

# GRAND CONSEIL NEUCHÂTELOIS – INTERPELLATION

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

|                |        |       |             |
|----------------|--------|-------|-------------|
| Département(s) | DDTE   | Date  | 19 mai 2025 |
| Numéro         | 25.138 | Heure | 20h50       |

**Auteur-e(-s) :** Mireille Tissot-Daguette (initialement déposée par Aël Kistler)

**Titre :** La ligne directe en attente, pas le Plan climat !

**Contenu** (questions posées au Conseil d'État) :

Les signataires de la présente interpellation ont appris avec passablement de surprise le délai annoncé pour l'inauguration de la ligne directe La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel. Sur un projet ayant déjà pris un retard conséquent, chaque année ajoutée au délai est un camouflet pour le report modal. Au-delà de cette considération de principe, quelles mesures d'autant plus urgentes et importantes le Conseil d'État compte-t-il mettre en œuvre pour atteindre les objectifs du Plan climat ratifié par le Grand Conseil ? En l'absence de la ligne directe dans le délai imparti, il s'agit de repenser urgemment la mobilité du canton, d'inciter à l'usage du vélo, d'augmenter les cadences des bus, voire des trains sur les tronçons qui le permettent. À notre avis, l'annonce de ce délai de 2041 n'invalide pas le Plan climat et le Conseil d'État doit donc se montrer d'autant plus proactif pour atteindre l'objectif pour lequel le Grand Conseil l'a mandaté.

**Développement** (commentaire aux questions) :

Le Plan climat adopté par le Grand Conseil fixe la neutralité carbone à 2040. Or, la mobilité est un grand émetteur de CO<sub>2</sub>. Le report modal est essentiel et la ligne directe venant trop tard (au mieux une année après l'échéance, probablement davantage), il est urgent de décarboner les transports publics et d'investir massivement pour permettre le transfert modal vers la mobilité douce.

**Souhait d'une réponse écrite :** NON

**Demande d'urgence :** NON

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

Mireille Tissot-Daguette (initialement déposée par Aël Kistler)

| Autres signataires ( <i>prénom, nom</i> ) : | Autres signataires suite ( <i>prénom, nom</i> ) : | Autres signataires suite ( <i>prénom, nom</i> ) : |
|---------------------------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| Blaise Fivaz                                | Maxime Auchlin                                    | Martine Donzé                                     |
| Brigitte Leitenberg                         | Magali Brêchet                                    | Sarah Pearson Perret                              |
| Jennifer Hirter                             | Mireille Tissot-Daguette                          |                                                   |

## Réponse écrite du Conseil d'État, transmise aux membres du Grand Conseil le 19 janvier 2026

Lors de la conférence de presse du 2 mai 2025, le canton de Neuchâtel, l'Office fédéral des transports et les Chemins de fer fédéraux (CFF) ont communiqué sur l'avancement du projet de la ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. La décision annoncée alors est toujours valable : pour des questions environnementales, notamment pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> du projet, sécuritaires, en évitant des milliers de convois de camions à travers le canton, et financières, le tunnel sera creusé avec un seul front d'attaque depuis Neuchâtel, soit d'abord le tunnel entre Neuchâtel et Cernier, puis celui entre Cernier et La Chaux-de-Fonds. En conséquence, soit en raison de la durée de ces travaux, la mise en service de la ligne directe est fixée à 2041, ce qui reste très positif en matière de politique climatique.

Actuellement, nous en sommes dans la phase de l'avant-projet. La mise à l'enquête publique reste prévue pour la fin de cette décennie. Une fois que l'autorisation de construire aura été obtenue, les travaux de forage pourront débuter. Les communes concernées sont étroitement associées au processus.

Au vu de l'année de mise en service de la ligne directe, l'interpellation vise à connaître les mesures complémentaires que le Conseil d'État entend mettre en œuvre pour assurer la bonne contribution du report modal à l'atteinte de l'objectif de la neutralité carbone pour 2040.

Nous rappelons d'abord que la stratégie Neuchâtel Mobilité 2030 et les mesures du Plan climat 1 y relatives sont en plein déploiement. Des mesures en renforcement visent la réduction des gaz à effet de serre liés à la mobilité, avec :

- La décarbonation des mobilités individuelles (via le soutien aux bornes de recharge pour les voitures) et collectives (via la décarbonisation volontariste de la flotte des transports publics) ;
- Le développement de l'infrastructure cantonale de mobilité douce (par exemple, la future voie verte express « La Littorale », annoncée en décembre 2025) avec le crédit quinquennal d'entretien durable des routes cantonales qui fait la part belle à la mobilité douce et donnera ainsi une nouvelle impulsion financière au développement de ces aménagements ;
- L'accélération des transports publics par le biais d'un soutien aux communes pour des mesures de priorisation des bus dans le trafic ;
- L'encouragement de l'usage des transports publics avec des mesures tarifaires ciblées – notamment pour les jeunes en formation – visant à augmenter l'attractivité des transports publics ;
- Finalement, le Conseil d'État a mis en consultation à la fin de l'hiver 2025 le nouveau concept TP bus 2030/40 qui prévoit une augmentation des distances parcourues par le bus de 18% d'ici à 2030 et de 39% à l'horizon 2040.

Cela étant, la réduction de nos émissions de gaz à effet de serre et l'atteinte de la neutralité carbone en 2040 ne dépendent pas uniquement des investissements réalisés par le canton dans le domaine de la mobilité. Sans revenir sur toutes les mesures du Plan climat 1, ni dévoiler l'avant-projet du Plan climat 2 (qui fera l'objet d'un processus participatif au 2<sup>e</sup> trimestre 2026), le secteur du bâtiment est aussi un levier important que le canton actionne, en partenariat avec la Confédération et les acteurs et actrices privé-e-s, pour assainir énergétiquement notre parc immobilier.

En plus du Programme Bâtiments, que le Conseil d'État s'active à sauvegarder au niveau fédéral vu le programme d'assainissement des finances, le gouvernement a la ferme volonté de maintenir la déductibilité des investissements énergétiques des propriétaires, afin de maintenir un cadre incitatif à la rénovation immobilière. Ce n'est par ailleurs que via ces deux incitatifs qu'il sera possible de se doter de prescriptions énergétiques renforcées pour les bâtiments par le biais de l'introduction du Modèle de prescriptions énergétiques des cantons (MoPEC) 2025. À noter qu'entre-temps, le canton de Neuchâtel bénéficie déjà d'une loi cantonale sur l'énergie (de 2021) exigeante, puisque ne permettant quasiment plus le remplacement de chauffage fossile par du fossile. Pour rappel encore, le Conseil d'État a créé en 2025 le programme cantonal RÉNO-NE, avec lequel il entend ainsi faciliter la rénovation des bâtiments patrimoniaux en prenant en charge une part des honoraires des mandataires agréés.

Vous l'aurez compris : le Conseil d'État ne relâche pas ses efforts pour atteindre l'objectif fixé de la neutralité carbone en adéquation avec la mise en œuvre, dans les meilleurs délais, de la ligne directe. En matière de transports publics, elle seule permettra de changer de paradigme en renforçant de manière majeure son attractivité, rendant possible le doublement de sa part modale dans l'agglomération. Elle contribuera ainsi de manière majeure à la neutralité carbone du canton. Nous soulignons encore une fois que l'adaptation de son calendrier de réalisation permettra aussi une réduction importante de l'impact environnemental et CO<sub>2</sub> de sa phase de réalisation.

Pour terminer, la ligne directe est un projet d'importance régionale et nationale, en pleine cohérence avec nos lois et planifications sur l'aménagement du territoire (LAT et Plan directeur cantonal), les stratégies fédérales RAIL 2050 et Transports'45 – comme l'a encore souligné le rapport Weidmann en octobre dernier – ce qui est une forte confirmation de la pertinence des travaux accomplis en matière de développement territorial et de mobilité dans le canton depuis plus de dix ans.

En conclusion, nous devons continuer à nous montrer soudés derrière la stratégie Mobilité 2030 – plébiscitée par la population neuchâteloise – et le projet de ligne directe pour que le soutien des cantons et du Parlement fédéral soit sans faille au moment de débloquer l'enveloppe fédérale de 24 milliards de francs permettant ainsi la réalisation de ce projet indispensable et tant attendu par la population neuchâteloise.