GRAND CONSEIL NEUCHÂTELOIS – RECOMMANDATION

À compléter par le secrétariat général du Grand Conseil lors de la réception du document déposé

Département(s)	DDTE	Date	30 octobre 2023
Numéro	23.251	Heure	8h34

Auteur-e(s) : Députés interpartis

Titre : Reconnectons le Val-de-Ruz ouest au réseau ferroviaire : la halte de Montmollin-Montezillon doit rouvrir !

Contenu :

Alors que le Conseil d'État a communiqué récemment sur l'agenda défini pour le projet de « ligne directe », l'horizon initialement prévu s'éloigne considérablement. Or, depuis 2015 et la fermeture de la gare de Montmollin-Montezillon, la vie quotidienne du village de Montmollin et du hameau de Montezillon s'est vue amputée du raccordement au réseau ferroviaire « pour quelques années ». Considérant cet élément temporel désormais profondément inacceptable, les députés soussignés demandent au Conseil d'État de prendre toutes les mesures nécessaires pour la remise à l'horaire, dans le cadre de la révision du plan directeur des transports publics ainsi que lors de la révision du prochain horaire des transports publics, de cette gare.

Développement (facultatif) :

Déjà questionné ce printemps, le Conseil d'État était resté évasif sur ses intentions au sujet de l'avenir de la halte ferroviaire de Montmollin-Montezillon, se cantonnant à des aspects purement techniques. C'est insatisfaisant pour une population (environ 1'500 habitants) qui se voit dépourvue d'une offre pourtant à portée de main. Aucun élément physique n'a été désaffecté depuis 2015, seul un treillis protège actuellement les voies. Les dessertes en bus (extension de la ligne 424) ne sont qu'un leurre, étant peu ou pas utilisées, tant l'horaire proposé que la fréquence en sont presque dissuasifs. Sans parler de l'impact des bus à énergie fossile sur une route de campagne au gabarit routier pas prévu à cet effet. Enfin, au niveau du temps de parcours et des points de croisement, éléments centraux de la décision prise il y a bientôt dix ans, il semble aujourd'hui que tant le matériel roulant utilisé que les temps de battement permettraient de prévoir un arrêt « sur demande » sur l'une des deux liaisons prévues par heure.

La situation est donc insatisfaisante et a conduit nombre de résidents à reprendre leur véhicule privé plutôt que de privilégier une offre ferroviaire efficace et appréciée. Entre quinze et vingt ans, c'est le laps de temps qui nous sépare de la mise en service de la future offre ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. C'est long, trop long, et cela ne doit pas jeter dans l'oubli des régions bien centrées mais pourtant délaissées pour les vingt prochaines années. La réaffectation d'une gare, c'est redonner vie à un espace, et surtout donner à ses habitants la possibilité de se connecter au performant réseau ferroviaire suisse.

Demande d'urgence : NON

Auteur-e ou premier-ère signataire : *prénom, nom* (obligatoire) :

Damien Humbert-Droz

Autres signataires (<i>prénom, nom</i>) :	Autres signataires suite (<i>prénom, nom</i>) :	Autres signataires suite (<i>prénom, nom</i>) :
Hermann Frick	Christine Ammann Tschopp	Boris Keller
Francis Krähenbühl	Clarence Chollet	Caroline Juillerat
Mary-Claude Fallet	Manon Roux	Andreas Jurt
Fabio Bongiovanni	Niel Smith	Vincent Martinez
Sarah Curty	Cloé Dutoit	Sandra Menoud
Sophie Rohrer	Yves Pessina	Claudine Geiser
Ludovic Kuntzer	Diane Skartsounis	Quentin Di Meo
Armelle von Allmen Benoit	Jasmine Herrera	Pascale Ethel Leutwiler
Béatrice Haeny	Marie-France Vaucher	Nadia Chassot

Michel Zurbuchen	Brigitte Neuhaus	Alain Rapin
Richard Gigon	Céline Barrelet	Marc Fatton