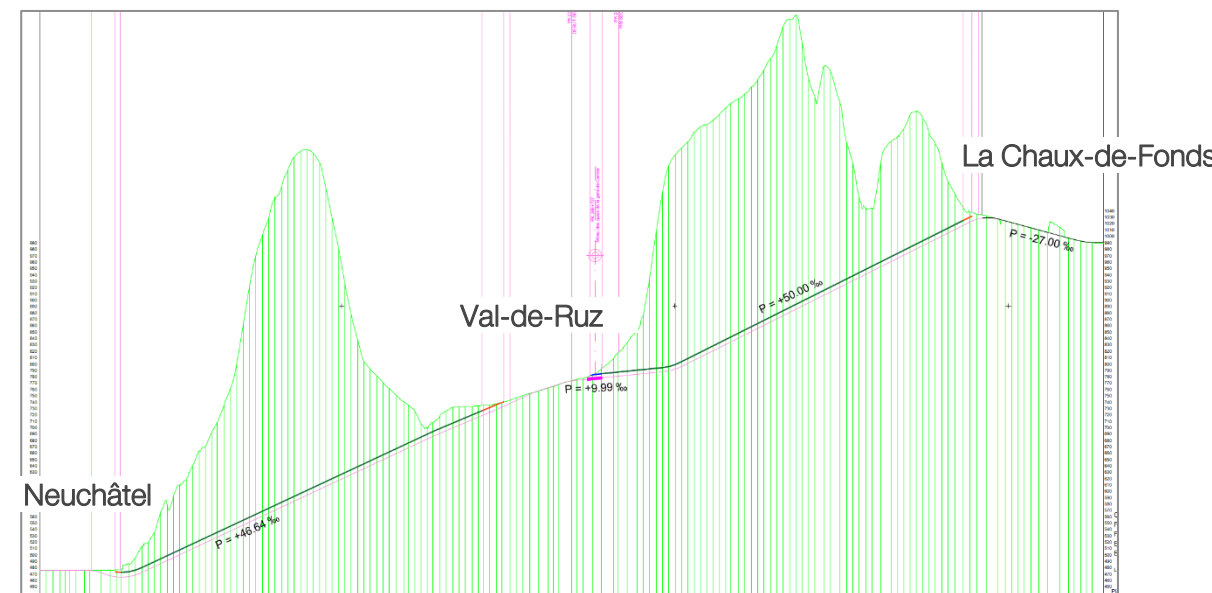
Un travail de pionner en Europe.



Le projet de ligne directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds constitue un travail de pionner, car il doit assurer la combinaison de fortes pentes (jusqu'à 50‰), avec une vitesse d'exploitation élevée (jusqu'à 130km/h).

Ligne actuelle Pente max.: 27‰ Vitesse max.: 110 km/h Distance NE-CF: 29 km	Future ligne directe Pente max.: 50‰ Vitesse max. montée: 130 km/h Vitesse max. descente: 105 km/h Distance NE-CF: env.16 km
---	---

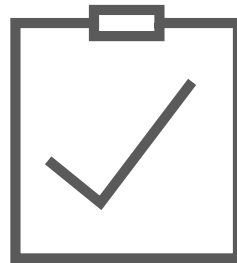
Pays	Ligne	Pente max.	Vitesse max. montée	Vitesse max. descente
CH	Samstagen-Schindellegi-Feusiberg (Südostbahn)	50‰	70 km/h	60 km/h
D	Fribourg-en-Brigau – Titisee-Neustadt (Höllenthalbahnlinie)	27-57‰	60 km/h	50 km/h
N	Flåmbahn	28-55‰	40 km/h	40 km/h



Etude préliminaire ligne directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds.



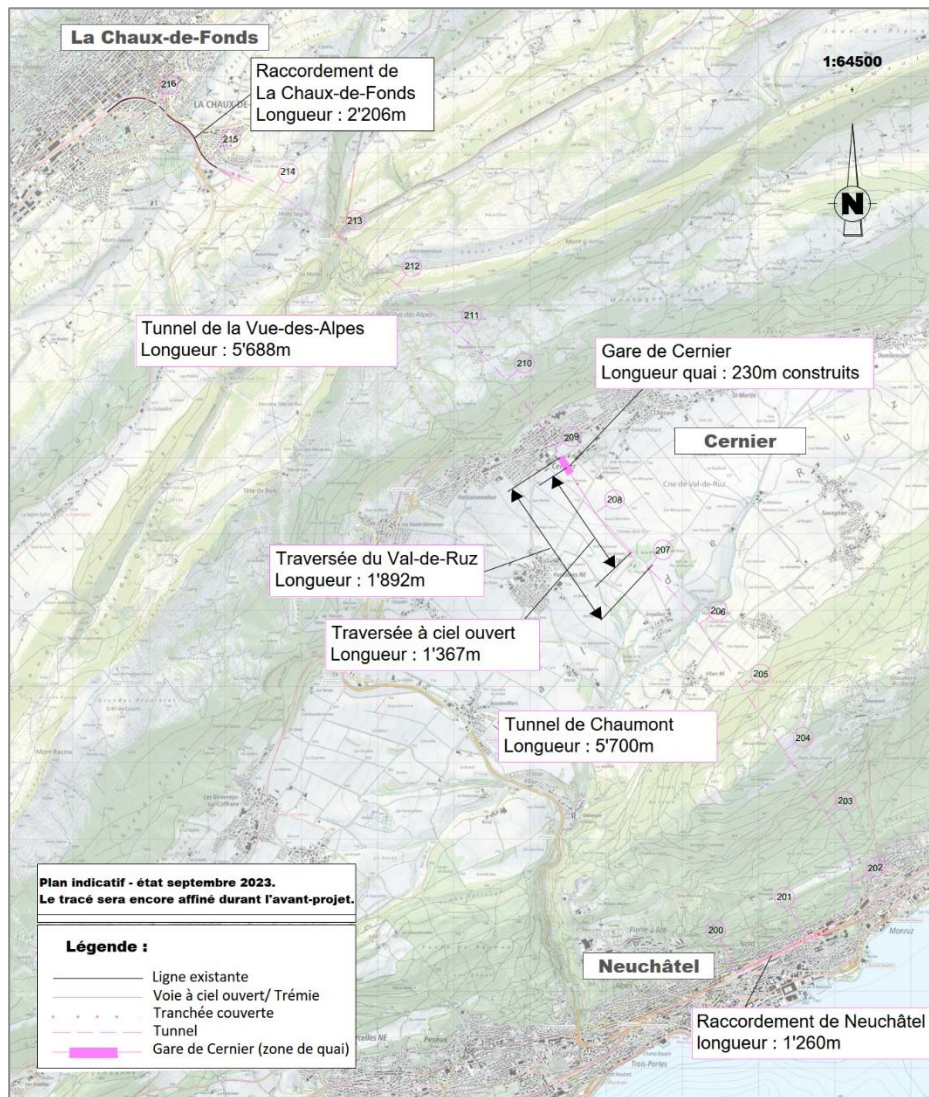
Photos: Copyright CFF



L'étude préliminaire a notamment permis de vérifier :

- Le respect de la durée du trajet selon le mandat.
 - Les normes techniques en vigueur permettant le dimensionnement correct de la nouvelle infrastructure ferroviaire.
 - Une campagne de tests réalisée avec du matériel roulant standard a été effectuée.
 - Les résultats ont montrés que les aspects sécuritaires et la robustesse étaient garantis.
- Les données récoltées permettent de démarrer l'avant-projet.

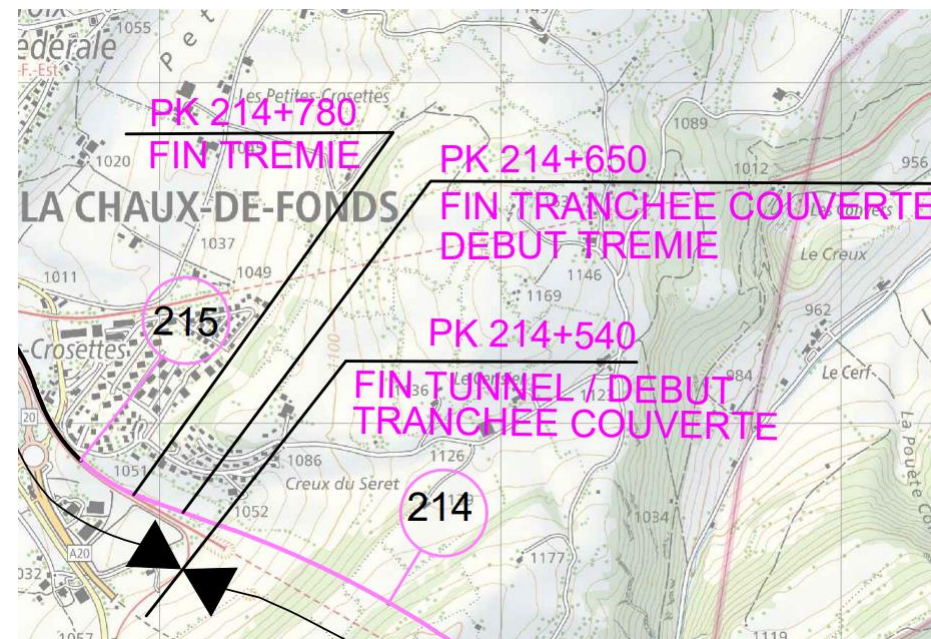
Ligne directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds; tracé choisi.



Les nouvelles infrastructures ferroviaires (env. 14km) seront construites à environ 90% en tunnel.

La Chaux-de-Fonds.

- Le portail nord du tunnel de la Vue-des-Alpes sera situé au nord-ouest de la ligne actuelle.
- Le raccordement à la ligne existante se fera au sud du pont de Malakoff nouvellement rénové.
- Des réflexions permettant une optimisation de la production ferroviaire et menées lors de l'étude préliminaire seront poursuivies dans le cadre de l'avant-projet (mutualisation des lignes en direction de St-Imier et Neuchâtel).

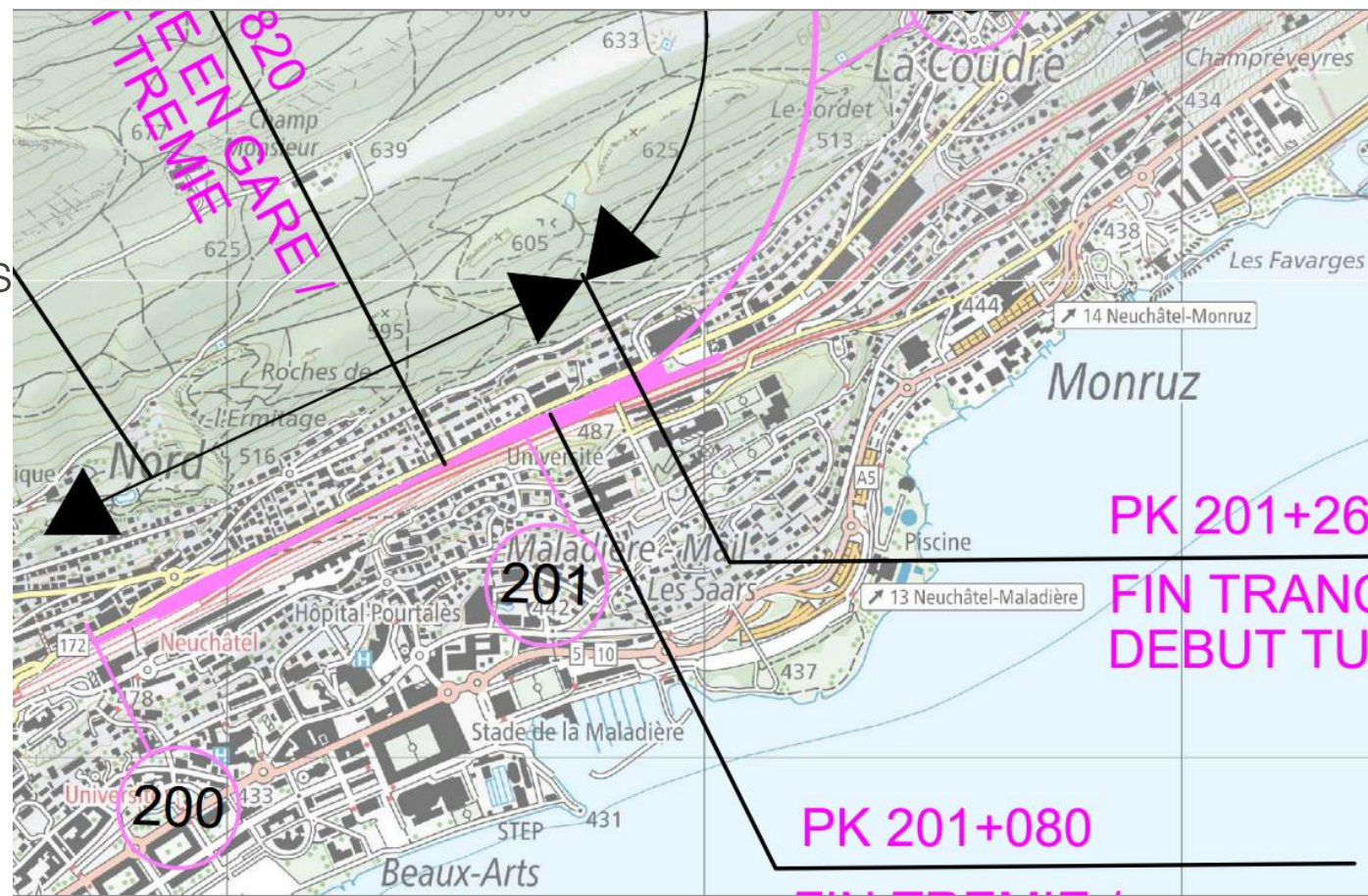


Copyright CFF

Etat en septembre 2023. Le tracé sera encore affiné lors de la phase d'avant-projet.

Neuchâtel.

- Le portail sud du tunnel de Chaumont est prévu à proximité du Pont du Mail, dans le quartier des Portes-Rouges.
- Une étude de développement de la gare de Neuchâtel est actuellement menée en parallèle au projet de ligne directe.

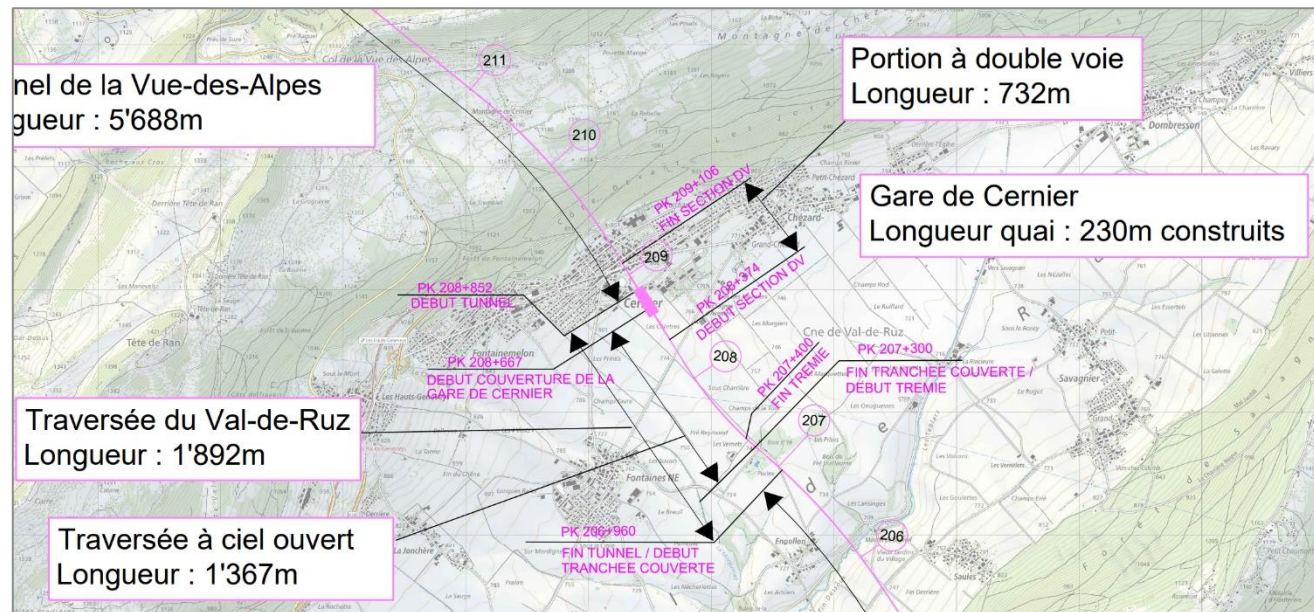


Copyright CFF

Etat en septembre 2023. Le tracé sera encore affiné lors de la phase d'avant-projet.

Gare de Cernier.

- Afin de permettre la cadence au quart d'heure sur la future ligne directe, un point de croisement, épice centre de la future ligne directe, sera construit à Cernier et aménagé en desserte voyageurs.
- Un pôle intermodal verra le jour dans la commune du Val-de-Ruz.



Copyright CFF

Etat en septembre 2023. Le tracé sera encore affiné lors de la phase d'avant-projet.

Optimisation de l'intégration du projet.

- Le tracé sera partiellement en surface dans le Val-de-Ruz sur environ 1,4 km.
- L'avant-projet étudiera avec une attention particulière les aspects d'intégration paysagère et environnementaux et de terre agricole de la future ligne directe, ainsi que l'intégration avec les réseaux routiers dans le secteur du Val-de-Ruz.
- L'objectif du projet est de limiter au maximum les impacts pour les communes et riverains concernés.
- Un groupe de travail dédié et composé de spécialistes sera spécifiquement en charge de ces intégrations.



Prestations d'avant-projet anticipées.

Plusieurs mesures d'avant-projet ont été lancées de manière anticipée durant la phase d'étude préliminaire. C'est notamment le cas pour:

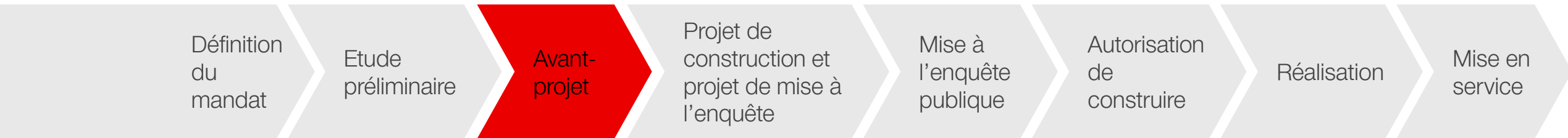
- Les sondages en cours qui ont pour objectif de connaître la géologie le long du tracé choisi et ainsi de définir la meilleure méthode de construction des tunnels ;
- Les premières pistes pour l'intégration paysagère du projet ;
- Des études aérauliques et d'autres études techniques.

A cet effet, les CFF ont adjudiqué un total de 20 Mio de CHF pour la réalisation d'études de planification jusqu'à la mise à l'enquête. 4 à 5 Mio de CHF ont déjà été utilisés pour les mesures anticipées listées ci-dessus.



Copyright CFF

Démarrage de l'avant-projet à l'automne 2023.



Cette nouvelle phase de projet permettra d'affiner le projet avant sa mise à l'enquête.

- Le tracé exact sera figé (profil en long et situation) ;
- Intégration paysagère, aspects environnementaux approfondis ;
- Consolidation des coûts et du planning ;
- Choix de la méthode de construction ;
- Élaboration du concept de gestion des matériaux et des concepts d'exploitation et d'intervention pour une ligne ferroviaire hors normes.

La vie du projet est encore longue, avec son lot de défis techniques, de risques (oppositions, géologie, etc) et d'opportunités !

Planning.



Définition
du
mandat

Etude
préliminaire

Avant-
projet

Projet de
construction et
projet de mise à
l'enquête

Mise à
l'enquête
publique

Autorisation
de
construire

Réalisation

Mise en
service

Automne 2023
à fin 2025

Deuxième partie de la
décennie

Fin de la décennie

Inconnu

Début uniquement une
fois que autorisation de
construire en force
obtenue.

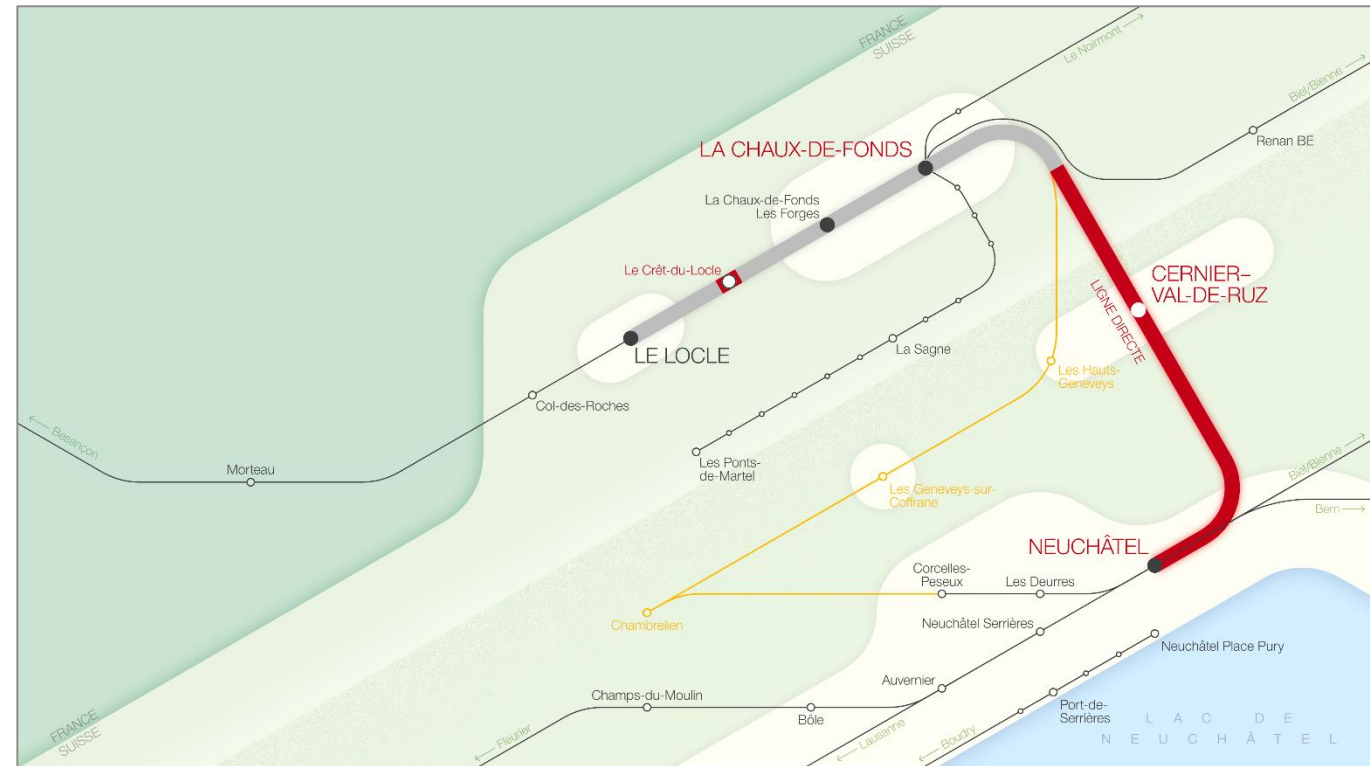
7 à 10 ans
selon méthode de
construction choisie
durant avant-projet.

Deuxième moitié de la
prochaine décennie.

A ce stade du projet, aucune date précise de mise en service ne peut être articulée. La phase d'avant-projet permettra de consolider le calendrier du projet et d'articuler un horizon de mise en service plus précis.

Objectif du projet.

- Amélioration clientèle notoire dans la région, la reliant plus rapidement au trafic national.
- La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel en 15 minutes contre 28 minutes actuellement (avec arrêt intermédiaire à Cernier).
- Une cadence au quart d'heure est prévue entre Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Le Locle.





Questions.

A close-up photograph of a person's hand holding a red, ribbed, reusable coffee cup with a matching lid. The cup is resting on a grey tray table inside a train carriage. The person's face is partially visible in profile on the left side of the frame. The background shows the interior of the train with window blinds and a tray table.

Merci, danke
& grazie.