

**Conception relative au transport de marchandises, révision totale
Consultation des cantons et des communes, information et participation de la
population conformément à l'art. 19 /20 QAT**

Madame la directrice
Monsieur le directeur suppléant,

Le Gouvernement neuchâtelois a pris connaissance de la révision totale de la Conception relative au transport de marchandises (CTM) et vous remercie de lui avoir donné la possibilité de se prononcer sur ce projet.

Après examen, le Conseil d'État soutient dans son principe la révision totale de la CTM et salue notamment l'évolution vers une approche multimodale intégrant davantage le rail, la route et la navigation, ainsi que le renforcement de la coordination entre la Confédération, les cantons, les communes et les acteurs économiques.

Le Conseil d'État considère cette évolution comme cohérente avec ses objectifs en matière de mobilité, d'aménagement du territoire, de développement économique et de protection de l'environnement.

Nous insistons toutefois sur la nécessité d'assurer une prise en compte effective des réalités et des besoins régionaux dans la planification fédérale. Le transport de marchandises revêt une importance particulière pour plusieurs secteurs de l'économie neuchâteloise, notamment le bois, les déchets, les produits pétroliers, le ciment et la grande distribution. Les orientations cantonales doivent dès lors pouvoir être intégrées aux décisions relatives au maintien, au développement ou à la concentration des infrastructures.

Le Conseil d'État soutient le développement du fret ferroviaire et le transfert modal, tout en demandant que celui-ci soit concilié avec les besoins du trafic voyageurs. Une attention particulière doit être accordée à la ligne du Pied du Jura, qui joue un rôle stratégique tant pour le transport de marchandises que pour le trafic régional de voyageurs. Le développement du fret ne doit notamment pas compromettre les objectifs liés au RER neuchâtelois.

Nous demandons également le maintien des trois points de chargement du bois des Verrières, du Col-des-Roches et de Colombier, indispensables à la desserte des différentes régions du canton et à la limitation du trafic routier lié à l'exploitation forestière.

Nous profitons de cette occasion pour réitérer notre demande auprès de l'Office fédéral des transports concernant le transfert du point de chargement situé à La Chaux-de-Fonds au droit du Col-des-Roches. D'une part, ce point de chargement ne répond plus aux exigences actuelles, notamment en matière de sécurité routière pour l'acheminement des longs bois et d'autre part, son déplacement constitue une condition nécessaire à la réalisation d'un projet de densification urbaine à proximité immédiate de la gare.

La CTM doit par ailleurs favoriser des solutions logistiques innovantes et durables dans le cadre des grands projets cantonaux, notamment la H20 et la ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds. Lorsque les conditions techniques et économiques le permettent, le recours au rail pour le transport des matériaux et des déblais doit être privilégié.

Le Conseil d'État accorde également une importance particulière aux enjeux de sécurité, notamment en matière de transport de marchandises dangereuses. Le développement du fret ferroviaire doit être compatible avec les exigences de l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM), et les aspects liés à la sécurité doivent être intégrés suffisamment tôt dans la planification.

Concernant la concentration des installations, le Canton reconnaît que des gains de productivité peuvent être recherchés. Toutefois, toute décision de suppression ou de concentration doit reposer sur une analyse globale prenant en compte les besoins économiques régionaux, l'accessibilité des entreprises, les possibilités de report vers d'autres installations ainsi que les conséquences sur le trafic routier.

En outre, le Conseil d'État soutient le renforcement du lien entre la planification du transport de marchandises et l'aménagement du territoire. Dans un contexte de pression croissante sur le foncier, il est essentiel d'identifier et de sécuriser suffisamment tôt les sites nécessaires aux activités logistiques, tant au niveau national que régional.

La planification doit permettre de préserver les infrastructures logistiques stratégiques, notamment celles qui assurent la desserte des entreprises et favorisent le report modal vers le rail. Leur localisation doit être appréciée en tenant compte de leur accessibilité, de leur rôle dans les chaînes logistiques ainsi que de leurs effets sur le trafic routier et l'environnement.

Nous demandons ainsi une coordination étroite entre les planifications fédérale, cantonale et communale, afin d'éviter que des développements territoriaux incompatibles ne compromettent des infrastructures existantes ou des projets futurs.

Ainsi, les décisions relatives au maintien, au développement ou à la concentration des installations doivent intégrer leurs conséquences territoriales, économiques et environnementales, en reconnaissant notamment la fonction stratégique des infrastructures régionales, même lorsque leur importance ne se mesure pas uniquement aux volumes de marchandises transportés.

Nous vous remercions de l'attention portée à la présente prise de position et vous prions d'agréer, Madame la directrice, Monsieur le directeur suppléant, l'expression de notre considération distinguée.

Neuchâtel, le 16 septembre 2026

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
F. MAIRY

La chancelière,
S. DESPLAND