

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil à l'appui

- a) d'un projet de décret soumettant au vote du peuple l'initiative législative populaire cantonale "Pour une liaison ferroviaire rapide entre le Haut et le Bas"
- b) d'un projet de décret soumettant au vote du peuple l'octroi d'une garantie et la prise en charge des intérêts passifs relatifs à l'avance des fonds pour la réalisation d'une liaison ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds dans le cadre du RER neuchâtelois, conditionnés à l'acceptation du financement du projet par la Confédération

(Du 1^{er} juillet 2015)

Madame la présidente, Mesdames et Messieurs,

RESUME

Penser la mobilité dans sa globalité à l'horizon 2030 pour le canton de Neuchâtel, telle est l'ambition du présent rapport. La vision du Conseil d'Etat exposée à travers ce projet cantonal intitulé « Neuchâtel Mobilité 2030 » veut le rassemblement des forces. Rassembler les régions et les agglomérations, mais également concrétiser la complémentarité des modes de transport. Pour un espace peuplé aujourd'hui de 176.000 habitants – soit près de la moitié de la population de l'agglomération lausannoise – répartis sur une surface grande comme la région du Chablais et ses 790 km², le doute sur la nécessité de se rassembler et de se soutenir n'est plus permis.

La mobilité est un vecteur capable d'unir tous les Neuchâteloises et Neuchâtelois. Mieux, elle est le moyen permettant d'amorcer la chute des frontières – avant tout psychologiques – en vue de concrétiser la vision « Un canton, un espace ». La stratégie des quatre piliers (cf. chapitre 2.1) avancée par le Conseil d'Etat constitue un tout, se déclinant sur l'entier du canton pour nous rapprocher les uns des autres mais également pour mieux nous connecter au reste du pays et de l'Europe. C'est dans cette optique et pour répondre aux défis qui se poseront face au canton prochainement que le Conseil d'Etat a souhaité vous soumettre sa vision en matière de développement des voies de communication dans un rapport global. Il présente le contexte dans lequel nous nous inscrivons, notamment en matière de territoire, pour démontrer en quoi la mobilité est un outil de soutien majeur aux développements démographique et économique de toute notre région.

Ce rapport est le moteur d'un nouveau chapitre qu'il appartient à votre Autorité et à la population d'écrire. Il doit montrer la voie à suivre pour insuffler un nouvel élan à notre canton. Pour ce faire, il présente une stratégie globale, visant le développement

multimodal des transports, qui se décline à travers des projets d'infrastructure planifiés pour les vingt prochaines années, offrant une vision moderne de la mobilité inscrite sur le long terme. Par ailleurs, le décret que le Conseil d'Etat soumet au vote et qui se veut être un contre-projet à l'initiative populaire « Pour une liaison ferroviaire rapide entre le Haut et le Bas » doit donner l'opportunité à la population neuchâteloise de se prononcer sur la vision du Conseil d'Etat en décidant si elle soutient sa stratégie ainsi que la construction financière raisonnable et réaliste mise en place pour financer le RER. En effet, la concrétisation de celui-ci est conditionnée aux décisions que rendront successivement l'Office fédéral des transports (OFT), le Conseil fédéral puis les Chambres fédérales à l'horizon 2019 quant au financement du projet RER par le nouveau fonds d'amélioration de l'infrastructure ferroviaire, souhaité par le peuple suisse. A l'heure où la Confédération et les Chambres fédérales ont en mains les clés des principaux projets d'infrastructure susceptibles d'impacter notre territoire pour les décennies à venir, c'est le moment opportun de donner un signal fort et favorable à des voies de communication du XXI^{ème} siècle. « Une bande de sapins et une bande de vignoble cousues à la main par l'Histoire » imageait l'écrivain Ramuz en parlant du canton de Neuchâtel. Aujourd'hui, le Conseil d'Etat souhaite plus que jamais que notre canton renoue avec son Histoire, en écrivant l'avenir, en rassemblant les régions et agglomérations du canton. La mobilité constitue en cela l'une des clés pour y parvenir.

1. INTRODUCTION: LE TERRITOIRE NEUCHÂTELOIS ET LES ENJEUX LIES A LA MOBILITE

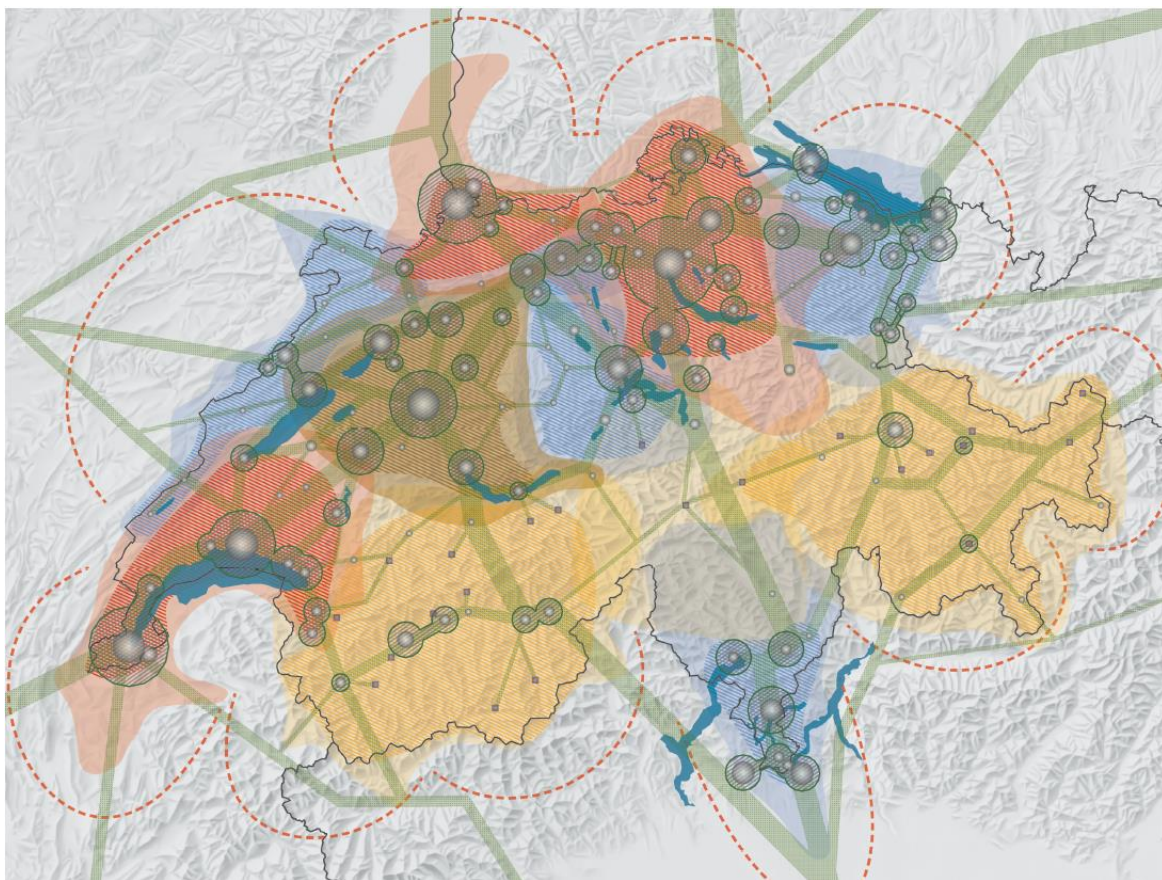
La réalisation des infrastructures de transport implique des investissements massifs de la part des pouvoirs publics. Les attentes qui en découlent à l'égard du territoire, tant pour son organisation qu'en faveur de son développement, sont élevées. Ces infrastructures sont de nature à influencer notablement notre rapport à l'espace, provoquant l'extension ou la densification de l'espace bâti. Organisées en corridors parfois difficilement franchissables, elles constituent autant de coupures du territoire. Sans mesure d'accompagnement, elles accélèrent la consommation du sol et augmentent les charges sur l'environnement. Bien pensées, elles les réduisent. Elles favorisent la constitution de réseaux, mieux, elles les connectent. Elles soutiennent les processus de métropolisation. Dans tous les cas, elles sont source de transformation d'un territoire.

Pour le territoire neuchâtelois, le projet cantonal de mobilité présenté ici doit être compris à la fois comme un lien entre les régions, comme un soutien à la politique d'agglomération, comme un maillon du réseau polycentrique des villes proposé par le Projet de territoire Suisse et comme un vecteur de la réorganisation de l'Etat. En ce sens, il est un outil indispensable à l'usage mesuré du sol, à la valorisation urbaine et à la densification qualitative de notre territoire. Il est également un outil permettant de mettre en valeur les potentiels encore sous-exploités de notre territoire. Finalement, ce projet vise à renforcer l'attractivité de la région et à favoriser le développement de son économie et de sa démographie. Il doit donner un souffle nouveau et combler le retard du canton de Neuchâtel en matière d'infrastructures.

1.1. Un positionnement central du territoire neuchâtelois au sein d'un réseau de villes et de communes de Suisse occidentale

"Neuchâtel ne peut plus être considéré comme un espace fermé et se suffisant à lui-même. Tous les domaines d'activités attestent de l'insertion de notre canton dans des espaces plus vastes et de l'influence de nos voisins sur notre propre développement". Cette affirmation tirée du programme de législature 2013-2017 trouve écho dans le Projet de territoire Suisse adopté en 2012. Ce dernier reconnaît différents territoires d'action,

comme l'Arc jurassien, fondés sur un réseau polycentrique de villes et de communes, en complément aux métropoles ou encore à l'espace alpin.



Source: Carte du Projet de territoire Suisse – Territoires d'action et réseau polycentrique de villes et de communes

Si le projet cantonal de mobilité vise certes à organiser le canton en tant qu'un seul espace, il doit permettre, associé aux infrastructures de transports nationales, de relier le canton aux espaces métropolitains et au réseau des villes identifié par le Projet de territoire Suisse. Dans cette optique, il appartient au canton de Neuchâtel d'en tirer parti, de travailler ses atouts et de valoriser ses spécificités. Canton au territoire relativement modeste, Neuchâtel a besoin plus que tout autre d'une organisation en réseau pour promouvoir ses domaines d'excellence et compléter ses compétences avec celles de ses voisins.

Afin de mieux se positionner sur le plan national et international, et de maintenir la compétitivité du pays, le Projet de territoire Suisse encourage la constitution de réseaux afin de renforcer les synergies dans les domaines de la formation, du tourisme, des transports, de l'administration, des centres de compétences économiques, de la culture et des installations de loisirs. Dans le cadre de ce développement territorial polycentrique et avec la multiplication des collaborations et des partenariats, l'axe naturel du pied du Jura mérite d'être complété par un axe de développement perpendiculaire de La Chaux-de-Fonds à Brigue via Neuchâtel, Berne et Thoune. C'est l'une des raisons pour lesquelles notre canton et ses villes sont représentés à la fois dans arcjurassien.ch et la Conférence transjurassienne (CTJ), mais également dans l'association Région capitale suisse (RCS).

Il existe une place au cœur de l'Arc jurassien pour une nouvelle agglomération forte, trait d'union entre le Plateau suisse et les régions limitrophes européennes opérant dans un contexte transfrontalier.

La vision prônée dans ce rapport apporte des réponses à la nécessité de relier le canton aux voies de transports internationales vers la France. Elle permet également de l'arrimer plus solidement aux principales lignes ferroviaires de Suisse et aux jonctions autoroutières nationales, notamment à celles en direction de Berne et de Lausanne.

1.2. Un seul espace cantonal organisé autour de quatre régions

Dans son programme de législature 2013-2017, le Conseil d'Etat propose de considérer le canton de Neuchâtel comme un seul espace constitué de quatre régions (Littoral, Montagnes, Val-de-Ruz et Val-de-Travers) aux spécificités et aux rôles complémentaires. Cette vision reprend la politique territoriale promue par le Réseau urbain neuchâtelois (RUN) qui plaide depuis 2002 pour la construction non seulement d'une agglomération, mais également d'une alliance des villes et des régions afin de regrouper les forces du canton.

Afin d'être reconnu comme un partenaire crédible d'un point de vue économique ou politique, il est nécessaire de disposer d'une taille critique. Force est de constater que le canton de Neuchâtel a présenté ces dernières années une croissance démographique moins marquée que celle des régions métropolitaines voisines, notamment l'Arc lémanique. Entre fin 2000 et fin 2010, le canton a connu une augmentation de la population de 3.6%. Durant la même période, la progression a été de 8.4% au niveau suisse. La perte d'un siège au Conseil national lors des élections fédérales de 2015 constitue un des signes tangibles de cette dynamique différenciée. Parallèlement, la forte progression en matière d'emplois constatée au courant des dernières années nuance l'analyse et met en exergue l'attractivité et le potentiel du canton de Neuchâtel. Il s'agit de les mobiliser.

A cet effet, à travers sa participation au programme des agglomérations encouragé au plan national, le canton veut se doter d'une agglomération polycentrique forte. Aucune des villes actuelles du canton ne dispose d'une taille suffisante. Afin de lutter contre les risques de marginalisation et promouvoir le développement, il est jugé opportun, dans le cadre des différentes phases du projet d'agglomération, de chercher à unifier le territoire du canton. Le projet cantonal de mobilité vise non seulement à mettre en réseau les parties urbaines du canton, mais également à connecter les quatre régions citées précédemment.

Considérer le canton comme un seul espace et l'organiser comme tel est cohérent avec la volonté fédérale et notamment sa politique des agglomérations qui vise à mettre sur pied une politique territoriale couvrant l'ensemble du territoire. Les Neuchâteloises et les Neuchâtelois ont fait œuvre de pionniers dans ce domaine en ayant uni, dès le départ, les politiques régionales et d'agglomération, en déclarant, dès 2004, dans la conception directrice de l'aménagement du territoire, l'alliance des villes et des régions et en déclinant des projets à la fois à travers des contrats d'agglomération et de région. Les projets d'infrastructure prévus dans le cadre de la politique d'agglomération servent à la fois les intérêts des communes concernées, mais également ceux de l'ensemble du canton. Le projet de RER neuchâtelois en est le meilleur exemple.

1.3. Un modèle nécessaire à la densification et à la valorisation urbaines

Si nous voulons conserver une maîtrise de notre territoire, le développement démographique que notre pays connaît aujourd'hui doit être accompagné. Chaque canton, chaque commune a été trop longtemps en compétition avec ses voisins pour accueillir une part de cette croissance. Le nouveau dispositif de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) ne va plus permettre de procéder à l'extension à tout

va des surfaces bâties. Non seulement les terres agricoles s'en trouveraient irrémédiablement perdues, mais de telles extensions engendreraient des frais pour les collectivités, elles nécessiteraient des investissements routiers et d'infrastructures conséquents, des lignes de transport public de plus en plus longues dont l'exploitation est onéreuse.

Si les réserves en terrain à bâtir sont suffisantes, voire quelque peu excédentaires, pour accueillir une population de plus de 200'000 habitants sur l'ensemble du canton à l'horizon 2030-2040, une part substantielle de la croissance démographique doit être prise en charge à travers la densification: construire en quelque sorte la ville dans la ville. A cet effet, il convient de faire le meilleur usage possible des infrastructures en matière de transport. S'il est déjà communément admis que la quantité de polluants que nous pouvons absorber et que les surfaces à disposition pour notre développement sont limitées, il apparaît que la gestion des infrastructures de transport doit également s'inspirer fortement des principes du développement durable.

En effet, l'extension des infrastructures de transports, voire leur renouvellement, nécessitent des capitaux tels qu'il devient pertinent de songer à arbitrer l'attribution des capacités encore disponibles des réseaux, notamment routiers, des giratoires et autres jonctions autoroutières. A travers nos infrastructures, nous sommes tous reliés les uns aux autres. Ainsi, le projet de l'un pourrait retenir le développement de l'autre. L'ambition de la stratégie des quatre piliers, qui sera présentée au chapitre 2.1 du présent rapport, est justement de concilier au mieux le développement multimodal des transports à travers le canton.

Limiter l'empreinte spatiale tout en développant la démographie et l'emploi est un défi que le canton doit relever. Dans ce contexte, il faut être conscient que l'espace à disposition de chacun est amené à se réduire et que les distances à parcourir vont en s'intensifiant. Réduire ces dernières implique de revoir les règles, ceci tant en ce qui concerne la gestion de l'espace que, en particulier, la production de celui-ci. Au-delà du dimensionnement de la zone à bâtir, il convient d'évoquer la manière dont l'espace doit être organisé et la façon dont on s'y déplace.

Sans stratégie de densification, la consommation de l'espace ne pourrait se réduire. Pour qu'elle soit acceptable, la densification doit être effectuée avec qualité et, surtout, répondre aux attentes des usagers et convenir aux utilisateurs des lieux. C'est eux qui les rendront vivants, les animeront, se les approprieront et d'une certaine manière en prendront soin. Il s'agit d'identifier les attentes et de les formaliser. Les espaces urbains devront être partagés, reconquis et soignés.

1.4. Un vecteur de réorganisation de l'Etat et d'accès aux services à la population

Le mode de vie urbain se généralise. Il ne permet plus une distinction très nette entre ville et campagne. La perception de l'espace-temps ayant grandement évolué, les anciennes frontières institutionnelles perdent de leur pertinence. Les interactions entre espace rural et espace urbain s'intensifient. La population habite, travaille et se délasse sur un territoire toujours plus vaste et interconnecté. La création d'un seul espace cantonal organisé autour d'une agglomération vise à fédérer les forces du canton pour une société basée sur de multiples partenariats. Cet espace doit également s'appuyer sur des structures urbaines durables et connectées de la manière la plus optimale possible, ceci au service de toutes et tous.

La production des biens et services à des coûts avantageux implique généralement la recherche d'économie d'échelle qui se traduit, pour bon nombre de processus, par une réduction du nombre de lieux de production et une centralisation de ceux-ci.

Néanmoins, apparaît de suite la question de la distribution des mêmes biens et services. L'avènement de l'administration en ligne permettra certes à chacune et chacun d'accéder depuis chez soi à de nombreuses prestations administratives. Néanmoins, et indépendamment de la fracture numérique, il n'en demeure pas moins qu'une présence physique s'avérera encore indispensable pour de nombreux services proposés par les collectivités publiques, tels que l'enseignement ou la santé. La mise à disposition d'un réseau de transports efficace, couvrant l'ensemble du territoire et permettant d'accéder aux prestations délivrées par le canton, les communes et les entreprises, est le corollaire de toute recherche d'économie dans la production des biens et services. La qualité de la desserte, indépendamment du mode de transport, devient un critère primordial de la localisation des infrastructures.

Aussi et pour éviter les engorgements dans les espaces urbains, générateurs d'inflation aux plans foncier et immobilier notamment, il s'agit ici de profiter du potentiel de développement des régions.

Néanmoins, un tel réseau est tributaire de la densité humaine. Les espaces urbains du canton doivent être connectés de manière dense et fréquente à l'aide des transports publics. La desserte des espaces plus périphériques, bien que devant être assurée de manière suffisante, ne peut être comparable. Le transport individuel motorisé est appelé à continuer de jouer un rôle important dans ce type d'espaces.

1.5. Une condition-cadre sine qua non en faveur du développement économique

Avec un développement économique contribuant à l'excédent de la balance commerciale du pays à hauteur de plusieurs milliards de francs par année, le canton de Neuchâtel est un acteur économique de premier plan. L'importance du tissu industriel de l'Arc jurassien et de l'industrie d'exportation dans la création de valeur ajoutée bénéficiant à l'ensemble du pays n'est plus à prouver. A l'instar de chacune des régions du canton, les Montagnes neuchâteloises, fortes de plus de 80'000 habitants-emplois, concentrent un savoir-faire et des compétences-clés qui profitent à l'ensemble de la place industrielle helvétique. Pour rester concurrentiel dans un marché mondialisé, il est essentiel de disposer de bonnes conditions-cadre. Parmi elles, la garantie de voies de communication efficaces vers et depuis les principales villes du pays, les aéroports et les grandes métropoles européennes est indispensable. A l'heure où, malgré la force du franc, le canton figure encore en tête des régions qui créent le plus d'emplois, l'attractivité de l'ensemble de la place économique neuchâteloise se doit d'être sans cesse améliorée.

1.6. Un projet capable d'insuffler une dynamique positive au sein de la population

Ces dernières années, le canton de Neuchâtel a manqué deux opportunités en matière d'investissement dans la mobilité. En effet, en particulier pour des raisons financières, le peuple neuchâtelois s'est opposé à des projets destinés à améliorer la mobilité dans le canton mais également vers l'extérieur. En 2012 d'abord avec le projet de TransRUN, puis en 2013 en s'opposant, tout comme le reste des Suisses, à l'augmentation de la vignette autoroutière.

Le projet TransRUN avait été soumis en votation populaire en septembre 2012. Il s'agissait de réaliser deux tunnels à simple voie avec une halte intermédiaire à Cernier dans le Val-de-Ruz. Les coûts étaient évalués à 830 millions de francs (pour l'année de référence 2011) avec un cofinancement de la Confédération à hauteur de 351 millions (241 millions liés à l'entretien de la ligne ferroviaire et 110 millions à la politique d'agglomération). Cette solution permettait de relier les villes de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds en 14 minutes avec une cadence au quart d'heure. La faiblesse du

projet TransRUN résidait avant tout dans les coûts élevés qui auraient été à la charge du contribuable neuchâtelois: près d'un demi-milliard. Quant à l'augmentation de la vignette à 100 francs, le peuple neuchâtelois a dit non à 50.6%, en étant toutefois moins hostile que la majorité du peuple suisse (60%).

Suite à ces deux signaux négatifs et forts des enseignements tirés du passé, il était important de remettre l'ouvrage sur le métier à la lumière des nouveaux mécanismes financiers fédéraux. Les autorités renouvelées se devaient de reprendre la réflexion de façon fondamentale. C'est dans ce contexte que le projet cantonal de mobilité s'inscrit et que nous souhaitons, grâce à lui, insuffler une dynamique positive pour l'ensemble du territoire et de la population. Il permettra d'améliorer la qualité de vie de l'ensemble de la population. Actifs, retraités, pendulaires, étudiants, citadins ou habitants des vallées: tous tireront profit d'une meilleure mobilité à travers le canton. Finalement, la mobilité est un vecteur qui permet de renforcer la cohésion sociale de toute une région.

2. LA MOBILITE DU CANTON A L'HORIZON 2030: LA STRATEGIE DU CONSEIL D'ETAT

"Territoire aux qualités remarquables, entretenues et préservées, terre de création et d'innovation culturelle, économique et sociale, terreau microtechnique à l'origine d'une dynamique favorable de l'emploi, où se produit une part non négligeable de la richesse du pays, le canton de Neuchâtel dispose d'atouts qui lui permettent d'affirmer une identité propre, d'envisager sa prospérité et d'assurer les conditions de sa réussite. Afin d'entretenir et de valoriser l'attractivité de son territoire, notre canton doit toutefois relever un défi de taille: moderniser et développer ses voies de communication.

Pour ce faire, Neuchâtel doit admettre qu'il fait partie d'un espace plus vaste et se donner les moyens d'appartenir aux différents réseaux, y compris ceux de mobilité, qui permettent de combiner ses talents avec ceux de ses voisins."

Tirée du programme de législature 2013-2017 du Conseil d'Etat, cette citation démontre à quel point le gouvernement croit à la vision « Un canton, un espace ». Deux pôles urbains d'importance formant une même agglomération et structurant un territoire unique: c'est la lecture désormais partagée par un nombre croissant d'observateurs et d'acteurs de notre canton.

Le développement des voies de communication et de l'offre de transports sont deux conditions essentielles pour concrétiser la perception de ce territoire unique, intégrer ce dernier dans des espaces plus vastes et relier notre canton aux pôles voisins. Il s'agit dès lors de rattraper le retard pris dans ce domaine. Ces ambitions impliquent des efforts considérables, qui seront consentis sur plusieurs années, pour concrétiser la réalisation d'un véritable RER neuchâtelois et l'intégration de la H20 au réseau des routes nationales.

2.1. Politique cantonale et stratégie des 4 piliers

Ce projet cantonal de mobilité doit permettre à notre canton d'assurer l'accueil et la répartition d'une population de 200.000 habitants et 100.000 emplois (en EPT)¹ à l'horizon 2030/40 tout en fluidifiant le trafic à l'intérieur comme vers l'extérieur du canton. Le développement de l'économie et la pérennisation de l'emploi sont intimement liés à la réalisation de cette vision.

A cet effet, le projet cantonal de mobilité, qui intègre aussi bien les transports publics, les transports individuels motorisés que la mobilité douce, est de nature à soutenir la densification. Car en maîtrisant le poids de l'automobile dans la mobilité, les nuisances dues au bruit et à la pollution atmosphérique qui en découlent en seront d'autant plus atténuées. Dans tous les cas, la promotion des transports publics doit permettre d'éviter une onéreuse, voire quasi impossible extension des réseaux de transports individuels motorisés en site urbain. Au final, cette stratégie concrétise la complémentarité route-rail de la mobilité au service du rassemblement des régions avec l'agglomération.

Pour ce faire, afin de planifier les infrastructures de mobilité sur le long terme, le Conseil d'Etat a souhaité mettre en œuvre une stratégie de mobilité bâtie sur quatre piliers complémentaires que sont:

- le RER neuchâtelois
- les routes nationales
- les routes cantonales
- la mobilité douce

Ces piliers reposent sur une lecture de la mobilité qui n'oppose pas les modes de transports les uns aux autres mais les concilie. Il s'agit d'une stratégie inscrite dans la durée, planifiant les infrastructures sur les vingt prochaines années et qui doit ainsi répondre aux besoins en mobilité sur le long terme. Elle se décline en projets concrets qui correspondent à chacun de ces piliers. Ils sont décrits au chapitre 3.

Non seulement il est important d'inscrire sa stratégie en choisissant les bases sur lesquelles elle doit reposer, mais il faut également réfléchir au contexte dans lequel elle peut se concrétiser. A ce sujet, le Conseil d'Etat a décidé de capitaliser sur l'introduction des nouveaux mécanismes financiers fédéraux pour porter une part substantielle de son projet de mobilité. D'importantes ressources cantonales devront néanmoins être consenties.

2.2. Nouveaux mécanismes financiers fédéraux et opportunités à saisir

2.2.1. Financement de l'aménagement et de l'infrastructure ferroviaire (FAIF)

Suite à la votation du 9 février 2014 sur le projet FAIF, le financement de l'infrastructure ferroviaire sera soumis à des changements importants. Les coûts d'exploitation, d'entretien et d'extension des infrastructures ferroviaires seront couverts à l'avenir par un fonds unique, le FIF (Fonds d'Infrastructure Ferroviaire). L'entrée en vigueur du FIF sera effective le 1^{er} janvier 2016. La planification des extensions par étapes et leur approbation d'ensemble est ainsi possible. La stabilité de la planification est par

¹ Equivalent plein-temps. NE 2013: 176'000 habitants + 83'451 emplois équivalent plein-temps au plan cantonal = 259'451 HE. Objectif en lien avec les hypothèses de croissances démographiques de l'OFS 200'000 habitants d'ici 2030-2040 (cf. PDC) et 100'000 emplois équivalent plein-temps, soit 300'000 HE sur l'ensemble du territoire cantonal (+40'549).

conséquent fortement renforcée. Les coûts subséquents des extensions seront également financés par le futur fonds permettant un développement pérenne.

La participation financière des cantons se montera à 500 millions de francs par an. Dès 2016, les collectivités publiques neuchâteloises devront payer un montant annuel de l'ordre de 10.7 millions de francs au fonds d'infrastructure ferroviaire². En contrepartie les cantons ont pu déposer leurs besoins en offre de transport en novembre 2014 auprès de l'Office fédéral des transports. Il est important de rappeler ici que les projets qui seront retenus par la Confédération seront financés en totalité par le fonds FIF.

Avec le nouveau financement de l'aménagement et de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), le déroulement des planifications et les compétences respectives de la Confédération, des cantons et des entreprises ferroviaires en matière de planification des futurs aménagements vont changer. Ainsi:

- Les entreprises de transport, en tant que gestionnaires d'infrastructure, déposent leur convention sur les prestations pour une période de quatre ans. Elles ont déposé en octobre dernier leurs besoins pour l'exploitation et l'entretien 2017-2020. Il n'y a ainsi plus de différence entre les CFF et les sociétés de chemins de fer telles que TransN, BLS ou les CJ.
- Les cantons définissent leurs besoins en offres régionales et déposent leur demande d'offre auprès de la Confédération, ce qui a été fait pour Neuchâtel en novembre 2014 dans le cadre de la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO). Des espaces de planification ont été formés. Le service des transports du canton de Neuchâtel (SCTR) conduit celui de l'Arc jurassien.
- La Confédération, représentée par l'Office fédéral des transports (OFT), évalue les demandes des cantons et sélectionne les meilleurs projets pour la première priorité du programme d'extension 2030 (PRODES³ 2030). Les étapes d'extension sont planifiées tous les cinq ans.

A fin novembre 2014, les cantons ont soumis à la Confédération leurs besoins en développement de l'offre ferroviaire d'ici à l'horizon 2030. La CTSO a déposé à cette occasion auprès de l'OFT son rapport reprenant les développements souhaités de l'offre ferroviaire régionale. Pour le canton de Neuchâtel, les besoins formulés concernent prioritairement la ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. La liaison Bôle-Corcelles et l'extension du Littorail en font également partie. Les projets déposés auprès de la Confédération dans le cadre du programme de développement stratégique PRODES doivent répondre aux quatre critères suivants:

- suppression d'une surcharge de trafic;
- compatibilité avec l'aménagement du territoire;
- cohérence avec la vision de la Confédération du développement du réseau ferroviaire;
- évaluation socio-économique.

Les besoins de développement de l'offre vont être examinés en détail par l'OFT à la lumière des critères ci-dessus entre 2015 et 2016. Les modules constitués seront évalués et priorisés pour permettre l'élaboration d'un message du Conseil fédéral début

² Le Grand Conseil sera saisi de ce dossier à travers la modification de la loi sur les transports publics (LTP).

³ Le projet RAIL 2030 a été abandonné au profit d'un programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) comportant un inventaire de projet pour un montant de 40 milliards de francs à «dépenser» entre 2015 et 2040. Le projet de message intitulé «Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF; contre-projet à l'initiative populaire «pour les transports publics») comportant une proposition de financement et la réalisation d'une première étape du PRODES a été adopté par le peuple le 9 février 2014.

2017. Ce dernier sera soumis aux Chambres fédérales à la fin de l'année 2018, voire début 2019.

Dans son évaluation socio-économique pour la ligne directe, l'OFT tiendra compte des coûts d'assainissement de la ligne historique (environ 430 millions de francs) afin de prendre réellement en compte la part d'extension du projet.

2.2.2. Intégration de la H20 dans le réseau des routes nationales

Dans le domaine routier, les enjeux touchant aux prérogatives fédérales concernent le transfert de la H20 dans le réseau des routes nationales. Ce transfert, planifié et entériné en mai 2006 par le Conseil fédéral dans son plan directeur des transports, volet routier, était lié à l'approbation du peuple quant à l'augmentation du prix de la vignette autoroutière de 40 francs à 100 francs. Le projet d'extension du réseau des routes nationales et son financement par l'augmentation du prix de la vignette étaient globalement financièrement neutres pour les cantons, voire même à leur avantage.

Lors des votations fédérales du 24 novembre 2013, le souverain a refusé la hausse du prix de la vignette à plus de 60%, hausse qui ne concernait pas seulement la H20, mais devait assurer le financement de l'extension du réseau des routes nationales par le transfert de 370 km de routes cantonales à la Confédération. Cette dernière en aurait assuré l'entretien, l'exploitation et les investissements pour leur amélioration, ainsi que pour l'aménagement de nouveaux tronçons dès le 1er janvier 2014. Ce projet d'extension était équilibré et touchait 19 cantons et demi-cantons.

Pour le canton de Neuchâtel, qui a d'ailleurs aussi rejeté cet objet à une très faible majorité (non à 50.6 %, soit à 757 voix du oui) malgré l'acceptation des villes de La Chaux-de-Fonds, de Neuchâtel et du Locle, les conséquences sont très importantes. En effet, par le rejet de ce financement au plan suisse, c'est l'entier du « paquet » de l'extension du réseau qui est rendu caduc. Pour l'heure, le tronçon H20 entre Vauseyon et le Col-des-Roches au Locle, ainsi que le tronçon de la H10 entre Thielle et la frontière bernoise, restent propriété du canton, qui continuera à en assumer l'exploitation et l'entretien. Quant aux projets des évitements du Locle et de La Chaux-de-Fonds, ils ne sont pas repris par la Confédération. L'incidence financière du report de ce transfert est estimée entre 200 et 300 millions de francs de coûts de gros entretien au cours des vingt prochaines années. Les investissements nécessaires à la construction des évitements du Locle et de La Chaux-de-Fonds sont, quant à eux, devisés à hauteur d'un milliard de francs.

La question du financement a été le talon d'Achille de la concrétisation de l'extension du réseau des routes nationales, qui complétait avec intelligence un réseau national planifié dans les années 60. Le principe même de l'extension n'a jamais été remis en question par les opposants à l'augmentation du prix de la vignette autoroutière. De la même manière, les projets routiers contenus dans le message de la Confédération, dont en particulier les deux projets de contournement neuchâtelois, n'ont pas été remis en cause par les référendaires. Bien au contraire, leur nécessité et leur utilité a été relevée à plusieurs reprises, en particulier du fait qu'elle répond à une situation singulière en Suisse: toutes les agglomérations de taille comparable ont progressivement abandonné les itinéraires de transit au cœur des localités.

Au niveau fédéral, deux projets politiques concernant directement ou indirectement l'extension du réseau sont actuellement en cours. Il s'agit, d'une part, de la création par le Conseil fédéral d'un fonds routier FORTA et, d'autre part, de l'initiative Müri, initiative parlementaire visant à séparer la question de l'extension du réseau des routes nationales de celle relative au financement de ladite extension.

L'initiative Mûri vise à mettre en vigueur sans délai l'extension du réseau des routes nationales, le financement y relatif devant être assuré par le produit des impôts et redevances cité à l'article 86 de la Constitution. L'initiative a été déposée en juin 2013, soit avant le refus par le peuple de l'augmentation du prix de la vignette autoroutière. Elle a été largement acceptée par le Conseil national (101/77) lors de la session d'hiver 2014. L'initiative Mûri a cependant été suspendue par le Conseil des Etats dans l'attente des discussions relatives à la constitution du fonds FORTA et, particulièrement, de l'examen des solutions permettant d'y inclure le financement nécessaire au transfert des 370 km de routes cantonales mentionné ci-avant pour toute la Suisse.

2.2.3. Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

Le fonds FORTA vise principalement à garantir le financement des routes nationales et à contribuer au financement des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations. L'évaluation des besoins en financement de ce fonds se base sur le programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES) qui prévoit l'exploitation, l'entretien, l'adaptation, l'achèvement du réseau, ainsi que l'élimination des goulets d'étranglement jusqu'en 2040.

Le financement par ce fonds est la meilleure et seule solution pérenne envisageable. En effet, le projet de fonds FORTA, dont le détail de la mise en œuvre est actuellement en traitement aux Chambres fédérales, représente une importante réorganisation du financement des infrastructures routières nationales et de l'affectation des différentes ressources disponibles. Ce fonds sera inscrit dans la Constitution.

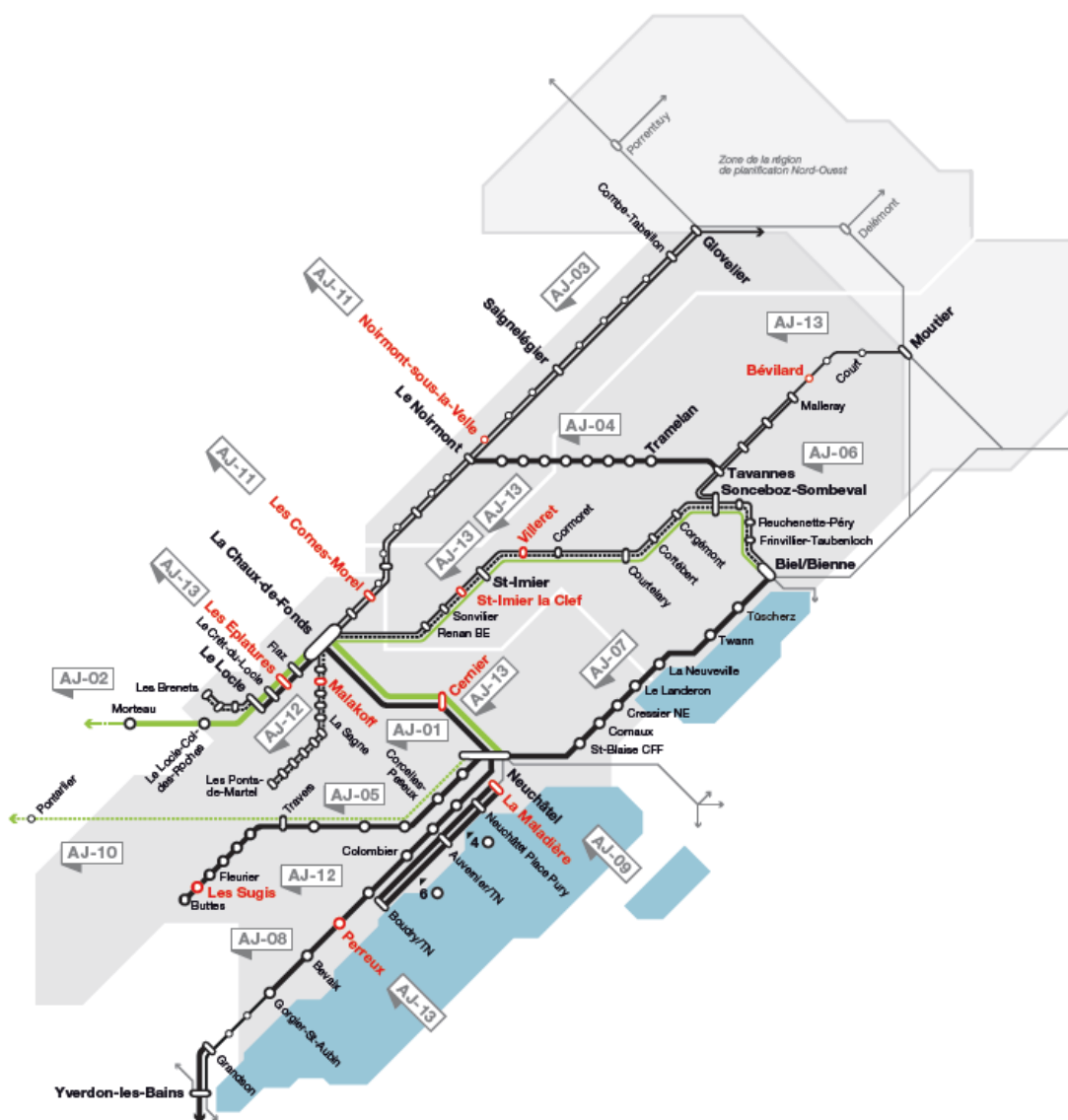
Le Conseil d'Etat, de concert avec les parlementaires fédéraux, met actuellement tout en œuvre pour que le transfert de la H20 dans le réseau des routes nationales puisse être concrétisé dans un avenir proche. En termes de mobilité et de financement, un tel transfert aurait un impact très important pour le canton de Neuchâtel.

3. UNE MISE EN ŒUVRE PAR LE BIAIS DE PLUSIEURS PROJETS D'INFRASTRUCTURE

Le Conseil d'Etat a souhaité, dans ce chapitre, présenter les éléments structurants majeurs qui doivent concrétiser sa vision de la mobilité. Au travers des quatre piliers précédemment cités, figurent différents projets d'infrastructure qui façonneront le canton de Neuchâtel de demain

3.1. RER neuchâtelois

Le projet du RER neuchâtelois se compose de cinq éléments structurants. Ces éléments vont dynamiser la desserte fine en transports publics, aux échelles locale, intercommunale et régionale.



Carte de la CTSO – Espace de planification Arc jurassien

3.1.1. La ligne ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds

Il s'agit d'un tracé reliant la gare de Neuchâtel à celle de La Chaux-de-Fonds avec une halte de croisement à Cernier. L'offre ainsi possible est la cadence au quart d'heure et un temps de parcours de 14 minutes. A noter que la ligne directe a été jugée comme projet-clé pour l'Arc jurassien par la CTSO. Les coûts sont de l'ordre de 900 millions de francs en considérant les mesures nécessaires jusqu'au Locle. Le canton privilégie clairement une traversée souterraine du Val-de-Ruz afin de préserver son paysage et ses bonnes terres agricoles.

En l'état, le canton a déposé ses besoins d'offre en transports publics auprès de l'OFT. Mais il est important de préciser qu'au vu des mécanismes de financement, c'est *in fine* la Confédération qui décide de l'infrastructure à réaliser.

3.1.2. La jonction ferroviaire Bôle – Corcelles

Il est prévu de créer une liaison entre la ligne historique et le Val-de-Travers par une jonction entre Corcelles-Peseux et Bôle afin de desservir efficacement le Littoral Ouest.

La jonction permet de conserver la desserte de la gare de Corcelles-Peseux et des Deurres. L'offre ainsi possible est la cadence à la demi-heure entre Neuchâtel et Buttes. Les coûts d'investissement s'élèvent à 50 millions de francs environ.

3.1.3. La ligne La Chaux-de-Fonds – Le Locle – Morteau

L'électrification de la ligne des Horlogers jusqu'à Morteau est prévue. L'offre ainsi possible est la cadence à la demi-heure des trains transfrontaliers entre Morteau et La Chaux-de-Fonds. La mesure favorise l'utilisation du train par les travailleurs frontaliers. A l'heure actuelle, la majeure partie des frontaliers (95%) utilise la voiture, dont le taux d'occupation n'est que de 1.15 personnes par véhicule. Certains axes routiers sont totalement saturés. L'axe Morteau – Le Locle est fortement congestionné aux heures de pointe. La congestion est telle qu'elle limite le développement économique tout en étant source de tensions.

L'objectif est de mettre à disposition une offre de transports publics attractive et d'encourager son utilisation, d'assurer ainsi une mobilité adéquate des travailleurs frontaliers et d'éviter la délocalisation d'entreprises. Les coûts des aménagements sur le territoire suisse sont de l'ordre de 40 millions de francs.

3.1.4. Cinq gares ferroviaires

Il s'agit de créer cinq nouvelles haltes ferroviaires afin de faciliter l'accès aux pôles de développement importants. La création de ces haltes ferroviaires améliore l'accessibilité des industries, des entreprises et des sites d'intérêt aux alentours, assure une bonne mobilité des travailleurs, provoque un report modal du transport individuel motorisé (TIM) vers les transports publics (TP) et réduit également les nuisances liées au trafic motorisé pour la population des localités.

Les coûts pour chaque gare ferroviaire sont de 8 millions de francs, représentant un total de 40 millions de francs:

- Malakoff (ligne La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel)
 - Desserte de la zone d'activité et d'habitat en développement
- Les Sugits (ligne Neuchâtel – Buttes)
 - Desserte de la zone d'activité en développement
- Perreux (ligne Neuchâtel – Gorgier)
 - Desserte du pôle économique cantonal en développement
- Les Eplatures (ligne La Chaux-de-Fonds – Le Locle)
 - Desserte de la zone d'activité en développement
- Les Cornes-Morel (ligne La Chaux-de-Fonds – Glovelier)
 - Desserte de la zone d'activité et d'habitat en développement.

3.1.5. Prolongement du Littorail vers l'est (Université/ Maladière)

Une amélioration de l'accessibilité de la gare de Neuchâtel depuis le centre-ville est voulue. La mesure favorise l'intermodalité en gare de Neuchâtel en direction du Littoral ouest et du secteur en plein développement de Microcity. En améliorant les points de transbordement entre les différents modes de transport (transports publics – mobilité douce – transports individuels motorisés), le report modal sur les transports publics et la mobilité douce sera favorisé. Les coûts de ce projet sont de l'ordre de 60 millions de francs.

Ces cinq éléments structurants du projet RER neuchâtelois ont été annoncés par la CTSO à la Confédération pour PRODES 2030. Les besoins financiers pour le RER neuchâtelois sont estimés à 1.1 milliard de francs environ. Les coûts d'entretien de l'infrastructure seront supportés par les entreprises gestionnaires de l'infrastructure dans le cadre des conventions sur les prestations financées par le FIF. La Confédération analysera l'ensemble des projets sur la base des critères précédemment évoqués. En cas de décision favorable, elle financera l'intégralité des modules retenus.

3.2. Les routes nationales (RN)

3.2.1. H20 – Évitements du Locle et de La Chaux-de-Fonds

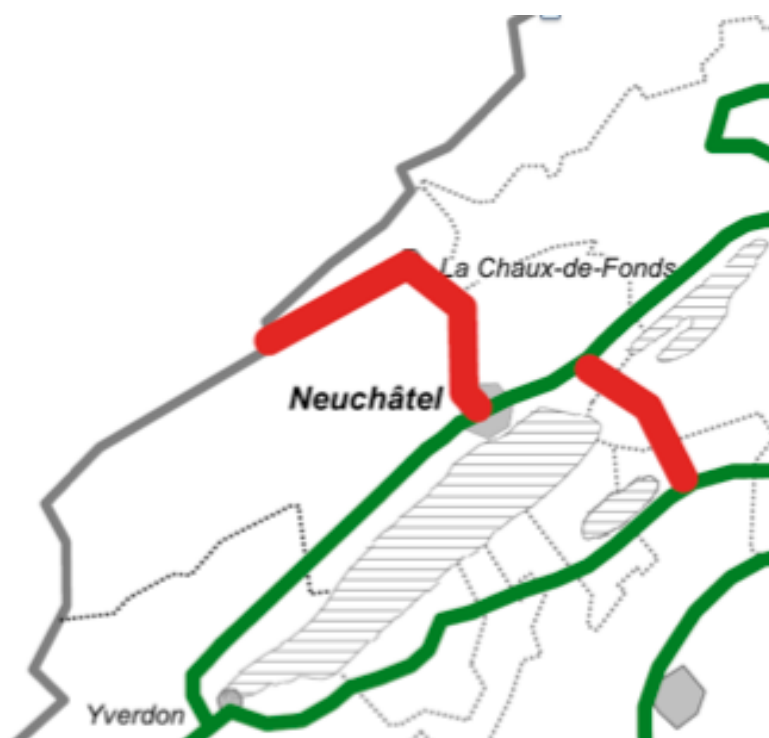
Les projets de contournement des villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds s'inscrivent dans la planification du réaménagement de la H20 entre la frontière française et les tunnels sous La Vue-des-Alpes, dans le cadre de l'extension du réseau des routes nationales. Cette adaptation s'intègre dans le Plan fédéral sectoriel des transports qui considère ce tronçon comme un élément du réseau de base des routes nationales ayant la fonction de relier la Suisse à l'étranger.

Actuellement, le tronçon n'a un caractère autoroutier que sur le secteur Crêt-du-Locle - Eplatures et traverse les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds sur des axes sous-dimensionnés, entraînant une congestion du trafic ainsi que des nuisances sonores dépassant les valeurs prescrites par la législation environnementale en la matière (OPB).

Commencé en 2008, le projet est entièrement financé par le canton. Il a été mis à l'enquête publique en novembre 2010 et, suite au traitement des oppositions, la décision finale d'approbation a été signée le 23 août 2012. Le projet est donc exécutoire et pourra être réalisé par la Confédération sans nécessiter d'enquête publique selon les procédures fédérales d'approbation des plans. Les études de détails sont en voie d'achèvement pour ce qui concerne l'évitement du Locle, tronçon unanimement reconnu comme prioritaire.

La réalisation des évitements de ces deux villes permettra de mettre en œuvre des mesures visant à développer les transports collectifs, encourager la mobilité douce, sécuriser les piétons et assainir les axes traversant les villes du point de vue de la protection contre le bruit routier. La situation actuelle rend impossible la réalisation de telles mesures et plus globalement l'amélioration de la qualité des espaces publics et de l'habitat dans les centres, réclamées par les autorités et la population et conformes aux principes de densification qualitative défendus tant par la Confédération que par le canton.

Le projet élaboré est globalement estimé à 1 milliard de francs et sera entièrement à charge de la Confédération dès le moment où la H20 aura été transférée dans le réseau des routes nationales.



Source: Etat de Neuchâtel: illustration routes nationales sur l'Arc jurassien

3.2.2. H20 – Assainissement de la route existante

La route principale H20 n'ayant pas encore pu être transférée dans le réseau des routes nationales, son entretien, son exploitation et, si besoin, son assainissement restent à charge du canton. Compte-tenu des 20 ans d'utilisation du tronçon Neuchâtel (Vauseyon) – La Chaux-de-Fonds et de l'âge avancé des chaussées dans les traversées de La Chaux-de-Fonds et du Locle, jusqu'au Col des Roches, les besoins en assainissement sont conséquents. Ainsi, dans l'attente d'une reprise de la route par la Confédération, des crédits annuels sont nécessaires pour entreprendre la planification et la réalisation. Cela concerne les chaussées, les ouvrages (ponts, tranchées couvertes, tunnels et murs de soutènement), ainsi que les installations techniques et de sécurité dans les ouvrages couverts.

Par ailleurs, l'importante charge de trafic supportée par les tunnels sous La Vue-des-Alpes et l'absence de galerie de fuite dans ces ouvrages rendent problématique la sécurité des usagers en cas d'incendie ou d'accident conséquent. Ainsi, des études doivent être menées pour développer le projet d'une galerie parallèle auxdits tunnels.

L'ensemble de ces études et travaux a été intégré dans la planification financière jusqu'en 2018, partant du principe que la H20 sera transférée à la Confédération dès 2019. Les montants nécessaires atteignent néanmoins la somme de 28,7 millions de francs, dont 17,2 seront couverts par les contributions de la Confédération pour les routes principales suisses dont la H20 fait partie, soit un montant net de 11,5 millions à charge du canton.

En cas de non-reprise de la H20 par la Confédération, les travaux à réaliser par le canton, notamment la création d'une galerie de sécurité pour le tunnel de La Vue-des-Alpes, coûteraient plus de 200 millions de francs.

3.2.3. *Achèvement de la route nationale 5 sur territoire neuchâtelois*

La fin des travaux liés à la réalisation du tunnel de Serrières interviendra en 2016. Après l'achèvement des travaux, les dépenses continueront néanmoins quelques années dans la mesure où des contrats d'entretien paysager et des mesures de compensation de l'environnement devront être assumées par le canton, de même que les opérations de régularisations cadastrales et de transfert de terrains à la Confédération. Les dépenses encore à prévoir sont estimées à 3.3 millions de francs nets.

3.3. Les routes cantonales (RC)

3.3.1. *Entretien constructif des routes cantonales*

Le manque de financement attribué à l'entretien du réseau routier pendant nombre d'années a conduit à une dégradation trop importante de ce patrimoine cantonal, dont la valeur peut être estimée à 1,5 milliards de francs pour les infrastructures routières et 500 millions de francs pour les ouvrages d'art. Ainsi, depuis 2009, le Grand Conseil a admis la nécessité de financer la restauration des chaussées dégradées par le biais de crédits quadri-annuels comprenant des tranches annuelles de 4 à 5 millions de francs. Les travaux réalisés consistent essentiellement à rattraper l'entretien manquant ou réparer les dégâts qui y sont liés, notamment par le renouvellement des couches de protection des chaussées, leur renforcement ou la reconstruction pure et simple de chaussées trop dégradées. Ces travaux sont réalisés sans projet d'ingénieur, puisqu'ils consistent à reconstruire à l'identique. Le montant à prévoir entre 2016 et 2035 s'élève à 80 millions de francs.

3.3.2. *12^{ème} étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales*

Ce crédit a pour but de réaliser douze projets sur le réseau des routes cantonales entre les années 2015 et 2023. Ils consisteront en de nouveaux aménagements par l'apport de corrections locales, telles qu'élargissement de chaussée, réalisation de trottoirs, intégration de bandes cyclables sur certains tronçons routiers, construction de giratoires ou modification de carrefours et de virages sans visibilité. L'enjeu principal est d'améliorer la sécurité routière, y compris pour la mobilité douce, mais aussi d'assurer un confort minimal pour les différents usagers du réseau routier cantonal, notamment ceux des transports publics.

Il s'agit également de renforcer des chaussées dont l'infrastructure est déficiente, voire inexistante, et de reconstruire des superstructures dégradées. Les moyens sollicités, soit 39,55 millions de francs bruts, 26,3 millions de francs nets, sont spécifiquement attribués à des projets qui ne peuvent pas être pris en compte dans le budget de fonctionnement ni dans le crédit d'entretien constructif des routes cantonales. Cela se justifie par le fait que ces travaux ne consistent pas uniquement à renforcer ou reconstruire une route à l'identique, mais à en modifier la configuration (tracé, profil en travers, gabarit, modification de la gestion des circulations, ...) nécessitant ainsi l'établissement d'un projet d'ingénieur.

3.3.3. *13^{ème} étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales*

Ce crédit s'inscrira dans la continuité du précédent, s'étendra entre les années 2023 et 2030 et portera sur un montant global net de 28 millions de francs. Le détail des projets qui le composeront doit encore être défini, mais la nature des interventions restera identique, soit élargissement de chaussées, réalisation de trottoirs, intégration de bandes

cyclables sur certains tronçons routiers, construction de giratoires ou modification de carrefours et de virages sans visibilité.

3.3.4. Assainissement d'ouvrages d'art

Plusieurs ouvrages situés sur le réseau des routes cantonales doivent être assainis. Bien souvent, leur état étant très moyen, les ouvrages concernés font l'objet d'une surveillance resserrée pendant plusieurs années. Quand vient le temps de planifier un assainissement, des investigations matérielles sont menées pour déterminer précisément les besoins de réfection. Il peut arriver que l'état relevé à ce moment-là s'avère encore moins bon qu'escompté, entraînant des travaux de remise en état de plus grande ampleur qu'imaginé. Tel est le cas du Grand-Pont de La Chaux-de-Fonds qui devra, en 2018 et 2019, faire l'objet d'interventions lourdes. L'ensemble des assainissements à prévoir jusqu'en 2029 atteindra finalement 38,1 millions de francs nets.

3.3.5. Assainissement du bruit routier sur les routes cantonales et principales

L'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) impose aux propriétaires d'infrastructures routières d'assainir jusqu'au 31 mars 2018 les secteurs aux abords desquels les valeurs limites en la matière sont dépassées. Ces assainissements devraient si possible être réalisés à la source (au contact entre pneu et chaussée) ou le plus près possible, notamment par le biais de revêtements absorbants en matière de bruit de roulement. La construction de parois antibruit est aussi possible là où les gabarits à disposition le permettent, alors que la pose de fenêtres antibruit devrait être réservée aux cas où aucune autre mesure de protection n'est envisageable.

Etant donné l'ampleur des travaux à réaliser et la forte interaction existant avec les interventions nécessaires à l'entretien structurel des routes, les assainissements ne seront pas terminés à l'échéance fixée par l'OPB. Ainsi, la réalisation de ces travaux est planifiée à un rythme régulier jusqu'en 2029, nécessitant un montant net de quelque 24,8 millions de francs.

3.3.6. RC 1310 entre Les Ponts-de-Martel et La Sagne

Les quelque 6 km de ce tronçon routier se trouvent, depuis des années, dans un état ne permettant plus de garantir la sécurité des usagers en tout temps. Le gabarit de cette route est notablement insuffisant et, par endroit, la chaussée passe très près des habitations. Un projet de rénovation de cet axe routier incluant l'adjonction d'aménagements de mobilité douce a été développé et devrait être réalisé dès 2017, par étapes sur une période de trois ans, pour un coût global de 15 millions de francs.

3.3.7. Assainissement du tunnel de La Clusette

Ce tunnel, situé sur la route principale H10 et mis en service en 1975, n'a jamais fait l'objet de travaux d'entretien consistants, à l'exception d'une intervention d'urgence réalisée au début des années 2000 pour éviter la chute de la dalle supérieure sur la chaussée. Aujourd'hui, tant la structure de l'ouvrage que ses équipements ont besoin d'une rénovation de fond et la création d'issues de secours (galeries transversales ou galerie longitudinale) doit être planifiée, aucune sortie n'étant possible en cas d'accident avec incendie. Les assainissements nécessaires et la création d'issues de secours, travaux prévus entre 2019 et 2022, coûteront 34,7 millions de francs dont 20,8 seront couverts par les contributions reçues de la Confédération pour les routes principales suisses dont la H10 fait partie, soit une part cantonale de 13.9 millions de francs.

3.3.8. Divers tronçons en cours d'examen

En collaboration avec la Commune de Val-de-Ruz, la question de l'évitement complet de Fontaines (traversée par 7'000 véhicules/jour) et d'un accès à la zone industrielle par le nord, a été reprise. La situation actuelle n'est en effet pas satisfaisante en termes de sécurité, de croissance prévue du trafic et de conditions-cadre pour l'activité économique. Diverses études sont en cours.

A l'est du centre-ville de La Chaux-de-Fonds, le trafic de transit est toujours très intense puisqu'il englobe les mouvements à destination du nord de la ville autant qu'en direction du Jura bernois et du canton du Jura. Cette situation rend impossibles le réaménagement et l'intégration urbaine des voiries concernées, elle pénalise le développement du centre historique de la ville et altère considérablement la qualité de vie pour les riverains des rues empruntées journalièrement par des milliers d'usagers. Le projet en cours d'étude vise donc à créer une nouvelle infrastructure, en partie souterraine, permettant de relier le Bas du Reymond et les rues Fritz-Courvoisier/Collège pour extraire le trafic de la rue de l'Hôtel-de-Ville. Planifiés de 2023 à 2028, ces travaux potentiels seraient financés partiellement par la Confédération, pour environ 90 millions de francs, en lien avec les routes principales suisses dont la H18 fait partie. Le solde, soit 60 millions de francs, serait à la charge du canton.

La traversée de Peseux a de tout temps été très chargée, puisqu'elle permet de relier l'Est du canton (Val-de-Travers, vallée de La Brévine et des Ponts-de-Martel) à Neuchâtel. La masse de trafic qui franchit cette localité, que ce soit par la route principale H10 ou par les routes communales, dont Tombet-Fornachon, nécessite que des études soient menées de concert avec la commune de Peseux, mais aussi avec celles de Corcelles-Cormondèche et Neuchâtel, pour déterminer quelles mesures infrastructurelles et de gestion de la circulation seraient à même d'améliorer la situation.

Ces tronçons et potentiels projets sont en cours d'examen. Il est aujourd'hui prématuré d'en faire une réelle planification financière ou chronologique. En revanche, il est prudent d'estimer un montant net de quelque 95 millions de francs pour assumer de potentiels engagements sur les 20 prochaines années.

3.4. La mobilité douce

Les infrastructures de mobilité douce (MD) d'importance cantonale sont à considérer au même titre que celles des transports publics ou des transports individuels motorisés et doivent faire partie intégrante des solutions à retenir en matière de transports. Le plan directeur cantonal contient depuis 2011 une fiche de mesures spécifiques à la thématique: A_27 "*Promouvoir la mobilité douce*". Celle-ci définit les objectifs visant à promouvoir les mobilités douces dans les déplacements quotidiens de la population, comme solution alternative au transport motorisé et public. Cette fiche n'avait pas encore été déclinée par une stratégie cantonale en la matière. En 2014, votre autorité a souhaité remettre la thématique à l'agenda politique.

Lors de l'établissement de la stratégie, conformément aux dispositions contenues dans le plan directeur cantonal, il a été admis qu'il convenait de viser un report modal substantiel en direction des transports publics et de la mobilité douce, afin de favoriser l'usage des nouvelles infrastructures, ce qui permet d'en obtenir un rapport coût-utilité le plus intéressant possible⁴.

⁴ Cette thématique fait l'objet d'une fiche distincte du Plan directeur cantonal: A_21 "*Viser un report modal fort vers les transports publics et la mobilité douce*."

La mobilité douce, à travers l'usage du vélo notamment, se présente comme une extension des réseaux des transports publics et constitue un levier permettant d'accroître le nombre de leurs usagers.

La problématique de la mobilité douce a, jusqu'à aujourd'hui, été prise en charge de manière ponctuelle, par différents intervenants au sein des communes ou du canton, au gré de projets concrets. Les deux projets d'agglomération ont permis de mettre en lumière le besoin d'agir. Lors du premier projet d'agglomération, la Confédération a explicitement invité le canton de Neuchâtel à compléter son dossier par des mesures de mobilité douce.

Jusqu'à récemment, le canton, et ceci grâce aux infrastructures autoroutières, était assez préservé par les problèmes de congestion du trafic ou de pollution atmosphérique. Or, il apparaît de plus en plus fréquemment que les réseaux atteignent leurs limites de capacité et que les normes environnementales soient dépassées. Afin de garantir le développement de notre territoire sur tous les plans, il devient de plus en plus nécessaire d'économiser les capacités de nos infrastructures en modulant notre mobilité.

La qualité de vie, notamment en milieu urbain, est également dépendante du type de mobilité, ceci tant pour les questions de pollution atmosphérique que de bruit, d'aménagement ou de partage de l'espace. Les mobilités douces présentent un potentiel important mais encore peu exploité en termes de déplacement, de réduction d'impacts environnementaux et de promotion touristique.

Après avoir analysé la situation cantonale en y associant les acteurs et milieux concernés, le Conseil d'Etat souhaite un développement significatif de l'usage des mobilités douces dans les régions. Cette démarche est conforme à la volonté de la Confédération de hisser la mobilité douce au 3^{ème} rang dans la structure des transports de personnes aux côtés du trafic individuel motorisé et des transports publics, soit comme mode individuel, soit en combinaison avec un autre mode.

La stratégie cantonale en la matière retenue par le Conseil d'Etat porte sur deux grands domaines d'interventions:

- le développement des infrastructures;
- la gouvernance, afin de favoriser la coordination des actions et la culture de la mobilité douce.

Concernant le premier axe d'intervention (infrastructures), trois lignes d'action principales et complémentaires sont identifiées:

- Définir des standards communs en termes d'équipement et de signalisation à aménager en fonction des contextes (situation urbaine ou hors localité, volumes de trafic routier et régimes de vitesse, gabarits de chaussée, etc.).
- Viser le développement d'un réseau cyclable intercommunal quotidien et de loisirs le plus complet et cohérent possible, en tenant compte des contraintes (financières, protection des terres agricoles et sécuritaires) et des potentiels d'usagers (analyse coût-efficacité).
- Développer l'intermodalité entre transports publics (TP) et mobilité douce, en soutenant l'aménagement des zones de gare, en particulier en lien avec les pôles de logements et les pôles de développement économique (favoriser les déplacements à pied et à vélo par un environnement attractif et approprié permet d'alimenter les réseaux TP).

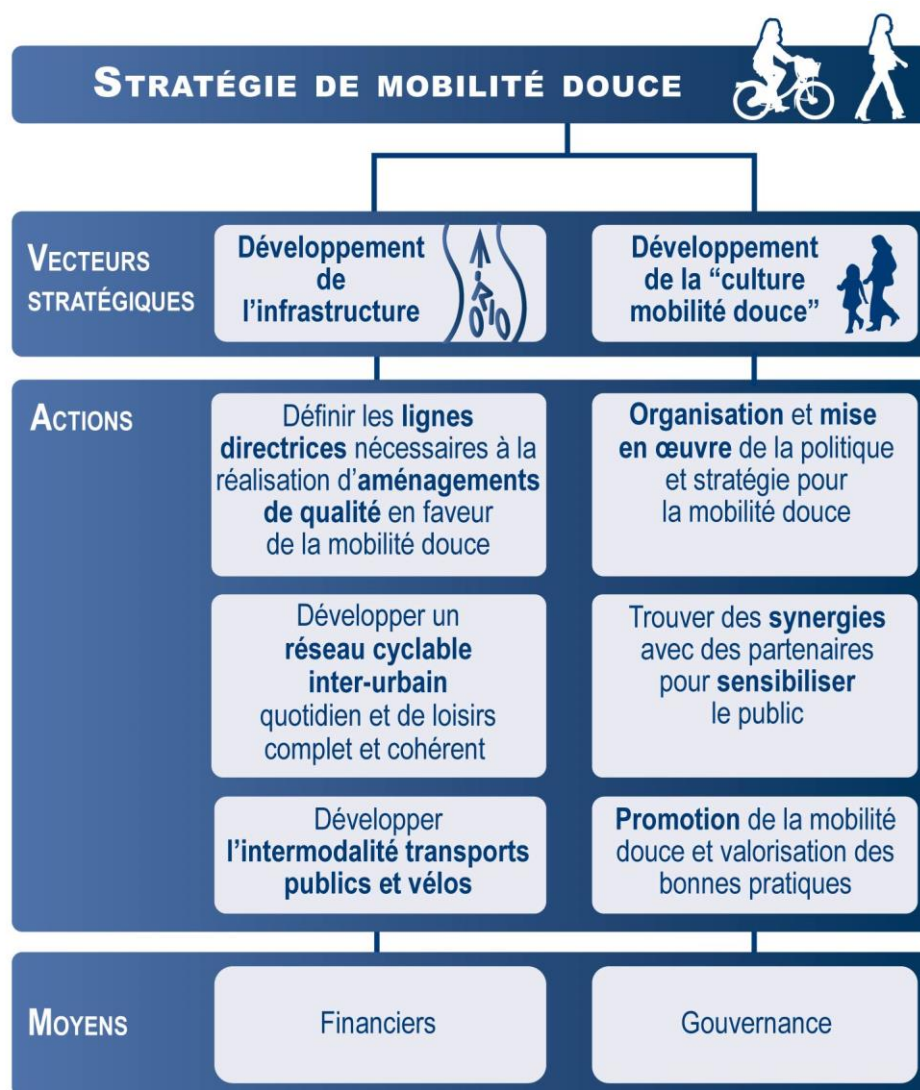
Le deuxième groupe de mesures concernant la gouvernance vise les vecteurs de coordination et de développement en complément à l'infrastructure. Elles portent sur trois lignes d'action qui visent à créer une dynamique autour des mobilités douces:

- Organiser et favoriser la mise en œuvre et la stratégie pour la mobilité douce au sein des différents niveaux étatiques, en clarifiant le rôle de chacun (canton, régions, agglomérations, communes).
- Trouver des synergies avec des partenaires pour sensibiliser le public (monde du sport, de la santé, du tourisme, scolaire, etc.).
- Évaluer et valoriser les bonnes pratiques et les projets-phares, ceci notamment en collaboration avec les communes.

Ces deux axes ne peuvent être mis en œuvre sans des conditions-cadres en termes financiers. L'ensemble de ces mesures nécessite des investissements au-delà des budgets liés aux routes et au territoire. Selon les recommandations du rapport CITEC sur la stratégie de mobilité douce, le Conseil d'Etat propose qu'une enveloppe de 20 millions de francs soit mise à disposition jusqu'en 2035 afin de développer les infrastructures en lien avec la mobilité douce. Ce montant pourra être utilisé pour des projets en soi ou dans le cadre de projets routiers (entretien constructif, rénovation des routes cantonales, etc.). Si les aménagements en question pourront, de cas en cas, être réalisés en tant que projets isolés, ils seront le plus souvent compris dans des projets routiers de plus grande envergure.

Enfin, il devient désormais nécessaire de disposer d'un répondant en charge de la mobilité douce au sein de l'administration cantonale sans que cela n'implique une augmentation de la dotation en personnel. Plusieurs services ont des missions liées à cette thématique. Une plateforme de coordination sera créée afin que les différents services traitant de la mobilité douce puissent se rencontrer. Le répondant en charge de la mobilité douce assurera, d'une part, le relais auprès de la population et des autorités et, d'autre part, coordonnera et participera aux activités du canton en matière de promotion des mobilités douces.

Cette stratégie vous est présentée dans son intégralité au sein d'un rapport ad hoc, traitant également de la deuxième partie de l'entretien constructif pour les années 2016-2017.



Source: rapport CITEC sur la stratégie de mobilité douce

4. PLANIFICATION FINANCIERE ET MECANISMES DE FINANCEMENT

Un avantage certain du projet cantonal de mobilité Neuchâtel 2030 réside également dans la meilleure planification des investissements sur le moyen et le long terme. Il apporte une plus grande visibilité aux investissements à consentir sur la durée. Cela répond à une demande récurrente de votre Autorité.

La planification financière doit être distinguée entre les investissements de l'Etat sur la période 2016-2035 (projets routiers principalement), le financement fédéral pour la future H20 et le financement fédéral pour la construction de la ligne directe RER. Comme le décrivent les chapitres ci-après, les solutions de financement ne sont pas les mêmes.

4.1. Investissements pour les vingt prochaines années

Les tableaux publiés en annexe récapitulent toutes les dépenses d'investissements propres de l'Etat sur la période 2016-2035. Les projets pris en considération pour évaluer les incidences financières ont été regroupés par rapport aux quatre volets déjà évoqués:

- Une réserve pour des aménagements RER stratégiques qui resteraient à la charge du canton.
- Les coûts que devrait encore assumer l'Etat sur les tronçons A5 et H20 avant que ces derniers ne soient repris par la Confédération. Les chiffres présentés ci-après tiennent compte d'un scénario optimiste où l'exploitation des deux tronçons peut être transférée à la Confédération à l'horizon 2019.
- Les coûts liés à l'entretien constructif et au développement des routes cantonales.
- Les coûts pour la réalisation de projets d'importance cantonale en lien avec la mobilité douce.

Comme le montre le tableau de synthèse ci-dessous, le total des dépenses brutes d'investissements s'élève à 625,1 millions de francs sur une période de vingt ans, soit entre 2016 et 2035. Pour les projets prévus, les subventions fédérales attendues se montent à 217,6 millions de francs. Les investissements nets se chiffrent ainsi à 407,5 millions de francs. En moyenne annuelle, ce chiffre représente des dépenses nettes d'investissements de 20,4 millions de francs. La répartition n'est bien sûr pas linéaire sur la période considérée. La planification détaillée disponible dans les annexes I à V montre que les investissements nets maximums sont attendus durant les années 2025 à 2029 où les dépenses annuelles nettes sont estimées à environ 30 millions de francs.

Sur la base des estimations des dépenses d'investissements, les charges d'amortissements se montent à 236,2 millions de francs. Par conséquent, le besoin de financement total et la variation de la dette cumulée, toute chose étant égale par ailleurs, peuvent être estimés à 171,3 millions de francs (investissements nets moins amortissements). Cette estimation part de l'hypothèse que le compte de résultat est équilibré durant la période, conformément aux exigences de la loi sur les finances de l'Etat et des communes (LFinEC)⁵, du 24 juin 2014, et découle par conséquent uniquement des besoins concernant les différents projets susmentionnés.

En tenant compte d'un taux d'intérêt moyen de 2% sur la période, la charge d'intérêts passifs liée à l'augmentation prévue de la dette est estimée à 51,2 millions de francs ou 2,6 millions par année. Ainsi, les charges au compte de résultat, soit amortissements et intérêts passifs, s'élèvent à 287,4 millions ou 14,4 millions de francs par année. Il est à noter que les charges d'intérêts passifs diffèrent selon la durée de l'amortissement et le montant d'investissement initial.

⁵ RSN 601

Tableau n°1: Récapitulation des coûts concernant les projets d'investissements

Besoins en investissements (période 2016-2035, en millions de francs)	RER ¹⁾		A5 et H20 ²⁾		Routes cantonales		Mobilité douce		Total 4 volets	
	Total	Moy. an.	Total	Moy. an.	Total	Moy. an.	Total	Moy. an.	Total	Moy. an.
Dépenses brutes d'investissements	50.0	2.5	50.5	2.5	504.6	25.2	20.0	1.0	625.1	31.3
Recettes d'investissements (-)	0.0	0.0	-34.0	-1.7	-183.6	-9.2	0.0	0.0	-217.6	-10.9
Investissements nets	50.0	2.5	16.5	0.8	321.0	16.0	20.0	1.0	407.5	20.4
Charges d'amortissements ³⁾	16.3	0.8	16.6	0.8	185.1	9.3	19.0	1.0	236.9	11.8
Besoin de financement	33.8	1.7	0.0	0.0	135.9	6.8	1.0	0.1	170.6	8.5
Variation de la dette cumulée	33.8	--	0.0	--	135.9	--	1.0	--	170.6	--
Intérêts passifs ⁴⁾	6.3	0.3	1.7	0.1	41.4	2.1	1.5	0.1	50.9	2.5
Charges du compte de résultat ⁵⁾	22.5	1.1	18.3	0.9	226.5	11.3	20.5	1.0	287.9	14.4

¹⁾ Hors financement de la Confédération

²⁾ Financement à charge de la Confédération dès 2019

³⁾ à l'horizon 2035

⁴⁾ Hypothèse taux d'intérêt de 2%

⁵⁾ Charge d'amortissements + Intérêts passifs

4.2. Option de financement du RER

Si le financement des projets d'investissement susmentionnés se fait selon la méthode habituelle, c'est-à-dire par le biais de crédits d'engagement dont les dépenses annuelles sont soumises au frein à l'endettement, il en va autrement du financement concernant le projet principal du RER (ligne directe entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel), pour lequel un mécanisme plus complexe est envisagé.

Le financement des projets ferroviaires notamment est dépendant des décisions de la Confédération d'ici à fin 2019. Aucune contribution n'est acquise à ce jour, plusieurs scénarios sont à ce stade plausibles. Le canton devra déterminer si des projets connexes doivent être soutenus par le canton exclusivement. Les scénarios sont les suivants:

- Le financement de la ligne directe est assuré. Celui des autres objets également. Ce scénario demeure possible à ce stade mais peu réaliste.
- Pour le moins, le financement de la ligne directe est assuré. D'autres projets ont été recalés par la Confédération. Dans ce cas, le canton déterminera si un financement complémentaire au travers du budget cantonal est nécessaire. A ces fins, un montant de 50 millions de francs est inscrit à la planification financière.
- La ligne directe n'obtient pas l'aval des chambres fédérales. Selon ce scénario, le canton devra certainement accepter l'assainissement des infrastructures existantes entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Ces travaux seraient alors intégrés dans la convention de prestations des CFF mais sans aucun développement de l'offre.

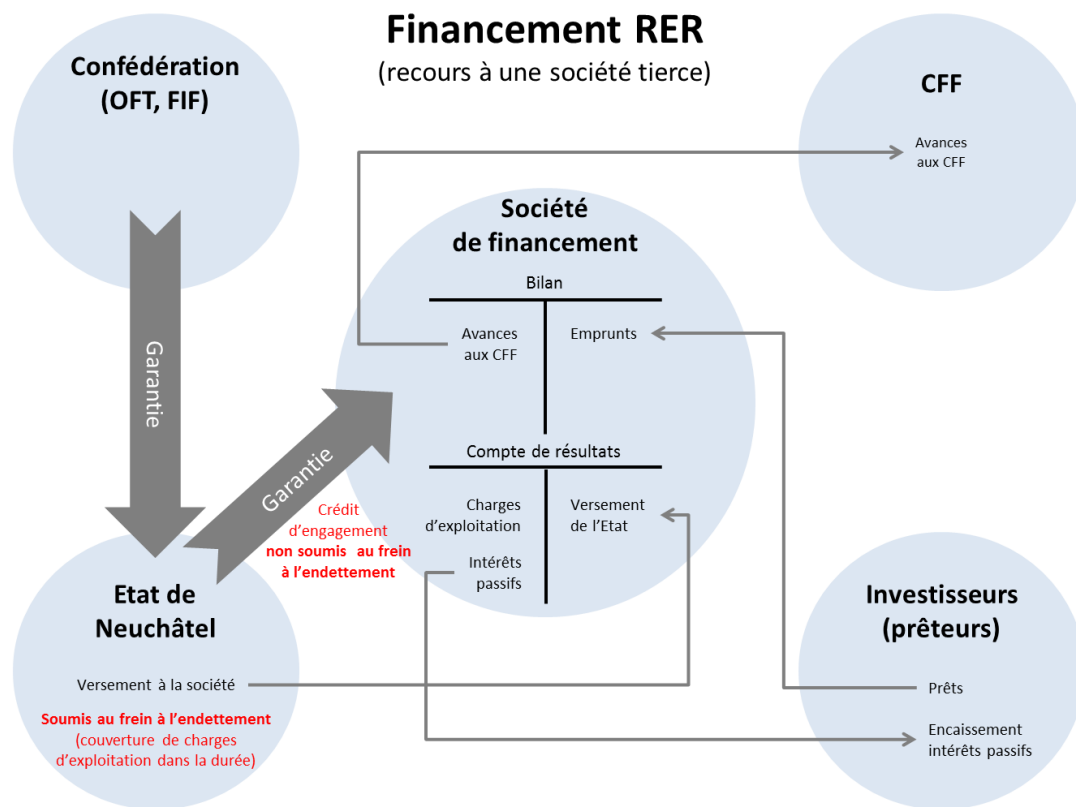
Il faut savoir que la Confédération libérera les moyens financiers aux environs de 2030. Les disponibilités financières dans le fonds FIF détermineront la libération des montants. Toutefois, en cas de feu vert des Chambres fédérales, la planification et les travaux pourraient être avancés à 2019. Les coûts de l'avancement des travaux seraient cependant à la charge du canton. En ce qui concerne la ligne directe, le canton procéderait à une avance de fonds et un contrat serait signé avec la Confédération. Le coût du projet est estimé à 900 millions de francs entre 2019 et 2030. L'avance de fonds, d'un montant équivalent au coût du projet, serait débloquée par tranches successives. Le remboursement de la Confédération interviendrait dès 2030, soit dès la fin prévisionnelle des travaux (hypothèse retenue pour un remboursement sur six années). Le tableau ci-

après présente un échelonnement possible du financement en fonction du coût des travaux:

Tableau n°2: Simulation des flux relatifs au financement de la ligne directe RER

Montant	Emprunt n°1	Emprunt n°2	Emprunt n°3	Emprunt n°4	Emprunt n°5	Emprunt n°6	Emprunt n°7	Total
Date	10 mios	90 mios	180 mios	180 mios	180 mios	180 mios	180 mios	900 mios
Durée	2019	2023	2025	2026	2027	2028	2029	
Taux	11 ans	7 ans	6 ans	6 ans	6 ans	6 ans	6 ans	
	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	
Année	Phase projet	Coût		Emprunt et remb.	Remboursement CH (FIF)	Besoin de financement		Intérêts passifs
		annuel	cumul			annuel	cumul	
2016								
2017								
2018								
2019	Études	1.0	1.0	10.0		-9.0	-9.0	0.1
2020	Études	2.0	3.0			2.0	-7.0	0.2
2021	Études	2.0	5.0			2.0	-5.0	0.2
2022	Études	3.0	8.0			3.0	-2.0	0.2
2023	Début travaux	40.0	48.0	90.0		-50.0	-52.0	1.1
2024	Travaux	50.0	98.0			50.0	-2.0	2.0
2025	Travaux	120.0	218.0	180.0		-40.0	-42.0	3.8
2026	Travaux	180.0	378.0	180.0		0.0	-42.0	6.8
2027	Travaux	180.0	538.0	180.0		0.0	-42.0	10.0
2028	Travaux	180.0	698.0	180.0		0.0	-42.0	13.2
2029	Travaux	140.0	838.0	180.0		-20.0	-82.0	16.4
2030	Fin travaux et remb. CH (FIF)	62.0	900.0	-100.0	150.0	62.0	0.0	17.0
2031				-180.0	150.0			14.4
2032	Remb. CH (FIF)			-180.0	150.0			11.2
2033	Remb. CH (FIF)			-180.0	150.0			8.0
2034	Remb. CH (FIF)			-180.0	150.0			4.8
2035	Remb. CH (FIF)			-180.0	150.0			1.8
Total		900.0		0.0	900.0			110.8

L'investissement ne sera pas porté au bilan de l'Etat puisque ce dernier n'en sera pas propriétaire. En s'appuyant sur la promesse de remboursement de la Confédération, il devra contracter lui-même la dette afin d'avancer les fonds ou mandater une société de financement pour le faire (cf. schéma ci-après).



Source: Etat de Neuchâtel, service financier

Le canton privilégie le recours à une société de financement dont il garantira les montants et honorera les intérêts, évitant ainsi un emprunt direct et l'augmentation de sa propre dette. Dans cette variante, la société devra s'appuyer sur une garantie formelle de l'Etat pour lever les fonds nécessaires auprès des investisseurs potentiels, par exemple sous la forme d'emprunts obligataires. Conformément à l'art. 38 let. f) LFinEC, le cautionnement nécessite un crédit d'engagement de 900 millions afin de formaliser la garantie. Cette dernière ne constitue pas une sortie de fonds ni une provision, mais un engagement conditionnel inscrit au pied du bilan. La solution de la société de financement permet d'éviter l'inscription de la dette directement au bilan de l'Etat et offre plus de souplesse dans la recherche des investisseurs et la mise en place de montages financiers adéquats.

A ce stade, certaines questions, notamment la participation d'autres partenaires dans cette société, restent ouvertes. De même, il est difficile de déterminer aujourd'hui à quel taux pourront être levés les fonds nécessaires. Il dépend de l'échéance, des montants et du type des emprunts. L'objectif est de lisser la charge d'intérêts passifs au maximum durant la période.

Les intérêts passifs devront évidemment être assumés par l'Etat qui les versera à la société de financement au moment des échéances. Ce coût correspond au prix à payer par le canton pour permettre la réalisation du projet avant que la Confédération ne débloque les fonds. Pour ce faire, et conformément à l'article 38 let. c) LFinEC (engagements fermes à charge du compte de résultats s'étendant sur plusieurs exercices), un second crédit d'engagement doit être sollicité pour un montant d'environ 110 millions de francs. Comme présenté dans le tableau ci-dessus, en considérant plusieurs emprunts (échelonnés en fonction des avances nécessaires) réalisés à un taux de 2%, les intérêts passifs se montent à quelque 110,8 millions de francs entre 2019 et 2035. Cela correspond à une charge annuelle d'environ 6,5 millions de francs sur la période considérée (2019 à 2035 soit 17 ans) avec une progression constante (peu

d'intérêts durant les années d'études) et un pic maximum à hauteur de 17 millions de francs en 2030.

Ces simulations doivent être considérées avec la prudence usuelle pour des projets de long terme, étant donné les incertitudes qui caractérisent les marchés financiers et les conditions d'emprunt actuellement. Un ajustement ultérieur de ce crédit n'est donc pas exclu.

5. TRAITEMENT DE L'INITIATIVE POPULAIRE "POUR UNE LIAISON FERROVIAIRE RAPIDE ENTRE LE HAUT ET LE BAS"

L'initiative législative populaire cantonale "Pour une liaison ferroviaire rapide entre le Haut et le Bas", déposée le 15 mars 2013 auprès de la chancellerie d'Etat, a abouti avec 5250 signatures valables. Le Grand Conseil, sur proposition du Conseil d'Etat dans son rapport à l'appui d'un décret concernant la recevabilité matérielle de l'initiative du 3 juin 2013 (13.036), a validé l'initiative lors de la session parlementaire de septembre 2013.

5.1. Mise en œuvre de l'initiative

L'initiative législative populaire cantonale "Pour une liaison ferroviaire rapide entre le Haut et le Bas" revêt la forme d'une proposition générale formulée comme suit:

Les électrices et les électeurs soussignés, faisant application des articles 98 et suivants de la loi sur les droits politiques, du 17 octobre 1984, demandent par voie d'initiative: Le financement, la réalisation et mise en service avant 2025 d'une liaison ferroviaire rapide reliant Le Locle à Neuchâtel. Son temps de parcours sera de moins de 17 minutes entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel, avec une cadence possible à 15 minutes.

Avec ce texte, l'initiative précise un délai de mise en service, soit avant 2025, mais elle n'évoque pas les modalités de financement liées à la réalisation de l'infrastructure nécessaire.

5.2. Traitement de l'initiative

5.2.1. Récolte des signatures

Conformément à l'article 99, alinéa 3 de la loi sur les droits politiques (LDP), le lancement de l'initiative a été publié dans la Feuille officielle du 19 octobre 2012. Les listes de signatures ont été déposées à la chancellerie d'Etat dans le délai de six mois fixé par l'article 105 LDP. Le 19 avril 2013, l'arrêté du Conseil d'Etat du 17 avril 2013 arrêtant le nombre de signatures valables (5250) a été publié dans la Feuille officielle (publication des résultats).

5.2.2. Validation matérielle de l'initiative

Le 3 juin 2013, soit dans les trois mois dès la publication des résultats, le Conseil d'Etat a présenté au Grand Conseil un rapport préliminaire l'invitant à se prononcer sur la recevabilité matérielle de l'initiative (art. 107, al. 3, LDP). Le 3 septembre 2013, le Grand Conseil a déclaré l'initiative matériellement recevable en tant qu'initiative législative populaire.

Le Conseil d'Etat disposait de deux ans dès la publication des résultats, soit jusqu'au 19 avril 2015, pour déposer un rapport à l'attention du Grand Conseil (art. 107, al. 4, LDP). Le comité d'initiative a été informé, lors d'une rencontre en avril 2015, que l'initiative serait traitée dans le cadre du présent rapport. Votre Autorité a maintenant une année depuis la transmission du rapport du Conseil d'Etat pour traiter l'initiative et le contre-projet (art 110, al. 1 LDP).

5.2.3. Position du Conseil d'Etat

Afin de mettre toutes les chances de son côté et d'envoyer un signal fort à la Confédération, le Conseil d'Etat propose à votre Autorité de présenter son projet de mobilité par le biais du décret y relatif en contre-projet à l'initiative populaire du Haut-veut-vivre. Cette initiative, déposée dans le sillage immédiat du refus du TransRUN et à l'époque où les nouveaux mécanismes de financements fédéraux (FAIF) n'existaient pas, ne tient pas compte du nouveau cadre financier et est irréaliste aux plans des délais de mise en œuvre d'une liaison directe entre Neuchâtel et la Chaux-de-Fonds et des capacités financières du canton.

Le projet du Conseil d'Etat quant à lui est raisonnable aussi bien d'un point de vue financier que technique. Sa réalisation est conditionnée à l'engagement financier intégral de la Confédération par le biais du programme FAIF 2030 sur les modules retenus. Il semble dès lors que de soumettre au peuple un décret concernant la garantie par le canton de l'avance de fonds et la prise en charge du montant d'intérêts passifs y relatifs constitue un contre-projet capable de donner un signal fort pour la mise en place d'une politique de mobilité réaliste et rassembleuse.

5.2.4. Choix du Grand Conseil

Comme l'initiative législative populaire cantonale se présente sous la forme d'une proposition générale, votre Autorité doit tout d'abord décider si elle l'approuve ou si elle la refuse (art. 110, al. 2 LDP).

5.2.4.1. Acceptation de l'initiative

Si votre Autorité décide d'approuver l'initiative, vous pourrez y donner suite par le biais d'un décret ou la soumettre au vote populaire préalable en recommandant son adoption.

5.2.4.2. Refus de l'initiative sans contre-projet

Si votre Autorité désapprouve l'initiative sans y joindre un contre-projet, vous devrez soumettre l'initiative au vote populaire préalable, sans contre-projet.

5.2.4.3. La proposition du Conseil d'Etat: Refus de l'initiative et adoption d'un contre-projet

Si votre Autorité désapprouve l'initiative, vous avez la possibilité d'adopter le contre-projet à soumettre au peuple face à l'initiative. Vous devriez alors soumettre l'initiative et le contre-projet au vote populaire avec la question subsidiaire suivante: "Si le peuple accepte à la fois l'initiative et le contre-projet, est-ce l'initiative ou le contre-projet qui doit entrer en vigueur?" (art. 110, al. 2 et 113 LDP).

Si votre Autorité fait le choix du contre-projet, vous devrez donc soumettre l'initiative au vote populaire en recommandant son rejet. Il s'agit là de la proposition du Conseil d'Etat.

Si l'initiative devait être retirée par son comité, le contre-projet serait alors soumis au référendum facultatif (art. 110, al. 4 LDP).

5.2.5. Choix du peuple

5.2.5.1. Acceptation de l'initiative

Si l'initiative est acceptée par le peuple, le Grand Conseil a deux ans pour rédiger un texte qu'il adoptera dans une loi ou un décret (art. 110, al. 2 LDP).

5.2.5.2. Rejet de l'initiative et rejet du contre-projet

Si ni l'initiative, ni le contre-projet ne sont adoptés, les risques de voir plusieurs projets bloqués sont grands. Une partie du montant dédié à la sécurisation nécessaire de la ligne serait entamée et ne pourrait plus être revendiquée lors d'une demande ultérieure auprès de la Confédération. Par ailleurs, un nouveau signal négatif serait diffusé auprès des autorités fédérales.

5.2.5.3. Acceptation de l'initiative et adoption du contre-projet

En cas d'acceptation de l'initiative ainsi que du contre-projet, c'est le résultat donné par la question subsidiaire suivante qui emporte la décision (art. 113, al. 3 LDP): *Si le peuple accepte à la fois l'initiative et le contre-projet, est-ce l'initiative ou le contre-projet qui doit entrer en vigueur?*

5.2.5.4. Rejet de l'initiative et adoption du contre-projet

Si le peuple suit la proposition du Conseil d'Etat en refusant l'initiative et adopte le contre-projet, le canton sera en mesure, en cas d'acceptation par la Confédération du projet RER de liaison ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, de procéder à une avance de fonds afin d'entamer la réalisation des travaux dès 2020 et envisager une mise en service à l'horizon 2030. C'est cette option que le Conseil d'Etat appelle de ses vœux.

6. PROPOSITIONS DE DECRETS

Sur le plan formel, un premier décret vous est proposé, soumettant l'initiative législative populaire cantonale "Pour une liaison ferroviaire rapide entre le Haut et le Bas" au vote du Grand Conseil.

En second lieu, le lancement du projet requiert l'approbation du Grand Conseil sur deux points, d'une part, pour le prêt de 900 millions qu'il s'agira de cautionner (dans l'attente d'un remboursement ultérieur par la Confédération), d'autre part, pour la charge d'intérêts courant sur ce prêt (montant à la charge du canton). S'il s'agit bien de deux objets, ils sont si étroitement liés et interdépendants qu'il se justifie de les grouper dans un seul

décret: en effet l'obtention du prêt (et la nécessité de cautionnement qui en découle) n'a de sens que si durant la période où les fonds sont mis à disposition l'Etat peut en assumer les frais financiers.

Le second décret qui vous est soumis comporte ainsi la mise en œuvre de deux crédits d'engagement, chacun d'un montant dépassant la limite fixée à l'art 36 LFinEC, d'où la nécessité d'une majorité de trois cinquièmes du Grand Conseil.

L'initiative législative populaire "Pour une liaison rapide entre le Haut et le Bas" du Haut veut vivre a été déclarée matériellement recevable. Le projet de décret accompagnant le présent rapport rejoint et complète la démarche, en comblant avec réalisme certains aspects, notamment l'échéance temporelle et le mode de financement. Le décret constitue un contre-projet, qui apparaît tout à fait compatible avec l'impulsion lancée par le comité d'initiative, mais en tenant compte des avancées survenues dans l'intervalle en matière de financement fédéral.

Ainsi que cela apparaît clairement dans le projet de décret, la planification financière prévue est soumise à la condition que la Confédération accepte le financement. Ce point sera connu d'ici à 2019, ce qui n'empêche pas, pour ne pas retarder le début des travaux à partir de cette date, si la réponse de la Confédération est positive, de voter déjà en 2016 avec le garde-fou que constitue cette condition résolutoire.

7. CLASSEMENT DE PROPOSITIONS

Le Conseil d'Etat sollicite le classement des motions et des postulats listés ci-dessous. Les objectifs visés par le présent rapport constituent une réponse cohérente aux soucis légitimes exprimés par le Grand Conseil dans lesdites interventions. Il s'agit de:

- Postulat 00.149 ad 00.034 de Jean-Sylvain Dubois et Dominique Gilbert Rossier, du 2 octobre 2000: Maintien de l'étude de la traversée de Peseux selon le projet de décret portant octroi d'un crédit de 72,5 millions de francs pour la onzième étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales et ouvrages pour piétons et cyclistes.
- Motion populaire 15.125 de la Commission de mobilité de la commune de Peseux, du 18 février 2015: Désengorgement du trafic à travers Peseux.
- Motion populaire 04.157 du parti socialiste du Littoral neuchâtelois, du 26 août 2004: Ligne CFF Gorgier-Neuchâtel: Non à la dégradation des prestations.
- Postulat 07.195 ad 07.049 de députés de Corcelles-Cormondrèche, Peseux et Rochefort, du 6 novembre 2007: Pour un TransRUN qui profite à tous!
- Postulat 12.129 ad 12.016 de la commission parlementaire "TransRUN-RER-Agglo", du 7 mai 2012: Pour un véritable RER.
- Motion 13.129 de Fabien Fivaz, du 19 février 2013: Mesures à court et moyen terme pour améliorer la ligne ferroviaire entre Morteau et La Chaux-de-Fonds.
- Motion 02.112 du groupe radical, du 19 mars 2002: Pour une mobilité professionnelle intégrée.
- Postulat 14.171 du groupe Socialiste, du 2 septembre 2014: Provision pour un projet cantonal de mobilité.

Afin de ne pas entraver la lecture de fond du rapport, l'intégralité des textes de ces propositions ainsi que l'argumentaire relatif à la demande de classement sont reproduits en annexe VI.

8. CONSEQUENCES SUR LES COMMUNES

Par la réalisation de ce projet de mobilité, les communes profiteront progressivement des améliorations des systèmes de transport, au niveau de la route comme des transports publics.

Par le biais des modalités de financement du pot commun "transports publics", les communes financeront dès 2016 une part des contributions cantonales au FIF. A ces fins, un projet de révision de la loi sur les transports publics (LTP) sera soumis au Grand Conseil en fin d'année 2015 pour entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2016. Le cofinancement proposé est de 60% pour le canton et 40% pour les communes, soit la répartition usuelle des charges entre canton et communes dans d'autres domaines. Cela représente quelque 4.3 millions de francs annuels pour les communes, alors que le canton absorbera une charge de 6.4 millions de francs à ce titre.

En 2019, si la Confédération prend à sa charge la réalisation de la ligne ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds après que le peuple neuchâtelois ait accepté le contre-projet du Conseil d'Etat, les modalités de préfinancement seront discutées entre le canton et les communes. Une participation de ces dernières à concurrence de 40% de la charge des intérêts passifs, soit en l'état quelque 44 millions de francs – ou moins de 3 millions de francs par an sur quinze ans – fera concrètement l'objet d'une évaluation et d'une discussion en 2019. Pour rappel, la participation financière des communes au projet TransRUN se montait à l'époque à 8 millions de francs par an à compter de 2014 jusqu'en 2022, puis à 12,8 millions de francs annuels les 25 années suivantes.

Le décret qui est soumis à votre approbation aujourd'hui couvre l'entier de l'engagement financier nécessaire, de façon à ne pas anticiper les résultats des discussions qui devront encore être menées entre l'Etat et les communes à l'horizon 2019.

9. CONSEQUENCES FINANCIERES

Sous réserve des remarques faites au chapitre précédent, l'ensemble des charges du compte de résultats (y compris celles découlant du paiement des intérêts passifs d'environ 110 millions de francs pour le préfinancement du projet de ligne directe) ainsi que les dépenses d'investissements décrites au chapitre 4.1 devront être assumées dans le cadre du budget ordinaire de l'Etat et dans le respect du frein à l'endettement. La seule exception réside dans le crédit d'engagement prévu pour formaliser l'octroi d'une garantie à une société de financement qui sera chargée de lever l'avance de fonds pour le projet de ligne directe. L'engagement conditionnel qui en résulte n'a d'impact ni sur le compte de résultats ni sur le compte des investissements et n'entre donc pas dans le calcul du frein à l'endettement.

Toutefois, si la garantie devait être activée, il en résulterait une charge et une sortie de liquidités pour l'Etat dont les conséquences seraient mesurées hors des limites du frein à l'endettement. Si les mécanismes de frein devaient s'appliquer à cette situation, compte tenu des montants en jeu, il en résulterait un blocage des autres moyens disponibles pour le fonctionnement ordinaire de l'Etat. Ainsi, le décret soumis à votre Autorité pour l'autorisation d'un crédit d'engagement au titre de garantie prévoit une disposition hors du frein à l'endettement. Ce scénario est toutefois improbable car le projet ne débutera que si la Confédération confirme son engagement.

Les autres investissements nets que l'Etat devra financer directement, que ce soit pour le volet routier, la mobilité douce ou le volet aménagements RER, se montent à 407,5 millions de francs ou 20,4 millions de francs par année en moyenne. Ce montant est légèrement supérieur à l'enveloppe actuelle des investissements réalisés dans le domaine des routes et du génie civil.

Dans le cadre des travaux du redressement des finances, le Conseil d'Etat s'est aussi fixé pour objectif de renforcer la capacité d'investissements de l'Etat. Avec la règle de l'équilibre budgétaire et l'écart statistique sur les investissements (overbooking) fixés dans la LFinEC, l'enveloppe annuelle d'investissements devrait être amenée progressivement à hauteur de 90 à 100 millions de francs. On peut donc raisonnablement estimer que les projets décrits dans le présent rapport pourront trouver leur place dans l'enveloppe annuelle ordinaire des investissements.

10. REFORME DE L'ETAT

Dans l'esprit de la vision "Un canton, un espace", ce projet s'inscrit pleinement dans l'optique de la réforme de l'Etat du point de vue de la rationalisation de l'administration. En effet, il contribue à rapprocher la population des services de l'Etat par le biais de l'amélioration de la mobilité.

11. VOTE DU GRAND CONSEIL

En application de l'article 57, alinéa 3, de la Constitution neuchâteloise et de l'article 36, lettre a, de la loi sur les finances de l'Etat et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014, le décret présenté sous la forme de crédits d'engagement entraînant une dépense unique de plus de 7 millions de francs, il doit être voté à la majorité qualifiée des trois cinquièmes des membres du Grand Conseil.

De plus, bien que la réalisation du projet de RER soit conditionnée à l'acceptation du financement du projet par la Confédération, le Conseil d'Etat souhaite solliciter formellement auprès de votre Autorité une autorisation de déroger aux mécanismes de frein aux dépenses et à l'endettement en ce qui concerne le décret soumettant au peuple l'octroi d'une garantie par un crédit d'engagement de 900 millions de francs permettant l'avance des fonds pour la réalisation du RER neuchâtelois.

12. CONCLUSION

Depuis le milieu du 19^{ème} siècle, les chemins de fer, les routes, ponts et tunnels se sont développés et permettent désormais de franchir aisément vallées et montagnes. La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel sont distants de vingt minutes par la route. La téléphonie mobile et internet nous rendent atteignables quasiment à tout endroit du canton et à toute heure. Les services en ligne sont de plus en plus utilisés par la population. Les frontières cantonales s'estompent et les marchés internationaux se sont ouverts à nos produits et services. Oui le monde a changé. Dans ce contexte, les institutions politiques et les structures administratives neuchâteloises doivent également faire leur réforme, s'adapter. Les concurrences qui nous affaiblissent entre les régions doivent céder leur place aux partenariats et collaborations. Notre canton se doit de se

réformer de l'intérieur, de bâtir les infrastructures d'un Etat moderne pour rayonner vers l'extérieur.

Pour faciliter cette réforme structurelle, le réseau de mobilité doit être substantiellement amélioré. Par un RER attractif, un réseau de routes efficaces et le développement progressif de la mobilité douce, nous voulons concrétiser la complémentarité route-rail et atteindre la croissance qualitative.

Au-delà du rassemblement des régions et agglomérations du canton ainsi que de la complémentarité route-rail, ce rapport annonce la perspective d'un programme d'investissement sur 20 ans pour la mobilité cantonale au sens large. Avec une moyenne annuelle d'environ 20 millions de francs de dépenses nettes d'investissements dédiées à la mobilité (hors financement de la ligne directe et H20), le canton se dote véritablement d'une planification financière ambitieuse mais nécessaire au vu des enjeux. A ce sujet, le Conseil d'Etat souhaite également relever que les effets de levier pourraient être très importants. Ils permettraient de générer jusqu'à 2 milliards de francs de subventions de la Confédération d'ici à 2035.

Le Conseil d'Etat souhaite néanmoins rappeler que la réalisation complète de la vision soutenue est conditionnée à des décisions qui lui échappent en partie. En effet, tant pour le projet de RER que sur le classement de la H20 en route nationale, les décisions en lien avec leur financement se prendront à Berne. D'ailleurs, si à court terme la position de la Confédération devait aller à l'encontre des ambitions défendues dans le présent rapport – qui se veut une vision de long terme – les projets présentés par le canton pourraient se concrétiser sur la durée vu la pérennité des fonds fédéraux FAIF et FORTA. A court terme toutefois, des investissements importants pour environ 200 millions de francs à charge du canton seraient obligatoires. Il s'agit de la galerie de sécurité du tunnel de La Vue-des-Alpes ainsi que de l'entretien et la restauration de la H20.

Afin de mettre toutes les chances de son côté et d'envoyer un signal fort à la Confédération, le Conseil d'Etat propose à votre Autorité de présenter son projet et le décret y relatif en contre-projet à l'initiative populaire "Pour une liaison ferroviaire rapide entre le Haut et le Bas". Cette dernière, déposée dans le sillage immédiat du refus du TransRUN à l'époque où les nouveaux mécanismes de financements fédéraux (FAIF) n'existaient pas, ne tient pas compte du nouveau cadre financier. Par ailleurs, elle est irréaliste aux plans des délais de mise en œuvre d'une liaison directe entre Neuchâtel et la Chaux-de-Fonds et des capacités financières du canton. Le projet du Conseil d'Etat est raisonnable aussi bien d'un point de vue financier que technique. Sa réalisation est conditionnée à une prise en charge financière par la Confédération.

Finalement, le Conseil d'Etat souhaite rappeler qu'au-delà de la vision qu'il défend, la condition préalable et indispensable à la réalisation des grands projets de mobilité est la réussite du programme de redressement des finances. C'est à ce prix que le canton de Neuchâtel trouvera sa place dans le réseau routier et ferroviaire de demain et gagnera ainsi un atout majeur à la réussite de son développement économique. En cela, le rôle de votre Autorité est capital pour réussir, de concert avec le Conseil d'Etat, à mener à bien les réformes structurelles qui permettront au canton de Neuchâtel de financer sa mobilité pour les générations à venir. Votre Autorité l'a bien compris, notre stratégie de mobilité de demain se décide maintenant!

En conclusion, le Conseil d'Etat est convaincu que grâce à une mobilité efficace, notre canton parviendra à se rassembler, à rationaliser ses structures et à se réformer de l'intérieur pour rayonner vers l'extérieur avec comme moteur la concrétisation d'un espace unique. Il souhaite par conséquent que vous approuviez sa stratégie ainsi que ses propositions en répondant, tel que l'article 176 de la Loi d'organisation du Grand Conseil (OGC) le permet, à la question suivante: acceptez-vous la stratégie cantonale "Neuchâtel Mobilité 2030" proposée par le Conseil d'Etat, soit le principe des quatre

pilliers complémentaires et la planification des investissements sur vingt ans? Le Conseil d'Etat vous prie également d'adopter les projets de décrets qui vous sont soumis. Finalement, il vous invite à procéder au classement des motions et postulats énoncés au chapitre 7.

Veillez agréer, Madame la présidente, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 1^{er} juillet 2015

Au nom du Conseil d'Etat:

La présidente,
M. MAIRE-HEFTI

La chancelière,
S. DESPLAND

Décret
soumettant au vote du peuple l'initiative législative populaire cantonale "Pour une liaison ferroviaire rapide entre le Haut et le Bas"

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,
vu l'article 110 de loi sur les droits politiques (LDP), du 17 octobre 1984;
sur la proposition du Conseil d'Etat, du 1^{er} juillet 2015,

décède:

Article premier Est soumise au vote du peuple l'initiative législative populaire cantonale "Pour une liaison ferroviaire rapide entre le Haut et le Bas", présentée sous la forme d'une proposition générale rédigée comme suit:

Les électrices et les électeurs soussignés, faisant application des articles 98 et suivants de la loi sur les droits politiques, du 17 octobre 1984, demandent par voie d'initiative: Le financement, la réalisation et la mise en service avant 2025 d'une liaison ferroviaire rapide reliant Le Locle à Neuchâtel. Son temps de parcours sera de moins de 17 minutes entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel, avec une cadence possible à 15 minutes.

Art. 2 Le Grand Conseil recommande au peuple le rejet de l'initiative.

Art. 3 Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret dans un délai de six mois.

Neuchâtel, le 2015

Au nom du Grand Conseil:

La présidente,

La secrétaire générale,

Décret

soumettant au vote du peuple l'octroi d'une garantie et la prise en charge des intérêts passifs relatifs à l'avance des fonds pour la réalisation d'une liaison ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds dans le cadre du RER neuchâtelois, conditionnés à l'acceptation du financement du projet par la Confédération

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

vu les articles 40 et 57 de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst.NE), du 24 septembre 2000;

vu les articles 107 et 110 de la loi sur les droits politiques (LDP), du 17 octobre 1984;

vu les articles 36 et 38 let.c et f de la loi sur les finances de l'Etat et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014;

sur la proposition du Conseil d'Etat, du 1^{er} juillet 2015,

décède:

TITRE 1: CONTEXTE

Article premier ¹Dans le cadre de la stratégie cantonale "Neuchâtel Mobilité 2030", visant entre autre à établir une liaison ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, la Confédération se prononcera d'ici à 2019 sur la prise en charge financière de cette infrastructure.

²Si la Confédération accepte ce financement, les fonds ne seront toutefois libérés que dès 2030.

Art. 2 Compte tenu de la libération des fonds dès 2030 par la Confédération, et afin de permettre le début des travaux dès que possible suite à la décision de la Confédération, une avance de fonds sera sollicitée.

TITRE 2: CAUTIONNEMENT DE L'EMPRUNT

Art. 3 Pour ce faire, un emprunt à hauteur de 900 millions de francs sera contracté.

Art. 4 ¹La garantie à fournir au prêteur sera constituée sous forme de cautionnement.

²Conformément à la LFinEC, le cautionnement nécessite un crédit d'engagement.

Art. 5 ¹Le présent décret autorise l'ouverture d'un crédit d'engagement à hauteur de 900 millions de francs, au titre de cautionnement de l'emprunt.

²La présente autorisation deviendra caduque en cas de refus du financement du projet par la Confédération.

TITRE 3: CHARGE D'INTERETS

Art. 6 L'emprunt occasionnera une charge d'intérêts passifs estimée à 110 millions de francs.

Art. 7 ¹Le présent décret autorise l'ouverture d'un crédit d'engagement à hauteur de 110 millions de francs, au titre des charges d'intérêts passifs de l'emprunt.

²La présente autorisation deviendra caduque en cas de refus du financement du projet par la Confédération.

TITRE 4: VOTE ET ENTREE EN VIGUEUR

Art. 8 Le présent décret est soumis au vote à la majorité de trois cinquièmes des membres du Grand Conseil.

Art. 9 ¹Le présent décret entre en vigueur au 1^{er} mars 2016.

²Le Conseil d'Etat pourvoit, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

Neuchâtel, le 2015

Au nom du Grand Conseil:

La présidente,

La secrétaire générale,

ANNEXE II : projets et coûts volet RER

Mio de CHF	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Total																				
Ligne directe entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel																				
Dépenses brutes d'investissements	0.00																			
Recettes d'investissements (-)	0.00																			
Investissements nets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges d'amortissements	0.00																			
Jonction ferroviaire entre Bôle et Cormondrèche																				
Dépenses brutes d'investissements	50.00												10.00	15.00	15.00	10.00				
Recettes d'investissements (-)	0.00																			
Investissements nets	50.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	10.00	15.00	15.00	10.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges d'amortissements (durée : 20 années) *	16.25												0.50	1.25	2.00	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50

* Les amortissements ont été calculés selon le système actuel.

Avec le passage au MCH2, c'est dorénavant la mise en exploitation des biens qui découle sur les premières charges d'amortissement. Néanmoins ces informations ne sont actuellement pas connues, notamment pour les crédits-cadre regroupant plusieurs objets.

ANNEXE III : projets et coûts volet routes A5 et H20

Mio de CHF	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Total																				
Elaboration dossier H20																				
Dépenses brutes d'investissements	1.78	0.78	1.00																	
Recettes d'investissements (-)	0.00																			
Investissements nets	1.78	0.78	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges d'amortissements (durée : 5 années)	1.78	0.16	0.36	0.36	0.36	0.36	0.20													
Achèvement A5 (TUS et archéologie)																				
Dépenses brutes d'investissements	20.00	13.00	3.00	2.00	2.00															
Recettes d'investissements (-)	-16.73	-11.00	-2.50	-1.63	-1.60															
Investissements nets	3.27	2.00	0.50	0.37	0.40	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges d'amortissements (durée : 10 années)	3.28	0.20	0.25	0.29	0.33	0.33	0.33	0.33	0.33	0.33	0.33	0.13	0.13	0.13						
Assainissement routier H20																				
Dépenses brutes d'investissements	11.00	3.30	3.10	4.60																
Recettes d'investissements (-)	-6.60	-1.98	-1.86	-2.76																
Investissements nets	4.40	1.32	1.24	1.84	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges d'amortissements (durée : 10 années)	4.40	0.13	0.26	0.44	0.44	0.44	0.44	0.44	0.44	0.44	0.44	0.31	0.18							
Assainissement OA H20																				
Dépenses brutes d'investissements	5.00	2.00	1.50	1.50																
Recettes d'investissements (-)	-3.00	-1.20	-0.90	-0.90																
Investissements nets	2.00	0.80	0.60	0.60	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges d'amortissements (durée : 10 années)	2.02	0.08	0.14	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20							
Assainissement EM H20																				
Dépenses brutes d'investissements	7.95	1.10	0.35	6.50																
Recettes d'investissements (-)	-4.77	-0.66	-0.21	-3.90																
Investissements nets	3.18	0.44	0.14	2.60	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges d'amortissements (durée : 10 années)	3.18	0.04	0.06	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32	0.27	0.26							
Etude Galerie séc. et loc. tech. tunnel Vue-des-Alpes																				
Dépenses brutes d'investissements	4.75	2.75	2.00																	
Recettes d'investissements (-)	-2.85	-1.65	-1.20																	
Investissements nets	1.90	1.10	0.80	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges d'amortissements (durée : 5 années)	1.90	0.11	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.08							

ANNEXE IV : projets et coûts volet routes cantonales

Mio de CHF	Total	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035		
Assainissement ouvrages d'art																							
Dépenses brutes d'investissements	45.90	2.50	0.50	6.00	6.00	3.00	3.20	3.20	3.50	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	
Recettes d'investissements (-)	-7.80	-0.30	-0.30	-3.60	-3.60																		
Investissements nets	38.10	2.20	0.20	2.40	2.40	3.00	3.20	3.20	3.50	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	
Charges d'amortissements (durée : 10 années)	35.10	0.22	0.24	0.48	0.72	1.02	1.02	1.34	1.66	2.01	2.31	2.61	2.69	2.97	3.03	3.09	2.79	2.47	2.15	1.80	1.50	1.50	
RC 1310 Ponts-de-Martel - La Sagne																							
Dépenses brutes d'investissements	15.00	0.50	4.00	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	
Recettes d'investissements (-)	0.00																						
Investissements nets	15.00	0.50	4.00	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50
Charges d'amortissements (durée : 10 années)	15.00	0.05	0.45	0.80	1.15	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.45	1.05	0.70	0.35							
Contournement de Fontaines																							
Dépenses brutes d'investissements	6.50				0.50	3.50	2.00	0.50															
Recettes d'investissements (-)	0.00																						
Investissements nets	6.50	0.00	0.00	0.00	0.50	3.50	2.00	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges d'amortissements (durée : 40 années) *	1.74				0.01	0.10	0.15	0.16	0.16	0.16	0.16	0.16	0.16	0.16	0.16	0.16	0.16	0.16	0.15	0.06	0.06	0.06	0.06
12ème étape aménagement et correction RC																							
Dépenses brutes d'investissements	38.85	3.90	4.20	5.70	6.70	8.10	5.10	3.55	1.60														
Recettes d'investissements (-)	-13.25	-0.42	-0.62	-1.74	-2.94	-4.68	-1.80	-1.05															
Investissements nets	25.60	3.48	3.58	3.96	3.76	3.42	3.30	2.50	1.60	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges d'amortissements (durée : 10 années)	26.30	0.70	0.35	0.71	1.10	1.48	1.82	2.15	2.40	2.56	2.56	2.56	2.21	1.85	1.46	1.08	0.74	0.41	0.16				
13ème étape aménagement et correction RC																							
Dépenses brutes d'investissements	28.00				2.00	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50
Recettes d'investissements (-)	0.00																						
Investissements nets	28.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.00	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50	3.50
Charges d'amortissements (durée : 40 années) *	5.36				0.05	0.14	0.23	0.31	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40
Bruit routier RPT06 - hors routes principales																							
Dépenses brutes d'investissements	20.60	1.50	1.30	1.30	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50
Recettes d'investissements (-)	-0.98	-0.44	-0.27	-0.27																			
Investissements nets	19.62	1.06	1.03	1.03	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50
Charges d'amortissements (durée : 10 années)	17.97	0.11	0.21	0.31	0.46	0.61	0.76	0.91	1.06	1.06	1.21	1.36	1.41	1.45	1.35	1.50	1.35	1.20	1.05	0.90	0.75	0.75	0.75
Bruit routier routes principales																							
Dépenses brutes d'investissements	13.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	1.00															
Recettes d'investissements (-)	-7.80	-1.20	-1.20	-1.20	-1.20	-1.20	-1.20	-0.60															
Investissements nets	5.20	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.40	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges d'amortissements (durée : 10 années)	5.20	0.08	0.16	0.24	0.32	0.40	0.48	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52	0.44	0.36	0.28	0.20	0.12	0.04					
Assainissement tunnel de la Clusette																							
Dépenses brutes d'investissements	34.70			0.15	5.00	12.00	12.00	5.55															
Recettes d'investissements (-)	-20.82			-0.09	-3.00	-7.20	-7.20	-3.33															
Investissements nets	13.88	0.00	0.00	0.06	2.00	4.80	4.80	2.22	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges d'amortissements (durée : 40 années) *	3.64			0.00	0.05	0.17	0.29	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.30	0.18	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06

ANNEXE V : projets et coûts volet mobilité douce

Mio de CHF	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Total																				
Aménag. mobilité douce (plusieurs crédits-cadre)																				
Dépenses brutes d'investissements	20.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Recettes d'investissements (-)	0.00																			
Investissements nets	20.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Charges d'amortissements (durée : 10 années)	19.00	0.10	0.20	0.30	0.40	0.50	0.60	0.70	0.80	0.90	1.00	1.10	1.20	1.30	1.40	1.50	1.60	1.70	1.80	1.90

ANNEXE VI – CLASSEMENT DE PROPOSITIONS

Routes cantonales; traversée de Peseux – postulat 00.149 et motion populaire 15.125

00.149 ad 00.034

2 octobre 2000

Postulat Jean-Sylvain Dubois et Dominique Gilbert Rossier

Maintien de l'étude de la traversée de Peseux selon le projet de décret portant octroi d'un crédit de 72,5 millions de francs pour la onzième étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales et ouvrages pour piétons et cyclistes

Les soussignés estiment que c'est une priorité et demandent au Conseil d'Etat de poursuivre l'étude de la traversée de Peseux, selon les accords entre l'Etat et la commune de Peseux.

Cosignataires: M. Schafroth, F. Meisterhans, G. Pavillon, P. Hainard, F. Rutti, O. Haussener, A. Gerber, M.-A. Crelier-Lecoultré, A. Laurent, P. Meystre, S. Mamie, J. Besancet, L. Amez-Droz, P.-A. Brand, R. Burkhard, M. Desaulles-Bovay, F. Droz, G. Santschi, M. Garin, F. Löffel, W. Haag, B. Matthey, J.-G. Béguin et J. Tschanz.

15.125

18.02.2015

Motion populaire - Commission de mobilité de la commune de Peseux

Désengorgement du trafic à travers Peseux

Les électrices et les électeurs soussignés demandent au Grand Conseil d'appuyer la reprise des études afin d'aboutir à une solution acceptable et réalisable de désengorgement du trafic.

Premier signataire, Bernard Jaquet, Rugin 1a, 2034 Peseux

Motion populaire munie de 2328 signatures

Comme évoqué dans le présent rapport, la traversée de Peseux, qui fait l'objet d'une attention particulière depuis de nombreuses années déjà, nécessite des études menées de concert avec les communes concernées, notamment afin d'exploiter les précédents scénarii élaborés. Ces études, actuellement en cours, permettront de déterminer quelles mesures de gestion de la circulation et éventuellement infrastructurelles seraient à même d'améliorer la situation. La mise en œuvre des premières mesures d'aménagement pourra intervenir dès 2016. Le Conseil d'Etat, sur invitation de la sous-commission de gestion du DDTE, invite le Grand Conseil à procéder au classement de ces 2 objets.

Desserte fine en transports publics – motions 04.157 et 07.152, postulat 07.195

Toute la desserte fine a été étudiée dans le cadre du projet de RER neuchâtelois. De plus, il faut prendre en compte le projet Léman 2030, qui impose des travaux d'importance dans le nœud ferroviaire de Lausanne. Les horaires des trains grandes lignes de la ligne du Pied du Jura (ICN) ont dû être adaptés en conséquence. Dès décembre 2015, l'ICN en direction de Lausanne sera décalé de 30 minutes. Afin de conserver la même qualité de correspondances en gare de Neuchâtel entre le trafic grande ligne et le trafic régional, la cadence à la demi-heure sur la ligne Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle doit être introduite dès décembre prochain. La qualité des correspondances pourra ainsi être maintenue malgré le décalage des horaires des ICN induit par le projet Léman 2030.

04.157

26 août 2004

**Motion populaire du parti socialiste du Littoral neuchâtois
Ligne CFF Gorgier-Neuchâtel: Non à la dégradation des prestations**

Le projet d'horaire 2005 mis en consultation relève une détérioration considérable de l'offre de transport public pour les habitants du Littoral ouest du canton de Neuchâtel.

Les temps d'attente aux gares de Neuchâtel et Gorgier seront de 31 à 49 minutes pour les voyageurs empruntant la ligne régionale Gorgier-Neuchâtel qui doivent changer de train/bus.

Les voyageurs des autres lignes régionales aboutissant en gare de Neuchâtel ont tous des correspondances avec des attentes limitées à quelques minutes, au maximum à 32 minutes.

A l'exception des trains de la ligne Gorgier-Neuchâtel, tous arrivent dans une fourchette de 20 minutes (entre xx h 15 et xx h 35) et repartent dans une fourchette de 15 minutes (entre xx h 27 et xx h 42).

L'importance du décalage des horaires de la ligne Gorgier-Neuchâtel, qui pénalise les transferts aux deux extrémités de la ligne, ne peut pas être complètement justifiée par "la limite de capacité à l'entrée ouest de la gare de Neuchâtel" comme le prétend le commentaire de l'office cantonal des transports sur le projet d'horaire 2005.

Les signataires de la présente motion demandent au Conseil d'Etat:

- de tenter par tous les moyens de faire modifier le projet d'horaire 2005 pour permettre de meilleures correspondances en gares de Neuchâtel et de Gorgier;*
- de prendre les mesures nécessaires pour assurer à l'avenir à tous les usagers des transports publics du canton des prestations qui ne pénalisent pas toute une région.*

De plus, nous prions le Conseil d'Etat d'étudier la manière de renforcer la collaboration entre les cantons de Vaud et de Neuchâtel en matière de transports publics afin d'améliorer les liaisons ferroviaires du trafic régional entre Yverdon et Neuchâtel et d'introduire la cadence à la demi-heure en trafic grande ligne sur la ligne du pied du Jura.

Nous demandons également au Conseil d'Etat de considérer l'offre des transports publics dans son ensemble pour desservir cette région décentrée, en élargissant son étude aux Transports publics du Littoral neuchâtois (TN) et pas uniquement au rail dont nous ne pouvons dominer tous les tenants et aboutissants vu que le canton de Neuchâtel dépend de la politique des CFF.

*Premier signataire: Marc Treboux, chemin des Jonchères 14, 2022 Bevaix
Motion populaire munie de 446 signatures.*

La motion évoque le projet d'horaire 2005. De multiples évolutions ont eu lieu depuis. De plus, la cadence à la demi-heure en trafic grandes lignes sur la ligne du Pied du Jura sera effective dès 2016. Le Conseil d'Etat propose dès lors son classement.

07.195 ad 07.049

6 novembre 2007

**Postulat de députés de Corcelles-Cormondrèche, Peseux et Rochefort
Pour un TransRUN qui profite à tous!**

Nous demandons au Conseil d'Etat d'étudier les possibilités de maintenir une offre de transports publics de qualité entre la Ville de Neuchâtel (et notamment sa gare) d'une part et les communes de Peseux, Corcelles-Cormondrèche et Rochefort d'autre part.

Commentaire

Le projet TransRUN, avec le choix de la variante Cernier, est sans aucun doute dans l'intérêt de la majorité de la population neuchâteloise. Les députés de Corcelles-Cormondrèche, Peseux et Rochefort peuvent parfaitement l'admettre et soutenir sans réserve le TransRUN tel que le Conseil d'Etat l'a défini.

Toutefois, le choix de la variante Cernier en lieu et place de la variante Corcelles fait courir un risque important de diminution de l'offre en matière de transports publics pour les communes situées sur l'actuelle ligne CFF qui sera désaffectée, tout particulièrement de la gare de Neuchâtel à celle de Chambrelieu. L'offre de bus actuelle (ligne 10) est insuffisante et les transports publics existants (ligne 1 et car postal) sont bloqués dans l'important trafic des heures de pointe sur l'axe Vauseyon-Corcelles: le train ne saurait donc être purement et simplement supprimé sans compensation.

A un moment où chacun se vante de vouloir développer les transports publics, l'affaiblissement de ces derniers dans une zone regroupant plus de 10.000 habitants serait un signal politique contestable et contradictoire.

Aussi, les députés soussignés demandent au Conseil d'Etat d'étudier les moyens permettant de maintenir une offre de transports publics de qualité dans les communes de Corcelles-Cormondrèche, Peseux et Rochefort, en examinant notamment les points suivants:

- liaison de qualité entre les communes susmentionnées et la "colonne vertébrale" du TransRUN;*
- maintien de la ligne de chemin de fer entre la gare de Neuchâtel et celle de Chambrelieu, cas échéant avec un système de tram-train. Des haltes supplémentaires, par exemple aux Nods à Corcelles, et la création de parkings d'échanges devrait être étudiée;*
- renforcement de l'offre de bus sur les lignes 1 et 10 des TN;*
- prolongation de la ligne 10 en direction de Colombier et (ré)instauration d'un service durant les week-ends;*
- toute autre solution innovante permettant de valoriser les transports publics dans cette région de manière rationnelle et à un coût raisonnable.*

Cosignataires: R. Comte, B. Nussbaumer, Ch. Imhof, L.-M. Boulianne, L. Debrot, L. Renzo, C. Bertschi, P.-L. Denis, D. Humbert-Droz, T. Perrin et B. Matthey.

Les intérêts de ces communes ont été pris en compte dans le cadre du projet déposé par le canton auprès de la Confédération. La mesure en lien avec la liaison directe Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Buttes implique que pour maintenir une desserte ferroviaire des communes de Corcelles-Cormondrèche et Peseux, un nouveau tronçon ferroviaire entre Bôle et Cormondrèche est proposé. Ainsi, plus de 10.000 habitants restent connectés au réseau ferroviaire à une cadence 30 minutes. Le classement du postulat est donc proposé.

Liaisons transfrontalières - postulat 12.129 et motion 13.129

12.129 ad 12.016

7 mai 2012

Postulat de la commission parlementaire "TransRUN-RER-Agglomération"

Pour un véritable RER

En matière de prolongement du RER en France voisine, l'avis du Conseil d'Etat est pour l'instant le suivant:

Le prolongement du RER neuchâtelois en direction de Morteau fait l'objet d'une étude franco-suisse dont les résultats sont attendus fin 2012. Les investissements nécessaires seront évalués sur la base d'une étude coût-utilité. Ce prolongement ne fait donc pas partie pour l'heure du RER, mais pourrait y être intégré en fonction des résultats de ces études, sur la base d'une décision du Grand Conseil. De même, d'autres compléments d'infrastructures pourraient être intégrés au RER si les développements le justifiaient. (p. 24 du rapport 12.016).

Le but de ce postulat, proposé à l'unanimité des membres de la commission, est de rappeler que le projet TransRUN est avant tout un projet de réseau express régional et dans ce sens, il nécessite la prise en considération de l'ensemble de la mobilité dans notre canton.

Nous demandons que le Conseil d'Etat intègre dans son projet de RER les liaisons avec la France voisine, que cela soit par la prolongation de la ligne La Chaux-de-Fonds – Le Locle, jusqu'à Morteau, voire au-delà. Cette réflexion doit également être faite pour la liaison reliant le Val-de-Travers à Pontarlier.

13.129

19 février 2013

Motion Fabien Fivaz

Mesures à court et moyen terme pour améliorer la ligne ferroviaire entre Morteau et La Chaux-de-Fonds

Le Conseil d'Etat est prié de préparer un projet qui précise des mesures à court et moyen terme (portant sur les infrastructures, le matériel roulant et le mode d'exploitation), avant et en complément de l'électrification, pour améliorer la desserte ferroviaire transfrontalière Morteau – Le Locle – La Chaux-de-Fonds, de manière à mettre à disposition une offre de transports publics attractive. Ces projets doivent être réalisés en collaboration étroite avec la région Franche-Comté.

Cosignataires: N. de Pury, C. Gehringer, A. Shah, P. Herrmann, B. Horisberger, D. de la Reussille, R. Aeberhard, G. Würigler, T. Perret, T. Buss, F. Konrad, M. Zurita, D. Ziegler, F. Jeandroz, T. Bregnard et D. Angst.

La ligne ferroviaire entre Morteau et La-Chaux-de-Fonds représente un axe très important pour le bassin industriel de la région. De plus, cette ligne constitue une alternative au trafic routier, souvent fortement congestionné, et peut contribuer au transfert modal, objectif devenu impératif.

L'objet de la motion correspondait aux études effectuées en commun entre le Conseil régional de Franche-Comté et l'Etat de Neuchâtel visant à améliorer les relations ferroviaires entre les deux territoires. Une conférence de presse exposant la vision stratégique des commanditaires articulée selon différents horizons a été donnée le 30 juin 2014, au Locle, dans le cadre d'une conférence de presse donnée par le Conseiller d'Etat Jean-Nathanaël Karakash.

Le développement sur l'axe ferroviaire visé à court terme (horizon 2016) consiste à optimiser la desserte par la modernisation de la voie entre Morteau et le Col-des-Roches et de mettre en service une nouvelle halte à l'ouest de La Chaux-de-Fonds (halte Fiaz). En parallèle, le système de sécurité côté Suisse sera modernisé, conformément aux nouveaux standards européens.

Le développement sur l'axe ferroviaire souhaité est d'augmenter aux heures de pointes la cadence à la demi-heure entre Morteau et La Chaux-de-Fonds par la construction de deux nouveaux points de croisement (évitement au Locle Col-des-Roches, évitement au Crêt-du-Locle). L'amélioration de l'offre permettrait une forte croissance de la fréquentation. Le classement de la motion 13.129 et du postulat de la commission TransRUN-RER-Agglomération peut donc être proposé.

Mobilité professionnelle – motion 02.112

19 mars 2002 **02.112**

Motion du groupe radical

Pour une mobilité professionnelle intégrée

Nous prions le Conseil d'Etat d'étudier, avec les entreprises de transport du canton, la création d'un organe destiné à la gestion de parkings d'échange pour pendulaires dans les zones d'agglomérations du canton. Ceci favoriserait une meilleure intégration de la mobilité professionnelle des pendulaires dans ces zones.

Signataires: P. Sandoz, M. Grossmann, M.-L. Béguin, R. Comte, G. Pavillon, W. Haag, J. Tschanz, F. Rutti, D.G. Rossier, R. Tanner, B. Zumsteg, J.-B. Wälti, E. Berthet, W. Geiser, D. Cottier, Y. Morel, B. Keller, F. Löffel, C. Schallenberger, S. Vogel, M. Desaulles-Bovay, A. Gerber et Ph. Haeberli.

Le projet d'agglomération du canton prend en compte la problématique du stationnement ainsi que celle d'une mobilité professionnelle intégrée. Les parkings d'échange (P+R) sont ainsi planifiés dans le projet d'agglomération à une échelle particulièrement adaptée. Il faut indiquer que les P+R ne sont qu'un outil parmi d'autres, à utiliser avec parcimonie, pour développer les transports publics et favoriser le transfert modal.

En parallèle, l'Etat collabore avec des groupes d'entreprises pour élaborer des plans de mobilité et propose des solutions pour optimiser la mobilité des pendulaires. Le classement de la motion peut donc être proposé.

Financement – postulat 14.171

14.171

2 septembre 2014

Postulat du groupe Socialiste

Provision pour un projet cantonal de mobilité

Nous demandons au Conseil d'Etat, dans le respect des mécanismes de la nouvelle loi sur les finances, induits par le MCH2, d'étudier la pertinence et la possibilité de mettre en place un préfinancement, vraisemblablement par l'instauration d'un fonds, pour un projet cantonal de mobilité.

Ce projet cantonal de mobilité doit intégrer le réseau Express Régional (RER), les routes cantonales et nationales ainsi que la mobilité douce.

Signataires: M. Docourt-Ducommun, B. Hurni, A. Houlmann, J. Lebel Calame, C. Bolay Mercier.

Le décret lié au présent rapport répond au postulat déposé. Il peut donc être classé.

ANNEXE VII – GLOSSAIRE DES ABREVIATIONS ET ACRONYMES

BLS	Chemins de fer du Lötschberg
CJ	Chemins de fer du Jura
CTJ	Conférence transjurassienne
CTSO	Conférence des transports de Suisse occidentale
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LFinEC	Loi cantonale sur les finances de l'Etat et des communes
LTP	Loi cantonale sur les transports publics
MD	Mobilité douce
OFROU	Office fédéral des routes
OFT	Office fédéral des transports
OPB	Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit
PDC	Plan directeur cantonal
PRODES	Programme de développement stratégique pour l'infrastructure ferroviaire
RCS	Région capitale Suisse
RER	Réseau express régional
RUN	Réseau urbain neuchâtelois
SCTR	Service cantonal des transports
SCAT	Service cantonal de l'aménagement du territoire
SPCH	Service des ponts et chaussées
TIM	Transports individuels motorisés
TP	Transports publics

TABLE DES MATIERES

	Pages
RESUME	1
1. INTRODUCTION: LE TERRITOIRE NEUCHÂTELOIS ET LES ENJEUX LIES A LA MOBILITE	2
1.1. Un positionnement central du territoire neuchâtelois au sein d'un réseau de villes et de communes de Suisse occidentale	2
1.2. Un seul espace cantonal organisé autour de quatre régions	4
1.3. Un modèle nécessaire à la densification et à la valorisation urbaines	4
1.4. Un vecteur de réorganisation de l'Etat et d'accès aux services à la population	5
1.5. Une condition-cadre sine qua non en faveur du développement économique	6
1.6. Un projet capable d'insuffler une dynamique positive au sein de la population	6
2. LA MOBILITE DU CANTON A L'HORIZON 2030: LA STRATEGIE DU CONSEIL D'ETAT	7
2.1. Politique cantonale et stratégie des 4 piliers	8
2.2. Nouveaux mécanismes financiers fédéraux et opportunités à saisir	8
2.2.1. <i>Financement de l'aménagement et de l'infrastructure ferroviaire (FAIF)</i> ..	8
2.2.2. <i>Intégration de la H20 dans le réseau des routes nationales</i>	10
2.2.3. <i>Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)</i> ..	11
3. UNE MISE EN ŒUVRE PAR LE BIAIS DE PLUSIEURS PROJETS D'INFRASTRUCTURE	11
3.1. RER neuchâtelois	11
3.1.1. <i>La ligne ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds</i>	12
3.1.2. <i>La jonction ferroviaire Bôle – Corcelles</i>	12
3.1.3. <i>La ligne La Chaux-de-Fonds – Le Locle – Morteau</i>	13
3.1.4. <i>Cinq gares ferroviaires</i>	13
3.1.5. <i>Prolongement du Littorail vers l'est (Université/ Maladière)</i>	13
3.2. Les routes nationales (RN)	14
3.2.1. <i>H20 – Évitements du Locle et de La Chaux-de-Fonds</i>	14
3.2.2. <i>H20 – Assainissement de la route existante</i>	15
3.2.3. <i>Achèvement de la route nationale 5 sur territoire neuchâtelois</i>	16
3.3. Les routes cantonales (RC)	16
3.3.1. <i>Entretien constructif des routes cantonales</i>	16
3.3.2. <i>12^{ème} étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales</i> ...	16
3.3.3. <i>13^{ème} étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales</i> ...	16
3.3.4. <i>Assainissement d'ouvrages d'art</i>	17
3.3.5. <i>Assainissement du bruit routier sur les routes cantonales et principales</i>	17
3.3.6. <i>RC 1310 entre Les Ponts-de-Martel et La Sagne</i>	17
3.3.7. <i>Assainissement du tunnel de La Clusette</i>	17
3.3.8. <i>Divers tronçons en cours d'examen</i>	18
3.4. La mobilité douce	18
4. PLANIFICATION FINANCIERE ET MECANISMES DE FINANCEMENT	21
4.1. Investissements pour les vingt prochaines années	22
4.2. Option de financement du RER	23

5.	TRAITEMENT DE L'INITIATIVE POPULAIRE "POUR UNE LIAISON FERROVIAIRE RAPIDE ENTRE LE HAUT ET LE BAS"	26
5.1.	Mise en œuvre de l'initiative	26
5.2.	Traitement de l'initiative	26
5.2.1.	<i>Récolte des signatures</i>	26
5.2.2.	<i>Validation matérielle de l'initiative</i>	26
5.2.3.	<i>Position du Conseil d'Etat</i>	27
5.2.4.	<i>Choix du Grand Conseil</i>	27
5.2.5.	<i>Choix du peuple</i>	28
6.	PROPOSITION DE DECRET	28
7.	CLASSEMENT DE PROPOSITIONS	29
8.	CONSEQUENCES SUR LES COMMUNES	30
9.	CONSEQUENCES FINANCIERES	30
10.	REFORME DE L'ETAT	31
11.	VOTE DU GRAND CONSEIL	31
12.	CONCLUSION	31
	Projets de décrets	34
	Annexe I, Incidences financières liées à l'ensemble des projets	37
	Annexe II, Projets et coûts volet RER	38
	Annexe III, Projets et coûts volet routes A5 et H20	39
	Annexe IV, Projets et coûts volet routes cantonales	40
	Annexe V, Mobilité douce	41
	Annexe VI, Classement de propositions	42
	ANNEXE VII, Glossaire des abréviations et acronymes	47