

## Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil

### a) en réponse

au postulat de la commission  
« Transports publics » 00.152,  
du 2 octobre 2000,  
« Prétude pour un transport collectif  
rapide entre le haut et le bas du canton »

### b) à l'appui

d'un projet de décret  
portant octroi d'un crédit  
de 550.000 francs pour l'étude  
de la suppression du rebroussement  
ferroviaire de Chambrelien et de la  
faisabilité d'un système de tram-train  
pour le réseau urbain neuchâtelois

(Du 18 septembre 2002)

---

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

## 1. INTRODUCTION

Le présent rapport fait suite au postulat dont le texte est reproduit ci-après, et dont nous vous proposons le classement.

### 1.1. Postulat « Prétude pour un transport collectif rapide entre le haut et le bas du canton »

00.152

2 octobre 2000

Postulat de la commission « Transports publics »  
Prétude pour un transport collectif rapide entre le haut et le  
bas du canton

*Le Conseil d'Etat est invité à étudier la faisabilité d'un moyen de transport collectif rapide et performant (de type métro) entre le haut et le bas du canton (gare de La Chaux-de-Fonds - gare de Neuchâtel), avec un arrêt intermédiaire au Val-de-Ruz.*

## 2. VIVRE ENSEMBLE

Pendant des siècles, tout déplacement entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds fut un véritable voyage. Aussi modeste soit-il, le franchissement du col de la Vue-des-Alpes marquait le passage et la division entre deux « mondes », le haut et le bas du canton – une séparation fortement accusée en hiver.

Le tunnel routier de la Vue-des-Alpes, décidé par le canton en 1985 et inauguré en 1994, a modifié cette représentation. En voiture, la liaison Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds n'est plus un « voyage », mais un trajet continu de centre à centre, comparable à bon nombre de ceux qui s'effectuent dans d'autres aires urbaines et rurales. Grâce au tunnel, le transport individuel a fait oublier la géographie et unifié le canton.

On ne peut pas en dire autant des transports publics. Le rebroussement ferroviaire de Chambrelien, héritage du XIX<sup>e</sup> siècle, illustre le retard du canton en la matière : si l'on a élaboré plusieurs projets depuis des décennies, rien n'a pu être concrétisé. Le trajet en train entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, long et coupé par l'attente au rebroussement, dans un matériel roulant parfois désuet, a gardé un caractère de voyage entre deux « mondes ».

Or dans un contexte de mutations économiques qui ont remis en cause des équilibres antérieurs, il est plus que jamais nécessaire de resserrer les solidarités entre les composantes du canton, en particulier de rapprocher ces foyers de dynamisme que sont les villes neuchâteloises. Plus que jamais, vivre ensemble : cette priorité s'est notamment affirmée à travers deux événements récents.

- Il y a quelques années, un acteur privé a lancé l'idée d'un métro qui mettrait Neuchâtel à moins de 15 minutes de La Chaux-de-Fonds, comme s'ils étaient deux quartiers de la même ville.
- En 2002, le Conseil d'Etat a affirmé sa volonté d'exploiter les atouts du réseau urbain neuchâtelois (RUN) en faisant fonctionner Le Locle, La Chaux-de-Fonds, Neuchâtel et son Littoral comme une seule agglomération. Les buts sont de développer l'attractivité du canton, de créer des richesses et de renforcer la cohésion sociale cantonale, mais aussi de créer des pôles d'excellence et de réaliser des économies d'échelle.

Que faire pour rattraper le retard des transports publics sur le transport individuel, dans le rapprochement des villes neuchâteloises? L'idée politiquement forte d'un « métro » doit-elle être suivie ou faut-il la considérer seulement comme un symbole de besoins à satisfaire? Comment trouver une voie réaliste pour améliorer les transports publics interurbains?

Avant d'engager de nouveaux crédits d'études, il était nécessaire de « faire le point ». Un bilan rapide des études déjà réalisées a permis d'analyser les solutions déjà envisagées, de vérifier la formulation du problème, de tester les ordres de grandeur des coûts correspondants et d'ouvrir des perspectives concrètes.

---

Ce rapport de synthèse présente :

- a) une évaluation des études antérieures par rapport aux finances cantonales ;
- b) une reformulation de la demande de transports interurbains ;
- c) une variante non envisagée et des recommandations pour la suite.

### 3. VIVRE SELON NOS MOYENS

Les études antérieures d'amélioration des transports publics entre Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Le Locle ont exclu les bus, insuffisants pour modifier la perception subjective de la géographie du canton. Elles ont envisagé, pour l'essentiel, trois variantes.

#### a) Simple correction de Chambrelieu

Le tunnel court, attendu depuis des décennies, pour supprimer le rebroussement de Chambrelieu est réalisable dans les conditions suivantes :

- gain de 7 à 12 minutes selon l'exploitation (avec un matériel roulant standard) sur les 31 à 32 minutes actuelles, soit un trajet de 20 à 25 minutes ;
- desserte possible à la demi-heure ;
- investissement (infrastructure et matériel roulant) : 60 millions de francs ;
- exploitation (par an) : 6,9 millions de francs (aujourd'hui 5 millions de francs).

#### b) Nouveau RER souterrain (deux tracés)

Un nouveau tunnel ferroviaire, plus long que le simple contournement de Chambrelieu est imaginable, sur deux tracés (ouest et est), dans les conditions suivantes :

- 11 à 12 minutes entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, avec une seule station intermédiaire à Cernier ;
- desserte possible au quart d'heure ;
- investissement (infrastructure et matériel roulant) : 400 à 450 millions de francs ;
- exploitation (par an) : 7,1 millions de francs.

#### c) Métro souterrain léger

La variante « métro léger » comprend des véhicules et un tunnel plus petits que le train.

- 10 minutes entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, avec une seule station intermédiaire ;
- desserte possible au quart d'heure ;

- investissement (infrastructure et matériel roulant): environ 400 millions de francs;
- exploitation (par an): 6,5 millions de francs.

Les variantes de RER neuf et de métro léger impliquent la suppression de la ligne ferroviaire régionale actuelle.

### 3.1. Une variante insuffisante et deux hors de portée financière

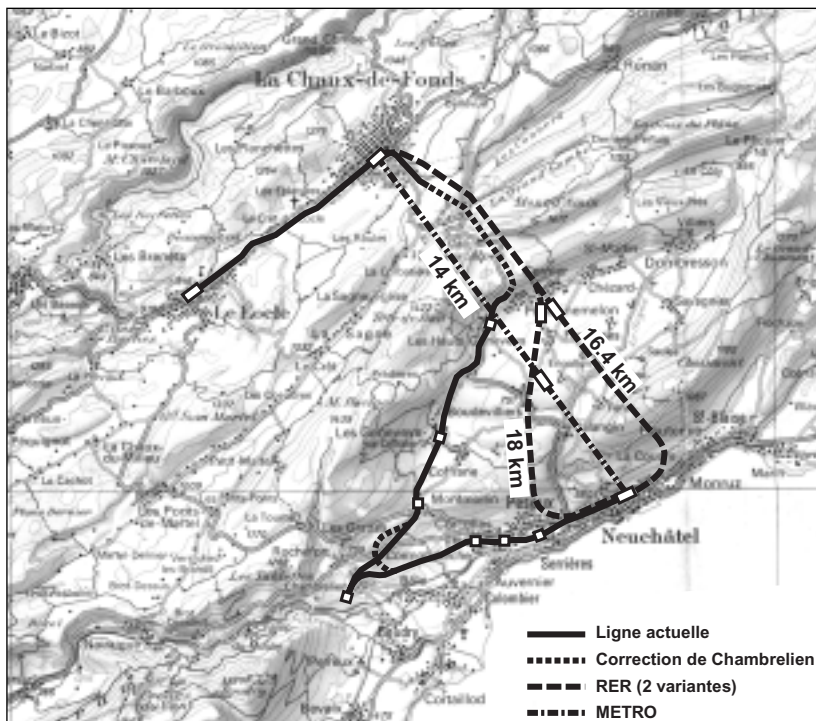
La fiabilité de ces études a été vérifiée. Aussi sommaires soient-elles, ces données suffisent pour une première approche des variantes, les rapportant aux capacités financières du canton.

#### **3.1.1. Exploitation**

En 2002, le budget de fonctionnement (charges nettes) du canton est de 874 millions de francs. Sur ce montant, 75 millions de francs sont affectés aux transports, dont:

- 54 millions de francs aux routes nationales et cantonales;
- 20 millions de francs aux entreprises de transports publics;
- 850.000 francs aux routes communales.

L'ordre de grandeur des coûts d'exploitation des trois variantes, de 6 à 7 millions de francs, est *a priori* compatible avec les capacités de financement cantonales.



Situation des variantes

### 3.1.2. Investissement

Il n'en est pas de même pour les investissements. Sur un budget cantonal de 1 milliard 450 millions de francs, la part des investissements se monte à 90 millions de francs. Sur ce montant:

- 14,8 millions de francs vont aux routes nationales;
- 13,2 millions de francs aux routes cantonales;
- 1,5 million de francs aux entreprises de transport public.

Même répartis sur cinq ans, des projets de métro ou de RER neuf, nécessitant des investissements de l'ordre de 400 millions de francs, absorberaient la quasi-totalité des capacités d'investissement du canton, ce qui n'est pas imaginable. Le service de la dette augmenterait de 9 millions de francs par an, soit d'un quart par rapport aux 35 millions de francs d'aujourd'hui (charge nette), ce qui ne paraît pas plus envisageable.

De tels projets pourraient-ils bénéficier de financements extérieurs au canton? Les montants en cause paraissent sans commune mesure avec ceux que la Confédération envisage de consacrer aux transports d'agglomération pour

l'ensemble des villes suisses (ordre de grandeur de 300 millions de francs par an envisagé par le contre-projet du Conseil fédéral à l'initiative Avanti).

On pourrait encore imaginer que de tels projets soient concédés à une entreprise générale (CFF par exemple), ce qui, sur le fond, ne résoud pas la question de leur financement.

### 3.2. Conclusion : ne pas confondre symboles et projets

Ce raisonnement sur les ordres de grandeur des variantes déjà étudiées, rapportés aux capacités financières du canton, conduit aux conclusions suivantes :

- Les variantes de RER neuf selon un tracé entièrement nouveau sont hors de portée des finances cantonales. En particulier, l'idée séduisante d'un métro, emblème puissant d'un rapprochement politique et fonctionnel entre les villes du canton, conserve toute sa force symbolique, mais ne peut pas être retenue comme un projet réalisable.
- La correction de Chambrien est réalisable. Cette modernisation, attendue depuis des décennies, serait un point positif sur le plan des représentations, mettant fin à un dispositif perçu comme archaïque et totalement périmé. Cependant, le temps de parcours, la rupture de charge à Neuchâtel, l'éloignement de la gare par rapport au centre-ville ne sont-ils pas des handicaps sérieux? La correction de Chambrien serait-elle suffisante pour provoquer le rapprochement des villes souhaité pour l'avenir du canton?

## 4. VIVRE ENTRE DEUX GARES OU ENTRE DEUX AIRES URBAINES?

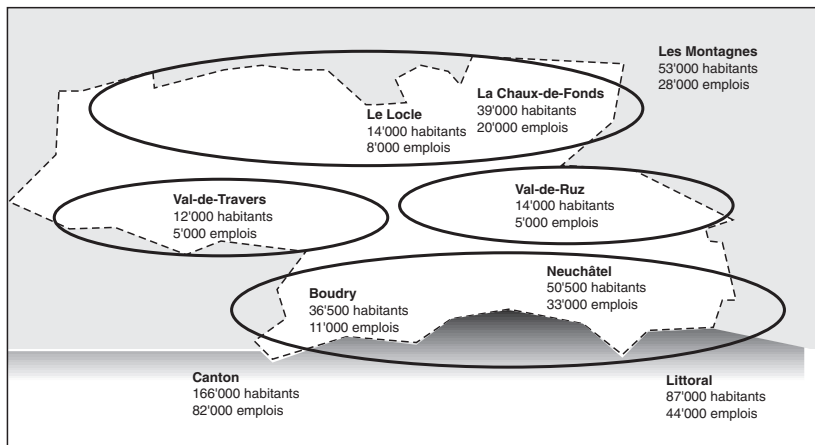
Les variantes précédentes paraissant soit hors de portée financièrement, soit *a priori* peu attrayantes, il a paru opportun de reprendre à la base la formulation de la demande de déplacements à satisfaire par des transports publics améliorés.

### 4.1. Population et emplois : stabilité

Depuis cinquante ans, la population cantonale plafonne. Ses variations annuelles sont faibles, inférieures à 5%. De même, si les restructurations ont été nombreuses, le volume total des emplois et leur répartition ont peu évolué entre 1985 et 1998. A l'avenir, dans une conjoncture qui continue d'être incertaine, une forte croissance paraît peu plausible.

Il est très improbable qu'une forte croissance démographique fasse exploser la demande de déplacements dans le canton. La demande augmentera seulement avec l'évolution des comportements de mobilité de la population et les améliorations de l'offre, comme les années passées.

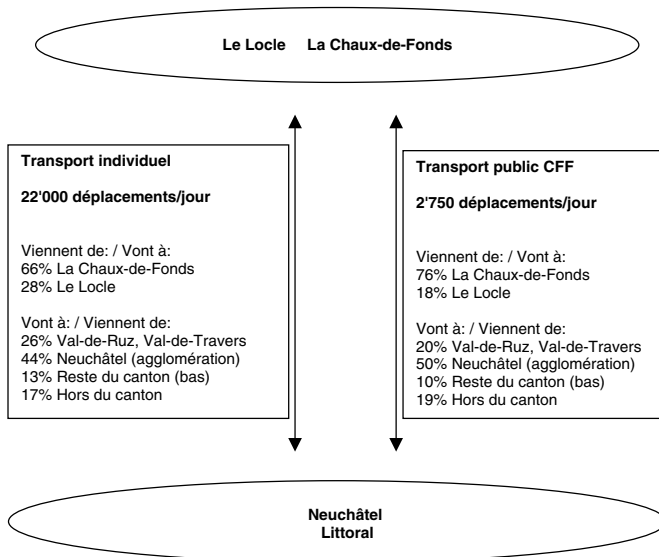
## Répartition de la population et des emplois par district



### 4.2. Quels sont les flux de déplacements ?

Des enquêtes récentes (2000 et 2001) fournissent des ordres de grandeur fiables sur les flux journaliers. Entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel s'effectuent, chaque jour :

- 22.000 déplacements en voiture (soit 89 %) ;
- 2750 déplacements en train (soit 11 %).



#### 4.3. Réseau routier : importante réserve de capacités

Le tunnel routier de la Vue-des-Alpes est fortement sollicité. En quelques années, une grande partie de la capacité nouvelle offerte a été utilisée.

Pour autant, le trafic individuel dans le canton ne risque pas de plafonner. En effet, il existe une importante réserve de capacité: la route du col de la Vue-des-Alpes est un tronçon de bonne qualité qui peut encore intéresser les conducteurs moins pressés.

Il ne faut pas compter qu'une saturation du réseau routier fasse affluer d'importantes demandes de déplacements vers les transports publics.

#### 4.4. Transports publics : une demande mesurée

2750 déplacements par jour en train, c'est relativement peu. Même si les Neuchâtelois étaient très nombreux à modifier leurs habitudes de déplacements – la répartition modale passant (par pure hypothèse) de 11 à 30% en transport public –, le flux de voyageurs ne se trouverait multiplié que par trois! Or environ 8000 déplacements par jour, cela reste très éloigné des 25.000 à 30.000 déplacements/jour qui sont le seuil généralement retenu comme minimal pour justifier un métro léger.

Même dans le scénario très hypothétique d'un transfert important de la route au rail, la demande de déplacements n'atteindrait pas, dans la hiérarchie des moyens de transport, le niveau requis pour la réalisation d'un métro léger.

#### 4.5. Des déplacements essentiellement internes au canton

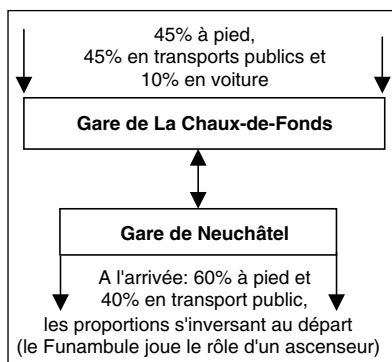
Seul 20% des déplacements en train allant de La Chaux-de-Fonds à Neuchâtel ont leur origine ou leur destination à l'extérieur du canton. C'est dire que 80% des déplacements s'effectuent à l'intérieur du canton.

Le problème n'est pas dans les liaisons avec l'extérieur du canton. C'est à la demande de déplacements intérieurs, très largement majoritaires, qu'il s'agit de répondre.

#### 4.6. De gare à gare : de faibles perspectives de croissance de la demande à court terme

Une enquête des CFF (2001) a établi que les voyageurs utilisant les gares de La Chaux-de-Fonds et de Neuchâtel s'y rendent et les quittent essentiellement à pied et en transport public. Autrement dit, ils parcourent de petites distances autour des gares.

Or, si les secteurs proches des gares, accessibles très rapidement à pied,





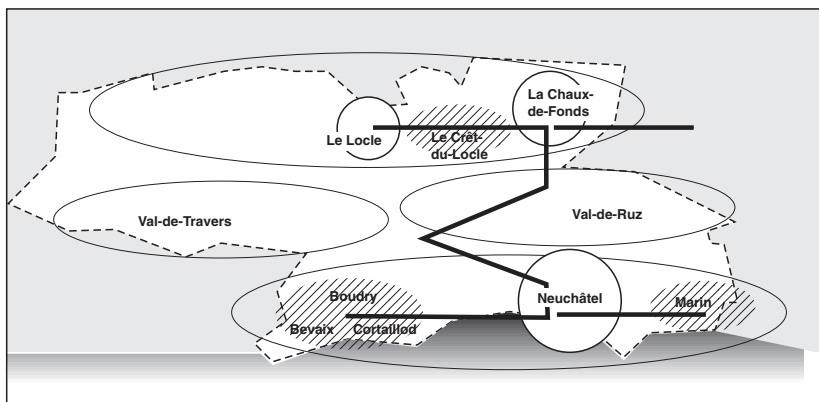
sont en train de se développer (par exemple projet EcoParc à Neuchâtel) et si la demande de transport public pourra devenir plus importante selon les perspectives de développement de ces zones, elle ne suffira pas à elle seule à alimenter et justifier une nouvelle liaison très rapide de gare à gare.

4.7. D'aire urbaine à aire urbaine: c'est là qu'est la demande potentielle

Les gisements d'avenir pour les transports publics, où la demande de déplacements est susceptible d'augmenter sensiblement, sont les pôles de développement, créateurs d'emplois et générateurs de nouveaux déplacements pendulaires pour le travail ou la formation. Ces pôles ne se situent pas près des gares, mais :

- entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds: pôle du Crêt-du-Locle;
- aux extrémités du Littoral: pôle de Boudry - Bevaix - Cortaillod et pôle de Marin;
- de façon plus diffuse, dans l'agglomération de Neuchâtel.

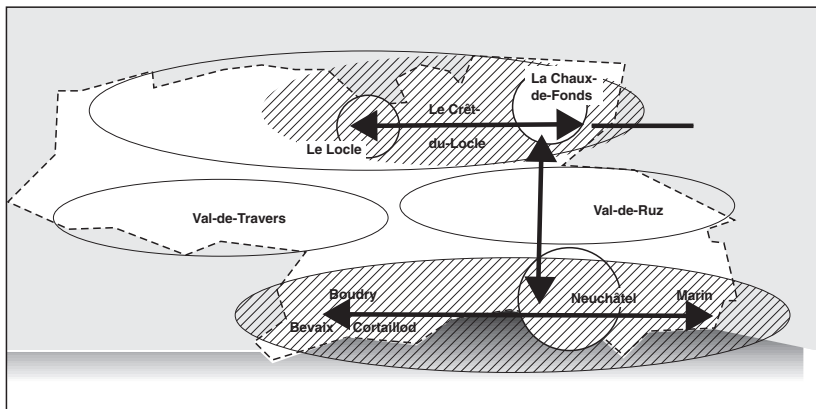
#### Pôles de développement et leurs liens



La demande de déplacements en transport public qui risque de se développer, à l'avenir, ne porte pas sur la seule liaison nord-sud entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel, mais sur toutes les relations nord-sud et est-ouest entre les composantes les plus dynamiques du canton :

- entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds ;
- entre les pôles du Littoral (par exemple Marin - Bevaix) ;
- entre les deux aires urbaines (par exemple Le Locle - Bevaix, Le Crêt-Marin).

### Le rapprochement des deux aires urbaines du canton



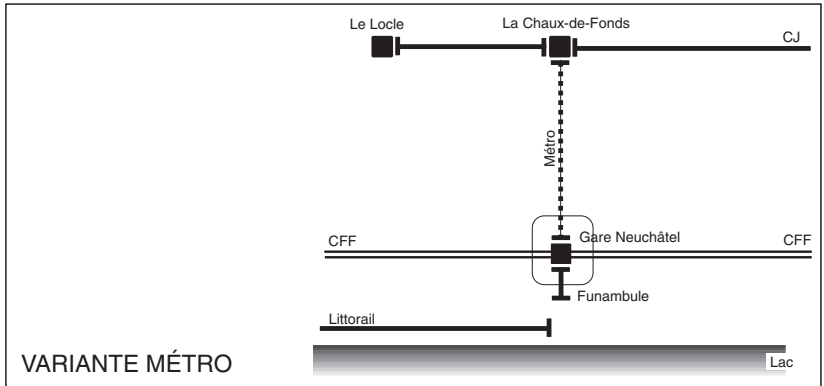
Les perspectives de développement de la demande de transport public ne se font pas pour des trajets de gare à gare, mais pour des liaisons directes d'aire urbaine à aire urbaine.

### 5. UNE VARIANTE À CONSIDÉRER : LE TRAM-TRAIN

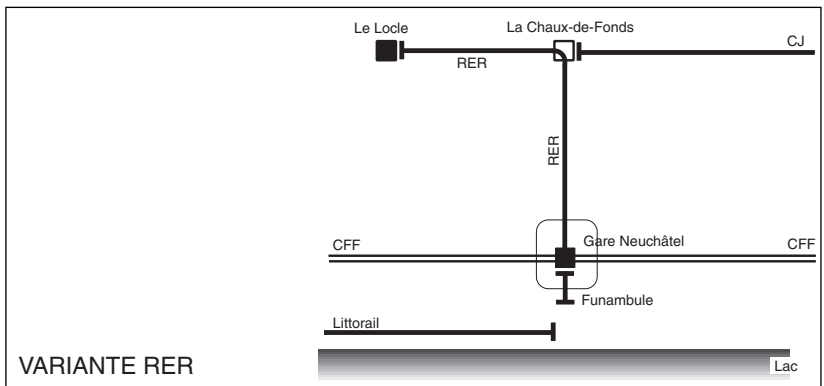
Parmi les variantes examinées dans les études antérieures, les plus lourdes (métro, RER neuf) sont trop chères, hors de portée des capacités financières du canton.

En outre, une fois examinés les potentiels de développement de la demande de transport public, elles ne résolvent pas les vrais problèmes. En effet :

- Un métro léger de gare à gare pourrait bien relier Neuchâtel à La Chaux-de-Fonds en un temps record : pour des relations d'aire urbaine à aire urbaine, il obligerait à changer deux fois de mode de transport. Les ruptures de charge étant perçues de manière très négative par les voyageurs, son attractivité serait faible et il aurait peu de chances d'attirer de nouveaux déplacements.



- Un nouveau RER éviterait la rupture de charge à La Chaux-de-Fonds, mais ne résoudrait pas le problème des liaisons directes avec les pôles de développement du Littoral. En particulier, si l'infrastructure existe pour continuer vers Marin, elle n'est pas disponible (problème de capacité liés au nombre de voies à quai et à la voie unique BN).



### 5.1. Un transport public de caractère urbain

Pour avoir une chance d'attirer de nouveaux voyageurs vers les transports publics, il faut offrir des liaisons directes attrayantes entre les aires urbaines. Ce constat milite pour un transport public de caractère urbain (ce qu'exprime l'idée symbolique du métro) : c'est là qu'est la demande, et non dans les liaisons avec l'extérieur du canton.

Le temps de parcours de gare à gare est moins important que les temps de parcours d'origine à destination, qui dépendent moins de la vitesse que de la continuité des trajets. Inutile de battre des records sur des tronçons si le temps gagné doit être perdu en attentes aux correspondances !

Ce critère incite à reconsidérer la ligne ferroviaire actuelle, trop vite condamnée au nom du temps de parcours de gare à gare. La suppression du rebroussement de Chambrelieu et un matériel roulant performant permettraient tout de même de réduire le trajet à environ 20 minutes, ce qui fait une différence significative avec les 31 à 32 minutes actuelles !

- La continuité est le critère essentiel. Continuité sur la ligne, qui doit offrir des liaisons directes entre les lieux les plus dynamiques des deux aires urbaines. Et continuité avec les autres réseaux de transport public, par des correspondances attrayantes.
- Le matériel roulant doit conforter les voyageurs dans le sentiment d'utiliser un transport urbain moderne, qui rompt avec l'image passiviste des transports publics régionaux actuels. Un design affirmé, des conditions de confort comparables avec celles des tramways contemporains, doivent convaincre la clientèle que ce mode de transport est aussi moderne que la voiture.
- La tarification doit elle-même être de type urbain. La ligne ne doit plus se présenter comme une liaison régionale entre deux villes, justifiant une tarification spéciale en raison du trajet intervilles non urbain. Elle doit être le transport d'une seule et même agglomération.

## 5.2. Le tram-train : une formule adaptée

Ces critères correspondent à une formule de transport public innovante, le tram-train.

Il s'agit d'un véhicule ferroviaire, mi-tramway, mi-train, développé par plusieurs villes d'Europe pour relier les centres-villes à des zones péri-urbaines. Un matériel roulant mixte original permet d'exploiter deux types très différents d'infrastructures. Le tram-train circule comme un tramway en ville et comme un train régional RER sur les infrastructures ferroviaires (avec accès depuis des quais CFF).

Des tram-trains fonctionnent actuellement à Karlsruhe en Allemagne et entre Sarrebruck et Sarreguemines par-dessus la frontière franco-allemande. De nombreux projets sont en cours, souvent en prolongement de réseaux de tramway (agglomérations de Mulhouse, Strasbourg, Lyon, Nantes, Grenoble, Paris petite ceinture sud et nord-est, etc.).

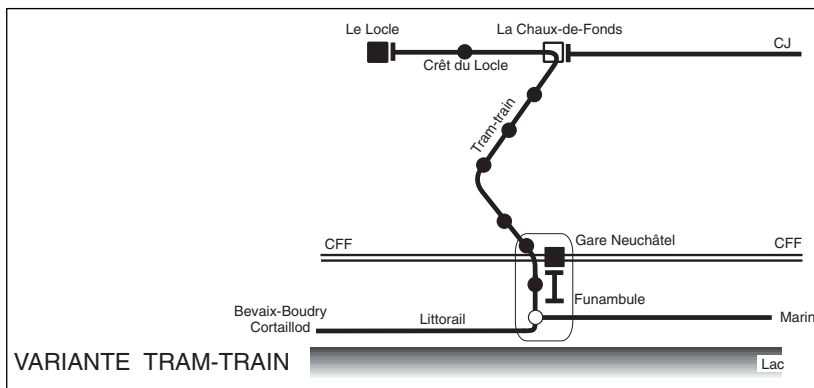


*Le tram-train de Sarrebruck - Sarreguemines en gare et en ville.*

Cette formule, créée pour relier des centres à des banlieues éloignées, répond au problème neuchâtelois de connecter les deux aires urbaines éloignées d'une quinzaine de kilomètres pour en faire une seule et même agglomération.

Le tram-train exploiterait pour l'essentiel l'infrastructure ferroviaire existante, modernisée par la suppression du rebroussement à Chambrelieu (60 millions de francs) et par la construction d'îlots de croisement (10 à 20 millions de francs). A ces montants, il s'agit d'ajouter le coût de la suppression de plusieurs passages à niveau. L'investissement reste à la mesure des possibilités du canton.

La continuité entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds est déjà assurée. Sur le tracé, le nombre de stations intermédiaires reste à préciser par un concept d'exploitation.



Se comportant comme un train sur les infrastructures ferroviaires, le tram-train pourrait circuler comme un tramway en ville de Neuchâtel. Le point d'arrivée, la continuité vers Marin et vers Bevaix et la connexion avec le réseau des transports urbains resteraient à préciser :

- la gare pourrait être un point d'arrêt intermédiaire, au moins dans une première étape, les tram-trains pouvant poursuivre vers Marin sur l'infrastructure existante ;
- mais la gare est quelque peu excentrée par rapport au centre-ville et au réseau urbain : le Funambule ne conduit qu'au Jardin anglais et non à l'interface avec les transports urbains de la place Pury et au terminus du Littorail (voir ci-après) ;
- le prolongement en direction de Bevaix – la Béroche resterait à assurer – en tenant compte de la saturation de la ligne du Pied du Jura (marchandises), où il sera difficile de glisser de nouveaux trains régionaux, et de la mauvaise localisation des gares de Colombier et Boudry.

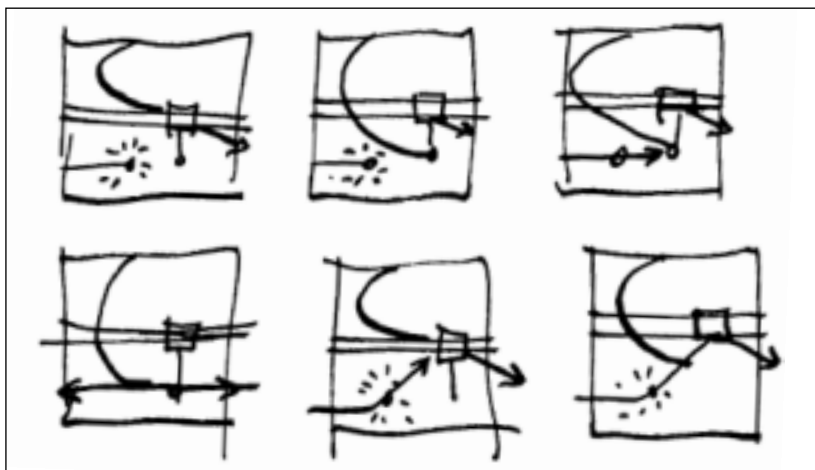
La question de l'arrivée en ville de Neuchâtel est à résoudre en liaison avec une réflexion sur l'organisation des transports publics et les centralités.

- Faut-il faire arriver un tram-train au Jardin anglais, au pied du Funambule ? ou à la place Pury ? selon chaque scénario, comment assurer le

prolongement vers Marin? Et vers Bevaix - La Béroche (sachant que le Littorail est à voie étroite et que son tracé n'est pas idéal)?

- Faut-il maintenir l'aboutissement à la gare? Mais alors, comment assurer le prolongement vers Bevaix? Faut-il prolonger le Littorail jusqu'à la gare? Dans tous les cas, comment améliorer la connexion avec les transports urbains?

Ces questions sont mises en évidence par les croquis ci-dessous, représentant le périmètre gare de Neuchâtel - Place Pury, avec les différentes lignes y aboutissant.



## 6. CONCLUSION

### 6.1. Recommandations

#### *Eviter les dépenses inutiles*

Inutile de commander de coûteux sondages géologiques (de l'ordre d'un demi-million de francs) pour vérifier l'état du sous-sol sur le trajet d'un métro léger ou d'un RER neuf, si nous sommes certains qu'un tel projet est hors de la portée financière du canton.

L'approche financière ayant éliminé les variantes les plus lourdes, seule restait en lice la correction du rebroussement de Chambrelieu qui, considérée isolément, ne paraissait pas suffisante par rapport à l'objectif de rapprocher les villes neuchâtelaises (RUN).

C'est ainsi que nous avons été conduits à approfondir le sujet, en reprenant en son point de départ l'analyse de la demande de déplacements et, par conséquent, les critères d'un projet de transport public.

***Le tram-train: une variante à considérer***

Cette démarche a mis en évidence une variante qui n'avait pas été envisagée dans les études antérieures, le tram-train. De fait, un tram-train utilisant, pour l'essentiel, l'infrastructure ferroviaire existante, modernisée, et apte à circuler sur des espaces publics urbains:

- assurerait des relations directes et continues entre les aires urbaines;
- donnerait une image de modernité au plan national;
- aurait le caractère urbain recherché;
- serait d'un coût en proportion des capacités financières du canton;
- pourrait être développé en plusieurs étapes d'améliorations successives.

Le seul point délicat est la connexion au réseau de transport public urbain de Neuchâtel, qui paraît faisable, mais nécessiterait une étude approfondie sur la structure générale du réseau urbain des transports publics.

## 6.2. D'un projet de ligne à un plan de déplacements

A vrai dire, l'étude d'une variante du tram-train ne peut être isolée d'une réflexion sur la demande de déplacements au niveau cantonal et sur l'organisation du système de transport public dans l'agglomération de Neuchâtel. Rappelons-le une fois de plus: le but n'est pas de construire une ligne de transport, mais de rapprocher les deux aires urbaines du canton, pour qu'elles fonctionnent comme une seule agglomération. Un des aspects positifs de ce projet est d'ailleurs de relier directement la gare du Locle, sachant que d'autres liaisons partent de cette station. Il ne s'agit donc pas seulement de l'amélioration d'une ligne, mais aussi d'un projet de réseau qui s'inscrit dans la stratégie de gestion des déplacements et les objectifs pour les divers modes de transport que définira le plan directeur des transports à établir.

***Organisation des transports publics au centre-ville de Neuchâtel***

La question du point d'arrivée d'un tram-train en ville de Neuchâtel met en évidence les défauts d'un système de transport public urbain dont on s'est longtemps contenté, mais qui montrera de plus en plus ses limites. L'éloignement de la gare et de la place Pury, nœud de correspondances des lignes urbaines et terminus du Littorail, est un handicap grave. Une stratégie est à élaborer pour remédier progressivement à ces inconvénients et construire une organisation plus efficace.

***Etude du tram-train***

L'étude d'une variante « tram-train » est à poursuivre en parallèle et en étroite coordination avec les réflexions précédentes, en précisant ses divers aspects (infrastructure, génie civil, exploitation, tarification, coûts, etc.).



### *Mesures d'accompagnement*

Pour assurer le succès d'une nouvelle offre de transport public, il s'agit de mettre en place simultanément les mesures d'accompagnement indispensables: connexions avec des lignes de rabattement, urbaines et régionales; réflexion sur la qualité des interfaces; programme de parcs relais P+R; campagne d'information et de promotion, etc.

### *Développement par étapes*

Au lieu d'engager les capacités d'investissement du canton sur un seul projet, sans garantie de succès, il convient d'exploiter les infrastructures existantes en programmant un développement par étapes: de façon à étaler à la fois les investissements, les actions de modernisation du réseau et l'évolution des habitudes de déplacement de la population.

- L'étude de l'amélioration des transports publics ne saurait se réduire à l'élaboration isolée d'un projet de ligne, mais appelle un plan de déplacements qui permette de maîtriser la demande, la stratégie d'offre générale, les contraintes et les marges d'intervention ainsi que les paramètres des projets particuliers.

### 6.3. Suites

Au vu de ce qui précède, nous vous proposons d'initier, parallèlement, trois études:

- Etude de correction du rebroussement de Chambrelieu par un tunnel en courbe et mise à jour des études existantes à ce sujet.
- Etude de faisabilité du tram-train: il faut vérifier les potentialités de la formule du tram-train dans le canton et donc la possibilité de réutiliser les infrastructures ferroviaires existantes. Une fois ce point établi, il sera possible de concrétiser rapidement:
  - la correction du rebroussement de Chambrelieu;
  - une première étape de mise en service du tram-train.

Ces deux actions affirmeront concrètement auprès du public la mutation en cours des transports publics et des aires urbaines neuchâteloises.

- Etude d'un plan directeur des déplacements intégrant:
  - une étude d'aménagement du territoire, développant notamment la question de la localisation et des potentialités des pôles de développement;
  - une étude multimodale du système de transport et des mesures d'accompagnement.

L'organisation des transports publics et des centralités en ville de Neuchâtel appellera un « zoom » particulièrement attentif. Le principe de ce plan directeur a d'ailleurs déjà été admis par le Grand Conseil dans la foulée de l'acceptation de la conception directrice des transports publics.

Pour la mise à jour et l'approfondissement de l'étude technique concernant Chambrelieu, en collaboration avec les CFF, un montant estimé à 300.000 francs est nécessaire. Le résultat de ces travaux préliminaires devra permettre une décision définitive sur le lancement du projet. Quant à l'étude de faisabilité d'un tram-train, son coût peut être estimé à un montant de 250.000 francs.

Pour ces raisons, nous vous demandons d'accepter le décret ci-après vous demandant un crédit d'étude de 550.000 francs.

Veillez agréer, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 18 septembre 2002

Au nom du Conseil d'Etat:

<i>Le président,</i>	<i>Le chancelier,</i>
P. HIRSCHY	J.-M. REBER

---

Décret  
portant octroi d'un crédit de 550.000 francs  
pour l'étude de la suppression  
du rebroussement ferroviaire de Chambrelieu  
et de la faisabilité d'un système de tram-train  
pour le réseau urbain neuchâtelois

---

*Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,*  
sur la proposition du Conseil d'Etat, du 18 septembre 2002,  
*décète :*

Article premier Un crédit de 550.000 francs est accordé au Conseil d'Etat pour l'étude de la suppression du rebroussement ferroviaire de Chambrelieu et de la faisabilité d'un système de tram-train pour le réseau urbain neuchâtelois.

Art. 2 Le Conseil d'Etat est autorisé à se procurer, cas échéant, par la voie de l'emprunt, les moyens nécessaires à l'exécution du présent décret.

Art. 3 Le crédit sera amorti conformément aux dispositions du décret concernant l'amortissement des différents postes de l'actif des bilans de l'Etat et des communes, du 23 mars 1971.

Art. 4 <sup>1</sup> Le présent décret est soumis au référendum facultatif.

<sup>2</sup> Le Conseil d'Etat pourvoit, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil :

*Le président,                      Les secrétaires,*