

RAPPORT D'EXPERTS

# Pas de solution alternative valable au tunnel de Serrières

Selon le bureau d'étude genevois mandaté par Fernand Cuche, il n'y a pas d'alternative valable au percement du tunnel de Serrières. Le Conseil d'Etat neuchâtelois, qui avait lié sa décision aux conclusions des experts, aurait choisi d'aller de l'avant. Explications.

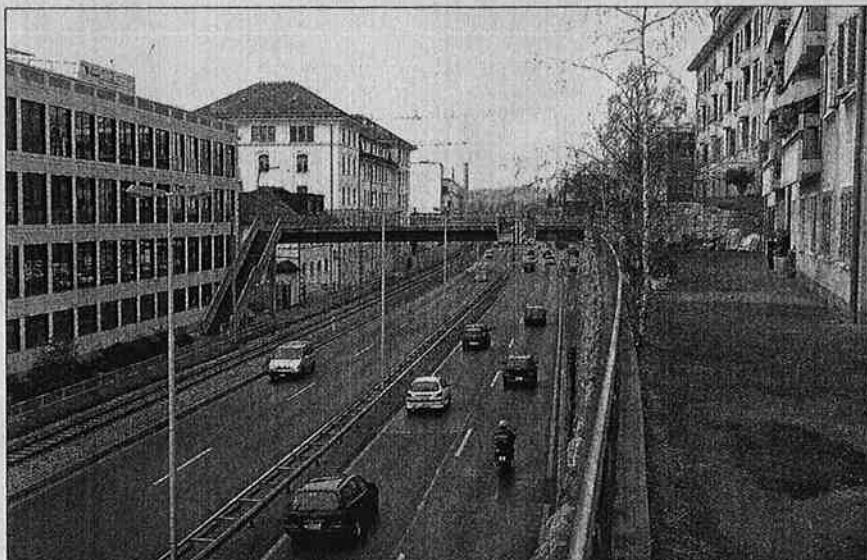
FRANÇOISE KUENZI

«Le tronçon routier de Serrières pose de sérieux problèmes de sécurité, de circulation et de nuisances sonores. Leur résolution par le biais du report modal (rédi: de la route au rail) est une idée attrayante, mais hélas sans effet significatif malgré des investissements importants.»

Les conclusions de l'expertise confiée par le conseiller d'Etat neuchâtelois Fernand Cuche au bureau genevois Ribl & Associés sont sans appel. Pour les auteurs du rapport, en résumé, il n'existe pas d'alternative valable au tunnel de Serrières.

Ce document d'une quarantaine de pages, que nous avons obtenu, pourrait faire avancer le dossier plus vite que la musique: le Conseil d'Etat neuchâtelois, qui siègeait hier extra muros, aurait, selon nos sources, décidé d'aller de l'avant. En mars 2006, il avait en effet lié sa décision aux conclusions de l'expertise.

Le bureau genevois a analysé deux variantes, prévues soit dans le Plan directeur cantonal des transports, soit dans le cadre



SERRIÈRES Plus de 40 000 véhicules empruntent chaque jour ce tronçon routier. (ARCHIVES RICHARD LEUENBERGER)

du TransRun. L'une porte sur le renforcement du Littoral, qui passe par une extension de la ligne jusqu'à la Maladière et par une augmentation de la cadence à 15, voire 10 minutes, contre 20 aujourd'hui. Un saut qualitatif qui permettrait, selon les experts, de doubler le nombre actuel d'usagers du tram.

La deuxième solution serait le renforcement de la ligne CFF entre Neuchâtel et Gorgier-St-Aubin, notamment en créant une nouvelle gare «Vieille ville» à Neuchâtel et en remettant en service la gare de Perreux. Ce qui permettrait de proposer une offre régionale tous les quarts d'heure. Les experts pensent que la fréquentation pourrait alors être multipliée par quatre.

Cette double amélioration permettrait de faire diminuer d'un quart le trafic sur le tronçon routier de Serrières. Ce n'est pas rien: cela correspond à 10 000 véhicules de moins par jour. Mais l'investissement serait «au moins deux fois supérieur à celui du tunnel autoroutier». On ne parle même pas des délais: le tunnel pourrait être opérationnel en 2012, contre 2030 pour les aménagements liés au TransRun.

Par ailleurs, et même si cette offre de transports enrichie «améliorerait sensiblement la qualité de vie de la région, elle n'apporterait pas de solution palpable aux problèmes du tronçon routier de Serrières», conclut le bureau d'étude. Les

problèmes de nuisances sonores et de sécurité ne seraient en effet pas supprimés.

Un rapport sévère pour les idées alternatives émises par Fernand Cuche? Pas entièrement; «Une telle conclusion ne

«L'amélioration du réseau ferroviaire nécessiterait un investissement au moins deux fois supérieur à celui du tunnel autoroutier»

Le bureau Ribl & Associés

signifie pas qu'il ne faille pas investir dans la route au détriment des transports publics», insistent les experts. Pour qui il faut continuer d'améliorer le réseau des transports en commun. Quoi qu'il arrive! /FRK

## Les chiffres qui comptent

- **140 millions de francs** Le coût du tunnel de Serrières, dont 12% à charge du canton, le reste étant financé par la Confédération.
- **192 millions** Le coût d'investissement nécessaire pour passer à une offre au quart d'heure sur la ligne CFF Neuchâtel-Gorgier-St-Aubin.
- **86 millions** Le coût d'amélioration et d'extension du Littoral jusqu'à la Maladière, avec doublement de la cadence.
- **44 000 véhicules** Le trafic journalier supporté par le tronçon actuel. Un quart est du trafic pendulaire.