

## Axe 5 : ACCESSIBILITÉ

### CONTEXTE

*En raison de leur position géographique dans le massif du Jura, les Montagnes neuchâtelaises ne sont pas facilement accessibles ; elles sont éloignées des grands axes du Plateau. Elles dépendent de la qualité des voies de communication (ferroviaires ou routières) qui les relient à leur bassin d'emplois ou aux grands centres, que ce soit par le rail ou par la route. Le refus du RER-TRANSRUN et de l'augmentation du coût de la vignette a des incidences sur l'accessibilité externe : les infrastructures ne sont pas adaptées aux besoins économiques actuels ou futurs. Suite à ces deux votations négatives, les améliorations des infrastructures sont fortement compromises.*

*Sur le plan interne, la mobilité est bonne en milieu urbain. La desserte entre le milieu urbain et les vallées latérales est assurée de diverses manières : desserte ferroviaire à la cadence horaire pour les vallées de La Sagne et des Ponts et pour les Brenets et desserte par bus non cadencée pour l'entier du territoire des Montagnes neuchâtelaises. L'accessibilité des vallées vers le Littoral se fait en transport individuel avant tout.*

*Le développement économique des Montagnes neuchâtelaises génère un trafic important de frontaliers qui ne se limite plus au milieu urbain. Les axes congestionnés conduisent les pendulaires à chercher des « chemins de traverse » : le trafic pendulaire s'étend jusque dans la vallée de La Brévine.*

*La faible fréquentation de certaines lignes de transport public pourrait remettre en cause le financement de la Confédération au titre de trafic régional. En outre, la mobilité doit être examinée pour les activités économiques, l'habitat, les loisirs, etc.*

*Ce constat démontre que la mobilité doit être examinée à l'échelle de l'entier du territoire des Montagnes neuchâtelaises et au niveau national et international. Une vision limitée au pôle urbain est inefficace et contre-productive.*

### AXE STRATEGIQUE (validé par les conseils communaux)

- Viser une gestion durable, globale et solidaire de la mobilité en favorisant notamment le recours aux transports publics;
- Renforcer et consolider le maillage et les chaînes de transport publics actuels;
- Améliorer la desserte entre les vallées et vers le Littoral.

### REALISER L'AXE 5, C'EST REUSSIR Á... (QUOI)

- Concevoir la mobilité à une échelle régionale, garantissant une vision et une gestion globale des besoins des Montagnes neuchâtelaises;
- Désenclaver les Montagnes neuchâtelaises;
- Devenir une porte d'accès au réseau de trains à grande vitesse (TGV) via Besançon, donnant un accès au réseau ferroviaire européen;
- Accroître la performance des transports publics en termes de temps de parcours, de fréquence et d'heures de desserte;
- Réduire le trafic routier interne aux Montagnes neuchâtelaises;
- Optimiser la complémentarité des différents modes de transport (transports publics, mobilité douce, transports individuels);
- Définir et adopter les mesures d'accompagnement qui contribue à l'amélioration de la performance des transports publics;
- Mettre en place des solutions innovantes pour financer le renforcement des transports publics.

## Axe 5 : ACCESSIBILITÉ

### CONCRETEMENT... (COMMENT)

- Relier les Montagnes neuchâteloises aux autres grandes communes du canton et hors canton (villes du Plateau, France) par le trafic ferroviaire Grandes lignes et un trafic d'agglomération performant, avec des temps de parcours attractifs et un cadencement régional/urbain (30' tendant vers 15' aux heures de pointes);
- Préserver et renforcer le trafic ferroviaire comme axe structurant de la mobilité des Montagnes; neuchâteloises, et plus spécifiquement des lignes ferroviaires actuelles, quelque que soit leur écartement;
- Développer le maillage (alimenter la ligne ferroviaire avec le rabattage des bus) et les correspondances TP autour des axes de mobilité structurant pour maintenir un domicile dans la région tout en travaillant à l'extérieur;
- Organiser la desserte en transport public comme un système en boucle;
- Améliorer l'accès routier avec la France;
- Développer les interfaces de mobilité permettant de combiner l'utilisation des différents modes de transport (transports publics, mobilité douce, transports individuels);
- Encourager la pratique du covoiturage;
- Créer des parkings d'échange aux endroits stratégiques;
- Développer la promotion des transports publics;
- Élaborer une politique régionale de stationnement tenant compte des objectifs de mobilité;
- Mutualiser les coûts grâce à une utilisation des transports publics à des fins touristiques par ex;
- Faire bénéficier d'un apport financier supplémentaire certaines lignes par rapport à la participation financière ordinaire (discrimination positive);
- Mener des actions politiques afin d'assurer un entretien régulier des routes cantonales.

Mais aussi, en lien avec l'axe 6 Gouvernance :

- Construire systématiquement une position concertée unique des Montagnes neuchâteloises sur des dossiers d'intérêts régionaux afin de parler d'une seule et même voix, sans dissidence;
- Définir des processus institutionnels permettant de faire émerger la voix unie des Montagnes neuchâteloises, sans risque de dissidence (entité juridique, délégation de compétences, mode de décision, communication, etc.);
- Désigner ou créer une entité pouvant parler au nom des Montagnes neuchâteloises.

### ANNEXE 1 : SYNTHÈSE DU GROUPE DE TRAVAIL DU 12 FEVRIER 2014 (séance no 1)

#### Appréciation du réseau de transport

Les réseaux de transport sont jugés comme fragiles. L'état des routes préoccupe, le trafic est congestionné en milieu urbain et les routes des vallées sont saturées. La question du déneigement est aussi posée. La cadence des lignes de train est jugée faible et leur vitesse insuffisante (nombre de voies insuffisant). Ce constat est aussi valable pour la ligne des Horlogers. En d'autres mots, la performance des TP est à revoir. Les risques de disparition des lignes régionales sont aussi soulignés.

#### Desserte régionale et suprarégionale

Le désenclavement des Montagnes neuchâteloises est indispensable. Elles doivent être reliées efficacement aux autres grandes communes du canton et hors du canton (notamment lignes nationales vers les autres villes du Plateau); les correspondances doivent être conçues pour maintenir y des possibilités d'y résider tout en travaillant à l'extérieur. L'accès routier avec la France doit aussi être amélioré.

#### Desserte interne aux Montagnes neuchâteloises

Le trafic en milieu urbain doit être réduit. Pour y arriver, il faut améliorer l'axe ferroviaire; il doit constituer la base

## Axe 5 : ACCESSIBILITÉ

pour le trafic pendulaire et frontalier. Les bus doivent être rabattus vers la ligne ferroviaire. Les différents modes de transport sont complémentaires, mais cette complémentarité doit être renforcée. De plus, il faut être innovant (financement complémentaire via une utilisation des TP à des fins touristiques), réfléchir à long terme et se préoccuper du territoire à couvrir. La vision globale d'un réseau de TP en boucle doit primer pour éviter l'accès unilatéral. Les lignes de train à voie métrique doivent être préservées.

Disposer des moyens financiers pour cette amélioration est primordiale ; cependant, on ne peut totalement faire abstraction de la masse critique et des critères d'efficacité. Dans ce sens, la solidarité externe et interne aux Montagnes neuchâteloises doit pouvoir s'exprimer. Une discrimination positive sous la forme d'un soutien financier complémentaire est également envisagée. La question du soutien financier des entreprises est posée.

Pour améliorer la performance des TP, des parkings d'échange ou le covoiturage (avec une flexibilité des horaires des collaborateurs) constituent des solutions parmi d'autres ; des mesures d'accompagnement (promotion, mesures de contrainte au niveau du stationnement, défiscalisation, etc.) sont également énoncées.

Au niveau routier, les routes cantonales doivent faire l'objet d'un entretien.

### ANNEXE 2 : SYNTHÈSE DU GROUPE DE TRAVAIL DU 29 AVRIL 2014 (Séance no 2)

*A l'aide d'une étude de cas, le groupe de travail a traité une situation de crise qui verrait potentiellement les Montagnes neuchâteloises voir l'offre en transports publics se dégrader, suite à une réduction des moyens financiers cantonaux disponibles. Comment réagir au niveau des Montagnes neuchâteloises ?*

En termes d'analyse de la situation actuelle, il ressort :

- la prise de conscience des intérêts régionaux et la nécessaire solidarité au niveau des MN pour défendre les intérêts communs, avec le constat que "l'union fait la force";
- la question transfrontalière doit être intégrée dans la stratégie;
- le taux d'utilisation des TP supérieur dans les espaces ruraux que dans celui urbain (!);
- la congestion des axes routiers insuffisante pour modifier les comportements;
- le peu de contraintes pour le transport individuel ne favorisant pas l'utilisation des TP, faible en général;
- la qualité des transports publics (fréquence, correspondances, maillages) est insuffisante.

En termes de stratégie, les propositions suivantes sont émises :

- argumenter sur une amélioration de la qualité des prestations qui permettrait de les rendre plus attractifs et donc d'augmenter leur utilisation et leur rentabilité, permettant un réinvestissement dans les prestations;
- optimiser les ressources affectées aux transports publics;
- sensibiliser et promouvoir l'utilisation des TP;
- mettre en place une politique de stationnement favorisant le recours aux TP.

Mais aussi et surtout, dans le cadre d'une gestion politique de la situation :

- fixer des priorités interne aux Montagnes neuchâteloises;
- négocier et se mettre d'accord sur une position concertée et unique, indépendamment des priorités décidées;
- garantir le principe de la collégialité de la décision, dans laquelle la minorité s'engage à ne pas faire dissidence;
- parler d'une seule et même voix des Montagnes neuchâteloises pour faire valoir ses arguments auprès du canton dans le cadre d'une négociation;
- mobiliser les élus politiques des Montagnes neuchâteloises, puis au besoin la presse;
- intégrer les acteurs économiques dans l'action de communication et de lobbying;
- à plus long terme, mettre en place une stratégie de lobbying proactive (par opposition à une stratégie uniquement réactive).

## Axe 5 : ACCESSIBILITÉ

Dans la pratique actuelle, compte tenu de l'organisation institutionnelle d'aujourd'hui, mettre en œuvre la stratégie politique passe par les étapes suivantes :

1. Réunir les 10 communes au sein de la Conférence régionale des Montagnes neuchâtelaises (CRTMN), composé de 1 délégué par commune, organisme leader pour ce genre de situation.
2. Partager l'analyse de situation, se mettre d'accord sur une stratégie et un contenu commun, intégrant priorités et marge de négociation, afin d'aboutir à une seule et unique position. **En cas d'échec à ce stade, pas de possibilités de parler d'une seule voix pour les MN, retour au point 1.**
3. En cas de position commune CRTMN, les délégués ne disposant pas d'une délégation de compétences pour un dossier aussi sensible, ils doivent en référer à leur conseil communal. **En cas d'opposition d'une commune, retour au point 2 ou renonciation à parler d'une seule voix, retour au point 2.**
4. **En cas de validation par les 10 conseils communaux :**
  - a. Désignation d'une délégation de 4 membres (2 villes, 2 vallées) pour négocier avec le canton, puis revenir vers la CRTMN, puis vers les conseils communaux pour validation ou évolution ou adaptation du mandat de négociation pour le 2<sup>ème</sup> tour, etc.
  - b. Désignation d'une délégation qui prendra contact avec les autres régions dans le but d'obtenir un appui ou définir une stratégie commune aux régions.
  - c. Désignation d'une délégation pour intégrer une démarche transfrontalière compte tenu des enjeux pour la partie française.
5. **En cas de positions divergentes :**
  - a. Si les deux villes convergent: risque de voir s'imposée les positions des deux villes, considérées par le canton comme la position des Montagnes neuchâtelaises (alors que ce ne serait pas le cas); risque de sentiment d'imposition des deux villes au détriment des autres communes... et de voir naître des réactions de solidarité des communes dissidentes communiquées au canton... **On ne parle plus d'une seule voix.**
  - b. Si les deux villes divergent: plus de position unique des Montagnes neuchâtelaises possible. **On ne parle plus d'une seule voix.**
  - c. Si un ou des communes "non-villes" diverge(nt): le système de la majorité tendrait à s'imposer, avec le risque de voir naître des réactions de solidarité des communes dissidentes communiquées au canton.... **On ne parle plus d'une seule voix.**

La critique de l'exercice met en exergue :

- la nécessité absolue de faire valoir ses intérêts de manière dynamique et proactive;
- le succès passe par une alliance forte des communes des Montagnes neuchâtelaises derrière une seule et même vision, intégrant l'intérêt générale des MN et des priorités concertées entre toutes les communes;
- elle doit aboutir à pouvoir parler d'une seule voix, en évident les dissidences potentiellement destructrices dans ce genre de situation;
- la difficulté du processus et les nombreux écueils pouvant empêcher les Montagnes neuchâtelaises de parler d'une seule voix.

Le descriptif ci-dessus présente les variantes liées à un statu quo ou à une gouvernance régionale (sous réserve d'une délégation de compétences à une entité juridique apte à parler au nom des Montagnes neuchâtelaises). Dans

**Axe 5 : ACCESSIBILITÉ**

---

ce contexte, une seule commune faciliterait les relations extérieures en lien avec l'affrontement d'un tel scénario et garantirait la position unique devant intégrer l'ensemble des intérêts des territoires des Montagnes neuchâtelaises. La réduction du nombre d'interlocuteurs « collectivités locales » faciliterait également la mise en œuvre proactive d'une action, tout en conservant des écueils liées à la défense d'intérêts communaux pouvant aller à l'encontre des intérêts régionaux.