

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

(Du 9 juillet 2018)

**PROPOSITIONS DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE****Projet de décret portant octroi d'un crédit d'engagement de 8'548'000 francs pour la nouvelle halte ferroviaire de La Fiaz à l'ouest de La Chaux-de-Fonds**

*La commission parlementaire Halte ferroviaire de La Fiaz,*

composée de M<sup>mes</sup> et MM. Jean-Daniel Jeanneret-Grosjean, président, Fabien Fivaz, vice-président (*excusé*), Patrice Zürcher, Bruno Cortat (*excusé*), Pierre-André Steiner (*en remplacement d'Yves Strub*), Jean-Claude Guyot (*excusé*), Clarence Chollet, Laurent Debrot, Laurent Duding, Sylvie Fassbind-Ducommun, Corine Bolay Mercier, Josiane Jemmely (*en remplacement de Martine Docourt Ducommun*) et Thierry Brechbühler (*en remplacement d'Adrien Steudler*),

*fait les propositions suivantes au Grand Conseil :*

**Commentaire de la commission**

La commission « Halte ferroviaire de La Fiaz » s'est réunie le 13 septembre 2018 en présence du chef de département et de l'adjoint au chef du service des transports. Les commissaires ont pris connaissance du temps relativement court dont dispose le Grand Conseil pour respecter certains délais, principalement liés au permis de construire qui a déjà été prolongé jusqu'en avril 2020, date à laquelle les travaux devront impérativement commencer.

Les commissaires ont unanimement salué l'importance du projet et la qualité du rapport, même si certains se sont étonnés qu'un rapport semblable ait été présenté au Conseil général de La Chaux-de-Fonds en juin et qu'on aurait pu imaginer certaines synergies dans leur élaboration. Le Conseil d'Etat a précisé qu'une bonne coordination a été réalisée avec la ville, d'où la réelle complémentarité des rapports.

La gare de La Fiaz figure dans une zone de développement important pour La Chaux-de-Fonds et pour le canton. L'État a, du reste, des projets de localisation de certains services dans cette zone.

La commission a été étonnée de la lenteur de la réalisation de ce projet, dont les premiers contours datent de 2005. Le Conseil d'État a pu expliquer que des éléments fondamentaux ont évolué depuis, tant au niveau fédéral (projet d'agglomération, FAIF, programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire PRODES...) que cantonal : Le refus du TransRUN et la nécessité de relancer une nouvelle stratégie transport avec Mobilité 2030 en 2016 ; réévaluation technique du projet lui-même. Au niveau transfrontalier, il a été nécessaire d'obtenir des garanties d'entretien de la ligne Col-des-Roches – Morteau et de financer les infrastructures de sécurité KVB par la France. Finalement les discussions constructives avec la Ville de La Chaux-de-Fonds quant au cofinancement et son approbation au Conseil général en juin 2018 ont également nécessité du temps.

Les commissaires se sont questionnés sur la localisation de la gare de La Fiaz. En effet, dans le projet d'agglomération présenté à la Confédération, figuraient deux gares. Celle des Éplatures et celle de Morgarten, devenue La Fiaz entretemps. Or, si la Confédération n'a pas retenu la première comme prioritaire, pourquoi ne pas avoir déplacé plus à l'Ouest celle de La Fiaz, de façon à mieux répartir les arrêts entre La Chaux-de-Fonds et

Le Locle et d'économiser sur la réfection des deux passages à niveau qui nécessitent d'être modifiés (séparés par la nouvelle gare, ils devront être gérés séparément). Le Conseil d'État a précisé que cette évaluation a été réalisée de manière approfondie. D'une part, le déplacement de la gare à l'ouest n'aurait pas généré de réelles économies, d'autre part la gare des Éplatures n'est pas définitivement enterrée et enfin, une modification du projet, dont le permis de construire existe déjà, aurait repoussé le projet aux calendes grecques avec les coûts en conséquence. Par ailleurs, une gare située plus en ouest se heurterait à une zone de marais protégée, ne permettant pas de desserte routière ou mobilité douce au sud de la voie. C'est aussi une des raisons qui expliquent que la halte des Éplatures n'a pas été retenue.

Il a été aussi précisé que le block du Crêt-du-Locle, qui permet de séparer la ligne en deux tronçons entre la Chaux-de-Fonds et le Locle afin de faire circuler deux trains simultanément, n'était pas dans le projet déposé en 2007 dans le programme d'agglomération. Ce montant très important, 3 millions de francs, s'est révélé indispensable pour garantir le maintien de la liaison à la demi-heure telle qu'on la connaît depuis 2016. En tous les cas, le nouveau block sera obligatoire lors du doublement de la voie qui est annoncé dans le cadre de PRODES 2035.

Certains commissaires se sont inquiétés que les projets de mobilité douce en lien avec la gare ne figurent plus dans le crédit, alors qu'ils étaient liés dans le projet d'agglomération. Il s'avère qu'ils ont été repris par La Chaux-de-Fonds dans le cadre du projet du quartier des Éplatures. En effet, les programmes d'agglomération tout comme le Plan directeur de la mobilité douce comprennent de nombreux projets locaux complémentaires pour créer de l'intermodalité entre transport public, TIM et mobilité douce. C'est également le cas pour le projet de halte de La Fiaz.

La commission regrette que le montant alloué par la Confédération soit si faible, mais il a été négocié avec les anciennes règles des projets d'agglomération en 2007 et ne peut pas être revu, bien que la somme finale ait elle, été augmentée. Il a été relevé que la gare du Crêt-du-Locle a coûté 1,6 million de francs en 2006, alors que le projet similaire de La Fiaz est devisé par les CFF, indexations comprises, à 2,3 millions de francs. Le Conseil d'Etat évoque l'inflation et des standards techniques et de sécurité qui ont évolué en 10 ans pour expliquer ce delta.

Les commissaires sont entrés en matière à l'unanimité et recommandent au Grand Conseil d'accepter le crédit tel qu'il leur est présenté. Ils n'ont pas manqué de relever l'incohérence de la LFinEC qui réclame un vote à la majorité qualifiée sur la base du crédit brut, sans tenir compte des participations de tiers et non du montant net qui lui, dans notre cas, pourrait être voté à la majorité simple.

### **Entrée en matière (art. 171 OGC)**

À l'unanimité des membres présents, la commission propose au Grand Conseil d'entrer en matière sur ce projet de décret.

### **Vote final**

À l'unanimité des membres présents, la commission propose au Grand Conseil d'accepter ce projet de décret tel qu'il est présenté par le Conseil d'État.

### **Préavis sur le traitement du projet (art. 272ss OGC)**

Par 8 voix contre 2, la commission propose au bureau du Grand Conseil que le projet soit traité par le Grand Conseil en débat restreint.

Neuchâtel, le 17 septembre 2018

Au nom de la commission Halte ferroviaire de La Fiaz :  
*Le président,* J.-D. JEANNERET-GROSJEAN  
*Le rapporteur,* L. DEBROT