

PÉTITION « POUR L'AVENIR DES BRENETS, GARDONS LE TRAIN ! »

26.601



Rapport de la commission des pétitions et des grâces au Grand Conseil en réponse à la pétition « Pour l'avenir des Brenets, gardons le train ! »

(Du 29 janvier 2026)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

1. INTRODUCTION

Lors de sa séance du 13 novembre 2025, la commission des pétitions et des grâces (ci-après : la commission) a examiné la pétition « Pour l'avenir des Brenets, gardons le train ! » en présence de la cheffe du Département de la sécurité, de la digitalisation et de la culture (DSDC), ainsi que du chef du service cantonal des transports (SCTR) et d'une juriste du service juridique de l'État (SJEN). Elle s'est réunie une nouvelle fois, en date du 29 janvier 2026, pour finaliser le postulat qu'elle a souhaité déposer et procéder à l'adoption du présent rapport.

Composition de la commission

Présidence : M. Olivier Beroud
Vice-présidence : M. Niels Rosselet-Christ
Rapporteure : M^{me} Nadia Chassot
Membres : M^{me} Claudine Geiser
M^{me} Josiane Jemmely
M^{me} Yasmina Produt
M. Boris Keller
M. François Perret
M. Emil Margot

Elle a été soutenue dans ses travaux par M^{me} Katia Jacot, assistante parlementaire.

2. PÉTITION

La pétition suivante a été déposée le 11 mars 2025 :

« Pour l'avenir des Brenets, gardons le train ! »

La ligne de chemin de fer Le Locle-Les Brenets de transN est en péril : annonce de suppression de l'exploitation et substitution par une liaison bus (diesel et à terme à batteries électriques).

Considérant :

- l'état satisfaisant des infrastructures (voies, ouvrages d'art) et du matériel roulant (révisé en 2017/18) selon étude professionnelle ;*

- l'absence d'études sérieuses justifiant une suppression de la voie ferrée transN Le Locle-Les Brenets ;
- l'absence d'études sur les conséquences économiques de la suppression du rail pour l'avenir même des Brenets (liaison au réseau ferré suisse, commerces, tourisme, etc.) ;
- l'absence de prise en compte de la problématique écologique et la méconnaissance des atouts du rail ;
- en vue du RER neuchâtelois ;

Il est demandé d'intervenir auprès des instances compétentes pour :

- maintenir la liaison ferroviaire Le Locle - Les Brenets ;
- étudier, d'une manière approfondie, avec conséquences économiques, sociales et environnementales pour les Brenets, la transformation de la voie actuelle en voie normale (4,5 km) en vue du RER neuchâtelois à l'horizon 2035, supprimant le changement de train en gare du Locle et donnant un meilleur accès à l'ensemble du réseau suisse ;
- éviter toute décision irréversible ;
- anticiper le développement de la commune.

La pétition est munie de 3'351 signatures. Elle a été transmise à la commission des pétitions et des grâces par le bureau du Grand Conseil, par décision du 29 avril 2025.

3. TRAITEMENT DE LA PÉTITION PAR LA COMMISSION

3.1. Audition d'une délégation des pétitionnaires

Lors de sa séance du 13 novembre 2025, la commission a auditionné deux représentants des pétitionnaires. Ces derniers ont dressé l'historique de cette ligne ferroviaire ouverte en 1890 et mis en exergue sa valeur patrimoniale. Ils ont également rappelé la naissance du comité appelé aujourd'hui « Du Regio des Brenets au RER neuchâtelois » dans les années 2010, ainsi qu'en 2020, la décision du canton, de transN et de l'Office fédéral des transports (OFT) de remplacer le train par un bus électrique empruntant le tracé ferroviaire. Cette option a toutefois été abandonnée en 2024 compte tenu du coût des travaux pour l'adaptation du tunnel de la Combe Monterban. Les pétitionnaires soulignent que le comité a sollicité un ingénieur et membre de la direction de Transports de Martigny et Régions (TMR) pour faire une analyse sommaire de l'état de l'infrastructure, qu'il qualifie de relativement bon. Le comité s'est ensuite adressé au préposé fédéral à la protection des données et à la transparence pour obtenir l'étude conduite par l'OFT sur le bus électrique. Or, selon les pétitionnaires, il s'est avéré qu'aucune étude n'avait été menée.

Renseignements pris auprès du canton, il apparaît cependant que l'étude en question a bien été menée.

Face à cette situation qu'il qualifie d'opaque, le comité a estimé nécessaire de lancer une pétition auprès de la population régionale ainsi qu'auprès des touristes, car selon lui, le train constitue un atout primordial pour la fréquentation du site touristique du lac des Brenets et pour l'avenir de sa compagnie de navigation.

En été 2025, le comité a demandé une nouvelle étude portant sur diverses variantes ferroviaires pour la ligne des Brenets : transformation en voie normale ; modernisation de la ligne à voie métrique et nouveau matériel roulant ; pose d'un troisième rail entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds pour raccorder le Regio aux lignes des Ponts-de-Martel et de Glovelier ; acquisition d'un véhicule rail-route qui permettrait de descendre jusqu'au lac des Brenets ; navette ferroviaire autonome sur la voie actuelle.

Aux yeux des pétitionnaires, le maintien de l'exploitation ferroviaire paraît être la meilleure solution en raison de son tracé direct, du temps de parcours court et sûr en hiver, de sa capacité et de l'adéquation des correspondances en gare du Locle.

3.2. Position du Conseil d'État

La cheffe de département rappelle que ce dossier trouve son origine dans les importants investissements de renouvellement et d'adaptation rendus nécessaires dans le cadre de la Loi sur l'égalité pour les handicapés ([LHand](#)), pour maintenir l'offre actuelle de la ligne 224 entre Le Locle et Les Brenets. Il est rappelé que la ligne n'atteint pas le taux de couverture minimal et que, par conséquent, la Confédération devrait arrêter d'en assurer le cofinancement.

L'étude de mise à voie normale réalisée en 2017-2018 par deux bureaux d'études mandatés par transN a révélé que le coût d'investissement d'un tel projet serait très important. La variante de la ligne de bus électrique circulant sur une partie de la plateforme ferroviaire actuelle, en passant par le tunnel de la Combe Monterban, a été écartée en raison des surcoûts importants liés à la rénovation de l'édifice. Les commanditaires (la Confédération, le canton et les communes) ont alors étudié différentes variantes permettant de répondre aux exigences légales imposées par la Confédération (art. 19, al. 3, de l'Ordonnance sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, [OITRV](#)).

Il en est ressorti qu'une desserte par une nouvelle ligne de bus électrique via les aménagements N20, reliant la place du 1^{er}-Août au parking des Pargots, aux abords du Doubs, via la zone industrielle du Col-des-Roches constituait l'option la plus favorable. Une extension vers Villers-le-Lac est prévue à terme et le tracé actuel du chemin de fer sera réaffecté en voie verte. Ce projet a fait l'objet d'une [conférence de presse](#) en date du 26 septembre 2024. Les études se poursuivent pour affiner notamment l'emplacement des arrêts de bus intermédiaires sur la N20, en coordination avec l'Office fédéral des routes (OFROU). La mise en place est prévue à l'horizon 2032 au plus tôt. En attendant, l'OFT continuera de financer les coûts d'entretien liés au maintien de la ligne ferroviaire ainsi qu'à en cofinancer l'exploitation.

Le Conseil d'État a parfaitement conscience du fait qu'un transport par la route présente plus d'incertitudes que par le rail. Ce train a servi durant plus de cent ans à satisfaction, mais arrive désormais en fin de vie. Il est fait remarquer que le train ne dessert pas le village des Brenets, son terminus étant situé en hauteur. Le fait d'investir d'importants moyens pour maintenir cette ligne à la place de la Confédération représente un véritable défi financier. Si le canton devait financer de tels travaux, cela devrait se faire au détriment d'autres infrastructures, ce que le Conseil d'État ne soutient pas. Si les revendications des pétitionnaires sont compréhensibles, notamment du point de vue de la préservation du patrimoine, force est de constater que le canton n'a pas les moyens de maintenir cette infrastructure. La ligne d'e-bus desservira la zone industrielle à l'ouest du Locle et le centre du village des Brenets tout en permettant d'offrir une alternative aux pendulaires en desservant le P+R des Pargots.

3.3. Débat et position de la commission

La commission a obtenu confirmation que le Conseil communal du Locle-Les Brenets, dans sa composition actuelle, soutient le passage du rail au bus, s'associant au canton pour la conférence de presse du 26 septembre 2024.

Les commissaires ont examiné les multiples enjeux liés à cette ligne. Bien qu'ils et elles reconnaissent sa valeur patrimoniale et sa praticité – relativisée par le Conseil d'État dans la mesure où le centre des Brenets n'est actuellement pas desservi –, son état d'entretien, la vétusté des véhicules et les coûts inhérents à sa remise en état sont considérés comme des éléments très préoccupants. En effet, la Confédération a confirmé qu'elle ne prendrait

pas en charge le financement d'une voie normale, estimée à environ 80 millions de francs, ou d'une voie métrique, estimée à 69 millions de francs. Malgré le taux de couverture de 9%, loin des exigences fédérales (20% minimum), la Confédération a toutefois accepté de continuer de participer à l'entretien de cette ligne jusqu'à l'aboutissement du projet porté par le canton et la commune en 2032, pour un montant annuel de 800'000 francs.

La commission a pris note du fait que les coûts de démantèlement de la ligne ferroviaire seront pris en charge par la Confédération et que le financement de la voie verte sera à la charge du canton et de la commune. Il a été confirmé par le SCTR que l'état du tunnel ne remettra pas en question la création de la voie verte. En effet, la réalisation d'une piste cyclable représente des travaux simples qui ne nécessitent pas les mêmes aménagements que pour le passage d'un bus.

S'agissant du tracé de la ligne de bus électrique à partir de 2032, la commission a été convaincue par le projet retenu par le canton et la commune et rassurée quant au fait que certaines zones telles que la zone industrielle et celle des Moulins souterrains seront mieux desservies grâce à la création de haltes. Le département a également pu apporter des précisions s'agissant de la vitesse commerciale des bus. En effet, il n'est pas prévu que ces derniers empruntent l'autoroute. Au giratoire, ils resteront sur la voie de droite et ressortiront directement, ce qui devrait limiter l'impact du trafic frontalier sur leur temps de trajet. À cet égard, le département a relevé qu'un volet de l'étude menée a été spécifiquement dédié à la question des congestions routières sur la future N20 et a permis de lever tout risque.

Dans l'hypothèse où la ligne ferroviaire était maintenue, les pétitionnaires n'ont pas pu préciser les mesures d'adaptation envisagées afin de garantir un meilleur accès aux personnes à mobilité réduite. Ils ont toutefois mis en avant les difficultés auxquelles seront confrontées les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite si la variante du bus transitant par la route cantonale est retenue. Ils ont également rappelé l'existence d'un EMS à proximité de la gare dont l'accès serait fortement impacté s'il était renoncé au rail. Par contre, le Conseil d'État a souligné que la variante e-bus permettrait de mieux desservir le centre des Brenets, avec plusieurs arrêts en son sein.

Finalement, l'utilisation de bus électriques dans les Montagnes neuchâteloises a été questionnée sous l'angle de la fiabilité des batteries par temps froid. La cheffe de département a confirmé qu'il s'agira de véhicules performants et puissants et que plus aucune compagnie de transports suisse n'achète de nouveaux bus thermiques, y compris dans les régions de montagne.

En conclusion, la commission a entendu les préoccupations des pétitionnaires et les partage, s'agissant en particulier de la mobilité des habitant-e-s des Brenets, qui doit être assurée. Cette position l'a conduite à déposer un postulat invitant le Conseil d'État à présenter sa vision à long terme incluant notamment la perspective d'une prolongation de la ligne de bus en France et les mesures prévues en cas de retards dans la réalisation des travaux de la N20. La commission demande également au Conseil d'État d'expliquer comment les besoins de mobilité des habitant-e-s, des élèves, des personnes à mobilité réduite et des zones industrielles pourront être pris en compte dans le projet final.

4. CONCLUSION

À l'unanimité, la commission propose au Grand Conseil de donner suite à cette pétition par le biais de l'acceptation du postulat annexé.

Postulat déposé (cf. annexe)

À l'unanimité, la commission propose au Grand Conseil d'accepter le postulat 26.108, du 29 janvier 2026, « Transports publics aux Brenets ».

Préavis sur le traitement du rapport (art. 272ss OGC)

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

À l'unanimité, la commission a adopté le présent rapport en date du 29 janvier 2026.

Veuillez agréer, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Neuchâtel, le 29 janvier 2026

Au nom de la commission
des pétitions et des grâces :

Le président,
O. BEROUD

La rapporteure,
N. CHASSOT

DSDC

29 janvier 2026

26.108
ad 26.601

Postulat de la commission des pétitions et des grâces

Transports publics aux Brenets

Le Conseil d'État est prié de présenter les différentes variantes qui ont été étudiées pour assurer une bonne desserte en transports publics sur le territoire des Brenets ; il est en outre prié d'élargir le champ de ses réflexions quant à la fluidité du trafic, notamment au niveau du Col-des-Roches, si le report de la mobilité publique du rail à la route devait se concrétiser.

Développement

L'actuelle desserte des Brenets par le rail n'est, en l'état, plus assurée à l'avenir. Des citoyens de la localité concernée ont toutefois fait part de leurs grandes préoccupations quant à ce changement qui risque, selon eux, de porter préjudice à la mobilité des habitant-e-s ; en outre, un report de la mobilité publique sur la route via des bus alourdira encore davantage le trafic, déjà congestionné au niveau du Col-des-Roches aux heures de pointe en raison de la mobilité transfrontalière qui reste, très majoritairement, usagère de la route.

Afin de répondre à ces préoccupations, le Conseil d'État est donc prié d'étudier les possibilités qui s'offre à lui pour s'assurer que la localité des Brenets ne se retrouve pas enclavée ; il lui est demandé de fournir un rapport détaillé au Grand Conseil qui fera état :

- Des différentes possibilités offertes pour assurer la mobilité en transports publics depuis Les Brenets avec une cadence régulière, ainsi que des coûts de chaque solution, tant pour ce qui concerne les investissements que pour les coûts de fonctionnement après réalisation ;
- D'une réflexion, à plus grande échelle, en cas de report de la mobilité publique sur la route, quant à la possibilité de fluidifier le trafic au niveau du Col-des-Roches (infrastructure, etc.) ;
- De la prise en considération des besoins en lien avec le transport des écolier-ère-s, notamment aux heures de pointe ;
- Des perspectives de développement en matière de mobilité dans la zone industrielle du Col-des-Roches ;
- De la manière dont pourrait se concrétiser la prolongation de la ligne de bus, côté français, afin de favoriser la mobilité transfrontalière ;
- Des mesures prévues en cas d'éventuels retards dans la réalisation des travaux de la N20.

Signataire : Olivier Beroud, président de la commission des pétitions et des grâces.