



**Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil
proposant
le classement des motions et postulats en suspens
dans le domaine des transports publics**

(Du 16 décembre 2009)

Madame la présidente, Mesdames et Messieurs,

1. INTRODUCTION

En considérant le nombre important de motions et postulats en suspens au Département de la gestion du territoire, le Conseil d'Etat a décidé de les traiter de façon groupée. Ainsi, le présent rapport propose le classement de douze motions et postulats, avec un argumentaire à l'appui pour les autres motions et postulats en suspens dans le domaine des transports. Il est à noter que les motions et postulats relatifs aux routes et aux marchés publics font l'objet d'un rapport ad hoc, tout comme pour les motions et postulats dans les domaines de l'aménagement, des bâtiments, de l'énergie, de la protection de l'environnement, des forêts, de la protection de la nature et des automobiles.

2. MOTIONS ET POSTULATS EN SUSPENS DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS PUBLICS (état au 30 novembre 2009)

Motion Claude Borel – "Transjurassien Express"?

En date du 25 juin 1997, votre Conseil a accepté la motion Claude Borel 97.116, dont nous rappelons la teneur ci-après:

97.116

12 février 1997

**Motion Claude Borel
"Transjurassien Express"?**

Sur l'Arc jurassien, on trouve de nombreux chemins de fer sympathiques et attractifs, mais la liaison entre eux n'est malheureusement pas toujours assurée.

C'est ainsi qu'il est pratiquement impossible, en un seul jour, de prendre le train Yverdon - Sainte-Croix, de poursuivre son voyage en bus postal de Sainte-Croix

aux Ponts-de-Martel ou au Locle et de rejoindre le Plateau en train par l'itinéraire Saignelégier, Glovelier, Delémont et Bienne.

Le Conseil d'Etat est prié d'étudier, avec Tourisme neuchâtelois, les PTT et les autres partenaires concernés, si une solution transjurassienne continue Yverdon-Bienne pourrait être réalisée dans la perspective de l'Expo 2001, voire à titre permanent par la suite.

*Cosignataires: P. Bonhôte, S. Vuilleumier, P. Willen, B. Soguel et R. Jeanneret.
Cosignataire après le dépôt de la motion: B. Matthey.*

Développement écrit

Les "Glaciers Express" et autres trains panoramiques rencontrent un grand succès dans les Alpes et les Préalpes.

Sans poursuivre des objectifs aussi ambitieux, il est néanmoins permis de se demander si l'existence d'une véritable "ligne transjurassienne" (trains + bus PTT) ne permettrait pas de renforcer les flux touristiques dans le Jura neuchâtelois.

En 2001, les voyageurs pourront se rendre de Bienne à Yverdon sur des bateaux ultramodernes pour visiter les diverses "Arteplages" de l'Expo. Il importe que les hauteurs jurassiennes bénéficient aussi des retombées de l'Expo 2001. Intégrée dans un concept touristique dynamique, la création d'un circuit continu Yverdon - Sainte-Croix - La Chaux-de-Fonds - Saignelégier - Bienne pourrait constituer dans ce contexte un atout intéressant.

L'étude demandée par les motionnaires ne fait pas partie des projets répertoriés dans les bases légales tels que la conception directrice des transports ou le plan directeur.

Par ailleurs, la conception des horaires est en adéquation avec le développement de l'offre qui est réalisé en fonction des besoins des clients (flux). Dans l'arc jurassien, l'offre est aussi réalisée en fonction des flux, ces derniers ne concordent pas avec une offre touristique traversant la région mentionnée.

Le fait que plusieurs modes de transport (bus, trains à voie métrique, train à voie normale) soient nécessaires pour traverser la région rend inintéressant le produit, car les multiples ruptures de charge sont intolérables pour construire une offre appréciée par le client (elles sont au nombre de 7 à 8). Pour cette raison, il n'y a aucun comparatif à faire par rapport au Glacier Express ou au Goldenpass.

Même si les ruptures de charge étaient tolérables, il est impossible de régler la problématique des correspondances car l'horaire est fait pour être efficace dans le système des transports d'une région, pour les pendulaires et non pas pour les longues distances en offre touristique.

Mettre au point un tel produit touristique serait du ressort d'un transporteur routier qui devrait demander une concession et assumer l'exploitation sans aide possible en cas de coûts non couverts.

Dès lors le concept de "Transjurassien Express" ne fait pas partie du développement des transports publics et n'est pas compatible avec la stratégie mise en place tel que le projet TransRUN (au sens de réseau cantonal). De plus, les autres cantons partenaires d'un tel projet ont eux aussi d'autres priorités fixées par leur plan directeur et des budgets voués majoritairement au développement de l'offre pour les pendulaires.

En conclusion, le projet dont il est question dans la présente motion n'a pas de réelle utilité pour le réseau des transports publics, son financement n'est donc pas envisageable. Par ailleurs il n'est techniquement pas réalisable avec l'infrastructure actuelle.

Au vu de ce qui précède, nous proposons le classement de la motion Claude Borel 97.116.

Motion du groupe radical – Pour une mobilité professionnelle intégrée

En date du 19 février 2003, votre Conseil a accepté la motion amendée du groupe radical 02.112, dont nous rappelons la teneur ci-après (version amendée):

02.112

19 mars 2002

Motion du groupe radical

Pour une mobilité professionnelle intégrée

Nous prions le Conseil d'Etat d'étudier, avec les entreprises de transports du canton, la création d'un organe destiné à la gestion de parkings d'échange pour pendulaires dans les zones d'agglomérations du canton.

Ceci favoriserait une meilleure intégration de la mobilité professionnelle des pendulaires dans ces zones.

Signataires: P. Sandoz, M. Grossmann, M.-L. Béguin, R. Comte, G. Pavillon, W. Haag, J. Tschanz, F. Rutti, D.G. Rossier, R. Tanner, B. Zumsteg, J.-B. Wälti, E. Berthet, W. Geiser, D. Cottier, Y. Morel, B. Keller, F. Löffel, C. Schallenberger, S. Vogel, M. Desaulles-Bovay, A. Gerber et Ph. Haeberli.

Développement écrit

La mobilité professionnelle n'a cessé de croître ces dernières années. C'est ainsi que les travailleurs se déplaçant en véhicules motorisés sont toujours plus nombreux. Cette situation, qui va sans doute aller en s'accroissant, rend la gestion des places de parc dans les villes et en agglomération toujours plus compliquée.

A ce jour, aucune mesure prise n'a réellement donné entière satisfaction, compte tenu de la complexité de la situation.

La première conséquence de cette croissance de la mobilité professionnelle se fait sentir plus particulièrement dans les villes auprès des commerces qui ne disposent plus d'un taux de rotation de véhicule par place de parc suffisant pour permettre un accès satisfaisant aux magasins, conséquence négative des places de parc dites "ventouses". Certains commerces ont déjà choisi de quitter le centre des villes.

Une deuxième conséquence est un usage insuffisant des moyens de transports publics, ceux-ci n'étant pas facilement accessibles en voiture en partie par manque de places de parc à proximité immédiate des transports publics, mais aussi par l'absence d'une gestion cohérente des emplacements de parkings destinés aux pendulaires.

Rappelons par ailleurs que les transports publics sont largement subventionnés par la Confédération, le canton et une partie des communes urbaines et suburbaines de notre canton.

Compte tenu de cette situation, dont l'Expo.02 n'a été que l'élément déclencheur, il nous semble opportun d'étudier des mesures incitatives destinées, d'une part, à permettre un accès facilité aux centres d'agglomérations pour des besoins commerciaux et à faciliter l'accès des pendulaires aux transports publics, d'autre part.

Une piste de réflexion intéressante consisterait à la mise en place d'un organe de gestion intercommunal des places de parc pour pendulaires. Cet organe aurait pour tâche de créer des conditions de tarification et de promotion identiques pour l'ensemble des places de parc pour pendulaires à proximité immédiate des transports publics pour une zone d'agglomération donnée; ceci pour les agglomérations de l'ensemble du canton.

Les avantages de ce type d'offre coulent de source:

- pour les pendulaires: offre unique et attractive, bon complément au transport individuel, efficacité, gestion unique;*
- pour les transports publics: croissance de la fréquentation, nouvelle clientèle facile à fidéliser;*
- pour les pouvoirs publics subventionnant: meilleure rentabilité des investissements et meilleure couverture des coûts des entreprises de transports;*
- pour les communes d'accueil: le contrôle de la gestion mais pas la charge de son application, celle-ci pouvant revenir à l'organe de gestion choisi;*
- pour le citoyen et les commerçants: des centres d'agglomérations agréables à vivre car pas surchargés de véhicules "ventouses".*

Enfin, la forme juridique d'un tel organe devrait être également étudiée. Pour notre part, nous pensons que toutes les variantes doivent être envisagées avec leurs avantages et inconvénients afin de choisir la meilleure. Que l'organe responsable soit une société indépendante privée, une entreprise de transports établie ou qu'il s'agisse d'un syndicat intercommunal de gestion des parkings pour pendulaires, l'objectif devrait rester le même, à savoir permettre une cohabitation cohérente de la mobilité professionnelle des pendulaires avec l'activité commerciale du centre des agglomérations du canton.

Nous remercions d'ores et déjà le Grand Conseil et le Conseil d'Etat de l'accueil qu'ils réserveront à notre motion.

Un mandat d'étude sur ce sujet développé dans la motion ci-dessus a été donné au bureau Ribbi concernant la mobilité professionnelle intégrée. Ce domaine a été repris dans le projet d'agglomération et fait partie de la planification. Le plan directeur des transports en fait référence et ce sujet est y traité.

Notons que l'étude précise que l'élaboration des «Parc and ride» (P+R) ne sert à rien si des mesures de réglementation sur le parcage en ville ne sont pas prises.

Les études ont été poursuivies en 2009, en lien avec les exigences du projet d'agglomération. Par ailleurs, les CFF développent leur propre système de P+R que le canton ne peut pas influencer.

En conclusion, un diagnostic a été posé concernant les parkings d'échange, les suites proposées par ce diagnostic sont données par le plan directeur des transports, les

mesures sont discutées avec les villes et des P+R sont planifiés. Autrement dit, le Conseil d'Etat s'est saisi de la problématique et lui a donné un caractère prioritaire.

Compte tenu de ce qui précède, nous proposons le classement de la motion du groupe radical 02.112.

Motion populaire du parti socialiste du Littoral neuchâtelois – Ligne CFF Gorgier-Neuchâtel: Non à la dégradation des prestations

En date du 28 mars 2006, votre Conseil a accepté la motion populaire amendée du parti socialiste du Littoral neuchâtelois 04.157, dont nous rappelons la teneur ci-après (version amendée):

04.157

26 août 2004

Motion populaire du parti socialiste du Littoral neuchâtelois Ligne CFF Gorgier-Neuchâtel: Non à la dégradation des prestations

Le projet d'horaire 2005 mis en consultation relève une détérioration considérable de l'offre de transport public pour les habitants du Littoral ouest du canton de Neuchâtel. Les temps d'attente aux gares de Neuchâtel et Gorgier seront de 31 à 49 minutes pour les voyageurs empruntant la ligne régionale Gorgier-Neuchâtel qui doivent changer de train/bus.

Les voyageurs des autres lignes régionales aboutissant en gare de Neuchâtel ont tous des correspondances avec des attentes limitées à quelques minutes, au maximum à 32 minutes.

A l'exception des trains de la ligne Gorgier-Neuchâtel, tous arrivent dans une fourchette de 20 minutes (entre xx h 15 et xx h 35) et repartent dans une fourchette de 15 minutes (entre xx h 27 et xx h 42).

L'importance du décalage des horaires de la ligne Gorgier-Neuchâtel, qui pénalise les transferts aux deux extrémités de la ligne, ne peut pas être complètement justifiée par "la limite de capacité à l'entrée ouest de la gare de Neuchâtel" comme le prétend le commentaire de l'office cantonal des transports sur le projet d'horaire 2005.

Les signataires de la présente motion demandent au Conseil d'Etat:

- de tenter par tous les moyens de faire modifier le projet d'horaire 2005 pour permettre de meilleures correspondances en gares de Neuchâtel et de Gorgier;*
- de prendre les mesures nécessaires pour assurer à l'avenir à tous les usagers des transports publics du canton des prestations qui ne pénalisent pas toute une région.*

De plus, nous prions le Conseil d'Etat d'étudier la manière de renforcer la collaboration entre les cantons de Vaud et de Neuchâtel en matière de transports publics afin d'améliorer les liaisons ferroviaires du trafic régional entre Yverdon et Neuchâtel et d'introduire la cadence à la demi-heure en trafic grande ligne sur la ligne du pied du Jura.

Nous demandons également au Conseil d'Etat de considérer l'offre des transports publics dans son ensemble pour desservir cette région décentrée, en élargissant son étude aux Transports publics du Littoral neuchâtelois (TN) et pas uniquement

au rail dont nous ne pouvons dominer tous les tenants et aboutissants vu que le canton de Neuchâtel dépend de la politique des CFF.

*Premier signataire: Marc Treboux, chemin des Jonchères 14, 2022 Bevaix
Motion populaire munie de 446 signatures.*

Les explications techniques ont été données et rien n'a évolué depuis. Les explications fournies dans une courrier annexé du conseiller d'Etat Pierre Hirschy sont exactes et vérifiées dernièrement en fonction des évolutions éventuelles.

Concernant les améliorations souhaitées en 2009, en collaboration avec le canton de Vaud qui doit cofinancer cette ligne, le canton de Neuchâtel a introduit une deuxième paire de courses supplémentaires entre Gorgier et Yverdon pour répondre aux besoins pendulaires en direction de Lausanne. Une réponse partielle aux problèmes de correspondance en gare de Neuchâtel est ainsi donnée.

C'est un début et pour répondre de manière satisfaisante aux problèmes de correspondances en gare de Neuchâtel, l'introduction de la cadence à la demi-heure des ICN sur le Pied-du-Jura est nécessaire. Nous aurions ainsi la possibilité de rétablir des correspondances en direction de Bâle/Zürich et Lausanne. Ce projet dépend cependant exclusivement de la volonté de développement de l'offre de CFF Grandes Lignes et des moyens mis à disposition par la Confédération. Cependant, les chambres fédérales ont refusé de prioriser les projets (3ème voies Lausanne-Genève, tunnel de Gléresse) nécessaires à la réalisation de l'offre souhaitée par les cantons romands dans le cadre de la deuxième étape de ZEB (ZEB2).

Dès lors, rien n'est encore acquis pour le développement d'une offre à la demi-heure et les améliorations souhaitées pour la Béroche seront mineures, car toujours techniquement limitées par le problème de capacité de la gare de Neuchâtel et de la ligne du pied du Jura.

Au vu de ce qui précède, nous proposons le classement de la motion populaire du parti socialiste du Littoral neuchâtelois 04.157.

Motion du groupe socialiste – Demande d'étude pour une liaison de transport publique entre le Val-de-Ruz et Saint-Imier

En date du 19 mars 2008, votre Conseil a accepté la motion amendée du groupe socialiste 07.152, dont nous rappelons la teneur ci-après (version amendée):

07.152

26 juin 2007

Motion du groupe socialiste

Demande d'étude pour une liaison de transports publics entre le Val-de-Ruz et Saint-Imier

La volonté de développer les transports publics s'affiche partout. La mobilité s'impose pour rejoindre son lieu de travail, son école, les centres commerciaux, voire les sites où l'on pratique des activités récréatives et sportives. Le trafic individuel continue pourtant de se développer, il est indispensable, incontournable, dans les régions où les transports publics n'existent pas.

Actuellement, il n'existe pas de ligne régulière de transports publics entre le Val-de-Ruz et Saint-Imier.

- Néanmoins, pour les transports d'élèves, il a été nécessaire de mettre des moyens en place:
 - pour l'école secondaire, des bus TRN transportent les élèves des Bugnenets, du Pâquier à Cernier;
 - pour l'école enfantine, des enfants de Villiers-Dombresson fréquentent l'école enfantine intercommunale du Pâquier et sont transportés par bus;
 - pour l'école primaire, des enfants des Bugnenets descendent au Pâquier;
- les champs de skis des Bugnenets-Savagnières génèrent un trafic important en hiver. Un snow bus Neuchâtel - Les Bugnenets a été mis, avec succès, en fonction les jours skiables et des bus pour les skieurs desservent Les Savagnières depuis Saint-Imier en hiver et montent jusqu'à Chasseral en été pour les randonneurs;
- le tourisme pédestre se développe aussi sur le massif de Chasseral et avec la mise en place du Parc régional de Chasseral, la problématique des transports publics par le Val-de-Ruz mérite d'être abordée. En automne, ce sont des centaines de véhicules qui montent vers Chasseral par le Val-de-Ruz pour former des bouchons ou pour être contraints de parquer aux Pontins. Des réflexions sont en cours pour la construction d'un bâtiment d'accueil touristique aux Savagnières. Cela pourrait augmenter l'attractivité des lieux sur l'ensemble de l'année;
- les étudiant-e-s de la HE-ARC à Saint-Imier pourraient également bénéficier de ces transports pour joindre les lieux d'enseignement de Neuchâtel, de Saint-Imier ou de La Chaux-de-Fonds. Pour ces étudiant-e-s, une ligne de transports publics Val-de-Ruz – Saint-Imier constituerait "un bouclage" et serait donc complémentaire à la ligne CFF, Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds – Saint-Imier;
- enfin, les automobilistes pendulaires du vallon de Saint-Imier à Neuchâtel et de Neuchâtel au vallon de Saint-Imier sont toujours plus nombreux;
- la population de la région souhaiterait également pouvoir accéder directement aux transports publics par une desserte régulière de quelques bus journaliers, incluant les transports scolaires en semaine.

Nous demandons au Conseil d'Etat d'étudier la possibilité de mettre en place un service de transports publics entre le Val-de-Ruz et Saint-Imier en prenant contact avec les diverses autorités concernées pour regrouper et organiser ce qui existe déjà, notamment les transports scolaires et touristiques et en proposant des compléments nécessaires. Ainsi, la population locale, les enfants des écoles, les touristes d'hiver et d'été et les pendulaires pourraient en bénéficier.

Conformément aux dispositions en vigueur, le financement provisoire de cette ligne sera à charge du périmètre des intéressés pour une période de trois ans, et que seule une couverture des charges d'exploitation similaire aux autres lignes permettra son maintien.

Signataires: Frédéric Cuche, François Cuche, O. Duvoisin, P. Bonhôte, C. Bertschi, N. Fellrath, M. Bise, M.-C. Jeanprêtre Pittet, D. Reinhard, M. Guillaume-Gentil, R. Egger, E. Flury, A. Fischli, F. Montandon, P. Erard, S. Müller Devaud et C. Siegenthaler.

Lors de la séance du 17 avril 2008, dans le cadre de la Conférence régionale des transports (CRT), l'office des transports a présenté une variante d'offre entre Cernier - Le Paquier - St-Imier aux représentants des communes du Val-de-Ruz.

La CRT Val-de-Ruz a mandaté l'entreprise TRN pour étudier une solution au départ de Neuchâtel via Savagnier. Les résultats de cette étude ne sont pas encore connus mais devraient être présentés lors de la prochaine séance de la CRT du mois de février 2009.

Cette nouvelle offre serait traitée comme une nouvelle ligne de transports publics nécessitant la participation de 50% des communes concernées pendant la période d'essai de 3 ans.

Ce dossier a donc été transmis à la CRT qui doit en assurer le suivi.

Compte tenu de ce qui précède, nous proposons le classement de la motion du groupe socialiste 07.152.

Postulat de la commission "transports" – Répartition des déficits des entreprises de transport entre l'Etat et les communes

En date du 11 février 1992, votre Conseil a accepté le postulat de la commission "transports" 91.135, dont nous rappelons la teneur ci-après:

91.135

30 septembre 1991

Postulat de la commission "transports"

Répartition des déficits des entreprises de transports entre l'Etat et les communes

La commission chargée de la révision de la loi concernant la participation financière de l'Etat et des communes à la couverture des déficits des entreprises de transport a pris connaissance de faits nouveaux qui auront des conséquences financières pour le canton et les communes. En l'état actuel de nos connaissances, il est difficile d'apprécier l'importance et l'ampleur de ces changements.

Nous savons qu'une modification de la loi sur les chemins de fer est en cours; elle porte notamment sur:

- l'indemnisation des prestations de services publics;*
- le rapprochement tarifaire;*
- la participation des cantons aux déficits du trafic régional des CFF et des PTT.*

Il faut aussi tenir compte du fait que la Confédération interviendra vraisemblablement dans le financement du trafic d'agglomération par le biais de l'ordonnance sur la séparation des courants de trafic.

Dans ces circonstances, la modification de la loi concernant la participation financière de l'Etat et des communes à la couverture des déficits des entreprises de transports, proposée par la commission spéciale du Grand Conseil chargée de l'examen du projet de loi Paul-André Colomb, ne saurait être que transitoire.

Le Conseil d'Etat est donc prié de poursuivre les études en vue d'une meilleure répartition des déficits des entreprises de transports entre l'Etat et les communes et de saisir le Grand Conseil de nouvelles propositions lorsque la situation légale sur le plan fédéral sera connue.

Depuis 1996, la Confédération et les cantons ne couvrent plus les déficits des entreprises de transports (ex post), mais indemnisent des prestations de transport sur la base de comptes prévisionnels (ex ante). A noter que le trafic urbain ou d'agglomération est indemnisé sans la participation de la Confédération.

Concernant la participation financière des communes – équivalant globalement au 50% de l'ensemble – la CODETA (commission de désenchevêtrement des tâches) a élaboré en 2004, une solution originale de partenariat financier avec le "pot commun". Cette solution marque la suppression de la distinction entre trafic régional et trafic local quant à la participation des communes et la prise en compte de la qualité de desserte lors de sa répartition sur l'ensemble des communes. De cette manière, les disparités trop importantes sont enfin corrigées.

Ainsi, depuis 2005, l'Etat commande et indemnise toutes les prestations et facture aux communes leur part (50%) après déduction de la part fédérale au trafic régional. Ces dispositions, entérinées par des modifications de la loi sur les transports publics (LTP), ont été adoptées par le Grand conseil en 2004.

A noter aussi qu'avec l'introduction, en 2008, de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT), l'Etat prend en charge 46% de la part cantonale de l'indemnisation du trafic régional voyageurs (TRV). Le solde est supporté à raison de 50% par l'Etat et de 50% par les communes selon le système du "pot commun", ceci afin d'éviter tout report de charge sur les communes.

Au vu de ce qui précède, nous proposons le classement du postulat de la commission "transports" 91.135.

Postulat du groupe socialiste – Favoriser la libre circulation des jeunes dans notre canton

En date du 26 mars 2001, votre Conseil a accepté le postulat du groupe socialiste 01.109, dont nous rappelons la teneur ci-après:

01.109

7 février 2001

Postulat du groupe socialiste

Favoriser la libre circulation des jeunes dans notre canton

Nous vivons sur une petite planète, dans un village global même pour certains. Les besoins en mobilité sont en constante augmentation (les prix aussi...). Mais pour les jeunes, notamment, notre canton est encore subdivisé en un nombre impressionnant de zones différentes.

Dans le même temps, des écoles se déplacent dans le canton, du Val-de-Travers à Neuchâtel, de Neuchâtel à La Chaux-de-Fonds, etc..

Nous pensons qu'il est urgent de travailler au développement d'un sentiment d'unité cantonale. Mais pour cela, il faut faire tomber des barrières (des zones dans ce cas particulier) et instaurer une "libre circulation" pour les jeunes entre les différentes régions.

De plus, il semble majoritairement admis que nous devons favoriser l'usage des transports publics, et pour construire l'avenir de ce canton, c'est aux jeunes qu'il faut s'adresser prioritairement pour développer de nouvelles habitudes dans le domaine des transports.

En conséquence, nous demandons au Conseil d'Etat d'étudier la possibilité d'offrir aux jeunes un abonnement de libre circulation pour l'ensemble des transports publics de l'offre "Onde Verte" à un prix incitatif, l'ordre de grandeur du prix pourrait être un abonnement junior trois zones.

Signataires: C. Mermet, L. Vaucher, M. Guillaume-Gentil-Henry, B. Soguel, J.-P. Franchon, Ch.-H. Augsburger, S. Müller Devaud, F. Perrin-Marti, B. Bois, F. Cuche, B. Duport, P. Erard, O. Duvoisin, L. Matthey, V. Houlmann, B. Renevey, P. Berthoud, Ph. Loup, M. Donati, A. Laurent, P. Bonhôte, R. Wüst, M. Perroset, M. Barrelet, M. Debély, M. Crelier-Lecoultre, H.-U. Weber, A. Cramer, D. Barraud, M. Giovannini, H. Deneys, G. Santschi, J.-J. Delémont, J.-C. Perrinjaquet, S. Vuilleumier et F. Gertsch.

Le 1er juin 2009 a marqué une révolution en terme de tarification: la communauté tarifaire d'abonnements "Onde Verte" s'est étendue à une communauté tarifaire "intégrale (CTI)". Au passage, d'autres améliorations ont également été introduites.

Le passage à une CTI permet d'étendre ce principe aux autres titres de transports tels que billets à l'unité, cartes multi-courses, cartes 24 heures, etc. Ainsi, une personne qui se déplace par exemple occasionnellement d'un quartier de Neuchâtel à un quartier de La Chaux-de-Fonds n'aura plus besoin de prendre trois billets cumulés (TN/CFF/TRN) mais n'achètera qu'un seul titre de transport à son point de départ.

L'introduction de la CTI a marqué aussi la reconnaissance de l'abonnement ½ tarif pour les villes du Locle, de La Chaux-de-Fonds et de Neuchâtel et environs.

Les tarifs ont été également simplifiés. Pour tous les titres de transports, il n'y a que deux catégories, celle dite "adulte" et celle dite "tarif réduit". Cette dernière concerne les enfants, les titulaires d'abonnements ½ tarif et les chiens.

A l'occasion du changement, le plan des zones a aussi été simplifié. Il a passé de 27 à 13 zones et offre ainsi un confort plus grand de lecture à la clientèle. De La Brévine à Biaufond, deux zones couvrent le territoire. De Bevaix à Cornaux, l'achat de deux zones est nécessaire alors qu'il fallait auparavant en acheter quatre.

La CTI fait indiscutablement "tomber des barrières" (des zones dans ce cas particulier) et instaure une circulation plus libre pour les jeunes entre les différentes régions.

Tous les usagers bénéficient de ces améliorations et le "sentiment d'unité cantonale" en est certainement renforcé. Au vu de ce qui précède, nous proposons le classement de ce postulat du groupe socialiste 01.109.

Postulat du groupe PopEcoSol – Personnel CFF et friches ferroviaires

En date du 22 mai 2002, votre Conseil a accepté le postulat du groupe PopEcoSol 02.121, dont nous rappelons la teneur ci-après:

02.121

21 mai 2002

Postulat du groupe PopEcoSol Personnel CFF et friches ferroviaires

La fermeture, programmée par les CFF, de la plupart de leurs guichets dans le canton risque de réduire considérablement les services de proximité et le sentiment de sécurité sur notre réseau ferroviaire.

Le Grand Conseil, inquiet de cette évolution, demande au Conseil d'Etat de mettre tout en œuvre pour maintenir une présence humaine dans nos gares et de veiller:

- 1. à la réintroduction d'agents dans tous les trains circulant sur sol neuchâtelois;*

2. à ce que les bâtiments laissés libres par les CFF soient utilisés pour des activités garantissant une présence maximale dans les gares (activités commerciales ou d'habitation);
3. à ce que le patrimoine immobilier et les infrastructures inutilisés ne soient pas irrémédiablement démantelés par les CFF, avant d'avoir acquis la conviction qu'ils ne pourront plus servir à l'avenir dans la politique des transports du canton.

Le Conseil d'Etat examine le coût de ces prestations et les moyens de les mettre en œuvre.

Signataires: L. Debrot, D. Perdrizat, F. Bonnet, Patrick Erard, H. Jenni, J.-P. Veya, M. Droguett, G. Hirschy, C. Stähli-Wolf, A. Bringolf, J. Kuhn-Rognon et D. de la Reussille.

La politique des transports demande aux entreprises d'être plus efficaces et d'augmenter le taux de couverture des coûts. Depuis les restructurations entreprises, le coût km/train a diminué de 8 francs. Il n'est pas envisageable d'investir pour compenser là où les commanditaires ont fait réaliser des économies en offrant davantage de prestations. Une estimation pour notre canton démontre qu'il faudrait investir plus de 3 millions pour réintroduire le personnel dans les trains et les gares. Ce montant devrait être imputé sur l'offre et ce n'est pas réalisable. L'expérience démontre que les CFF maîtrisent les problèmes liés à la diminution de personnel en surface, il n'y a pas plus d'insécurité qu'avant, statistiques à l'appui. La police ferroviaire a remplacé la mission de surveillance qui était réalisée par le personnel CFF.

Les CFF sont propriétaires de leurs biens et le canton ne peut pas s'ingérer dans les choix d'affectation de biens immobiliers pour autant que les lois sont respectées.

Le canton est attentif aux mises à l'enquête publique qui concernent les CFF et le Conseil d'Etat prend systématiquement position; en faisant parfois opposition aux projets jugés défavorables aux besoins en développement.

Au vu de ce qui précède, nous proposons le classement du postulat du groupe PopEcoSol 02.121.

Postulat du groupe radical –Quel trafic ferroviaire transfrontalier pour Neuchâtel à l'horizon 2010?

En date du 25 février 2004, votre Conseil a accepté le postulat du groupe radical 04.118, dont nous rappelons la teneur ci-après:

04.118

24 février 2004

Postulat du groupe radical

Quel trafic ferroviaire transfrontalier pour Neuchâtel à l'horizon 2010?

Le Conseil d'Etat est prié d'étudier avec les partenaires nécessaires les conséquences économiques pour le canton de Neuchâtel de la réalisation des lignes à grande vitesse françaises actuellement en construction. L'étude en question permettra à nos autorités de choisir la meilleure solution ferroviaire transfrontalière pour les besoins de notre canton, à temps; qu'il s'agisse du trafic international TGV, grandes lignes, ou encore régional.

Signataires: D. Cottier, D.G. Rossier, Ph. Haeberli, F. Loeffel, A. Gerber, Y. Morel, M. Schafroth, F. Rutti, J. Tschanz, R. Comte, R. Tanner, W. Haag, E. Berthet, B. Zumsteg et J.-B. Wälti.

L'horizon de réalisation des projets TGV Rhin-Rhône est fixé à décembre 2011. La stratégie développée par le canton, conformément au plan directeur des transports, consiste à la mise en place d'une nouvelle liaison ferroviaire transfrontalière entre Neuchâtel - Pontarlier et Besançon avec, si possible d'excellentes correspondances à Besançon - Auxon (nouvelle gare de raccordement aux TGV Rhin-Rhône). Cette offre est complémentaire à la liaison La Chaux-de-Fonds - Besançon, nous demandons aussi le prolongement des trains à Auxon TGV. Ce projet doit être coordonné avec la vision stratégique de l'offre de la région Franche-Comté et le schéma DPU Français (desserte d'utilité publique).

Cette nouvelle offre Neuchâtel-Besançon doit être mise en place au plus vite, mais elle nécessite la mise à disposition de matériel bi-fréquence, seule possibilité de circuler en transfrontalier. Des négociations sont en cours avec la SNCF et les CFF.

Au vu de ce qui précède, nous proposons le classement du postulat du groupe radical 04.118.

Postulat du groupe socialiste – Onde Verte

En date du 24 janvier 2006, votre Conseil a accepté le postulat amendé du groupe socialiste 05.184, dont nous rappelons la teneur ci-après (version amendée):

05.184

6 décembre 2005

Postulat du groupe socialiste

Onde Verte

Les familles doivent faire face à toutes sortes de dépenses au début de l'année scolaire: écolage, vêtements, matériel scolaire et, last but not least, abonnements de transports publics. Dans le but de leur permettre de mieux répartir leurs dépenses sur l'année, le Conseil d'Etat est prié d'envisager, pour la catégorie Junior – les 6 à 25 ans –, un abonnement "Onde Verte" d'une durée de validité de six mois, avec réduction de prix proportionnelle à celle de l'abonnement d'une année.

Signataires: A. Tissot Schulthess, O. Duvoisin, E. Flury, M. Debély, C. Mermet, N. Fellrath, T. Huguenin-Elie, C. Bertschi, P. Bonhôte, P.-L. Denis et D. Schürch.

Comme mentionné dans le postulat, un abonnement d'une durée de validité de douze mois coûte l'équivalent de neuf abonnements mensuels, ce qui représente une réduction de 25% (9/12). Un abonnement d'une durée de validité de six mois qui coûterait par exemple l'équivalent de cinq abonnements mensuels correspond à une réduction de 17% environ (5/6). Pour les familles, la première solution (abonnement annuel) est donc économiquement la plus intéressante, même si elles devaient faire crédit pour faire face à cette dépense au début de l'année scolaire. Le succès commercial d'un abonnement semestriel est donc discutable.

Cette proposition a néanmoins été étudiée dans le cadre du projet de communauté tarifaire intégrale (CTI) Onde verte mais n'a finalement pas été retenue, notamment dans le souci de promouvoir les transports publics sur toute l'année et pas seulement durant la période hivernale.

Pour rappel, Onde verte est la communauté tarifaire qui réunit l'ensemble des entreprises desservant le réseau des transports publics du canton de Neuchâtel. Nous proposons donc le classement de ce postulat.

Postulat du groupe socialiste – Desserte ferroviaire Le Locle- La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel: des améliorations à court terme nécessaires

En date du 1^{er} novembre 2006, votre Conseil a accepté le postulat du groupe socialiste 06.164, dont nous rappelons la teneur ci-après:

06.164

31 octobre 2006

Postulat du groupe socialiste

Desserte ferroviaire Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel: des améliorations à court terme nécessaires

Dans la perspective de la mise sur pied du nouvel horaire CFF (décembre 2007), le Conseil d'Etat est prié d'étudier toutes les mesures qui permettraient d'améliorer la desserte ferroviaire Le Locle-La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel.

Il s'agirait par exemple:

- d'introduire une réelle cadence semi-horaire sur cette ligne, ce qui devrait devenir possible et surtout attractif dans le cas de l'introduction d'une desserte semi-horaire de la ligne du pied du Jura;*
- d'améliorer les vitesses d'entrée et de sortie en gare de La Chaux-de-Fonds (côté est) et en gare de Neuchâtel (côté ouest) qui sont actuellement basses;*
- d'exploiter la ligne avec un type de rames surbaissées (de type FLIRT) qui possèdent une forte accélération, ce qui permettrait de gagner du temps à Chambrelieu et sur le reste du parcours. L'utilisation de matériel roulant moderne avec des gares comme celles de La Chaux-de-Fonds, Les Hauts-Geneveys et Neuchâtel (pour certains quais) disposant déjà de quais à 55 centimètres, permettrait aux personnes à mobilité réduite d'y accéder de plain-pied. Cela améliorerait les temps de transbordement, le confort des voyageurs et en retour l'image de nos transports publics.*

Des études sont en cours pour savoir quelle variante de TransRUN il faudra retenir. Ces réflexions doivent certes être menées mais elles ne conduiront à des réalisations que dans une quinzaine d'années au mieux. Elles ne doivent pas d'ici là paralyser les possibilités d'améliorer une desserte qui est essentielle pour l'image de notre canton et surtout pour les usagers quotidiens de cette ligne.

Signataires: A. Tissot Schulthess, O. Duvoisin, M. Giovannini, J.-P. Franchon, F. Cuche, A. Fischli, C. Siegenthaler, C. Borel et E. Flury.

Depuis décembre 2007, plusieurs mesures ont été introduites pour améliorer l'offre entre Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds - Le Locle:

- deux trains supplémentaires depuis décembre 2007, dont un train RE supplémentaire à l'heure de pointe;*
- deux trains supplémentaires en décembre 2008 à l'heure de pointe;*

- la cadence à la demi-heure sur la ligne du Pied-du-Jura est liée au projet ZEB (horizon de réalisation 2020);
- le canton a obtenu des paires de trains supplémentaires entre Neuchâtel et Lausanne, dans l'attente d'une cadence intégrale à la ½ heure. Ces trains profitent aux liaisons RER Neuchâtelois;
- les investissements nécessaires à l'amélioration des vitesses d'entrée des trains en gare de Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds sont trop importants en rapport aux avantages (plusieurs millions de francs pour quelques secondes de gagnées). Avec l'offre actuelle, cet investissement n'est pas défendable auprès de la Confédération;
- l'introduction du matériel roulant neuf en décembre 2009 (matériel CFF domino); ces nouvelles compositions modernes comprennent une voiture intermédiaire à plancher bas;
- le Grand Conseil s'est clairement prononcé pour la variante TransRUN "Cernier". Il n'est dès lors pas prévu d'investir massivement sur l'ancienne ligne. Le développement de l'offre est donc très limité.

Au vu de ce qui précède, nous proposons le classement du postulat du groupe socialiste 06.164.

Postulat des groupes radical et libéral-PPN – Plan directeur des transports: rapport au Grand Conseil!

En date du 6 novembre 2007, votre Conseil a accepté le postulat des groupes radical et libéral-PPN 07.190, dont nous rappelons la teneur ci-après:

07.190

6 novembre 2007

Postulat des groupes radical et libéral-PPN

Plan directeur des transports: rapport au Grand Conseil!

En date du 24 octobre 2007, le Conseil d'Etat a adopté, sur proposition du chef du Département de la gestion du territoire, le plan directeur des transports, par un arrêté publié dans la Feuille officielle du mercredi 31 octobre 2007.

Avec cet arrêté, les groupes susmentionnés considèrent que le Conseil d'Etat s'est arrogé des compétences excessives et ce notamment en vertu des dispositions légales des lois sur l'aménagement du territoire (LAT et LCAT) et de la loi sur la transparence des activités étatiques.

La précipitation du Conseil d'Etat dans l'adoption dudit plan directeur nous surprend également et il nous semble que depuis la mise en consultation, aucune information n'a été faite, tant à la population qu'au Grand Conseil d'ailleurs, ceci posant problème face à l'obligation d'informer la population dans un tel processus¹.

De plus, une consultation des procédés en vigueur dans d'autres cantons (JU, VD, GE, FR) montre que ces derniers octroient à leurs parlements respectifs la compétence de ratifier ou d'adopter le plan directeur².

Dès lors, nous demandons au Conseil d'Etat de présenter au Grand Conseil un rapport de synthèse des prises de position issues de la procédure de consultation du plan directeur des transports.

Nous demandons également la ratification du plan directeur des transports par le Grand Conseil.

Signataires: T. Perrin et P.-A. Steiner.

¹Article 4 LAT

²JU: loi sur les constructions et l'aménagement du territoire, article 82 alinéa 3

VD: loi sur l'aménagement du territoire et les constructions, article 9 alinéa 2 lettre a

GE: loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, article 8 alinéa 3

FR: loi sur l'aménagement du territoire et les constructions, article 22 alinéa 2

Selon la loi sur transports publics (LTP), c'est la conception directrice des transports qui est la référence, cette dernière a été adoptée par le Grand Conseil et n'est pas modifiée. Selon les articles 6 et 7 de la LTP il est clair que le Conseil d'Etat n'a pas d'obligation de faire voter le plan directeur des transports par le Grand Conseil. Les articles 10 et 11 règlent les devoirs et compétences du Grand Conseil et du Conseil d'Etat.

Une information de synthèse a été présentée au Conseil des transports. Suite à la consultation, cet organe a eu l'occasion de prendre position concernant le plan directeur.

Au vu de ce qui précède et dans la mesure où les bases légales sont respectées, nous proposons le classement de ce postulat.

Postulat de députés de Corcelles-Cormondrèche, Peseux et Rochefort – Pour un TransRUN qui profite à tous!

En date du 6 novembre 2007, votre Conseil a accepté le postulat de députés de Corcelles-Cormondrèche, Peseux et Rochefort 07.195, dont nous rappelons la teneur ci-après:

07.195

6 novembre 2007

Postulat de députés de Corcelles-Cormondrèche, Peseux et Rochefort Pour un TransRUN qui profite à tous!

Nous demandons au Conseil d'Etat d'étudier les possibilités de maintenir une offre de transports publics de qualité entre la Ville de Neuchâtel (et notamment sa gare) d'une part et les communes de Peseux, Corcelles-Cormondrèche et Rochefort d'autre part.

Commentaire

Le projet TransRUN, avec le choix de la variante Cernier, est sans aucun doute dans l'intérêt de la majorité de la population neuchâteloise. Les députés de Corcelles-Cormondrèche, Peseux et Rochefort peuvent parfaitement l'admettre et soutenir sans réserve le TransRUN tel que le Conseil d'Etat l'a défini.

Toutefois, le choix de la variante Cernier en lieu et place de la variante Corcelles fait courir un risque important de diminution de l'offre en matière de transports publics pour les communes situées sur l'actuelle ligne CFF qui sera désaffectée, tout particulièrement de la gare de Neuchâtel à celle de Chambrelin. L'offre de bus actuelle (ligne 10) est insuffisante et les transports publics existants (ligne 1 et car postal) sont bloqués dans l'important trafic des heures de pointe sur l'axe Vauseyon-Corcelles: le train ne saurait donc être purement et simplement supprimé sans compensation.

A un moment où chacun se vante de vouloir développer les transports publics, l'affaiblissement de ces derniers dans une zone regroupant plus de 10.000 habitants serait un signal politique contestable et contradictoire.

Aussi, les députés soussignés demandent au Conseil d'Etat d'étudier les moyens permettant de maintenir une offre de transports publics de qualité dans les communes de Corcelles-Cormondrèche, Peseux et Rochefort, en examinant notamment les points suivants:

- liaison de qualité entre les communes susmentionnées et la "colonne vertébrale" du TransRUN;*
- maintien de la ligne de chemin de fer entre la gare de Neuchâtel et celle de Chambrelieu, cas échéant avec un système de tram-train. Des haltes supplémentaires, par exemple aux Nods à Corcelles, et la création de parkings d'échanges devrait être étudiée;*
- renforcement de l'offre de bus sur les lignes 1 et 10 des TN;*
- prolongation de la ligne 10 en direction de Colombier et (ré)instauration d'un service durant les week-ends;*
- toute autre solution innovante permettant de valoriser les transports publics dans cette région de manière rationnelle et à un coût raisonnable.*

Cosignataires: R. Comte, B. Nussbaumer, Ch. Imhof, L.-M. Boulianne, L. Debrot, L. Renzo, C. Bertschi, P.-L. Denis, D. Humbert-Droz, T. Perrin et B. Matthey.

Dans le cadre du projet d'agglomération et conformément à la conception directrice des transports, le conseil d'Etat a choisi de favoriser l'utilisation des transports publics. La variante TransRUN Cernier ne dessert effectivement pas la gare de Corcelles-Peseux. Des solutions pour compenser cette dégradation de l'offre devront être étudiées. Plusieurs pistes sont envisageables:

- prolongement de la ligne 10 jusqu'à Colombier. A l'horizon TransRUN, l'amélioration de la cadence est envisageable (au 1/4h par exemple);
- maintien de la ligne ferroviaire entre Chambrelieu et Neuchâtel.

La solution privilégiée par la région concernée, soit le maintien de la ligne ferroviaire, nécessitera une étude complémentaire coût - avantage. Il s'agira de vérifier la faisabilité technique de ce projet (capacité entre Vauseyon et la gare de Neuchâtel (3^e voie), quai en gare de Neuchâtel), d'estimer les coûts des besoins en infrastructure et enfin d'estimer les coûts d'exploitation d'une offre ferroviaire. Ce n'est que sur cette base qu'une décision pourra être prise.

Pour l'heure, les ressources sont engagées pour la suite du projet TransRUN. Cette étude ne sera menée qu'en deuxième étape.

3. CONCLUSION

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat vous prie de prendre en considération le présent rapport et de classer les motions et postulats suivants:

- motion Claude Borel 97.116, du 12 février 1997, "Transjurassien Express"?
- motion du groupe radical 02.112, du 19 mars 2002, pour une mobilité professionnelle intégrée;
- motion populaire du parti socialiste du Littoral neuchâtelois 04.157, du 26 août 2004, ligne CFF Gorgier-Neuchâtel: Non à la dégradation des prestations;
- motion du groupe socialiste 07.152, du 26 juin 2007, demande d'étude pour une liaison de transports publics entre le Val-de-Ruz et Saint-Imier;
- postulat de la commission "transports" 91.135, du 30 septembre 1991, répartition des déficits des entreprises de transports entre l'Etat et les communes;
- postulat du groupe socialiste 01.109, du 7 février 2001, favoriser la libre circulation des jeunes dans notre canton;
- postulat du groupe PopEcoSol 02.121, du 21 mai 2002, personnel CFF et friches ferroviaires;
- postulat du groupe radical 04.118, du 24 février 2004, quel trafic ferroviaire transfrontalier pour Neuchâtel à l'horizon 2010?;
- postulat des groupes libéral-PPN et radical 05.184, du 6 décembre 2005, onde verte;
- postulat du groupe socialiste 06.164, du 31 octobre 2006, desserte ferroviaire Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel: des améliorations à court terme nécessaires;
- postulat des groupes radical et libéral-PPN 07.190, 6 novembre 2007, plan directeur des transports: rapport au Grand Conseil!;
- postulat de députés de Corcelles-Cormondèche, Peseux et Rochefort 07.195, du 6 novembre 2007, pour un TransRUN qui profite à tous!

Veillez agréer, Madame la présidente, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 16 décembre 2009

Au nom du Conseil d'Etat:

Le président,
J. STUDER

La chancelière,
M. ENGEHBN