

**Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil**

en réponse

aux postulats du groupe socialiste, du 31 octobre 2006, "Desserte ferroviaire Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel: des améliorations à court terme nécessaires", du groupe libéral-radical, du 25 mai 2010, "Des transports publics adaptés à une politique cantonale de la formation post-obligatoire", du groupe PopVertsSol, du 25 mai 2010, "Transports des apprentis et étudiants"

(Du 13 février 2013)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RESUME

La desserte ferroviaire Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel a fait l'objet d'améliorations ponctuelles en continu depuis l'horaire 2005 (introduction de Rail 2000). La forte augmentation de la fréquentation de cette ligne a rendu nécessaire d'adapter l'offre par des trains supplémentaires, renforts et autres aménagements ciblés. De plus, des aménagements d'horaire ont été étudiés afin de répondre au mieux aux besoins des étudiants et apprentis.

Aujourd'hui, le système a atteint ses limites et toute nouvelle amélioration de l'offre — au niveau de la cadence ou de la capacité — ne peut se faire qu'avec un réaménagement du tronçon de la ligne entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Même si quelques améliorations techniques sont envisageables entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds, ces éventuels réaménagements devront faire l'objet d'études visant à déterminer:

- *leur faisabilité technique;*
- *leurs gains en capacité et en temps de parcours;*
- *leurs coûts.*

Ceci est l'objet du rapport "Nouveau projet de mobilité dans le canton" qui doit aussi être traité par votre Autorité.

1. BREF HISTORIQUE**Rapport "Nouvelle halte ferroviaire au Crêt-du-Locle" (06.038)**

En septembre 2006, le Conseil d'Etat a adopté un rapport au Grand Conseil à l'appui d'un projet de décret portant octroi d'un crédit de 1.030.000 francs destinés à couvrir la part du

canton de Neuchâtel pour la réalisation d'une nouvelle halte ferroviaire au Crêt-du-Loclé (06.038).

Le gouvernement a présenté ce projet dans le sens d'une valorisation du pôle de développement économique cantonal du Crêt-du-Loclé. En 2006, le site hébergeait 1200 emplois et les projections tablaient sur 1500 places de travail à terme.

Dans son rapport le Conseil d'Etat rappelait que, jusqu'en 1995, une halte était en service au Crêt-du-Loclé; les CFF ont fermé cette halte en raison de sa faible fréquentation. Suite à cette décision, une nouvelle ligne de bus a été introduite entre La Chaux-de-Fonds et Le Locle. Cette ligne a connu un développement régulier et offert une cadence au quart d'heure, aux heures de pointe, avec une fréquentation de l'ordre de 2000 personnes par jour. Par contre, les temps de parcours dépendent fortement des conditions de circulation; les bus ne disposant pas d'une voie réservée. Le rapport 06.038 indiquait également qu'au niveau du réseau ferroviaire, l'horaire 2005 a introduit une nette amélioration avec l'introduction de deux paires de trains par heure sur la ligne Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel. Cette offre a entraîné une très nette augmentation de la fréquentation. Pour compléter l'offre entre les deux villes, chaque jour, quatre paires de trains en provenance de Morteau ont été prolongés du Locle jusqu'à La Chaux-de-Fonds. Le gouvernement arrivait à la conclusion qu'un arrêt au Crêt-du-Loclé permettrait des liaisons directes de ce pôle économique avec le réseau national et la France voisine; la ligne ferroviaire étant conçue en complémentarité à la ligne de bus interurbaine.

Lors de sa séance du 1^{er} novembre 2006, le Grand Conseil a traité le rapport du Conseil d'Etat 06.038. Tous les groupes ont manifesté leur soutien le projet de réalisation d'une nouvelle halte au Crêt-du-Loclé. Néanmoins, les porte-paroles des partis libéral-PPN, PLR et UDC ont relevé le coût du projet jugé important (au total plus de 1,6 millions de francs). Finalement, le crédit de 1.030.000 francs destiné à couvrir la part cantonale pour la réalisation d'une nouvelle halte ferroviaire au Crêt-du-Loclé a été accepté par 95 voix contre 6.

Postulat du groupe socialiste 06.164

Après avoir adopté le rapport 06.038, les députés se sont penchés sur le postulat du groupe socialiste, du 31 octobre 2006, "Desserte ferroviaire Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel: des améliorations à court terme nécessaires" (06.164), dont nous rappelons la teneur ci-après:

06.164 ad 06.038

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, Frédéric Cuhe, A. Fischli, C. Siegenthaler, C. Borel et E. Flury.

Dans son développement, M^{me} Anne Tissot Schultess relevait que les améliorations apportées sur la ligne en 2005 sont fort appréciées. Elle notait également que, dans le sens La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel, l'horaire est presque assuré à la demi-heure (avec des départs aux minutes 1 et 42). Mais dans le sens inverse, la situation mériterait d'être améliorée puisque les départs des deux trains (un RégioExpress et un régional) se font à 6 minutes d'intervalle. La députée demandait également que la cadence semi-horaire soit assurée en début de soirée; au moins jusqu'à 20 heures. La nécessité d'étudier toutes les possibilités de diminuer le temps de parcours était également relevée (notamment en modifiant les rayons des courbes à l'entrée et à la sortie de la gare de La Chaux-de-Fonds). M^{me} Anne Tissot Schultess mentionnait que l'introduction de matériel roulant à plancher bas sur cette ligne, de type FLIRT, permettrait probablement de raccourcir la durée du trajet.

N'étant pas combattu, le postulat 06.164 a été adopté par le Grand Conseil le 1^{er} novembre 2006.

Dans son rapport "Classement de motions et postulats en suspens dans le domaine des transports publics", du 16 décembre 2009 (10.005), le Conseil d'Etat a notamment proposé le classement du postulat 06.164. Pour ce faire, une liste en sept points des améliorations portées à la ligne Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel depuis décembre 2007 a été mentionnée. Lors de la séance du Grand Conseil du 30 mars 2010, les députés ont fait savoir qu'ils attendaient plus de précisions; notamment s'agissant de la possibilité d'introduire une cadence semi-horaire sur la ligne. Il a été annoncé qu'une interpellation sur ce thème était déposée le jour même par le groupe socialiste (voir chapitre 2). Le classement du postulat a donc été refusé (55 voix contre 45).

Postulat du groupe libéral-radical 10.137

En date du 28 juin 2010, le Grand Conseil a adopté le rapport du Conseil d'Etat "CPLN – CIFOM – Transfert de filières" (10.018) dont nous rappelons l'objet par l'extrait ci-dessous:

"La construction du bâtiment de la microtechnique constituera un projet de taille ces quelques prochaines années pour le Canton de Neuchâtel. Celui-ci doit permettre à notre région de pouvoir jouir notamment d'un pôle fort en matière de formation dans le domaine des microtechniques. Afin de réaliser ces projets, il est nécessaire de détruire le bâtiment actuel de l'École professionnelle commerciale du Centre professionnel du Littoral neuchâtelois (CPLN-EPC) dont les étudiants seront relogés

provisoirement dans des "pavillons" proches de ceux du Lycée Jean-Piaget. En 2011, les étudiants de la Haute école Arc ingénierie du Locle se déplaceront à Neuchâtel dans le bâtiment TransEurope. Ils libéreront ainsi au Locle une surface plutôt destinée à accueillir une école à vocation technique.

Afin notamment de ne pas déplacer des élèves sortant de l'école obligatoire, le Conseil d'Etat propose un déplacement d'une partie de l'École technique (ET) du CPLN sur le site de l'ancienne École d'ingénieurs du Locle, composée principalement des écoles supérieures (écoles après le CFC), ceci sous la responsabilité de l'École technique du Centre interrégional de formation des Montagnes neuchâteloises (CIFOM-ET). Ce déplacement permet de réaménager certains locaux du CPLN afin d'y accueillir l'actuelle EPC.

Ce regroupement permet de mettre en place de véritables filières professionnelles de qualité dans les différentes régions du canton. Nous citerons par exemple l'École Pierre-Coullery (domaines de la santé et du social) à La Chaux-de-Fonds, l'École d'arts appliqués à La Chaux-de-Fonds, les métiers de la terre et de la nature à Cernier, les métiers du bâtiment à Colombier et certaines filières techniques au Locle. Il nous semble finalement important de souligner que cette déconstruction représente une opportunité à saisir, le transfert de filières envisagé permettant la poursuite de la mise en place et du renforcement de véritables filières professionnelles."

Suite à l'adoption de ce rapport, votre Autorité a examiné le postulat du groupe libéral-radical 10.137. Le postulat est reproduit ci-dessous dans sa version amendée:

10.137 ad 10.018

25 mai 2010

Postulat du groupe libéral-radical

Des transports publics adaptés à une politique cantonale de la formation post-obligatoire

Le transfert des professeurs et étudiants du CIFOM-CPLN n'est que la première d'une série de décisions qui vont mettre en œuvre l'agglomération neuchâteloise.

Ainsi, la direction des prisons, les tribunaux, etc. vont, ces prochaines années, rendre nécessaire une meilleure desserte en transports publics.

Le passage de la cadence des trains à la demi-heure et la mise en service de bus sont une nécessité.

Le Conseil d'Etat est prié de planifier la mise en service d'un train rapide supplémentaire (au moins) chaque heure sur la ligne Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle pour arriver à une cadence minimum à la demi-heure au changement d'horaire de décembre 2011.

Cette offre de transport public contribuera à renforcer la cohésion cantonale en facilitant les déplacements à l'intérieur du canton. Elle s'inscrit donc comme une première phase du projet TransRUN. Elle permettra d'augmenter graduellement la fréquentation des transports en commun trans-réseau urbain neuchâtelois et rendront le projet TransRUN plus crédible. Les budgets de ces dessertes supplémentaires devraient donc être conçus dans le cadre du RUN.

Signataires: C. Gueissaz, B. Haeny, J. Frésard, P.-A. Steiner, M.-A. Nardin, Ch. Häsler, Ph. Haeberli, D. Humbert-Droz, Ch. Imhof, F. Jaquet, E. Robert-Grandpierre, J.-C. Guyot, J.-B. Steudler, J.-F. de Montmollin, J. Amez-Droz et F. Monnier.

Dans sa version initiale, le postulat demandait en sus au Conseil d'Etat d'étudier la possibilité de mettre sur pied un transport par bus entre Neuchâtel Place Pury, La Chaux-de-Fonds et Le Locle. Le député Armand Blaser déposait alors un amendement visant à supprimer la démarche quant à une desserte en bus entre les trois villes du canton. Il développait son amendement en indiquant que toutes les mesures ferroviaires n'avaient pas encore été mises en œuvre (trains supplémentaires, prolongement des rames, etc.). Il estimait dès lors inutile et coûteux d'envisager une desserte par bus à ce stade. N'étant pas combattu, l'amendement du député Armand Blaser a été accepté par le parlement cantonal.

Le Conseil d'Etat a indiqué ne pas combattre le postulat du groupe libéral-radical, notamment dans le but d'adapter les horaires des étudiants afin d'atténuer l'hyper-pointe en parallèle à l'augmentation de l'offre.

Le postulat 10.137, dans sa version amendée, a été accepté à une majorité évidente.

Postulat du groupe PopVertsSol 10.138

Toujours dans le cadre du rapport du Conseil d'Etat "CPLN – CIFOM – Transfert de filières" (10.018), votre Autorité a examiné le postulat du groupe PopVertsSol 10.138, reproduit ci-dessous dans sa version amendée:

10.138 ad 10.018

25 mai 2010

Postulat du groupe PopVertsSol

Transports des apprentis et étudiants

Le regroupement des filières de formation oblige un nombre toujours plus important d'étudiants à se déplacer à l'intérieur ou à l'extérieur du canton.

Ces déplacements occasionnent des coûts supplémentaires pour les familles, et pour un certain nombre d'entre elles ces frais supplémentaires sont difficilement supportables. De plus, pour certains étudiants le temps passé dans les transports crée une surcharge de fatigue et péjore le temps qui leur reste pour travailler sur leurs cours.

Ainsi notre groupe demande au Conseil d'Etat d'étudier les éventuels aménagements d'horaire en attendant la mise en place du TransRUN.

Signataires: F. Jeandroz, V. Leimgruber, C. Dupraz, L. Ducommun, M. Ebel, J.-C. Pedrolj, N. de Pury, D. de la Reussille, S. Vuilleumier, T. El Kadiri, C. Maeder-Milz, F. Fivaz, V. Pantillon, D. Angst, L. Debrot, P.-A. Thiébaud et D. Ziegler.

Le Conseil d'Etat a déposé un amendement, afin de centrer l'objet du postulat sur l'offre de transports publics et de renoncer à examiner dans ce cadre la question d'une aide financière aux familles qui soit destinée spécifiquement aux déplacements des apprentis et étudiants. L'amendement du gouvernement était accepté par 59 voix contre 43.

Suite à ce vote, le groupe PopVertsSol a indiqué ne pas pouvoir accepter le postulat dans sa version amendée. Finalement, le postulat 10.138 a été adopté par le Grand Conseil par 82 voix contre 5.

2. UNE THÉMATIQUE RÉGULIÈREMENT ABORDÉE EN GRAND CONSEIL

Le parlement cantonal a toujours suivi la thématique de l'offre de transports publics entre Le Locle, La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel avec une attention soutenue. Pour étayer cette constatation, nous avons recensé les interventions parlementaires (propositions des députés, postulats et questions) en lien direct avec ce sujet. En plus des postulats ici traités, depuis 1987, ce sont cinq interpellations, cinq questions, une motion et un postulat qui ont été déposés. Ces interventions sont listées ci-dessous par ordre antichronologique (les textes déposés se trouvent en annexe):

- motion du groupe PopVertsSol, du 2 octobre 2012, "TransRUN: et après?" (12.155);
- interpellation Fabien Fivaz, du 28 juin 2011, "Prochain arrêt Chambrelieu. Gare Terminus. Tout le monde descend svp." (11.162);
- interpellation du groupe socialiste, du 30 mars 2010, "Renforcement de l'offre CFF sur la ligne Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle" (10.121);
- question du groupe socialiste, du 25 janvier 2005, "Ligne de train Le Locle – Neuchâtel" (05.308);
- postulat Gérard Santschi, du 20 juin 2001, "Le Locle – La Chaux-de-Fonds par un 3^e rail" (01.134 ad 01.026);
- question Bernard Matthey, du 19 juin 2000, "La Micheline, pourquoi pas jusqu'à La Chaux-de-Fonds, voire jusqu'à Neuchâtel" (00.337);
- question Gérard Santschi, du 31 janvier 2000, "Le train matinal restera-t-il au dépôt?" (00.304);
- interpellation Serge Vuilleumier, du 3 octobre 1994, "Liaison La Chaux-de-Fonds - Le Locle: et maintenant ?" (94.127);
- question Daniel Vogel, du 26 juin 1989, "Suppression de lignes CFF et de trafic régional" (89.356);
- interpellation Charles-Henri Pochon, du 26 juin 1989, "L'assainissement des CFF menace l'existence des lignes Les Verrières – Travers et Le Locle – La Chaux-de-Fonds" (89.127);
- interpellation Frédéric Blaser, du 26 juin 1989, "Liaisons ferroviaires La Chaux-de-Fonds – Le Locle – Les Brenets" (89.126);
- question Anne-Marie Mouthon, du 18 mai 1987, "Trains La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel: arrêt à Corcelles?" (87.328).

D'autres discussions ont bien évidemment eu lieu dans l'hémicycle cantonal dans le cadre de rapports du Conseil d'Etat, de la planification générale des transports publics ou encore plus spécifiquement concernant le TransRUN et RER neuchâtelois. La liste présentée ci-dessus ne se veut pas exhaustive, mais démontre l'attention, à juste titre, portée à la liaison ferroviaire Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel.

3. AMÉLIORATIONS APPORTÉES SUR LA LIGNE DEPUIS 2006

Depuis l'introduction de la première étape de Rail 2000, avec l'horaire 2005, le nouveau concept introduit entre Le Locle, La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel consiste en une paire horaire de RégioExpress (RE) et une paire de trains régionaux (R). Autrement dit, chaque heure partent 1 RE et 1 R du Locle en direction de Neuchâtel; idem dans le sens contraire. L'utilisation de cette offre dépasse les pronostiques: une augmentation de 32% de la fréquentation est constatée entre Les Hauts-Geneveys et La Chaux-de-Fonds entre 2005 et 2010. Soit plus de 5% par an, ce qui est bien supérieur aux observations faites sur d'autres lignes ferroviaires en Suisse. Cette augmentation importante s'explique notamment par:

- l'introduction de la communauté tarifaire intégrale en juin 2009;
- l'optimisation des correspondances à Neuchâtel en direction de Berne;
- l'amélioration du confort des clients avec le matériel modernisé DOMINO sur la ligne.

Pour la seule année 2011, l'augmentation de la fréquentation sur le tronçon de ligne le plus chargé (entre les Hauts-Geneveys et La Chaux-de-Fonds) a été de 15%!

Néanmoins, cet effet réjouissant de progression du transport ferroviaire amène la problématique de la capacité jusqu'alors plutôt réservée aux grandes agglomérations de l'Arc lémanique ou de Bâle, Berne et Zurich. Il n'est dorénavant plus rare de voir des clients voyager debout aux heures de pointes. Si cette situation est plus ou moins acceptée au cœur des grandes villes, elle ne donne pas satisfaction à la clientèle neuchâteloise et l'autorité cantonale ne peut s'en contenter.

Pour remédier à cette situation, plusieurs mesures d'amélioration ont été successivement adoptées. Elles sont décrites ci-dessous.

Année d'horaire 2006

L'introduction d'une prestation supplémentaire entre Morteau et la Chaux-de-Fonds a rencontré le succès escompté avec une augmentation sensible du nombre d'abonnés français. Elle a permis de systématiser des relations directes sans changement Morteau – La Chaux-de-Fonds et surtout, de les intégrer dans le nœud de correspondances de La Chaux-de-Fonds. Les temps d'attente sont ainsi réduits en gare de La Chaux-de-Fonds en direction de Neuchâtel, des vallées des Ponts-de-Martel et de la Sagne, du vallon de St-Imier et des Franches-Montagnes.

Année d'horaire 2007

La halte du Crêt-du-Loclc est inaugurée durant le week-end des 25 et 26 août 2007. L'accessibilité du pôle économique cantonal du Crêt-du-Loclc est ainsi nettement améliorée en premier lieu pour les travailleurs français, mais également pour ceux du bas du canton et de l'Arc lémanique.

Globalement, il est à relever que malgré les restrictions budgétaires fédérales et cantonales 2007, les prestations du trafic régional ont pu être maintenues moyennant quelques adaptations d'horaire de l'ordre de la minute. Compte tenu du contexte financier, cette reconduction de l'offre constitue un point positif.

Année d'horaire 2008

Cinq trains supplémentaires entre Le Locle et Neuchâtel ont été ajoutés au changement d'horaire de décembre 2007, dont un répondant spécifiquement au problème de capacité entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds entre 17h00 et 18h00. Les autres trains introduits ont permis d'assurer les premières correspondances avec les ICN en direction de Lausanne et Genève à 5h30, et d'étendre la période de circulation des RégioExpress de 19h30 à 21h00.

Pour répondre au développement de la fréquentation des trains transfrontaliers Morteau – La Chaux-de-Fonds, quatre trains supplémentaires ont été commandés, correspondant aux besoins matinaux de l'industrie (départ de Morteau aux alentours de 5h20) d'une part et aux besoins d'échange entre Besançon et les Montagnes neuchâteloises d'autre part (retour en soirée possible depuis Besançon en direction de La Chaux-de-Fonds).

Année d'horaire 2009

Les améliorations introduites en 2008 n'ont pas permis de résoudre tous les problèmes de capacité rencontrés, particulièrement pour la croisée des trains de 7h30 à Neuchâtel; malgré la circulation de trains tractés comprenant 5 éléments voyageurs (cela correspond à la longueur maximale des trains en rapport à la longueur des quais). En adéquation à la demande, deux trains supplémentaires ont été commandés avec correspondance à Neuchâtel pour les trains grandes lignes Neuchâtel – Lausanne nouvellement introduits par les CFF (départ de La Chaux-de-Fonds 6h19, arrivée à Neuchâtel 6h49; départ de Neuchâtel à 18h06, arrivée à La Chaux-de-Fonds/Le Locle 18h38/47). Une cadence proche de la demi-heure en relation RégioExpress est ainsi assurée aux heures de pointes, mais uniquement dans le sens pendulaire allant, le matin, des Montagnes neuchâteloises en direction de l'agglomération de Neuchâtel et l'Arc lémanique et inversement le soir.

Faisant suite à la décision du Grand Conseil neuchâtelois, courant 2005, d'investir 12 millions de francs pour cofinancer deux projets de doublement de voie sur la ligne Berne – Neuchâtel, le temps de parcours entre La Chaux-de-Fonds/Le Locle et Berne via Neuchâtel passait 76 à 65 minutes (grâce aux correspondances de 4 minutes assurées en gare de Neuchâtel) alors que ces liaisons étaient jusque-là assurée via le vallon de St-Imier et Bienne.

Année d'horaire 2010

Durant le mois de fermeture du tunnel routier sous la Vue-des-Alpes pendant l'été 2010, certains trains CFF de l'heure de pointe entre Neuchâtel et Le Locle ont été renforcés par une augmentation de la capacité du train, du lundi au samedi. Sur la base des résultats positifs de ces renforts, et en raison de la fréquentation importante de cette ligne, le même renfort a été conservé pour la fin de l'année horaire.

L'élément marquant du trafic régional pour cette année est l'inauguration du matériel CFF DOMINO qui est progressivement introduit sur les lignes ferroviaires neuchâteloises. Les rames DOMINO sont constituées d'automotrices et de voitures de commande complètement modernisées, ainsi que de voitures intermédiaires neuves à plancher bas. Ces nouveaux trains régionaux offrent tout le confort que l'on peut attendre d'un moyen de transport régional moderne.

Année d'horaire 2011

Les renforts introduits en cours d'année 2010 ont été reconduits à l'horaire 2011. Cette augmentation de la capacité se fait par l'adjonction d'un module de renfort aux principaux trains de l'heure de pointe.

La réorganisation des filières de formation de la HE-Arc — avec l'inauguration du bâtiment TransEurope à Neuchâtel au mois de septembre 2011 — a nécessité la commande de renforts par l'ajout d'un deuxième module supplémentaire DOMINO au train de base composé de trois éléments voyageurs à la croisée des trains de 8h30 (seuls les trains de 7h30 étaient renforcés jusqu'alors).

Année d'horaire 2012

Grâce à une étude détaillée des CFF sur les réserves de capacité de la ligne dans le cadre du mandat de planification de l'Arc jurassien¹, une deuxième paire de RE horaire est techniquement envisageable, mais elle ne peut pas être généralisées de 6h00 à 20h00, pour des raisons de conflit de sillons (partage de capacité avec les besoins marchandises ou d'autres trains voyageurs RE ou TGV en direction de Pontarlier).

Les trains RE supplémentaires ne circulaient jusqu'alors que dans le sens le plus chargé, soit de La Chaux-de-Fonds à Neuchâtel le matin et inversement le soir. L'étude CFF permet d'envisager une offre bidirectionnelle correspondant aux besoins pendulaires (autant de voyageurs dans le sens montant que descendant à 7h30 le matin). Avec ce nouveau concept (6 trains par heure entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds), tous les points de croisement en ligne sont utilisés (Corcelles-Peseux, Chambrelieu, Les Geneveys-sur-Coffrane, Les Hauts-Geneveys). En d'autre terme, toute nouvelle amélioration de l'offre passe inévitablement par des investissements conséquents sur la ligne (tronçon à double voie, tunnel, etc.).

Sur la base de cette étude, trois trains supplémentaires circulent entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel, correspondant à une cadence proche de la demi-heure en RE, entre 6h30 et 8h00 et entre 17h00 et 18h30.

Dorénavant, 3 types de trains circulent entre Le Locle et Neuchâtel:

- Les **trains régionaux (R)** qui circulent à cadence horaire de 5h00 à 24h00 dans les 2 sens. Ces trains s'arrêtent à toutes les haltes intermédiaires avec un temps de parcours de 38 minutes environ.
- Les **trains Régio-Express (RE)** qui circulent à cadence horaire dans les 2 sens également mais de 5h00 à 20h00. Ils sont directs avec arrêts intermédiaires aux Hauts-Geneveys et Chambrelieu et un temps de parcours de 27-28 minutes selon la direction. Il s'agit du produit phare entre les 3 villes
- Les **trains Régio-Express II (RE II)** qui ne circulent qu'aux heures de pointes à une cadence horaire également et un temps de parcours de 28 minutes dans le sens descendant (avec 2 arrêts intermédiaires aux Hauts-Geneveys et Chambrelieu) et 33 minutes dans le sens montant (avec 3 arrêts intermédiaires aux Hauts-Geneveys, Chambrelieu et Corcelles-Peseux). Ils permettent d'assurer une offre directe proche de la cadence à la ½ heure entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds.

¹ Les travaux de planification de l'offre ont été réalisés dans le cadre du mandat de planification de l'Arc jurassien confié par les cantons aux CFF ("Amélioration de l'offre ferroviaire régionale dans l'Arc jurassien – Mandat de planification", mai 2012).

Il n'est dorénavant plus possible d'ajouter un train supplémentaire entre les villes de Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, toutes les possibilités de croisement étant utilisées (Les Hauts-Geneveys, Les Geneveys-sur-Coffrane, Chambrelieu, Corcelles-Peseux).

Année d'horaire 2013

Aucune amélioration de l'offre n'a pu être apportée au changement d'horaire 2013. Comme plusieurs fois évoqué, le système actuel a atteint ses limites. L'offre en vigueur ce jour figure en annexe, sous forme d'une planche horaire (annexe 2).

4. POTENTIEL D'AMÉLIORATION SUR LA LIGNE

Comme le retrace le chapitre précédent, des améliorations ponctuelles ont été apportées sur la ligne Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel de façon continue depuis l'horaire 2005 (introduction de Rail 2000). Ces trains supplémentaires, renforts et autres aménagements ciblés ont cependant atteint leurs limites. En effet, l'infrastructure actuelle ne permet plus d'envisager des améliorations significatives sur la ligne: jusqu'en 2050, vu les horaires prévus par les différentes compagnies, seuls quatre trains supplémentaires aux heures de pointes peuvent être envisagés (départ de Neuchâtel à 8h05, 16h05 et de La Chaux-de-Fonds à 16h21 et 18h21), sous réserve de conflits avec les trains marchandises ou TGV/RE. De plus, la longueur actuelle des quais limite toutes nouvelles possibilités de renforts supplémentaires. En d'autres termes, il n'est pas possible d'augmenter le nombre de personnes transportées en ajoutant simplement des wagons supplémentaires aux compositions existantes.

L'élément limitant toute amélioration de l'offre réside dans l'infrastructure héritée du 19^e siècle. La seule possibilité d'offrir une cadence ou une capacité améliorée entre Le Locle et Neuchâtel réside dans la création d'une nouvelle infrastructure entre La Chaux-de-Fonds et le chef-lieu en:

- augmentant le nombre de points de croisement, voire en dédoublant la ligne, sur les tronçons les plus chargés entre Neuchâtel et la Chaux-de-Fonds;
- augmentant la longueur des quais dans toutes les gares;
- supprimant le goulet de Vausseyon;
- augmentant les capacités d'accueil destrains en gare de Neuchâtel.

Il est important cependant de relever que la résolution des problèmes spécifiques entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds ne sera pas reportée si elle peut l'être de manière indépendante de la portion du tracé entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel.

5. RÉPONSE AUX POSTULATS 06.164, 10.137 ET 10.138

S'agissant de l'amélioration de la desserte ferroviaire sur la ligne Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel, les postulats déposés demandent au Conseil d'Etat d'étudier plusieurs éléments:

- l'introduction de la cadence semi-horaire;
- l'amélioration de la vitesse d'entrée et de sortie des gares;
- l'exploitation de la ligne avec des rames surbaissées;
- l'aménagement des horaires.

Introduction de la cadence semi-horaire

Comme déjà évoqué, l'introduction d'une réelle cadence semi-horaire n'est techniquement pas faisable avec l'infrastructure existante. Cette exigence au niveau de la cadence est intégrée dans les études en cours visant à déterminer quelles sont les améliorations qui devraient être faites, leur faisabilité technique, leur potentiel socio-économique et bien sûr leurs coûts. Celles-ci font l'objet d'un rapport séparé permettant l'octroi d'une première enveloppe financière pour les études (rapport "*Nouveau projet de mobilité dans le canton*").

Cependant, nous soulignons que les améliorations apportées sur la ligne en continu depuis 2006, telles que mentionnées dans le chapitre 3, permettent d'assurer, aux heures de pointe, une desserte proche de la cadence semi-horaire en RégioExpress.

Amélioration de la vitesse d'entrée et de sortie des gares

Avec l'entrée en vigueur de Rail 2000 — à l'horaire 2005 — les temps d'attente en gare de Neuchâtel pour les voyageurs des Montages neuchâteloises à destination de Berne étaient très défavorables. Dans ce cas, l'itinéraire le plus rapide consistait à transiter par le vallon de Saint-Imier et Bienne. Pour pouvoir offrir une correspondance optimale à Neuchâtel et réduire significativement les temps de parcours vers Berne, il était alors nécessaire de gagner une minute sur le tronçon La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel.

C'est pour cette raison principalement que le postulat énumère des pistes pour gagner en vitesse, par une modification des entrées et sorties des gares et par l'utilisation d'un matériel roulant plus rapide (type FLIRT).

Après examen avec les CFF, il s'est avéré que ces pistes étaient très onéreuses en regard des améliorations qu'elles apporteraient réellement. Le canton a alors porté son choix sur une mesure d'exploitation permettant de gagner du temps au rebroussement de Chambrelieu. En effet, depuis 2009, les trains sur cette ligne comptent un mécanicien à chaque extrémité du train. A son arrivée au rebroussement de Chambrelieu, les manipulations jusque-là nécessaires ainsi que le déplacement du mécanicien de la queue à la tête du train ne sont donc plus requises; ce qui permet de gagner la minute recherchée. Cette mesure implique un coût en terme de personnel estimé à 100.000 francs, mais évite toute dépense d'investissement (soit au niveau du matériel roulant ou de l'infrastructure) et permet d'amener des recettes supplémentaires grâce aux clients qui profitent des correspondances optimisées à Neuchâtel en direction de Berne. Sans cette mesure, elles ne seraient pas garanties.

Exploitation de la ligne avec des rames surbaissées

Dans le postulat 06.164, l'introduction de rames surbaissées sur la ligne est justifiée par une vitesse accrue et un accès facilité pour les personnes à mobilité réduite.

S'agissant du gain de temps, la réponse a été donnée précédemment avec l'engagement d'un deuxième mécanicien par train sur cette ligne. Ajoutons encore que si les rames FLIRT surbaissées peuvent apporter un gain de temps pour l'exploitation des trains régionaux, cela n'est pas le cas pour les RégioExpress.

Dans le cadre de la facilité d'accès, les rames DOMINO introduites en 2010 comptent des voitures avec plancher surbaissé (à l'exclusion des automotrices et des voitures de commande) permettant un gain en confort et en temps de transbordement.

Aménagement des horaires

Le transfert des filières CPLN — CIFOM a posé la question, dès la rentrée 2011, de la capacité des trains aux heures de pointe. La situation a été évaluée entre les services de l'Etat et les directions des écoles concernées afin de pallier à ce problème.

Décision a été prise d'augmenter la capacité du train Le Locle — Neuchâtel qui arrive à 8h29 au chef-lieu, par l'adjonction d'un module DOMINO. Comme le début des cours à la HE-Arc Ingénierie était planifié vers 8h40, cela permettait de bien distribuer la demande au lieu de concentrer tous les besoins entre 7h00 et 8h00. La clientèle est ainsi transportée de manière confortable et le risque de voyager debout est limité à un nombre minimal de personnes.

Dans le sens inverse, le train supplémentaire arrivant au Locle à 7h45 est à même de répondre aux besoins des étudiants en lien avec le déplacement du CIFOM-ET.

Quelle que soit la provenance des étudiants, il est apparu que la fin des cours ne nécessite pas d'aménagements particuliers. En effet, la sortie des élèves est distribuée sur une plus grande plage horaire. De plus, une réserve de capacité existe avec une cadence proche de la demi-heure en fin d'après-midi.

6. CONCLUSION

La question de la desserte ferroviaire du canton en général, en particulier de l'axe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle, est au centre des préoccupations des autorités cantonales aujourd'hui mais le sera encore demain.

Conformément au mandat donné par le parlement cantonal, le Conseil d'Etat a étudié en détail les trois postulats 06.136, 10.137 et 10.138. Des mesures ont été prises — elles sont listées dans le présent rapport — et les réponses ont été apportées aux questions posées. Dès lors, le Conseil d'Etat vous invite à classer les postulats:

- du groupe socialiste, du 31 octobre 2006, "Desserte ferroviaire Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel: des améliorations à court terme nécessaires" (06.164);
- du groupe libéral-radical, du 25 mai 2010, "Des transports publics adaptés à une politique cantonale de la formation post-obligatoire" (10.137);
- du groupe PopVertsSol, du 26 mai 2010, "Transports des apprentis et étudiants" (10.138).

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

Neuchâtel, le 13 février 2013

Au nom du Conseil d'Etat:

Le président,
P. GNAEGI

La chancelière,
S. DESPLAND

INTERVENTIONS PARLEMENTAIRES DÉPOSÉES EN LIEN AVEC L'AMÉLIORATION DE LA DESSERTE FERROVIAIRE SUR LA LIGNE LE LOCLE – LA CHAUX-DE-FONDS – NEUCHÂTEL (DEPUIS 1987)**12.155**

2 octobre 2012

**Motion du groupe PopVertsSol
TransRUN: et après?**

Le Grand Conseil demande au Conseil d'utiliser le reste du crédit d'étude de 6,6 millions de francs, voté à l'unanimité par le Grand Conseil en 2009, pour confirmer ou infirmer qu'il n'y a d'alternative crédible au projet TransRUN-RER refusé par une courte majorité des électeurs ce 23 septembre. Il est prié de réactualiser ou compléter les études déjà menées sur les variantes non retenues.

Il le prie par ailleurs d'établir les scénarii envisageables pour la modernisation de la ligne actuelle, qui prend en compte le cas où les CFF l'auraient assainie.

S'il y a lieu, le Conseil d'Etat est invité à demander un crédit d'étude complémentaire au Grand Conseil.

L'urgence est demandée.

Note: il n'est probablement pas utile de modifier le décret de 2009 dont l'article premier précise: "Un crédit de 6.600.000 francs est accordé au Conseil d'Etat pour financer l'établissement de l'avant-projet d'un nouveau tronçon de voie ferrée entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds".

Signataires: L. Debrot, S. Barbetti Buchs, A. Shah, C. Maeder-Milz, L. Ducommun, T. Buss, F. Konrad, M. Zurita, D. Ziegler, F. Jeandroz, V. Leimgruber, R. Aeberhard, V. Pantillon, D. Angst, F. Fivaz, M.-F. Monnier Douard, T. El Kadiri et P. Herrmann.

11.162

28 juin 2011

Interpellation Fabien Fivaz**Prochain arrêt Chambrelieu. Gare Terminus. Tout le monde descend svp.**

La ligne de train entre Le Locle et Neuchâtel est vétuste, malgré plusieurs dizaines de millions de francs investis depuis des années à son maintien. Encore dernièrement, l'arrivée du nouveau matériel roulant Domino a été fêté dignement et salué comme un "plus" pour les pendulaires neuchâtelois. Malgré cela, les pannes et les retards se comptent chaque mois en dizaines. Exemples: le 11 mai dernier, il a fallu près de 1h27 aux Montagnons pour rejoindre Neuchâtel, après une pause à la gare de Corcelles-Peseux. Idem le 26 du même mois, avec cette fois un arrêt à Chambrelieu. Le train au départ du Locle à 6h50 a été supprimé le 10 et le 17 janvier, de même que le 1er avril au moins, alors que c'est celui qui transporte le plus de passagers le matin.

Cette situation semble largement imputable au nouveau matériel roulant. En novembre 2010, le porte-parole des CFF a déclaré dans la presse locale que la régie fédérale avait trouvé l'origine des pannes à répétition des rames Domino et allait entreprendre des réparations. Six mois plus tard, rien ne semble avoir été fait.

Au-delà des retards et des pannes, d'autres problèmes rendent le trajet de plus en plus inconfortable. Dans les "grands" trains (cinq voitures), une partie non négligeable des passagers font le voyage debout. Et il n'est pas rare d'avoir des compositions à quatre, voire trois voitures. A Neuchâtel, le choix de faire remonter immédiatement le RegioExpress rend le transbordement des passagers très compliqué vu l'exigüité du quai. On pourrait encore ajouter les problèmes "sonores": certaines rames Domino font un bruit assourdissant en raison de vibrations, un comble pour du matériel neuf. Les CFF semblent d'ailleurs avoir conscience de ces problèmes puisqu'ils ont supprimé "et un agréable voyage" des annonces au départ du train et l'ont remplacé par une annonce demandant aux usagers de ne pas laisser trainer leurs affaires sur les sièges pour permettre à d'autres de s'asseoir!

A entendre les discussions dans le train, cette situation pénible agace les usagers, surtout lorsqu'il est prévu d'augmenter encore les tarifs début décembre. Et le TransRUN n'est pas à attendre avant 2020...

Si la majorité des problèmes sont d'ordre technique et donc sous la responsabilité des CFF, le Conseil d'Etat a également sa part de responsabilité. Il mène actuellement une politique qui augmente fortement le nombre de pendulaires, par exemple dans le domaine de la formation (transferts d'écoles / classes du Bas vers le Haut ou inversement). Cette politique permet sans doute de faire des économies au DECS, mais elle engendrera à n'en pas douter des coûts supplémentaires pour le DGT.

Nous prions le Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes:

- Qu'entend-il faire avec les CFF pour mettre fin, ou au moins améliorer la situation sur la ligne entre le Haut et le Bas?*
- Les pannes à répétition du matériel roulant pourtant neuf vont-elles être réglées rapidement?*
- Est-il prévu de rallonger les trains et d'ajouter de nouvelles correspondances à l'horaire aux heures de pointe?*
- Envisage-t-il de modifier les horaires des écoles à la rentrée pour délester les trains aux heures de pointe?*

Cosignataires: M. Perez, L. Debrot, A. Shah, P. Erard, V. Pantillon, G. Würigler, S. Barbetti Buchs, D. de la Reussille, F. Jeandroz et D. Ziegler.

10.121

30 mars 2010

Interpellation du groupe socialiste

Renforcement de l'offre CFF sur la ligne Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle

Les jeunes en formation sont appelés de plus en plus à se déplacer à l'intérieur du canton. Il est de notre devoir de tout mettre en œuvre pour que l'offre en matière de transports publics s'adapte au mieux à leurs horaires d'étude. Dans cette perspective, il est urgent d'améliorer l'offre sur la ligne Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel en introduisant une véritable cadence à la demi-heure (un 3^e sillon aux heures de pointe). Nous demandons donc au Conseil d'Etat s'il a entrepris les démarches nécessaires auprès des CFF pour qu'à l'horizon 2012, les horaires de la ligne Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle soient renforcés?

Signataires: A. Tissot-Schultess, C. Mermet, M. Docourt, B. Goumaz, S. Vuilleumier, L.-M. Boulianne et A. Blaser.

05.308

25 janvier 2005

Question du groupe socialiste

Ligne de train Le Locle – Neuchâtel

La zone industrielle dans le secteur de la halte du Crêt-du-Locle est en pleine expansion et la halte du Crêt-du-Locle permettrait d'améliorer la desserte en transports publics de ce secteur.

Nous aimerions savoir quand les travaux relatifs à la réouverture de cette gare sont prévus et quand cet arrêt pourra à nouveau être fonctionnel.

En outre, depuis l'introduction du nouvel horaire sur la ligne Le Locle-Neuchâtel, les rames n'ont plus que trois voitures au lieu de cinq. Cette situation est insatisfaisante aux heures de pointe: les voitures sont tellement pleines que certains voyageurs doivent rester debout, voire ne pas embarquer du tout – aux Hauts-Geneveys par exemple – et prendre le train suivant. Le Conseil d'Etat est-il informé de cette situation et a-t-il l'intention de prendre les mesures nécessaires au transport et au confort de tous les voyageurs?

Signataires: A. Tissot Schulthess, F. Bonnet, M. Giovannini, V. Houlmann et M. Debély.

01.134 ad 01.026

20 juin 2001

Postulat Gérard Santschi

Le Locle – La Chaux-de-Fonds par un 3^e rail

Depuis l'introduction du nouvel horaire en ce début juin 2001, les CMN ont vu leur ligne prolongée de 150 mètres en gare du Locle.

Si nous saluons comme il se doit ces travaux, nous pensons cependant qu'il ne s'agit que d'un début en vue de la pose d'un troisième rail entre les deux villes des Montagnes neuchâteloises. Il nous semble indispensable que ces travaux soient envisagés dans un avenir proche.

Relier Les Brenets aux Ponts-de-Martel, c'est unifier enfin les deux lignes des CMN et simplifier les travaux d'entretien tant du matériel que des infrastructures.

Relier Les Brenets et Les Ponts-de-Martel à Glovelier, puis plus tard à Delémont, c'est créer une liaison sur la chaîne jurassienne et ainsi créer une ligne touristique qui pourrait s'intégrer dans le concept de Watch Valley.

Relier Le Locle au Col-des-Roches, c'est ne pas oublier de joindre les Moulins souterrains à ce projet.

Relier Le Locle et La Chaux-de-Fonds par une ligne de chemin de fer à voie métrique, c'est densifier encore les transports en commun entre les deux villes du haut du canton.

Pour toutes ces raisons, et celles que nous aurions oubliées par mégarde, nous prions le Conseil d'Etat de bien vouloir accepter ce postulat et de mettre tout en œuvre pour que ce projet soit étudié rapidement avec les partenaires indispensables à sa mise en route.

Cosignataires: M. Perroset, F. Perrin-Marti, C. Borel, S. Vuilleumier et R. Jeanneret.

00.337

19 juin 2000

Question Bernard Matthey

La Micheline, pourquoi pas jusqu'à La Chaux-de-Fonds, voire jusqu'à Neuchâtel

Nous saluons le fait que le matériel roulant de la ligne SNCF Le Locle – Besançon soit progressivement renouvelé et apprécions le fait que le canton de Neuchâtel ait été associé à la manifestation inaugurale.

Sachant les liens entre Neuchâtel et Besançon, sachant aussi le nombre de personnes qui passent chaque jour d'un pays à l'autre pour leur travail, nous nous demandons s'il ne serait pas judicieux que, dans une première étape, le départ de la ligne soit établi à La Chaux-de-Fonds et pourquoi pas, à moyen terme, à Neuchâtel.

Un arrêt judicieusement placé entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds donnerait accès à la zone industrielle de La Chaux-de-Fonds.

Nous souhaitons connaître l'avis du Conseil d'Etat.

Cosignataires: R. Graber et N. Aubert.

00.304

31 janvier 2000

Question Gérard Santschi

Le train matinal restera-t-il au dépôt?

Pour satisfaire aux besoins de la clientèle des Montagnes neuchâteloises ainsi que pour répondre aux demandes répétées du canton lors des procédures de consultation des horaires, les CFF S.A. proposaient la mise en circulation d'un train matinal entre Le Locle et Neuchâtel.

Les navetteurs et navetteuses désirant travailler tôt seraient arrivés à Neuchâtel avant 6 heures. Mais surtout, la correspondance était assurée à Neuchâtel pour Genève, Zurich ou Bâle ce qui permettait de prendre les premiers avions dans ces aéroports, ce qu'il n'est pas possible de faire actuellement. Les relations avec le Val-de-Travers s'en trouvaient aussi améliorées.

Prétextant que le train ne continuait pas jusqu'à Berne, le Conseil d'Etat a refusé la mise en marche de ce train alors que, ces dernières années, il demandait un train matinal. Ce faisant, il prive les usagers des Montagnes neuchâteloises d'une bonne relation avec les aéroports.

Le Conseil d'Etat compte-t-il revenir sur sa décision afin que ce train circule et figure dans l'horaire dès mai 2000?

94.127

3 octobre 1994

Interpellation Serge Vuilleumier

Liaison La Chaux-de-Fonds - Le Locle : et maintenant ?

Grâce à la dynamique nouvelle instaurée entre les divers partenaires (CFF, PTT, TRN et ALL) – c'est-à-dire les transporteurs ainsi que les collectivités publiques –, le projet de

liaison La Chaux-de-Fonds - Le Locle peut être réalisé de manière particulièrement économique. Il vise à atteindre l'objectif de doublement de la part des transports publics entre La Chaux-de-Fonds et Le Locle.

La complémentarité avec le chemin de fer est assurée grâce à une redéfinition de la hiérarchie des trafics d'une part, ainsi que par la création de bonnes correspondances en gare de La Chaux-de-Fonds d'autre part. De ce fait, la desserte ferroviaire du Locle n'est pas remise en question. L'effet de synergie est double : il diminue le coût de la prestation et augmente la qualité de la desserte régionale.

La coopération étroite entre les entreprises correspond bien aux buts recherchés par la loi révisée sur les chemins de fer soit :

- l'exploitation maximale des synergies ;*
- la mise à disposition d'une offre répondant à un besoin ;*
- un coût économiquement supportable.*

Ces extraits, tirés du rapport final du groupe de travail chargé de l'étude de l'offre intégrée rail-bus La Chaux-de-Fonds – Le Locle, démontrent à l'envi que la solution préconisée présente un grand nombre d'avantages.

Or, l'Office fédéral des transports (OFT), pourtant partie prenante et qui a participé à l'élaboration du projet, vient de décider de ne pas assurer la part de la Confédération à la couverture du déficit, soit la somme de 242.000 francs, et cela contrairement aux promesses faites en 1992.

Ce volte-face fédéral, cette décision inadmissible remet en cause l'entrée en vigueur de cette liaison. Le canton de Neuchâtel peut encore infléchir la position de l'OFT puisqu'il est le seul interlocuteur reconnu par cet office.

Il nous intéresserait de connaître sa position face au renoncement de l'OFT et quels moyens il compte mettre en œuvre pour faire revenir l'OFT sur sa décision de ne pas entrer en matière.

L'urgence est demandée.

Cosignataires: Ch.-H. Augsburg, D. Berberat, P. Bonhôte, L. Matthey, M. Schaffter, J.-J. Delémont, H. Deneys, J.-A. Maire, B. Soguel et A.-M. Cardinaux-Mamie.

89.356

26 juin 1989

Question Daniel Vogel

Suppression de lignes CFF et de trafic régional

Le Conseil d'administration des CFF envisage la suppression de la ligne Travers – Les Verrières ainsi que le trafic régional entre La Chaux-de-Fonds et Le Locle. Le Conseil d'Etat peut-il nous dire comment il entend réagir face à ces projets et, en supposant qu'ils se réalisent, comment il envisage de participer au financement de ces liaisons dont la charge risque fort d'incomber finalement aux collectivités publiques régionales? Car si les CFF suppriment l'offre de transport, les usagers, eux, restent et la demande doit être satisfaite, faute de quoi il se produira un report sur le trafic individuel.

Cosignataire: R. Graber.

89.127

26 juin 1989

Interpellation Charles-Henri Pochon

L'assainissement des CFF menace l'existence des lignes Les Verrières – Travers et Le Locle – La Chaux-de-Fonds

La population des Montagnes neuchâteloises et du Val-de-Travers a été surprise et choquée d'apprendre par les journaux locaux la suppression de certaines prestations des CFF quant au trafic régional des voyageurs.

Sept agglomérations situées entre Travers et Les Verrières et entre La Chaux-de-Fonds et Le Locle se verront privées d'un moyen de transport public sûr et régulier (Val-de-Travers, 26 passagers dans les deux sens et Le Locle 36).

Pour notre part, il nous paraît intolérable de parler de suppression sans avoir de solution qui améliore la situation de personnes déjà défavorisées par l'éloignement des centres urbains.

Une telle attitude:

- diminue en partie les efforts de désenclavement,*
- crée un malaise vis-à-vis des investisseurs potentiels et décourage l'implantation dans ces régions,*
- ne tient pas compte d'un rééquilibrage rail-route,*
- instaure un processus de démantèlement.*

Face à cette situation, nous interpellons le Conseil d'Etat afin qu'il nous renseigne sur les points suivants:

- Le Conseil d'Etat entend-il intervenir pour le maintien des prestations CFF?*
- En cas de démantèlement, quelles solutions les CFF et le Conseil d'Etat entendent-ils apporter aux régions concernées?*
- Quelle est sa position quant à l'étude de l'institut des transports de l'École polytechnique (ITEP)?*
- Quelle serait l'implication financière du canton en cas de substitution partielle du trafic régional par un trafic de bus?*
- Dans le cadre de ses relations avec la France, n'y a-t-il pas lieu d'étudier une solution de transport d'ouvriers frontaliers par rail en aménageant des horaires favorables à son utilisation?*

Cosignataires: R. Jeanneret, P.-A. Colomb et P.-A. Delachaux.

89.126

26 juin 1989

Interpellation Frédéric Blaser

Liaisons ferroviaires La Chaux-de-Fonds – Le Locle – Les Brenets

A la suite des informations données par les responsables des CFF au sujet de l'avenir de la ligne précitée, le Conseil d'Etat est invité à défendre le maintien de l'ensemble des

services ferroviaires entre La Chaux-de-Fonds – Le Locle – Les Brenets. A-t-il l'intention d'agir sans ce sens?

87.328

18 mai 1987

Question Anne-Marie Mouthon

Trains La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel: arrêt à Corcelles?

Les trains directs La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel ne s'arrêtent pas à Corcelles, tandis qu'ils s'arrêtent aux Hauts-Geneveys, et surtout aux Geneveys-sur-Coffrane.

Les élèves qui arrivent, par exemple, de l'École des ingénieurs ETS du Locle doivent descendre jusqu'à Neuchâtel et attendre la correspondance d'un omnibus pour remonter à Corcelles. Ou bien ils doivent sortir de la gare CFF; descendre à la place Pury avec les TN et reprendre un trolleybus de la place Pury à Corcelles.

Dans ce cas, on décourage les voyageurs à recourir aux transports en commun. Si le train s'arrêtait en gare de Corcelles, cela ne prolongerait son voyage que de deux ou trois minutes.

Le Conseil d'Etat peut-il intervenir auprès de la direction des CFF pour obtenir l'arrêt des trains directs La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel en gare de Corcelles?

Un tel arrêt permettrait à de nombreuses personnes de renoncer à leur voiture privée. Cela serait favorable pour les finances des CFF et pour la santé de nos forêts.

Cosignataires: M. Droz-Bille, W. Grau, J.-P. Tschäppät, B. Vuilleumier et J.-C. Robert.

<i>RESUME</i>	1
1. BREF HISTORIQUE.....	1
Rapport "Nouvelle halte ferroviaire au Crêt-du-Loche" (06.038).....	1
Postulat du groupe socialiste 06.164	2
Postulat du groupe libéral-radical 10.137.....	3
Postulat du groupe PopVertsSol 10.138	5
2. UNE THÉMATIQUE RÉGULIÈREMENT ABORDÉE EN GRAND CONSEIL	6
3. AMÉLIORATIONS APPORTÉES SUR LA LIGNE DEPUIS 2006	7
Année d'horaire 2006	7
Année d'horaire 2007	7
Année d'horaire 2008	8
Année d'horaire 2009	8
Année d'horaire 2010	8
Année d'horaire 2011	9
Année d'horaire 2012	9
Année d'horaire 2013	10
4. POTENTIEL D'AMÉLIORATION SUR LA LIGNE	10
5. REPOSE AUX POSTULATS 06.164, 10.137 ET 10.138	10
Introduction de la cadence semi-horaire	11
Amélioration de la vitesse d'entrée et de sortie des gares.....	11
Exploitation de la ligne avec des rames surbaissées.....	11
Aménagement des horaires	12
6. CONCLUSION.....	12
 Annexe 1, interventions parlementaires déposées en lien avec l'amélioration de la desserte ferroviaire sur la ligne Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel (depuis 1987)	13
 Annexe 2, horaire en vigueur entre Le Locle et Neuchâtel (dès le 9 décembre 2012)	20