

LA QUESTION DU JOUR

Aujourd'hui, voteriez-vous oui au Transrun?

Votez par SMS en envoyant DUO TRAN OUI ou DUO TRAN NON au numéro 363 (FR. 0.30/SMS) ou sur le site www.arcinfo.ch

TRANSRUN Selon une étude socio-économique, le projet est rentable.

«Le RER va clairement améliorer le potentiel économique du canton»

PASCAL HOFER

Ça roule pour le Transrun! En fin... à partir de 2020 si tout se déroule comme l'espèrent les autorités cantonales. Car le calendrier est tenu: après une montagne d'études techniques et financières, le Conseil d'Etat a en quelque sorte lancé, hier, la campagne de promotion en faveur du Transrun, sur lequel les Neuchâtelois se prononceront en automne 2012.

Campagne? On le sait, une partie de la population est opposée à cette liaison souterraine rapide entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel, et au-delà au «nouveau RER neuchâtelois», selon l'expression du conseiller d'Etat Claude Nicati, en charge du dossier. Comment convaincre les opposants? Par exemple en leur démontrant que le Transrun répond efficacement à la demande dans le domaine des transports publics. Et, dans la foulée, qu'il constituera un atout pour le développement économique de toutes les régions du canton.

Bonne nouvelle pour ceux qui soutiennent ce projet: ce sont justement les conclusions d'une

étude socio-économique menée par l'Institut de recherches économiques de l'Université de Neuchâtel, en collaboration avec l'Observatoire de la mobilité de l'Université de Genève et le bureau EcoDiagnostic, à Genève également.

Après avoir analysé cinq variantes

si: 960 millions pour les usagers, 49 millions en gain de sécurité et 49 autres millions en avantages pour l'environnement.

Ces montants sont calculés sur la base de subtils critères retenus par les économistes dans ce genre d'enquêtes (critères liés par exemple au prix des abon-



«Le Transrun est la meilleure variante. C'est un beau projet.»

CLAUDE JEANRENAUD PROFESSEUR À L'UNIVERSITÉ DE NEUCHÂTEL

(lire ci-dessous), l'équipe dirigée par le professeur Claude Jeanrenaud est arrivée aux quatre conclusions principales suivantes.

FRÉQUENTATION

Pour ce qui est du nombre d'usagers, le Transrun ferait plus que doubler la fréquentation que l'on connaît aujourd'hui: plus de 9000 usagers par jour en moyenne, contre 4000 pour la ligne actuelle. Toutes les autres variantes obtiennent de moins bons résultats, à commencer par l'éventuelle mise en place d'une ligne de bus entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel: «Elle n'attirerait pas un seul usager de plus qu'aujourd'hui», commente Claude Jeanrenaud.

BÉNÉFICES

Des cinq variantes étudiées, la plus rentable a pour nom Transrun. Les chercheurs estiment ses «bénéfices» à plus d'un milliard de francs par année, répartis ain-

ments, au temps gagné ou encore aux sacrifices que les usagers sont prêts à faire sur d'autres dépenses pour financer celles de transports).

ÉCONOMIE

Le Transrun arrive encore et toujours en tête de classement sur deux points: «Potentiel d'économie dans la fourniture des services publics» et «Contribution au renforcement des économies d'agglomération».

Deux points que l'on peut résumer ainsi: qui dit Transrun dit «réellement» une seule agglomération, puisque Neuchâtel serait à 14 minutes en train de La Chaux-de-Fonds et à 25 minutes du Locle. Cette situation déboucherait sur des économies pour les collectivités publiques et favoriserait la croissance dans le secteur privé. Claude Jeanrenaud: «Le RER va clairement améliorer le potentiel économique du canton.»

FINANCEMENT

«Le Transrun est la meilleure variante. C'est un beau projet. Mais le canton peut-il se le payer?», s'est interrogé Claude Jeanrenaud. Avant d'apporter la réponse suivante: «Avec une dette de 1,5 milliard de francs, montant auquel il faut ajouter d'autres importantes sommes à rembourser, par exemple celles liées à la caisse de pension, je ne pense pas que le canton de Neuchâtel a les moyens d'emprunter 600 millions de francs (réd: voir les chiffres ci-dessous) sans fixer un certain nombre de règles budgétaires. Les mécanismes du frein à l'endettement devraient donc être plus stricts. Il faudrait également créer et alimenter rapidement un fonds spécial de financement des travaux, de manière à pouvoir disposer d'environ 120 millions d'ici 2020.»

Assis à côté de lui, Claude Nicati s'est empressé de préciser qu'il ne s'agissait-là que de l'avis de Claude Jeanrenaud et que le Conseil d'Etat n'avait pas encore pris de décision quant à la manière de financer le Transrun... ●



Une banderole «publicitaire» en faveur du Transrun: la campagne d'information est lancée. RICHARD LEUENBERGER

«Nous investissons pour un taux de croissance plus élevé.»



CLAUDE NICATI CONSEILLER D'ÉTAT

NOUVEAU SITE INTERNET

INFORMATIONS «Le projet est désormais suffisamment mûr pour être mis à la disposition du grand public», a déclaré hier Gisèle Ory, présidente du Conseil d'Etat. La preuve par l'acte: un nouveau site internet est en ligne depuis hier sur www.transrun.ch, avec une multitude d'informations sur le tracé, le financement, le calendrier, les temps de parcours, etc., ainsi qu'une vidéo qui montre que «ça change la vie».

DÉFINITIONS «Transrun, le maillon fort du RER neuchâtelois», lit-on sur le nouveau site internet. Le Transrun, c'est le projet de ligne souterraine rapide entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel. Le RER, c'est le Réseau express régional, donc l'ensemble du futur réseau ferroviaire neuchâtelois, y compris les nouvelles lignes qui relieront directement les Montagnes neuchâteloises au Plateau suisse.

MILLIONS Davantage d'arrêts, temps de parcours réduits, cadences doublées, voire quadruplées: le futur RER neuchâtelois devrait modifier considérablement la mobilité dans le canton. «Nous estimons à un million le nombre d'heures de déplacement économisées par année grâce au Transrun», chiffre Pascal Vuilleumier, chef du Service cantonal des transports.

CONSTRUCTION Le coût de construction du Transrun est encore et toujours devisé à 850 millions de francs. Le canton espère que la Confédération s'engagera à hauteur de 350 millions (apport des CFF et du fonds d'infrastructures lié au projet d'agglomération RUN). Il resterait donc 500 millions à financer.

RÉGIONS Claude Nicati à propos du coût de construction du Transrun: «Nous investissons pour retrouver le taux de croissance économique des régions qui nous entourent». ● PHO

Les Flirt entre CFF et l'Etat de Neuchâtel

Preuve tangible que le Transrun, respectivement le RER neuchâtelois, est définitivement sorti des limbes de la pensée politique, une importante délégation des Chemins de fer fédéraux (CFF) a participé, hier, à la présentation du projet par le Conseil d'Etat.

Paraphrasant la présidente du gouvernement neuchâtelois qui avait déclaré que «le Transrun est la colonne vertébrale de la politique d'agglomération», le délégué de la direction des CFF, Werner Wildener, a ensuite réaffirmé qu'un tel projet ne pourra pas être mené sur le principe du partenariat public-privé. «Le financement des nouveaux tronçons ferroviaires en Suisse n'est pas assuré par les CFF mais par la Confédération, voire les cantons.» Ce qui n'exclut pas une participation active des CFF dans la recherche du financement global: «Nous mettrons à disposition les compétences et les ressources en personnel nécessaires.» Ceci dit, Werner Wildener, par ailleurs membre du conseil d'administration de Transrun SA, est certain de la participation financière de la Confédération. Pour trois raisons: «Parce que le nouveau tracé permettra d'économiser sur les travaux d'en-

tretien de la ligne actuelle; parce que le RER permettra de développer le nombre d'utilisateurs; parce que le canton s'implique financièrement.» La question qui reste actuellement sans réponse est de savoir à quelle hauteur voudra bien s'engager la Confédération pour ce projet devisé entre 850 et 940 millions de francs, selon la variante qualifiée de «Rolls Royce» par le conseiller d'Etat Claude Nicati.

Respecter les cadences

Qu'on ne s'y trompe pas, le canton de Neuchâtel ne visera pas la rutilance du tout haut de gamme. Certes, le Transrun serait tout beau tout neuf le jour de son inauguration. Mais rien ne dit que le matériel roulant serait à l'avenant. «Ce sont des rames Flirt qui devraient être utilisées sur le tracé du Transrun. Du moins, toutes les études sont menées avec ce matériel», dévoile Werner Wildener. Aujourd'hui, ces rames semblent les mieux adaptées «pour tenir une cadence horaire de 14 minutes malgré la déclivité entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds», poursuit l'ancien responsable horaire et design du réseau. Mais ce ne sont pas les CFF qui choisiront

entre véhicules neufs ou révisés. «La question n'est pas réglée, mais c'est le canton de Neuchâtel qui choisira quel type de matériel il entend utiliser», affirme Werner Wildener, tout en précisant que la technique aura probablement évolué d'ici à 2020.

A ce propos, les experts ont déjà examiné des particularités ferroviaires telles que: capacité de freinage du matériel roulant, horaires et temps de parcours, énergie et alimentation électrique, flux de voyageurs et capacité de transports, standards de construction et de sécurité, et une foule d'autres éléments techniques. Autant d'approches qui ont servi à établir l'avant-projet permettant de définir le choix de la meilleure des variantes. C'est précisément pour définir le planning et proposer une organisation financière et juridique pour la suite du projet que le canton de Neuchâtel a fondé la société Transrun SA, rappelle-t-on aux CFF. Pour l'ex-régie, il ne fait aucun doute que «ce projet est cohérent et totalement réaliste tant du point de vue de la construction que de son intégration dans le réseau CFF». Cela confirme que pour les intéressés, le flirt doit déboucher sur une naissance. ● STE