

SOUS EMBARGO JUSQU'AU VENDREDI 2 MAI 17H

Communiqué de presse

Ligne directe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds : Nouveau jalon dans la planification et rappel des enjeux

La phase d'avant-projet de la ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds avance comme prévu. Les porteurs du projet – canton de Neuchâtel, Office fédéral des transports (OFT) et CFF – ont désormais décidé que le tracé en tunnel sera creusé avec un seul front d'attaque depuis Neuchâtel pour des questions environnementales, sécuritaires et financières. La mise en exploitation de la ligne directe est dès lors planifiée pour 2041. Alors que le Conseil fédéral a lancé les évaluations dans le cadre de sa Stratégie Transports'45, le Conseil d'État neuchâtelois souligne l'importance que revêt à ses yeux la ligne directe, tant pour la mobilité dans l'Arc jurassien que pour le trafic ferroviaire est-ouest.

La nouvelle ligne ferroviaire vise à diviser par deux le temps de parcours entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds (15 minutes contre 28 minutes actuellement) et à introduire une cadence au quart d'heure des trains entre Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Le Locle. Elle permettra de doubler la part modale des transports publics dans le canton de Neuchâtel. Ce projet majeur s'inscrit dans la stratégie de pleine complémentarité rail/route Neuchâtel Mobilité 2030 qui a été largement plébiscitée par la population neuchâteloise en 2016.

Nouveau jalon dans la planification de la ligne

Lors d'une conférence de presse ce vendredi 2 mai 2025 à Cernier, le conseiller d'Etat neuchâtelois Laurent Favre, le directeur régional des CFF pour la Suisse romande David Fattebert et le responsable suppléant de la Division Infrastructure de l'OFT Christophe Beuret ont fait le point sur l'avancement du projet. L'étude préliminaire terminée, la phase dite d'avant-projet a pu démarrer au printemps 2024. D'une durée estimée à deux ans au total, cette phase doit permettre d'étudier en détail le projet de nouvelle infrastructure et d'en affiner les contours. Le comité de pilotage a d'ores et déjà pris une décision importante, relative à la technique de creuse des deux tronçons en tunnel (tunnel du bas, entre Neuchâtel et Cernier sous Chaumont et tunnel du haut, entre Cernier et La Chaux-de-Fonds sous la Vue-de-Alpes).

La question était de savoir si les deux tunnels devaient être creusés simultanément ou l'un après l'autre, d'abord le tunnel du bas suivi par celui du haut. Le comité de pilotage a décidé de privilégier cette seconde solution au vu des avantages que présentent les creuses successives. La solution d'un seul point d'attaque permet en particulier de réduire les désagréments pour les riverain.e.s et habitant.e.s du Val-de-Ruz : les zones de chantier prendront moins de place et le transport par camion dans les villages du Val-de-Ruz sera très fortement réduit de quelque 170'000 passages, ce qui a un impact très positif sur la densité de trafic, la sécurité et les émissions de CO2 par rapport à la variante des deux tunnels excavés en même temps.

Selon les estimations actuelles, la creuse échelonnée des deux tunnels coûterait environ 80 millions de francs de moins que l'excavation simultanée. C'est aussi un aspect important, sachant que la

maîtrise des coûts demeure un défi. Le projet de ligne directe est devisé à ce stade à un peu plus de 1,3 milliard de francs.

Par la méthode de creuse choisie, la durée des travaux de réalisation de la ligne directe, estimée en automne 2023 entre 7 à 10 ans, est désormais fixée à environ 10 ans. Dès lors, il est possible aujourd'hui d'articuler un horizon de mise en service de la ligne directe à 2041 selon les estimations actuelles. Le canton de Neuchâtel, l'OFT et les CFF jugent cette adaptation du calendrier de réalisation acceptable car elle est contrebalancée par les avantages escomptés aux niveaux financier, sécuritaire et environnemental.

Poursuite de la phase d'avant-projet

La phase d'avant-projet va se poursuivre jusqu'au printemps 2026. Parmi les points à préciser d'ici là figurent la gestion des matériaux de chantier, ainsi que les mesures nécessaires en lien avec le concept de sauvetage et d'évacuation en cas d'événement sur cette nouvelle ligne ferroviaire. Cette phase sera suivie par le projet de construction et les études d'impact, auxquels succédera la mise à l'enquête publique, prévue pour la fin de cette décennie. Une fois l'autorisation de construire obtenue, les travaux pourront alors débuter. Les communes concernées sont étroitement impliquées et associées dans la suite du processus.

L'aménagement de la nouvelle gare de Cernier, cofinancé par le canton de Neuchâtel, servira de pôle multimodal train-bus pour toute la région. Le canton a lancé un mandat d'étude parallèle pour élaborer une planification directrice pour le pôle de gare de Cernier. Le projet et le nom de l'équipe lauréate seront dévoilés le 19 mai 2025 à 12h sur le site Evologia à Cernier.

Contact :

Laurent Favre, conseiller d'État, chef du Département du développement territorial et de l'environnement, tél. 032 889 67 00

Service de presse CFF, tél. 051 220 43 43

Service de presse OFT, Florence Pictet, porte-parole, presse@bav.admin.ch, tél. 058 462 36 43

Cernier, le 2 mai 2025