

Rapport 20.026 RER

Porte-parole PVS : Sera Pantillon, députée Verte

Monsieur le président, mesdames et messieurs,

La déception du scrutin du 23 septembre 2012 laisse encore à bon nombre d'entre nous un goût amer. Fort heureusement, trois ans et demi plus tard, notre canton acceptait avec un score magnifique le projet « Mobilité 2030 », remettant ainsi littéralement sur les rails le projet de ligne directe en tant que colonne vertébrale d'un concept global de la mobilité cantonale. Et c'est il y a presque une année jour pour jour, que les chambres fédérales ont définitivement validé le soutien de la Confédération au RER neuchâtelois dans le cadre du projet PRODES 2035. Certes, le coût de la ligne directe pour notre collectivité a effectivement baissé sensiblement par rapport à son projet initial, mais il convient aussi de rappeler de précieuses années se sont écoulées depuis le refus de 2012. Aujourd'hui plus que jamais, il est indispensable que notre canton dispose d'une desserte en transports publics digne de ce nom et à la hauteur de ses besoins.

Le groupe PVS a donc étudié avec un grand intérêt le rapport 20.026 sur la concrétisation du RER neuchâtelois, à travers ses trois axes qui sont tout d'abord la construction de la gare de Cernier, point de croisement de la ligne directe, la jonction Corcelles-Bôle et la reconversion de la ligne historique entre Corcelles et La Chaux-de-Fonds.

Notre groupe a été partagé quant à la pertinence du crédit d'étude lié à la voie verte. Certain-e-s député-e-s craignent que le projet ne bénéficie pas à ceux et celles qui en ont vraiment besoin, tels que les pendulaires. Dans cette optique, il paraît plus judicieux d'investir ce montant dans d'autres projets de mobilité douce. Pour une autre partie du groupe en revanche, il s'agit-là d'une belle opportunité de faire rayonner notre canton car une voie verte pourrait être très attractive pour le transport de loisir. De plus, le projet pourrait également être utile pour les pendulaires, notamment ceux qui descendent depuis l'ouest du val-de-ruz au littoral.

Quoi qu'il en soit, une étude sera justement l'occasion de définir la pertinence du projet. En outre le crédit d'étude étant également lié à d'autres aspects, notamment de revalorisation foncière, nous l'accepterons.

Concernant le projet de raccordement ferroviaire Corcelles-Bôle, notre groupe se rallie également au projet qui nous est soumis. Au vu du manque de réserves en quai de la gare de Neuchâtel, ce projet de fusion entre la ligne Corcelles-Peseux et Val-de-Travers, nous convainc. En outre, nous saluons l'enterrement de cette nouvelle jonction, pour des raisons d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement.

Revenons à la ligne directe. Nous saluons la volonté exprimée par le CE de réaliser l'entier de la ligne en sous-terrain, pour peu que les conditions géologiques l'autorisent. Il convient toutefois de rappeler que, si le canton dispose d'une certaine marge d'appréciation, il s'agit d'un projet du ressort des CFF, sur lequel le CE n'a qu'une marge de manœuvre limitée.

Concernant le point de croisement et donc, la gare de Cernier, nous exprimons le souhait que celle-ci soit judicieusement placée, c'est-à-dire aussi proche du centre que possible. Cette gare sera indispensable pour le succès de la nouvelle liaison car elle permettra aux habitantes et habitants du Val-de-Ruz d'y accéder. Force est de constater en revanche, que l'emplacement de la future gare sera en grande partie définie par des variables d'ordre géologiques ou techniques dans les études menées par les CFF. Il s'agira également de construire une ligne permettant d'assurer la cadence au $\frac{3}{4}$ d'heure. En outre, bien que s'agissant d'une considération à long terme, nous rappelons la nécessité d'une excellente desserte en transports par bus depuis et vers la gare de Cernier, afin que l'option Parc and Ride ne soit utilisée que par une très faible partie des voyageurs.

Le rapport du CE le souligne: La mobilité est un facteur essentiel de la prospérité économique. Mais la mobilité *durable* est un facteur *indispensable* à l'écologie, et à l'impact environnemental que nous avons sur la planète. S'il va de soi qu'un report modal des transports individuels motorisés vers les transports publics est nécessaire, il convient également de rappeler qu'une réduction de la mobilité, notamment la mobilité liée au travail, doit être rationalisée. La crise sanitaire actuelle nous a fait prendre conscience de notre capacité d'adaptation à des nouvelles formes d'interactions. Bien qu'il ne soit pas souhaitable de continuer de la sorte de manière permanente, nous devons nous interroger sur notre manière de vivre au quotidien et aux déplacements engendrés par ces activités.

Nous nous réjouissons également que la commission mobilité soit tenue au courant de l'évolution du projet au cours des prochaines années, à commencer par le point de croisement de la nouvelle ligne à Cernier, dans le courant de l'année prochaine.

Pour conclure, vous aurez compris que le groupe acceptera ce rapport et le crédit y relatif. Il s'agit d'un paquet global combinant projets de mobilité douce ainsi que transports publics, qui offre à notre canton une vision d'avenir, avec une véritable opportunité d'un réseau de transport durable cohérent et attractif.

Merci.