

Le Conseil d'Etat neuchâtelois fait front commun derrière le projet TransRun

Neuchâtel Ferme engagement pour la réalisation d'ici à 2016

de la liaison ferroviaire rapide entre le Haut et le Bas du canton

Pierre-Emmanuel Buss

Ambiance de rentrée universitaire hier au château de Neuchâtel, juste avant que ne débute la session d'octobre du parlement cantonal. Dans une salle du Grand Conseil à moitié pleine, où députés et journalistes partageaient les mêmes bancs, le Conseil d'Etat in corpore a présenté les contours de son projet pour répondre aux exigences de la politique d'agglomération et de la nouvelle politique régionale et de la Confédération. Au cœur du débat, le Réseau urbain neuchâtelois (RUN) et sa colonne vertébrale, le TransRun, liaison ferroviaire rapide appelée à relier les agglomérations du Haut et du Bas du canton.

Dans un ballet bien réglé, les cinq ministres se sont succédé au pupitre pour détailler les différents chapitres de leur rapport intitulé «Un canton, une vision». Le texte passe en revue les démarches entreprises ces dernières années. Il projette le canton dans l'avenir, avec une introduction aux accents de science-fiction (lire ci-dessous). Seule décision effective: la création d'un fonds pour la politique régionale au 1er janvier 2008.

La solennité de la présentation est à mettre en lien avec l'importance du projet. Pour des Montagnes neuchâteloises qui se sentent de plus en plus périphériques par rapport aux agglomérations du Plateau, le TransRun cristallise des attentes très fortes. Au point de s'être imposé comme le symbole de l'unité future d'un canton souvent écartelé entre lac et montagnes.

Variante «Cernier» en pôle

Malgré ce contexte, le Conseil d'Etat a longtemps privilégié la prudence dans ce dossier, initié en 2002 déjà. Il a accéléré le rythme ces derniers mois afin de pouvoir déposer au mois de décembre son projet d'agglomération auprès de l'Office fédéral du développement territorial (ARE). Le rapport présenté hier constitue la première étape d'un travail «qui doit encore être affiné».

Pour la première fois, le gouvernement prend clairement position en faveur de la variante la plus rapide du TransRun, baptisée «Cernier». Ce choix s'explique par les innombrables avantages mis en lumière par une récente étude des bureaux spécialisés Matron et EcoPlan. Rien de surprenant à cela: «Cernier» relierait Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds de manière rectiligne via un ou plusieurs tunnels. Il mettrait les deux villes à 12 minutes l'une de l'autre, contre 29 aujourd'hui. La seconde variante, «Corcelles», n'offrirait qu'un lifting de la voie CFF actuelle avec la suppression de l'antique rebroussement de Chambrelin. Le temps de parcours serait ramené à 20 minutes.

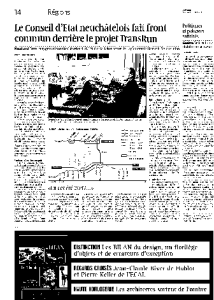
La différence de coût entre les deux variantes – qui doivent permettre d'améliorer les temps de parcours sur l'ensemble du futur RER cantonal – est plus faible que prévu. Les premières estimations faisaient état de 270 millions pour «Corcelles», contre 450 millions pour «Cernier». Elles ne prenaient pas en compte la nécessaire réfection des tunnels de la ligne actuelle, ce qui fait passer la facture de «Corcelles» à 400 millions.

Epines dans le pied

Reste à trouver les fonds. Le projet d'agglomération doit permettre au canton de profiter du Fond d'infrastructure de la Confédération pour financer jusqu'à 50% du coût des travaux. A une condition: que le Réseau des trois villes (Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds, Le Locle) soit reconnu par Berne comme une agglomération de 120000 habitants.

La partie n'est pas gagnée. Comme l'a souligné le grand argentier, Jean Studer, «plusieurs autres candidats sont en lice». En outre, et c'est le plus embêtant, les deux pôles sont considérés comme deux agglomérations distinctes selon les critères de l'Office fédéral de la statistique: la communauté urbaine du Littoral (12 communes, 73 500 habitants) et la communauté urbaine Le Locle – La Chaux-de-Fonds (47 200 habitants).

Le Conseil d'Etat espère surmonter ce handicap grâce aux nombreux rapprochements entrepris par les trois villes et l'Etat dans le cadre du RUN: services industriels communs (SIRUN) et bientôt une caisse de pension, une police et un service informatique unique.



La solution PPP

Si la Confédération versait les millions attendus, le canton de Neuchâtel devrait encore trouver au moins la moitié du coût estimé du TransRun, soit 225 millions de francs. Dans cette perspective, le Conseil d'Etat a décidé «d'étudier sérieusement» le partenariat public-

privé (PPP) imaginé par le conseiller national radical Didier Burkhalter. Plusieurs scénarios sont à l'étude, comme d'ailleurs pour l'exploitation future de la ligne. Les travaux commenceront une fois le mode de financement défini, a priori en 2010. Le TransRun pourrait être inauguré en 2016, «si tout va bien».

«En cet été 2047...»

Le rapport du Conseil d'Etat neuchâtelois débute par un texte de fiction imaginé pour souligner toute l'importance du RUN et du TransRun pour l'avenir de la région. L'objectif? Sortir du ton administratif et technique de la «littérature officielle» dans le but de faire prendre conscience au plus grand nombre «des chamboulements à venir». Morceaux choisis.

«En cet été 2047, la Haute (ndlr: agglomération des Montagnes) a été une fois de plus prise d'assaut par une bonne partie de la jet-set européenne et internationale en quête de températures supportables. Cette région, encore inquiète de son avenir au tournant du siècle, vit depuis une dizaine d'années une expansion démographique qu'elle a su maîtriser grâce à des concepts urbanistiques novateurs. [...]

L'infrastructure de transport mise en place [...] a permis de faire face à la situation. Un métro à grande vitesse, le TransRun – dont une seconde voie est en chantier –, relie les pôles sud et nord de l'agglomération, de Bienne à Morteau (France). Des lignes ferroviaires performantes relient Neuchâtel ainsi que son littoral aux principales agglomérations européennes voisines.»



Fernand Cuche, président du Conseil d'Etat. Le ministre vert est responsable du Département de la gestion du territoire, et maître d'œuvre du projet. NEUCHÂTEL, 2 OCTOBRE 2007