

Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil

(Du 4 mai 2020)

PROPOSITIONS DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE**Projet de décret portant octroi d'un crédit d'engagement relatif à la concrétisation du RER neuchâtelois d'un montant de 114'000'000 de francs***La commission parlementaire Mobilité,*

composée de M^{mes} et MM. Philippe Loup, président, Laurent Schmid, vice-président, Carole Bill, David Moratel, Laurent Duding, Mauro Vida, Pierre-Alain Wyss, Hans-Peter Gfeller, René Curty, Bruno Cortat, Nicolas Ruedin, Cédric Dupraz, Johanna Lott Fischer, Sera Pantillon et Didier Calame,

*fait les propositions suivantes au Grand Conseil :***Commentaire de la commission**

La commission mobilité s'est réunie à deux reprises pour étudier le rapport 20.026. Une première fois le 14 mai et une seconde fois le 4 juin 2020. Le délai de dépôt d'éventuels amendements était quant à lui fixé au 25 mai 2020.

C'est avec plaisir que les membres ont pris connaissance de ce rapport, tant attendu, dans la perspective de l'aboutissement d'un projet d'une ampleur stratégique pour la République et Canton de Neuchâtel. Tout d'abord, rappelons que les Chambres fédérales ont rendu leur décision le 21 juin 2019 d'octroyer un crédit supplémentaire d'un milliard de francs à l'enveloppe totale prévue pour PRODES 2035, dont le montant final s'élevait à 12,9 milliards de francs. Sur ce milliard de francs, quelque 630 millions de francs concernaient le canton de Neuchâtel, permettant ainsi de compléter l'enveloppe financière de base en vue de finaliser la réalisation du RER neuchâtelois à un horizon 2035. D'autres projets de mobilité sont également en cours de réflexion, comme par exemple l'extension du Littorail, de son terminus actuel en ville de Neuchâtel, jusqu'à l'Université. Les financements nécessaires seront à trouver ultérieurement dans le cadre de PRODES 2040-45.

Suite aux explications du chef du DDTE, le rapport présenté démontre très clairement la volonté du Conseil d'État de concrétiser le RER neuchâtelois. Par la création d'une agglomération dynamique du Littoral aux Montagnes et par des liaisons efficaces entre les régions, notre canton se dotera d'une offre de transports publics performante, permettant d'accroître substantiellement sa part modale ; et ce, jusqu'à son doublement entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds.

La situation cantonale actuelle des transports publics et plus particulièrement celle de la liaison ferroviaire entre Neuchâtel et la Chaux-de-Fonds, est la suivante : il y a un problème de performance et de capacité à résoudre. En effet, la ligne reliant les deux plus grandes villes du canton a vu sa fréquentation fortement augmentée depuis 2016, date à laquelle, la cadence à la demi-heure a été introduite. La Confédération prévoit un réel problème de capacité dès 2030. Il n'est par ailleurs pas imaginable de maintenir un temps de parcours de 28 minutes pour deux gares situées à 14 kilomètres de distance.

Les principaux points relatifs à la concrétisation du RER neuchâtelois sont bien évidemment la création d'une ligne directe entre Neuchâtel et la Chaux-de-Fonds, permettant la suppression du rebroussement de Chambrelieu, avec des liaisons au quart d'heure

jusqu'au Locle. Le temps de trajet se verrait également raccourci de moitié pour atteindre 14 minutes, contre 28 actuellement. Cette ligne directe sera la colonne vertébrale de la mobilité en transports publics et permettra de revoir et d'adapter tout le réseau de bus dans de nombreuses régions, notamment au Val-de-Ruz, permettant une offre encore plus attractive pour les usagers.

Le crédit total demandé dans le décret est de 114'000'000 francs. Il se compose des trois montants ci-dessous :

	Fr.
- construction d'une gare intermédiaire à Cernier	45'000'000. –
- raccordement ferroviaire Corcelles-Bôle	67'000'000. –
- étude sur la valorisation éventuelle de la ligne historique	2'000'000. –

Il faut relever qu'en 2016, la part cantonale nécessaire au financement était prévue à 160'000'000 francs.

Gare intermédiaire à Cernier

Cette gare, financée entièrement par le canton de Neuchâtel, car considérée comme non indispensable par le projet de ligne directe tel que financé par le fonds FIF, serait un point d'accès entre les deux grandes villes et la région du Val-de-Ruz. Cernier ne serait plus qu'à 7 minutes de la gare de Neuchâtel. Cet édifice devrait idéalement être enterré. Il permettrait aux trains conventionnels CFF de s'y arrêter, évitant ainsi d'avoir recours à du matériel roulant spécifique plus coûteux. Toutefois, les trains de 400 mètres circulant sur les grandes lignes du pied du Jura n'auraient pas de quai suffisamment long pour desservir cette ligne. Des convois d'une longueur de 225 mètres pourraient y circuler, ce qui est suffisant en terme de nombre de passagers à transporter. À partir de cette gare, un réseau de bus performant alimenterait tout le bassin des villages du Val-de-Ruz. À ce stade, précisons que les modalités sur les conditions d'exploitation de cette gare ne sont pas encore connues. Ces dernières se négocieront ultérieurement et des conventions seront signées avant 2035. La localisation de la gare de Cernier n'est pas encore précisément connue, celle-ci dépendra des études préliminaires visant à déterminer le tracé final optimal de la ligne directe. Cependant, la volonté du Conseil d'État est que cet arrêt soit le plus proche possible du village.

La ligne directe représente un défi technique, notamment par sa déclivité. Le sous-sol karstique reste encore peu connu et les études préliminaires permettront d'affiner le projet. Toutefois, le Conseil d'État souhaite, et a bon espoir, que cette ligne se fasse entièrement en voie souterraine, sous réserve que la géologie locale le permette sur l'entier du tracé choisi.

Raccordement ferroviaire Corcelles-Bôle

Il sera indispensable de maintenir une desserte ferroviaire de Corcelles-Peseux et des Deurres. Pour ce faire, une jonction entre cette partie de la ligne historique et celle qui relie le Val-de-Travers sera établie. Les trains reliant Neuchâtel, Corcelles et le Val-de-Travers, emprunteront donc cette même ligne, avec une cadence à la demi-heure. Cette liaison est indispensable pour ne pas surcharger la gare de Neuchâtel, qui arrive déjà à la limite de ses capacités. Les quais ne sont pas extensibles, ou alors il serait nécessaire de reconstruire une nouvelle gare à hauteur de centaines de millions de francs. La solution envisagée, avec la jonction des deux lignes, a permis d'éviter d'encore retarder le projet de ligne directe, en raison de l'importance des coûts financiers supplémentaires en cas de redimensionnement de la gare de Neuchâtel.

Étude sur la valorisation de la ligne historique

Le budget de 2'000'000 francs permettra d'étudier le futur de la ligne historique, dont 22,5 kilomètres de voies avec 4,75 kilomètres en tunnels seront désaffectés à l'ouverture de la ligne directe. Faut-il investir à futur pour valoriser cela, à savoir créer une voie verte reliant le bas et le haut du canton, à disposition des cyclistes, ou alors redonner son état naturel à cette ligne de chemin de fer ? Certains commissaires émettent des doutes quant à

l'éventuel intérêt de cyclotouristes à traverser deux tunnels, dont le plus long représente tout de même une distance de 3,3 kilomètres. Le Conseil d'État est conscient de cela, raison pour laquelle il souhaite pouvoir étudier la question de manière plus approfondie. La conclusion de ces études devra donc déterminer le ratio entre les bénéfices et les coûts de la transformation de la ligne historique en voie verte en regard de sa déconstruction pure et simple. La conservation de cette ligne pour une éventuelle desserte ferroviaire du Val-de-Ruz n'est pas envisageable selon l'avis du Conseil d'État. Le matériel ferroviaire et son entretien étant largement plus coûteux que des bus, même à énergie renouvelable. Par ailleurs, la Confédération ne financerait pas l'exploitation d'une telle ligne ferroviaire.

En conclusion et pour résumer, la ligne directe permettra de :

- créer un réseau de transports publics digne du 21^e siècle, par une offre performante ;
- concrétiser le RER neuchâtelois ;
- augmenter la cadence et réduire le temps de parcours entre les deux grands centres urbains, à 14 minutes ;
- résoudre la problématique du goulet de Vauseyon ;
- établir une meilleure connexion des Montagnes neuchâteloises avec le Plateau suisse et notamment l'Arc lémanique ;
- doubler la part modale ;
- favoriser l'attractivité résidentielle et renforcer le tissu économique cantonal ;
- permettre à l'économie d'être stimulée, notamment dans le domaine de la construction.

Les commissaires ont eu réponse à leurs questions, même si certaines restent ouvertes, notamment sur la gare de Cernier et sur la voie verte. Toutefois, les membres de la commission sont conscients qu'en terme de calendrier, il y a premièrement lieu de voter ce décret ancrant définitivement la réalisation du RER neuchâtelois, et en particulier de la ligne directe à un horizon 2035. D'ici là, les questions encore ouvertes trouveront des réponses. Les membres de la commission remercient le Conseil d'État pour l'important travail fourni en amont au niveau intercantonal, auprès des CFF et des parlementaires fédéraux, permettant le financement du projet par la Confédération. La commission le remercie également, ainsi que le service des transports, pour la qualité du rapport et les réponses apportées aux questions posées par les commissaires.

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, 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)

À l'unanimité, la commission propose au bureau du Grand Conseil que le projet soit traité par le Grand Conseil en débat libre.

Neuchâtel, le 4 juin 2020

Au nom de la commission Mobilité :

Le président,
PH. LOUP

Le rapporteur,
N. RUEDIN