

**Postulat Céline Ehrwein Nihan et consorts – Quelle vision pour le développement de la mobilité au pied du Jura ?***Texte déposé*

Le développement récent de la gare de Grandson a permis d'améliorer en partie l'offre en transports en commun le long de la ligne du pied du Jura. On est ainsi passé de 8 trains par jour en 2015 à 4 trains par heure aujourd'hui. Cela dit, l'offre en transports publics demeure malgré tout encore largement insuffisante pour convaincre les habitants de la région de délaisser leur voiture et pour répondre aux besoins des personnes dépendantes des transports publics. Une offre complémentaire train-bus serait gagnante, aussi bien pour les habitants du pied du Jura que pour les deux opérateurs en place.

Ce d'autant plus que l'on s'attend à ce que l'évolution démographique et le développement économique de la région se poursuivent. Le site industriel de La Poissine — entre Grandson et Onnens — qui fait partie des sites stratégiques de la politique cantonale des pôles de développement (PPDE) et qui a été raccordé au rail en 2016, devrait ainsi accueillir dans les prochaines années plus de 300 emplois supplémentaires.

Or, qui dit accroissement de la population et développement économique, dit également augmentation des besoins en matière de mobilité et accroissement des nuisances qui s'y rattachent. Ainsi, on peut sans peine imaginer que l'augmentation de la mobilité induise des désagréments en termes de pollution atmosphérique, accroisse les risques d'accidents et provoque une congestion du trafic aux heures de pointes notamment, en particulier des voies d'accès aux principales gares de la région — Grandson, Yverdon — et des services de Parc & Drive qui s'y rattachent.

De fait, la ligne ferroviaire entre Yverdon et Neuchâtel est extrêmement concurrentielle en termes de temps de parcours, en comparaison du temps de parcours en véhicules privés, et ce aussi bien en direction de Neuchâtel que d'Yverdon. Cette ligne n'est toutefois pas utilisée de la manière optimale. La part modale transport en commun/transport individuel motorisé sur les parcours trans-cantonaux reste très faible. Une part des déplacements en véhicules privés pourrait pourtant très probablement être captée avec une amélioration des fréquences et des temps de parcours des bus et des trains. Le tableau ci-dessous met en évidence l'offre à l'heure de pointe et le manque d'intérêt de l'offre en heure creuse. Les deux dernières colonnes montrent que des temps de parcours concurrentiels entre le train et la voiture sont possibles.

**Comparaison des temps de parcours<sup>1</sup>**

Trajet en minutes	En train, en dehors des heures de pointe	En train, aux heures de pointe (trains supplémentaires matin/soir)	En voiture (TIM)
Gorgier – Yverdon	46	17	17
Concise – Neuchâtel	42*	26	22
Gorgier – Neuchâtel du	18	18	18
Concise – Yverdon	33	8	20
Provence – Yverdon	48	26**	29
Concise – Lausanne	61*	44*	46
Gorgier – Lausanne	74*	50*	56

\*avec changement

\*\* hypothèse : Bus -> Concise puis train (5' de changement)

<sup>1</sup> Sources : cff.ch et Google Maps.

Compte tenu de ce qui précède, nous demandons au Conseil d'Etat de bien vouloir :

1. réaliser un état des lieux :
  - des besoins en mobilité des habitants de la région, en intégrant notamment les catégories de personnes qui n'ont pas d'autre choix que d'emprunter les transports publics (personnes âgées, etc.) ;
  - des collaborations existantes le long de la ligne du pied du Jura entre les différents partenaires responsables de l'offre en transports publics ;
  - des freins actuels au développement des transports publics et de la qualité de l'offre.
2. esquisser, en collaboration avec les opérateurs des transports publics et en discussion avec les autorités neuchâteloises, différents scénarios permettant de pallier les éventuels manques au regard des prévisions démographiques et de développement économique de la région.

*Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures.*

*(Signé) Céline Ehrwein Nihan  
et 21 cosignataires*

#### *Développement*

**Mme Céline Ehrwein Nihan (VER) :** — Il y a peu de temps encore, les habitants du pied du Jura pouvaient dire : au-delà d'Yverdon, il y a des rails, il y a des gares, mais il n'y a pas de trains ; ou plutôt : les trains passent, mais ne s'arrêtent guère. En 2015, la situation a quelque peu changé puisque l'offre en transports en commun au pied du Jura s'est améliorée, notamment grâce au développement de la gare de Grandson. On est ainsi passé de 8 trains par jour à 4 trains par heure !

Ainsi, les habitants du centre de Grandson ne se retrouvent plus dans la situation absurde consistant à devoir descendre du train à Yverdon, pour prendre le bus pour aller au centre de Grandson, c'est-à-dire à côté de la gare. Cela dit, si la situation s'est quelque peu améliorée, l'offre en transports publics demeure insuffisante dans la région. Elle est notamment insuffisante pour inciter les automobilistes du pied du Jura à abandonner leur voiture, comme pour répondre aux besoins des personnes qui n'ont pas d'autre choix que d'emprunter les transports en commun pour se déplacer dans la région. Et si l'offre est aujourd'hui limitée, elle risque de l'être encore plus dans les années à venir, car si rien n'est entrepris, le problème risque encore de s'aggraver, alors qu'on s'attend à ce que l'évolution démographique et économique de la région se poursuive. Pour exemple, le site industriel de La Poissine devrait bientôt accueillir quelque 300 emplois supplémentaires.

C'est dans cette perspective que j'ai donc, avec mes cosignataires, déposé le présent postulat qui demande que le Conseil d'Etat réalise un état des lieux des besoins en mobilité de la région, des collaborations existant entre les différents partenaires — les cars postaux et les Chemins de fer fédéraux (CFF) qui sont les responsables de la mobilité en transports publics dans la région. Nous demandons aussi un état des lieux des éléments qui freinent potentiellement le développement des transports publics et la qualité de l'offre au pied du Jura. Le postulat demande encore au Conseil d'Etat, en collaboration avec les partenaires évoqués — les cars postaux, les CFF et aussi le canton de Neuchâtel, puisque les gens ne s'arrêtent pas à la frontière du canton lorsqu'ils se déplacent — d'esquisser différents scénarios pour permettre de pallier les éventuels manques en transport et en matière de qualité de l'offre, dans la région, par rapport aux évolutions démographiques et économiques attendues.

**Le postulat, cosigné par au moins 20 députés, est renvoyé à l'examen d'une commission.**