

# GRAND CONSEIL NEUCHÂTELOIS – POSTULAT

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

Département(s)	DDTE	Date	29 avril 2024
Numéro	24.152	Heure	21h51

<b>Auteur-e(s) :</b> Groupes Vert'Libéral-Le Centre et VertPOP	<b>Lié à</b> (facultatif) : ad
<b>Titre :</b> Mettre sur les rails les projets de haltes ferroviaires à Vauseyon et Monruz / La Coudre !	
<b>Contenu :</b> Le Conseil d'État, de concert avec les compagnies de transport et les communes de Neuchâtel et de Laténa (éventuellement autres communes voisines), est invité à étudier la faisabilité, le potentiel et l'intérêt de haltes ferroviaires dans la région de Monruz / La Coudre et, par extension, jusqu'à Vauseyon. Cette étude s'inscrira dans le contexte plus général du RER neuchâtelois et de son développement futur.	
<b>Développement</b> (obligatoire) : Dans le <a href="#">rapport sur la stratégie de mobilité</a> de la commune de Neuchâtel du 28 juin 2023 dernier, il est mentionné des projets d'infrastructure à l'horizon 2045, en précisant toutefois que leur réalisation demeure très incertaine tant le projet en est à une étape encore très conceptuelle. Des haltes Littoral à Vauseyon et Monruz sont notamment mentionnées, et le projet de territoire de la commune illustre une hypothétique prolongation du funiculaire de Chaumont en contrebas, sans pour autant l'explicitier dans le texte... Le présent objet propose d'explorer une vision plus large, avec l'objectif d'exploiter tout le potentiel de la ligne de train existante, véritable colonne vertébrale du Littoral, pour établir des haltes à des points stratégiques des quartiers du chef-lieu. Il vise notamment à préparer le terrain pour les zones en plein boom démographique, comme Bella Vista aux Portes-Rouges, Ensemble Gouttes d'Or à Monruz ou de Beauregard-Dessus pour le cas de Vauseyon. Des haltes rapprochées en milieu urbain existent ailleurs en Suisse, par exemple à Bienne (Mâche) ou encore à Thoun (Schwäbis), pour prendre deux villes d'une taille équivalente à celle de Neuchâtel. Ce sont des milliers de nouveaux résidents qu'il s'agira de transporter, sans pour autant congestionner davantage le réseau routier existant. Ce projet d'avenir permettra d'assurer un report modal encore trop timide. Par ailleurs, ces régions représentent aussi des poumons économiques régionaux, avec de nombreux commerces, industries et potentiels de développement, qui bénéficieront de la présence de ces haltes. Cela permettra, au bilan, d'anticiper plus efficacement l'interconnexion à la future ligne directe avec Cernier et La Chaux-de-Fonds.	
<b>Demande d'urgence :</b> NON	

<b>Auteur-e ou premier-ère signataire :</b> <i>prénom, nom</i> (obligatoire) : Maxime Auchlin		
<b>Autres signataires</b> ( <i>prénom, nom</i> ) :	<b>Autres signataires suite</b> ( <i>prénom, nom</i> ) :	<b>Autres signataires suite</b> ( <i>prénom, nom</i> ) :
Brigitte Leitenberg	Jennifer Hirter	Mireille Tissot-Daguette
Magali Brêchet	Caroline Plachta	Sarah Pearson Perret
Aël Kistler	Pierre-Yves Jeannin	Sébastien Marti
Nathalie Schallenberger	Laurent Suter	Manon Freitag
Michelle Grämiger	Blaise Fivaz	Cloé Dutoit
Diane Skartsounis	Clarence Chollet	Emile Blant
Stéphanie Skartsounis	Daniel Sigg	Brigitte Neuhaus
Marc Fatton	Barbara Blanc	Yves Pessina

## Position du Conseil d'État

Comme le démontre l'horaire CFF 2025, la capacité sur la ligne du Pied du Jura est très limitée, notamment entre Bienne et Ne-Vauseyon. Le tunnel de Gléresse et la ligne directe ne suffiront de loin pas à permettre de rouvrir la halte de Vauseyon. La priorité va au trafic grandes lignes et au RER à la demi-heure entre Bienne-Neuchâtel et Yverdon. La

création d'une halte pour le pôle de Boudry représente déjà un grand défi. La ligne Berne-Neuchâtel est aussi très contrainte, vu sa voie unique. Son doublement entre Neuchâtel et Marin, d'un coût très important, n'est pas prévu par la Confédération. En l'état, le Conseil d'État priorise ses objectifs et ressources à la concrétisation de la ligne directe.