



# Vot'info

**Création d'un Réseau Express Régional (RER)**

L'OBJET EN BREF

**PAGES 2 - 3 >**

**EXPLICATIONS, ÉCLAIRAGES**

**PAGES 4 - 11 >**

**LES ARGUMENTS DES OPPOSANTS ET DES PARTISANS**

**PAGES 12 - 13 >**

**LA POSITION DES AUTORITÉS**

**PAGE 14 >**

**LES RECOMMANDATIONS DES PARTIS POLITIQUES**

**PAGE 15 >**

**LE TEXTE SOUMIS AU VOTE**

**PAGES 16 - 17 >**

**VOTER: QUI? QUAND? OÙ? COMMENT?**

**PAGES 18 - 19 >**

**EN RÉSUMÉ...**

**PAGE 20 >**

Information aux  
citoyennes et citoyens

Chancellerie d'Etat



# Un projet majeur

L'objet



## Création d'un Réseau Express Régional (RER)

La question



Acceptez-vous le décret du 26 juin 2012 portant modification de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst. NE) (RER)?

Explications > pp. 4 - 8

Eclairages > pp. 9 - 11

Opinions > pp. 12 - 15

Texte soumis > pp. 16 - 17

Transformer un réseau ferroviaire dépassé et réaliser un système de transports rapide, performant, confortable, répondant à long terme aux besoins techniques, économiques, sociaux et culturels du canton, avec un financement avantageux compte tenu du soutien de la Confédération et des CFF.

Tel est l'enjeu de l'objet proposé au vote du peuple neuchâtelois.

Le Réseau Express Régional (RER) neuchâtelois touche la mobilité, la qualité de la vie, l'économie, l'organisation et le développement de notre canton. Connectant rail, bus et route, il constitue un système de transports global et cohérent, visant à optimiser la prise en charge des voyageurs sur l'ensemble du canton.

Son budget (559 millions à charge du canton et des communes, 919 millions au total), représente un effort d'environ 1% du budget annuel des collectivités neuchâteloises. Il est lié à une obligation de réaliser l'équilibre budgétaire durant toute la durée du remboursement, soit 25 ans.

L'inscription de ce grand projet dans notre Constitution exprime son caractère fondamental et donc le poids de votre décision.

En acceptant le décret proposé, vous dites OUI à la réalisation du RER neuchâtelois. Les pages qui suivent vous en présentent l'essentiel.

## Le RER en dix objectifs

Projet global et ambitieux, le RER touche de nombreux domaines. Il vise notamment les objectifs suivants:

### • **Rénover le réseau ferroviaire**

Datant de 1860, le réseau ferroviaire neuchâtelois doit être rénové. Le RER répond à cette nécessité.

### • **Supprimer les obstacles**

Le réseau actuel comprend deux obstacles qui empêchent son amélioration et l'augmentation des fréquences: le rebroussement de Chambrelieu et le goulet de Vauseyon. Grâce au TransRUN, maillon fort du système, le RER supprime ces deux handicaps.

### • **Faire face à la demande**

Aujourd'hui, la demande en transports publics explose. Ce phénomène est appelé à s'intensifier. Le RER est conçu pour faire face à une augmentation forte et durable de la demande.

### • **Irriguer tout le canton**

Une commune se développe si elle est bien desservie, proche des centres et des régions voisines. Avec ses axes forts connectés à des lignes de bus régionales et une desserte fine sur l'ensemble du territoire, le RER a pour objectif de mieux irriguer tout le canton.

### • **Rapprocher le canton de la Suisse**

Les liaisons actuelles du canton de Neuchâtel avec le Plateau suisse ne sont pas optimales. Le RER contribue à le rapprocher de ses voisins, en diminuant les temps de parcours et en améliorant les cadences en direction de l'Arc lémanique, Bâle, Berne et Zurich.

### • **Structurer l'agglomération**

L'organisation en agglomération des villes du Locle, La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel constitue une chance de développement harmonieux pour l'ensemble du canton. Ossature indispensable, le RER et son TransRUN permettent de structurer le Réseau Urbain Neuchâtelois (RUN).

### • **Promouvoir la qualité de la vie**

Le RER permet une augmentation significative de l'utilisation des transports publics et notamment du rail, avec des effets bénéfiques sur l'environnement. En encourageant les déplacements en train, il contribue à soulager la route.

### • **Soutenir l'économie**

Les transports publics sont un facteur clé pour la localisation des entreprises. En améliorant l'accessibilité de chaque région, le RER soutient le tissu économique et aide le canton à créer les richesses permettant de financer ses prestations.

### • **Améliorer l'organisation du canton**

Le canton doit poursuivre ses réformes visant davantage de cohésion et une organisation plus efficiente. En améliorant les liaisons internes, le RER y contribue.

### • **Tourner le canton vers demain**

Projet ambitieux et à long terme, le RER veut éviter le risque d'une marginalisation du canton et l'inscrit au nombre des régions les plus dynamiques. C'est un investissement qui favorise le potentiel du canton, ses entreprises et sa jeunesse.

## Le RER répond à la demande en transports publics

Vétuste, le réseau ferroviaire neuchâtelois est dépassé. A défaut de travaux d'assainissement importants, les tunnels devront être fermés à l'horizon 2020. Le tracé du 19<sup>e</sup> siècle, avec le rebroussement de Chambrelin et le goulet de Vauseyon, empêche toute amélioration significative de l'offre en transports publics, que ce soit pour diminuer le temps de parcours ou encore pour augmenter les fréquences des trains. Simultanément, la demande explose. Un exemple: en cinq ans, le nombre des voyageurs entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds a augmenté de 31%.

### Des gains de temps considérables

Les performances du RER sont spectaculaires. Il permet notamment:

- Une liaison en 14 minutes entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds (contre 28 minutes actuellement).
- Une fréquence au quart d'heure entre Le Locle-Col-des-Roches et Auvonnier, via La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel (offre aux heures de pointe dans un premier temps).
- Une fréquence intégrale des trains à la demi-heure sur l'ensemble du territoire.
- Des trains sans changement entre Le Locle-Col-des-Roches et la Béroche ou le Val-de-Travers.

Parcours	Temps actuel	Temps RER	Gain
Fleurier > La Chaux-de-Fonds	1h19"	57"	22"
Boudry > La Chaux-de-Fonds	1h19"	28"	51"
Neuchâtel > La Chaux-de-Fonds	28"	14"	14"
Le Locle > Marin	52"	40"	12"
Cernier > Neuchâtel	31"	7"	24"

Le Réseau Express Régional neuchâtelois (RER) est un système global qui assure une prise en charge optimale des voyageurs par l'interconnexion des moyens de transports. Il comprend:

- Un réseau ferroviaire mis à neuf, dont la capacité est augmentée.
- De nouvelles gares.
- Le TransRUN, liaison directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds avec une gare intermédiaire à Cernier.
- Un réseau de lignes régionales de bus développées et connectées au rail.
- Un réseau de bus urbains et interurbains permettant une desserte fine sur l'ensemble du territoire.
- Des parkings-relais encourageant la complémentarité entre le rail et la route.

### Des liaisons bien meilleures

Le RER améliore également les liaisons du canton avec le Plateau suisse, tant au plan des fréquences (demi-heure) que des temps de parcours.

Parcours	Temps actuel	Temps RER	Gain
Fleurier > Lausanne	1h38"	1h25"	13"
Fleurier > Berne	1h30"	1h17"	13"
La Chaux-de-Fonds > Lausanne	1h14"	58"	16"
La Chaux-de-Fonds > Berne	1h06"	51"	15"
Cernier > Lausanne	1h34"	51"	43"
Boudry > Berne	1h12"	1h05"	7"
Boudry > Zurich	2h22"	2h02"	20"
Le Locle > Lausanne	1h25"	1h10"	15"

## Le RER est au service de l'ensemble du canton

Le RER offre aux habitants une amélioration considérable de leur mobilité. Le développement du réseau ferroviaire est défini par le projet soumis aux urnes, mais les dessertes fines par les lignes de bus seront déterminées en concertation avec les autorités locales. Dans l'immédiat, le projet de RER met en évidence les effets suivants :

**La liaison entre le Haut et le Bas** sera transformée par le TransRUN. Les experts l'ont démontré, la création d'une nouvelle ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds constitue la meilleure option pour créer un véritable réseau cadencé qui permet de diminuer les temps de parcours, d'augmenter les fréquences des trains et d'éviter des temps d'attente inutiles. Sans cette nouvelle voie, le grand RER projeté ne peut exister. Quant au tracé choisi, il offre les meilleures performances coût-efficacité-environnement.

**Sur le Littoral**, les haltes ferroviaires des Deurres et de Corcelles-Peseux, supprimées par la création du TransRUN, seront remplacées par une desserte efficace par bus. Le tracé ferroviaire existant pourra être transformé en une voie pour la circulation des bus hors du trafic automobile. Le financement de ces aménagements est prévu dans le projet soumis au vote. Les bus offriront des cadences améliorées (15 minutes aux heures de pointe et 20 minutes aux heures creuses) et des temps de parcours compétitifs en direction de la gare de Neuchâtel (9 à 10 minutes depuis la halte de Corcelles-Peseux). Les gares d'Auvernier et Serrières, accessibles en bus depuis Peseux et Corcelles-Cormondrèche, seront desservies au quart d'heure aux heures de pointe.

**Pour les communes de l'Entre-deux-Lacs**, le RER se traduira par l'amélioration des temps de parcours et des fréquences en direction des Montagnes neuchâteloises. L'offre régionale ferroviaire actuelle entre Bienne et Neuchâtel est maintenue. Le système de bus actuel sera optimisé et intégré dans la réalisation du RER.

**La Béroche** fait pleinement partie du réseau. La desserte est assurée par des trains directs Gorgier–La Chaux-de-Fonds–Le Locle avec deux à trois minutes d'arrêt à Neuchâtel (cadence semi-horaire aux heures de pointe). Il sera techniquement possible de prolonger systématiquement les trains jusqu'à Yverdon-les-Bains. Au départ de cette gare, les correspondances avec les trains grandes lignes pour Lausanne (cinq minutes) sont optimales. Enfin, la desserte ferroviaire à la demi-heure de la gare de Gorgier donne une souplesse d'exploitation très intéressante pour les lignes de bus en correspondance.

**Le Val-de-Travers** est intégré au réseau RER par les trains directs Fleurier–La Chaux-de-Fonds–Le Locle avec six minutes d'arrêt à Neuchâtel (cadence semi-horaire aux heures de pointe). Grâce au nouveau point de croisement à Bôle, les correspondances sont optimisées en gare de Neuchâtel (cinq minutes en direction de Bienne et neuf minutes en direction de l'Arc lémanique). De plus, l'offre RER permet d'assurer des liaisons rapides à la demi-heure aux heures de pointe entre le Val-de-Travers et l'ouest de l'agglomération de Neuchâtel.

**Pour le Val-de-Ruz**, l'offre sera fondamentalement modifiée par la création du TransRUN. La nouvelle gare de Cernier fera office de nœud du système de transports publics de la région. La desserte qui sera mise en place intégrera les constats suivants:

- Les flux de la partie sud du Val-de-Ruz sont principalement axés sur la ville de Neuchâtel.
- Grâce à de bonnes correspondances à Cernier en direction de Neuchâtel, les temps de parcours entre les communes du nord et le centre de Neuchâtel sont équivalents via le RER ou via une liaison de bus directe.

## Le RER développera la qualité de vie et l'économie

### Le développement des transports publics facilite la vie au quotidien et protège l'environnement

Le RER offre des gains de temps considérables. Au total, les experts ont calculé qu'**il permettra aux Neuchâtelois d'économiser environ 1 million d'heures de transports par année**. Travailler, se former, trouver un logement, rencontrer ses proches, faire du sport ou avoir des activités culturelles; ces activités quotidiennes seront facilitées par un réseau de transports publics dense et performant.

L'investissement dans les transports publics **sert la mobilité, mais aussi l'environnement**. Il apportera une contribution significative à la protection de l'air et à la lutte contre le bruit. En outre, plus attractifs et plus performants, les transports publics séduiront davantage de voyageurs. Les études montrent que la réalisation du RER permettra par exemple de faire passer de 11% à 25% la proportion des trajets effectués en train sur l'axe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds à l'horizon 2020, ce qui soulagera le transit par le tunnel routier sous la Vue-des-Alpes, actuellement déjà souvent engorgé aux heures de pointe.

Le RER n'entrera pas en concurrence avec le réseau routier, mais il le soulagera. Les projets de contournement en tunnels des villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds (H20) sont exécutoires et donc pourront sans autre être intégrés au réseau des routes nationales dès que le Conseil des Etats aura, comme le Conseil national, donné son feu vert. **Dire OUI au RER n'entre donc nullement en concurrence avec ces projets routiers attendus depuis vingt ans.**

### La qualité des transports publics influence la localisation des entreprises

La qualité des transports publics est un facteur clé pour la localisation des entreprises et le développement de l'emploi. Un réseau performant permet à l'économie de produire de manière efficiente, de bénéficier d'un large bassin de main-d'œuvre, de sous-traitants, de services et de pôles de formation ou de recherche. Ces atouts sont d'ailleurs aussi valables pour les administrations de l'Etat.

De plus, en créant des liaisons rapides et fréquentes en direction de toute la Suisse, **le RER rendra Neuchâtel plus accessible**. Désenclavé, le canton se rapprochera de l'Arc lémanique, ainsi que de Berne et de Bâle. Attractif, il participera au développement du plateau et offrira ses potentiels à l'ensemble de la Suisse. Bien organisé, il deviendra un pôle dynamique dans l'espace Rhin-Rhône.

Dans toutes les régions de Suisse et d'Europe, les RER ont produit des effets de croissance rapides, importants et scientifiquement mesurés. Zurich et Bâle en sont la preuve. Fribourg, Vaud et Genève investissent également dans leurs réseaux de transports publics. Aujourd'hui, la fiscalité a été corrigée. Par contre, l'accessibilité reste le point faible du canton en matière d'attractivité économique. Le RER améliorera fortement ce paramètre décisif pour la production de richesses.

## Le RER est un investissement hautement rentable

### Grâce à deux opportunités uniques, le RER est finançable

Le coût total du RER est estimé à 919 millions<sup>1</sup>, dont 830 millions pour le TransRUN. La fiabilité du coût du TransRUN a été confirmée par un expert reconnu, Peter Teuscher, ancien directeur de BLS Alptransit AG, qui a construit le tunnel de base du Lötschberg.

Pour financer le RER, deux opportunités uniques se présentent.

Premièrement, par une convention tripartite signée le 3 avril 2012 entre le Conseil d'Etat, les CFF et l'Office fédéral des transports (OFT), les CFF ont accepté d'investir 241 millions dans la réalisation du TransRUN à la condition qu'elle soit décidée cette année encore.

Deuxièmement, le projet d'agglomération neuchâtelois (RUN) a été retenu par la Confédération en 2008. Une contribution de 111 millions de francs par le biais du fonds d'infrastructure peut donc être espérée. En effet, le bon résultat de l'analyse coûts-bénéfices du RER est un sérieux atout. Ainsi, plus du tiers du RER neuchâtelois pourrait être financé par la Confédération.

Le coût peut encore être diminué de 8 millions obtenus par la valorisation foncière des terrains provenant de la ligne désaffectée. 559 millions resteront donc à la charge des collectivités et seront empruntés. Un fonds permettra de préfinancer les investissements, puis de rembourser la dette. Ce remboursement se fera sur une période de 25 ans, afin de ne pas pénaliser les générations futures. L'alimentation prévue de ce fonds sera de

20 millions par an pendant la phase de préfinancement, puis de 32 millions de francs par an durant la phase de remboursement (60% pour l'Etat et 40% pour l'ensemble des communes). Au final, l'effort consenti ne représentera en moyenne que le 1% des charges totales des collectivités publiques neuchâteloises.

La limite actuelle du frein à l'endettement ne permet pas de financer les investissements liés au RER. S'agissant d'un projet extraordinaire, l'article constitutionnel sur le RER prévoit de lever le frein aux investissements. En contrepartie, ce même article prévoit que l'équilibre budgétaire devra être atteint dès l'exercice suivant la mise en service du RER. Cette règle, qui sera concrétisée dans une loi, s'applique jusqu'à la fin du remboursement.

### Facteur clé pour l'économie, le RER permet de créer des richesses

Le RER ne doit pas être considéré comme une dépense, mais comme un investissement, investissement dans le canton, son avenir, son potentiel, sa jeunesse, mais aussi dans le développement de l'économie et de l'emploi.

Les gains de temps, de meilleures liaisons, une plus grande attractivité d'un canton dont les atouts seront plus accessibles; tous ces facteurs contribueront à la production de nouvelles richesses. Une étude de l'Université de Neuchâtel a montré que le retour sur investissement du RER se monte à 25 centimes par franc engagé. Pour assurer des prestations de qualité à ses habitants, le canton doit aussi savoir investir et créer les conditions permettant d'augmenter ses recettes.

<sup>1</sup>base de prix septembre 2011, hors TVA, intérêts intercalaires et renchérissement

## Le canton peut financer le RER

### Le financement du RER est tout à fait possible pour de multiples raisons:

Tout d'abord, afin de lisser dans le temps la part de 559 millions du canton et des communes, il est prévu de préfinancer celle-ci de 2014 à 2022, à raison de 20 millions par année, ce qui permettra d'obtenir un peu moins de 200 millions de francs.

Ensuite, dans la phase de remboursement de la dette, à compter du fonctionnement du RER, il s'agira de rembourser quelque 32 millions par année, jusqu'en 2047.

Ces montants correspondent respectivement à 0,6 et 1% des recettes cumulées de l'Etat et des communes.

Deuxièmement, la part fédérale disponible dans ce projet est la plus importante jamais connue dans l'histoire neuchâteloise pour un projet cantonal. Ce sont 241 millions de francs qui sont aujourd'hui déjà décidés par les CFF et 111 millions qui peuvent être espérés par l'intermédiaire du projet d'agglomération, soit au total 352 millions. Il faut noter qu'à défaut d'un vote favorable, le 23 septembre 2012, l'engagement de la Confédération devient caduc et ces sommes seront vraisemblablement attribuées à d'autres projets en Suisse.

Finalement, dans le but d'assurer la maîtrise des finances cantonales, il est prévu que, durant la phase de remboursement de la dette spécifique au RER, le budget de l'Etat devra être obligatoirement équilibré. Cette stricte exigence constitutionnelle vient renforcer fortement le frein à l'endettement en place depuis 2006, lequel a déjà permis de réduire la dette cantonale d'environ 200 millions de francs.

Il faut noter encore que le Grand Conseil a adopté un projet de décret qui a pour but, d'ici à la réalisation du RER, de réformer en profondeur les structures politiques neuchâteloises. Ainsi, notre canton a tous les atouts en mains qui lui permettront d'être dynamique et de gagner, voire de regagner la place qui doit être la sienne au sein de la Confédération.

## Le RER: un financement maîtrisé

contribution des CFF au projet TransRUN

> ne peut être obtenu qu'avec un oui en 2012

contribution du fonds d'infrastructure fédérale  
(fonds des agglomérations)

> ne peut être obtenu qu'avec un oui en 2012

8 millions valorisations foncières

solde à la charge du canton et des communes

241 millions

111 millions

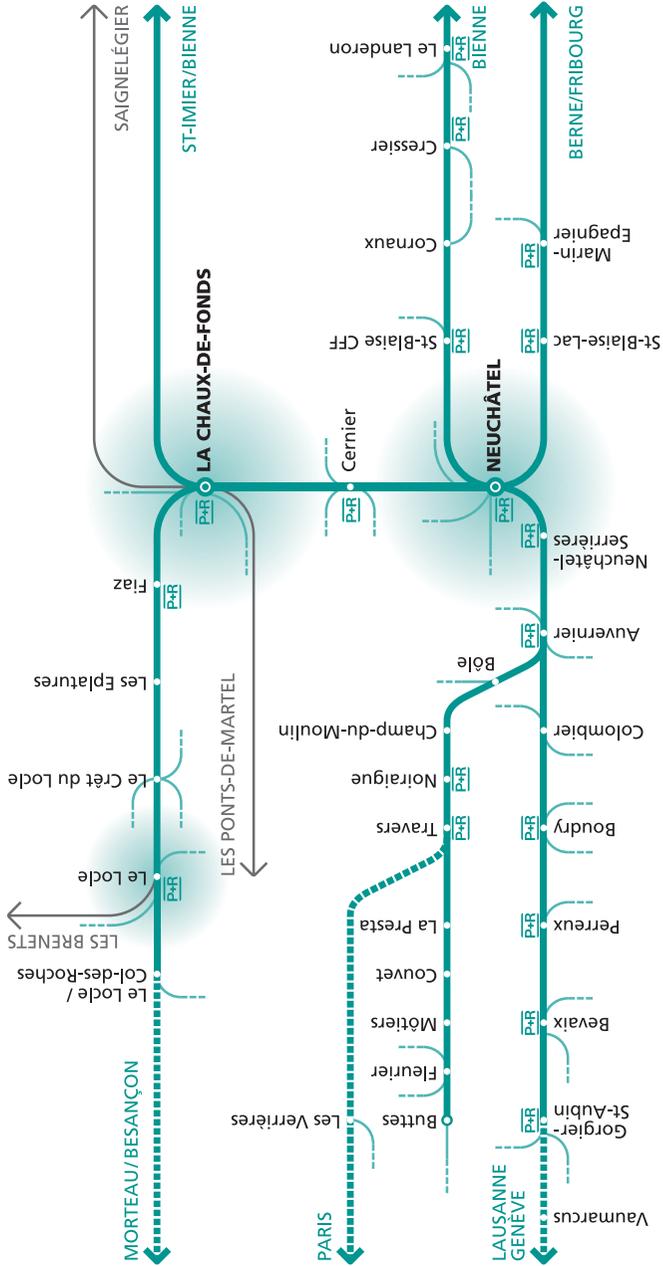
559 millions

919 millions > coût total du projet de RER

- Les **559 millions à charge du canton et des communes** pour financer le RER seront **empruntés**.
- Le **remboursement** de la dette sera effectué par un **fonds RER** alimenté comme suit :
  - **20 millions par an** durant la phase de construction du RER (2014 – 2022).
  - **32 millions par an** durant les 25 ans prévus pour le remboursement de la dette (2023 – 2047).
  - La répartition des contributions au fonds RER prévoit **60% à charge du Canton et 40% à charge de l'ensemble des communes**.
- Une **règle d'équilibre budgétaire** sera activée durant la période de remboursement de la dette.
- Au total, l'effort financier des collectivités neuchâtelaises ne dépassera pas **1% de leurs budgets durant 34 ans**.

# Le RER: un ensemble cohérent autour du TransRUn

## DES LIAISONS DENSES ET RAPIDES





## Le courage de dire NON

**Pourquoi refuser le décret portant modification de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst. NE) (RER)?**

Un large comité de personnalités politiques et non politiques, issues des milieux économiques, industriels et financiers, des indépendants, des salariés et des retraités recommande à la population de voter **NON** au RER le 23 septembre prochain.

**En refusant cette modification de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel, vous**

- **préservez de bonnes terres agricoles et évitez une atteinte au paysage du Val-de-Ruz car la ligne ne sera pas enterrée**
- **évitez l'isolement de régions périphériques oubliées (Béroche, Vallées des Montagnes et Val-de-Ruz)**
- **garantissez le financement par la Confédération du contournement et de l'évitement routier de La Chaux-de-Fonds et du Locle. La Confédération ne soutiendra jamais les deux projets**
- **évitez les erreurs à répétition du Conseil d'Etat, notamment sur l'unité de matière et dans l'élaboration précipitée. Cette manière de faire n'est pas responsable et donc pas acceptable pour un projet de cette importance**
- **évitez un endettement abyssal de notre Canton car celui-ci devra encore financer prévoyance.ne et hôpital neuchâtelois, faire face au vieillissement de notre population et à l'augmentation constante de l'aide sociale. L'effort annuel à fournir dès 2018 sera de plus de 350 millions et**

**s'élèverait potentiellement à plus de 450 millions à partir de 2023 si ce projet est accepté le 23 septembre**

- **évitez l'augmentation massive de l'impôt communal et cantonal qui sera nécessaire afin d'atteindre l'équilibre budgétaire**

Ce projet est beaucoup trop ambitieux en rapport avec les moyens financiers dont dispose notre Canton! La politique financière d'une collectivité publique est jugée soutenable pour autant que l'investissement projeté n'occasionne pas d'augmentation de la dette, ce qui n'est pas du tout le cas de ce projet.

Si nous nous dispersons trop et ne diminuons pas notre dette, nous finirons par une mise sous tutelle avec une obligation d'assainir massivement toutes nos institutions. Ceci provoquera des coupes importantes dans les prestations offertes à notre population et une augmentation significative des impôts. En clair, la population de notre Canton et les générations à venir en feront les frais une fois de plus.

**Aujourd'hui, nous devons mesurer les conséquences de nos actes et avoir le courage de dire NON, même à un projet mobilisateur et à forte valeur symbolique.**

Bernard Schumacher  
Président du comité TransRUN-NON  
Conseiller général à Gorgier

Raymond Clottu  
Vice-président du comité TransRUN-NON  
Député au Grand Conseil

[Le texte de cette page émane du comité d'opposition au projet.](#)

## OUI à un canton plus fort

A toutes les Neuchâteloises  
et tous les Neuchâtelois,

Nous nous trouvons dans un moment historique, où il ne s'agit pas simplement de nous prononcer sur une nouvelle ligne ou sur l'amélioration des transports sur l'ensemble de notre territoire. C'est véritablement l'avenir de notre Canton qui se joue au travers de cette votation.

Les arguments techniques, vous les connaissez:

- la suppression du goulet d'étranglement de Vauseyon, qui permettra de meilleures cadences sur la ligne du pied du Jura et sur l'ensemble du réseau cantonal;
- la création d'une ligne directe reliant efficacement les trois pôles urbains entre eux;
- les rapprochements du Canton avec le plateau suisse, et des régions entre elles;
- un nouveau réseau intégrant intelligemment les différentes offres de transports (train, bus, parkings d'échanges, mobilité douce, etc.), et permettant de soulager un réseau routier déjà presque saturé.

Pour les finances, là aussi, les choses sont désormais tout à fait claires: le Canton et les communes ont les moyens – et se doivent – d'investir dans un projet dont les retombées économiques et sociales seront énormes, à l'exemple de tous les projets de RER réalisés ailleurs. Un projet qui bénéficiera par ailleurs, et c'est une occasion unique, de plus de 350 millions apportés par les CFF et la Confédération.

Mais tous ces aspects sont connus, et ont déjà été largement discutés.

**Aujourd'hui, nous faisons appel à votre courage et aux valeurs qui ont permis à nos ancêtres de construire le Canton que nous connaissons, valeurs que nous nous devons de cultiver pour offrir les mêmes chances aux générations futures.**

Dire oui au RER neuchâtelois c'est offrir à nos enfants un Canton dynamique, ouvert au développement et à l'extérieur. C'est anticiper les problèmes liés à la mobilité, dans une région appelée à se développer. C'est aussi mieux relier nos régions entre elles, rapprocher les Neuchâteloises et les Neuchâtelois afin de pouvoir faire face tous ensemble – haut, bas, est, ouest, villes et campagnes – aux défis qui nous attendent.

Evitons que notre région soit progressivement mise à l'écart des grands axes du pays, donnons aux transports publics la place qu'ils méritent en complément au transport individuel, permettons aux entreprises de s'implanter plus facilement et aux emplois d'être plus nombreux, donnons à nos jeunes la possibilité de vivre dans leur région même s'ils étudient ailleurs, améliorons la qualité de vie de nos familles, de nos seniors, qui se déplaceront plus facilement pour leurs activités et leurs loisirs...

**Donnons à nos enfants un Canton plus fort.  
Votons oui au RER neuchâtelois.**

Alain Ribaux  
Président du comité citoyen «OUI au RER»  
Conseiller communal de la ville de Neuchâtel  
Conseiller national

## Pour l'avenir de notre canton, OUI au RER!

Notre canton est à la croisée des chemins. D'une part, il dispose de solides atouts pour se développer et prendre une place forte en Suisse et en Europe. D'autre part, il ne peut compter que sur lui-même pour réussir. Autrement dit, pour relever les défis de demain tout en améliorant la qualité de vie de ses habitants, il doit oser se réformer et se doter d'infrastructures performantes.

Une étape très importante a été franchie avec l'abaissement de la fiscalité. Aujourd'hui, le canton de Neuchâtel est l'un des plus attractifs de Suisse pour les entreprises. De même, les particuliers vont bénéficier en 2013 d'allègements ciblés sur la classe moyenne et les familles.

L'effort doit donc être porté maintenant sur les infrastructures de transports. Vétuste, saturé, le réseau ferroviaire est dépassé. De surcroît, la demande explose. Avec son maillon fort, le TransRUN, le RER offrira des trains tous les quarts d'heure sur le parcours reliant Auvernier au Locle, via Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, et toutes les demi-heures sur le reste du réseau. **Tout le territoire bénéficiera d'une meilleure irrigation, avec des lignes rénovées et une connexion optimale du rail avec des bus régionaux ou urbains.** Enfin, les liaisons vers l'Arc lémanique, Berne, Bâle ou Zurich seront fortement améliorées. Au total, les gains de temps permettront aux Neuchâtelois d'économiser 1 million d'heures de transports par année.

Le canton peut financer la transformation de ses transports publics. 352 millions provenant des CFF et de la Confédération seront octroyés au RER, à la condition que la décision de le construire soit prise cette année. Saisissons cette occasion! Quant au financement des 559 millions à charge des collectivités publiques neuchâteloises, il se limitera à 1% de leurs budgets pendant 34 ans.

De plus, le RER n'est pas qu'une dépense, c'est un investissement rentable. Aucune région de Suisse ne s'est développée sans un RER. Pensons à Zurich, Bâle, Berne, Vaud, Genève, Fribourg qui investissent dans leur réseau. Pour assurer ses diverses prestations, Neuchâtel doit aussi impérativement créer des richesses.

En fait, si la question du coût du RER est pertinente, celle de son refus doit aussi être posée. Voulons-nous prendre le risque d'être marginalisés, en gardant des infrastructures du 19<sup>e</sup> siècle? Souhaitons-nous devenir une zone périphérique, mal reliée à la Suisse, sans ambition, sans attrait, ni projet fédérateur?

**Dans la vie de chaque être humain et de toute société, il existe des tournants décisifs qu'il ne faut pas manquer. En vous recommandant un OUI clair et net au RER, le Conseil d'Etat et le Grand Conseil vous invitent à regarder vers demain et à manifester votre confiance dans notre canton, ses entreprises, ses écoles, sa culture, sa jeunesse.**

Sur l'objet soumis à ce vote populaire, les différents partis politiques reconnus dans le canton de Neuchâtel ont émis les recommandations de vote suivantes:

	RER
<b>PLR</b> Parti Libéral-Radical	OUI
<b>PSN</b> Parti socialiste	OUI
<b>POP</b> Parti Ouvrier et Populaire	OUI
<b>VER</b> Les Verts	OUI
<b>SOL</b> solidaritéS	X
<b>UDC</b> Union Démocratique du Centre	NON
<b>PDC</b> Parti Démocrate-Chrétien	OUI
<b>PEV</b> Parti évangélique	OUI
<b>ECN</b> Entente Cantonale Neuchâteloise	OUI
<b>MCN</b> Mouvement citoyen neuchâtelois	NON
<b>PBD</b> Parti Bourgeois Démocratique	OUI
<b>NPL</b> Nouveau Parti Libéral	OUI

X = Pas de recommandation (liberté de vote)

## Décret portant modification de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst. NE) (RER)

*Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,*

vu l'article 102 de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel, du 24 septembre 2000; sur la proposition du Conseil d'Etat, du 26 mars 2012, décrète:

### Article premier

La Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst. NE), du 24 septembre 2000, est modifiée comme suit:

Disposition temporaire pour la réalisation du RER

#### **Art. 44a (nouveau)**

<sup>1</sup>L'Etat réalise un réseau de transports publics rapide (Réseau Express Régional; RER).

<sup>2</sup>La réalisation du réseau implique les mesures suivantes:

a) construction d'une liaison directe entre la gare de Neuchâtel et la gare de La Chaux-de-Fonds, avec une halte à Cernier (TransRUN), remplaçant la ligne ferroviaire existante via Chambrélieu;

b) amélioration de la capacité de la ligne La Chaux-de-Fonds – Le Locle;

c) amélioration de la capacité de la ligne du Val-de-Travers;

d) mesures d'infrastructures rendues nécessaires par la mise hors service de la ligne ferroviaire des CFF entre Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds.

<sup>3</sup>Un crédit d'engagement global de 919 millions de francs (base de prix septembre 2011, hors TVA, intérêts intercalaires et renchérissement)

est accordé au Conseil d'Etat pour réaliser les infrastructures du RER. Les subventions des collectivités publiques et les participations de tiers sont déduites de ce montant.

<sup>4</sup>Ce montant n'est pas pris en compte pour la détermination des limites de l'endettement (degré d'autofinancement des investissements de 70% au minimum) au sens de la loi sur les finances, du 21 octobre 1980.

<sup>5</sup>Pour financer la réalisation du réseau RER, le Conseil d'Etat peut se procurer, éventuellement par la voie de l'emprunt, les moyens nécessaires à l'exécution de la présente disposition temporaire.

<sup>6</sup>Dans ce cadre, l'Etat peut créer un fonds juridiquement dépendant du canton et doté d'une comptabilité propre. Le Grand Conseil édicte le règlement du fonds sous la forme d'une loi.

<sup>7</sup>Les éventuels crédits complémentaires rendus nécessaires par la TVA, les intérêts intercalaires ou le renchérissement sont de la compétence du Conseil d'Etat. Les éventuels crédits complémentaires rendus nécessaires pour d'autres raisons sont votés par le Grand Conseil et soumis au référendum facultatif.

<sup>7bis</sup>Le Grand Conseil, sur proposition du Conseil d'Etat, règle dans une loi la réduction progressive de l'excédent de charges du budget de fonctionnement, de manière à atteindre l'équilibre budgétaire dès l'exercice au cours duquel la législation impose de commencer le remboursement de la dette contractée par l'Etat pour la réalisation du RER, mais au plus tard dès l'année qui suit la mise en exploitation du TransRUN.

<sup>7ter</sup>Il adopte cette loi en même temps qu'il prend connaissance du programme de législation et du plan financier de la législation



## Droit de vote

Vous pouvez prendre part à cette votation cantonale si vous êtes

- de nationalité suisse, âgé-e de 18 ans révolus et domicilié-e dans le canton;
- de nationalité suisse, âgé-e de 18 ans révolus, séjournant à l'étranger mais inscrit-e dans le registre électoral d'une commune du canton;
- de nationalité étrangère, âgé-e de 18 ans révolus, au bénéfice d'un permis d'établissement et domicilié-e dans le canton depuis au moins 5 ans.

## Matériel de vote

Chaque ayant droit reçoit à son domicile, avant le scrutin, son matériel de vote, envoyé par sa commune, dans une enveloppe de transmission à **ne pas déchirer et à réutiliser si vous votez par correspondance**: carte de vote personnelle, bulletins et enveloppe de vote, fascicule d'information.

## Vote par correspondance

Vous pouvez utiliser votre matériel (strictement personnel) pour voter par correspondance: remplir les bulletins, les glisser dans l'enveloppe de vote et coller celle-ci; signer la carte de vote personnelle et y inscrire sa date de naissance; glisser le tout dans l'enveloppe de transmission, de manière que l'adresse de destination soit visible dans la fenêtre et refermer l'enveloppe de transmission avec son rabat autocollant.

Si vous vivez en famille ou êtes plusieurs à voter, vous pouvez glisser plusieurs enveloppes de vote et cartes de vote dans une seule enveloppe de transmission. Mais veillez alors que chaque personne ait bien glissé ses bulletins de vote personnels dans son enveloppe de vote, l'ait fermée et ait joint sa carte de vote correctement remplie (signature et date de naissance) dans l'enveloppe de transmission. Sans quoi, aucun des votes ne pourra être pris en compte.

**Affranchir** et poster l'enveloppe de transmission, ou la déposer vous-même dans la boîte aux lettres de votre administration communale.

Votre enveloppe de transmission doit parvenir à l'administration communale **au plus tard le dimanche du scrutin, à 10h**. Veillez donc à la poster suffisamment à l'avance, en fonction des délais de distribution de La Poste selon que vous la postez affranchie en courrier A ou en courrier B.

## Attention aux délais!

Vous pouvez également voter par Internet, jusqu'au samedi précédent le scrutin, à midi, pour autant que vous ayez signé un contrat d'utilisation du Guichet unique. Tous renseignements sur cette procédure sont fournis par le site **www.GuichetUnique.ch**.

## Vote électronique

Vous pouvez aussi vous rendre avec votre matériel au bureau de vote désigné par votre commune, et ouvert le dimanche de 10h à 12h. Vous devez vous y présenter personnellement avec votre carte de vote et faire timbrer votre enveloppe de vote, puis la glisser dans l'urne.

## Vote au bureau de vote

Les électeurs et électrices âgés, malades ou handicapés, empêchés de se rendre au bureau de vote, peuvent faire recueillir leur vote à domicile par deux membres au moins du bureau. La demande doit en être faite avant le dimanche à 11h.

## Vote à domicile

### **Davantage de détails? - A votre disposition!**

L'objet soumis au vote a été traité en détail dans un rapport soumis au Grand Conseil. Ce document est disponible sur le site Internet **www.ne.ch/grandconseil**, de même que le compte-rendu des délibérations du Grand Conseil à son propos. Vous pouvez aussi les obtenir gratuitement à la chancellerie d'Etat, Château, 2001 Neuchâtel, tél. 032 889 60 20.

Pour tout autre renseignement sur ce scrutin, vous pouvez appeler le numéro **032 889 40 03**.

# Vot'info

Chancellerie d'Etat 

Information aux  
citoyennes et citoyens

Votation cantonale du  
23 septembre 2012

[www.ne.ch/vote](http://www.ne.ch/vote)

## En résumé, l'objet soumis au vote

### Un projet majeur pour l'avenir du canton

Doter le canton d'un nouveau système de transports publics, dense, moderne et performant, assurant une desserte optimale de l'ensemble de ses régions et des liaisons efficaces avec les régions voisines: c'est l'objectif du Réseau Express Régional (RER), objet de la présente votation cantonale.

Un projet majeur pour l'avenir du canton, porté par ses autorités, Grand Conseil et Conseil d'Etat, synonyme de dynamisme, d'attractivité et d'augmentation de la qualité de vie quotidienne de ses habitantes et habitants.

Ce projet constitue un investissement raisonnable. L'enjeu est de 20 millions de francs par an pendant la phase de préfinancement, puis 32 millions de francs

par an pendant la phase de remboursement (soit 1% des budgets des collectivités publiques). Sa réalisation est liée à une obligation d'atteindre l'équilibre budgétaire durant toute la phase de remboursement, soit 25 ans.

Ce fascicule  
vous apporte:

- une présentation résumée de l'objet de la votation;
- les arguments des organisations constituées pour appuyer, respectivement contester le projet;
- la prise de position et les recommandations de vote des autorités cantonales, ainsi que des divers partis politiques du canton;
- le texte intégral du décret soumis au vote;
- les indications nécessaires à l'exercice de votre droit de vote.