

GRAND CONSEIL NEUCHÂTELOIS – INTERPELLATION

À compléter par le secrétariat général du Grand Conseil lors de la réception du document déposé

Département(s)	DDTE	Date	15 mai 2024
Numéro	24.155	Heure	16h31

Auteur-e(-s) : Jasmine Herrera

Titre : Vision de la mobilité neuchâteloise 2040-2050 : allons-nous rester à quai ?

Contenu (questions posées au Conseil d'État) :

Le Conseil d'État est invité à répondre à ces quatre questions sur la stratégie cantonale de mobilité :

Concernant la stratégie ferroviaire vaudoise :

- Le Conseil d'État a-t-il été consulté sur la stratégie ferroviaire vaudoise Vision 2050 ?
- Quelle est son appréciation globale de cette stratégie (approche et mesures préconisées) et, plus spécifiquement, concernant le traitement des flux de voyageurs et de marchandises entre les cantons de Vaud et de Neuchâtel (en direction d'Yverdon/Lausanne et de Payerne/Avenches) ?

Concernant une éventuelle stratégie ferroviaire neuchâteloise :

- Le Conseil d'État juge-t-il l'outil de la stratégie ferroviaire (horizon 2050) comme un outil adéquat pour la planification des mobilités de demain à l'échelle :
 - a) du canton de Neuchâtel ?
 - b) de l'Arc jurassien franco-suisse ?
 - c) de la Suisse romande ?
- Même question pour l'offre en services routiers (bus transN, CarPostal, transports publics fribourgeois, autres).

Développement (commentaire aux questions) :

Le 25 janvier dernier, le canton de Vaud présentait sa stratégie ferroviaire Vision 2050¹. Pour expliquer la démarche, la conseillère d'État Nuria Gorrite (Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines) précisait que, « *même si le développement ferroviaire est désormais principalement en main de la Confédération, notre canton n'a pas seulement le droit de faire des propositions, il en a le devoir. Pour défendre avec crédibilité de nouveaux projets, il faut pouvoir démontrer qu'ils s'intègrent dans une vision à long terme du développement d'un réseau au service du plus grand nombre.* »

À Neuchâtel, il semble que la politique de mobilité s'est arrêtée avec le vote sur Mobilité 2030. Or, il apparaît nécessaire de lancer sans trop attendre les réflexions sur les prestations du réseau à proposer à l'issue de l'ouverture du RER Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds et de la ligne Corcelles – Bôle et l'électrification de la Ligne des Horlogers. La coordination des développements des infrastructures ferroviaires et routières entre les différentes régions du canton, mais aussi et surtout avec nos voisins, que ce soient les cantons ou encore la région Bourgogne-Franche-Comté, est essentielle pour un maximum de synergie et d'effets sur la population et le trafic de marchandises.

La publication de l'horaire CFF 2025 avait suscité une vague d'indignation au sein de la population et de la part du réseau des villes de l'Arc jurassien. La perte partielle de la ligne directe avec Genève et une augmentation des temps de parcours ont focalisé l'attention. Ainsi, doter les autorités politiques cantonales d'outils stratégiques portés sur le moyen et long terme de l'offre en transports publics permettrait de mieux planifier les investissements à venir, d'informer la population, de défendre les intérêts du canton et, surtout, d'atteindre plus rapidement la neutralité carbone.

¹<https://www.vd.ch/themes/mobilite/loffre-de-mobilite-a-votre-disposition/strategie-cantonale-ferroviaire>

Souhait d'une réponse écrite : OUI

Demande d'urgence : NON

Auteur-e ou premier-ère signataire : prénom, nom (obligatoire) :

Jasmine Herrera

Autres signataires (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :
Barbara Blanc	Marc Fatton	Cloé Dutoit
Patrick Erard	Monique Erard	Catherine Loetscher
Christine Ammann Tschopp	Céline Barrelet	Yves Pessina
Richard Gigon	Daniel Sigg	Stéphanie Skartsounis
Manon Roux	Nicolas de Pury	

Réponse écrite du Conseil d'État, transmise aux membres du Grand Conseil le 2 décembre 2024

Le développement ferroviaire est légalement de la compétence de la Confédération. Les cantons sont naturellement consultés et force de propositions. Ainsi, dans le cadre des conférences régionales, ici la CTSO (Conférence des transports de Suisse occidentale) qui réunit les conseillers et conseillères d'État en charge de la mobilité, les cantons proposent à l'Office fédéral des transports les développements d'offres ferroviaires.

Dans ce cadre, les cantons travaillent ensemble à la planification future. Les volontés de la CTSO concernant la dernière étape de développement Prodes 2030/35 en termes de développement de l'offre ferroviaire régionale sont détaillées dans la brochure disponible au lien suivant :

https://ctso.ch/wp-content/uploads/2018/11/ctso_rapport_prod_bd_web.pdf

C'est dans ce contexte que le Conseil d'Etat a élaboré le Projet de RER neuchâtelois 2030/40 pour le faire entrer dans le Prodes 2035. En effet, le projet de RER neuchâtelois nécessite des investissements cantonaux et fédéraux très importants qui se déploient durant la période 2020 à 2040.

Concrètement, il s'agit pour le canton de Neuchâtel des projets les plus importants suivants :

Horizon 2025

- Cadence à la demi-heure en Grandes lignes entre Neuchâtel et Lausanne.
- Liaison RER directe entre Yverdon et Bienne via Neuchâtel permettant des relations est-ouest sur le Littoral neuchâtelois.
- Création et desserte systématique de la halte des Forges (2023) à La Chaux-de-Fonds.
- Renouvellement du matériel roulant sur la ligne La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel (2024).
- Cadence à la demi-heure pour Fribourg.

Horizon 2030

- Cadence à la demi-heure sur la ligne du Pied-du-Jura en trafic régional entre Bienne-Neuchâtel et Yverdon grâce au tunnel de Gléresse (en cours).
- Introduction d'une desserte de bus électrique à la demi-heure entre Le Locle et Les Brenets (décembre 2031).
- Renforcement de la desserte de la Ligne des Horlogers vers Morteau.
- Halte de l'Orée-du-Bois (planifiée pour 2026) et de Boudry-Perreux (2030).
- Cadence à la demi-heure pour Berne (2035).

Horizon 2040

- Cadence au quart d'heure entre Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Le Locle par le biais de la réalisation de la ligne directe.
- Jonction ferroviaire entre Corcelles et Bôle pour assurer la pérennisation de la desserte de l'ouest de l'agglomération neuchâteloise vers le Val-de-Travers.
- Modernisation de la gare de Neuchâtel.
- Prolongation du Littorail.

Les projets relevant des CFF – la forte majorité – sont par ailleurs ancrés dans les Perspectives générales de développement ferroviaire que nous avons signées en 2022 avec la Régie fédérale.

Dès lors, pour réaliser les nombreux projets du RER neuchâtelois 2030/40, permettant au canton de viser le doublement de la part modale des transports publics, des financements fédéraux importants sont encore nécessaires. À ces fins, les prochains messages de développement ferroviaire de la Confédération sont en l'état prévus pour 2026 et 2030 (Messages 2026 et 2030). Le message 2026 portera très probablement sur la consolidation du projet d'offres 2035, dont les moyens complémentaires nécessaires à la réalisation de la ligne directe.

Ainsi, pour le canton de Neuchâtel, la stratégie Neuchâtel Mobilité 2030 qui comprend le développement du RER neuchâtelois 2030/40 reste pleinement d'actualité. Un très important travail est en cours pour réaliser cette étape majeure. Notamment, la mise en œuvre de la ligne directe requiert toute l'attention du canton et des communes concernées. Les villes de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds ainsi que le Val-de-Ruz sont impliqués dans l'organisation de ce projet.

En réponse à l'interpellation, le Conseil d'État a ainsi la ferme conviction que la vision du Projet de RER neuchâtelois 2030/40 est plus que jamais d'actualité pour permettre au canton de fortement progresser en matière de desserte ferroviaire. Il sera toutefois nécessaire de travailler sans délai sur une vision cantonale 2050+ dès les financements pleinement acquis pour la réalisation des projets phares du Projet de RER neuchâtelois 2030/40. Les ressources cantonales sont aujourd'hui fortement et justement concentrées sur les réalisations de l'horizon 2030/40.

Il n'en demeure pas moins que le canton travaille d'ores et déjà activement avec la CTSO pour établir sa vision 2050+, notamment en matière de Grandes lignes. Ainsi, en primeur, les cadences 30' sur la ligne du Pied-du-Jura entre Lausanne et Zurich-aéroport ainsi qu'entre Genève-aéroport et Bâle sont visées.

Pour ce qui est de la desserte bus, le canton a déjà élaboré ses plans directeurs transports publics partie bus pour les horizons 2030 et 2040. Dès le 1^{er} trimestre 2025, le canton lancera la consultation auprès des communes. Il s'agit d'une étape importante pour assurer le bon développement de la desserte fine en bus, complémentaire au réseau RER.

Pour ce qui est de la stratégie ferroviaire vaudoise Vision 2050, les Services cantonaux des transports tout comme les chef-fe-s de département de la mobilité sont en contact régulier. Par contre, une consultation formelle des cantons n'a pas été effectuée à ce sujet.

Pour ce qui est de notre appréciation globale de cette stratégie et plus spécifiquement concernant le traitement des flux de voyageurs et de marchandises, une vision globale est nécessaire et est actuellement en chantier au niveau de la CTSO. Une interpénétration des réseaux RER est nécessaire. Finalement, la croissance du trafic marchandises sur la ligne du Pied-du-Jura est un réel défi pour le bon développement du trafic voyageurs, en particulier pour les Grandes lignes, ainsi que pour les RER vaudois et neuchâtelois.