



PDcant. TP, partie bus

Diagnostic



Neuchâtel, le 13.02.2024

Sommaire

- 1. Introduction
- 2. Diagnostic global et grands indicateurs
- 3. Diagnostic par région
- 4. Synthèse du diagnostic et enjeux

- 1
- 2
- 3
- 4

Introduction

Quelques chiffres pour commencer

1

Le réseau de bus neuchâtelois c'est :

2

- **1 communauté tarifaire** : *Onde Verte* (et des interactions avec les communautés tarifaires voisines : *Vagabond* pour le Jura et *Libero* pour Berne)

3

- **2 exploitants** : transN et CarPostal

4

- **44 lignes de bus** au total:

- 31 lignes de bus transN (13 Littoral/Val-de-Ruz et 18 Montagnes/Val-de-Travers)
- 13 lignes CarPostal
- 550 km de lignes
- 16 lignes TRV et 28 lignes urbaines

- Un parc de **174 bus** principalement thermique :

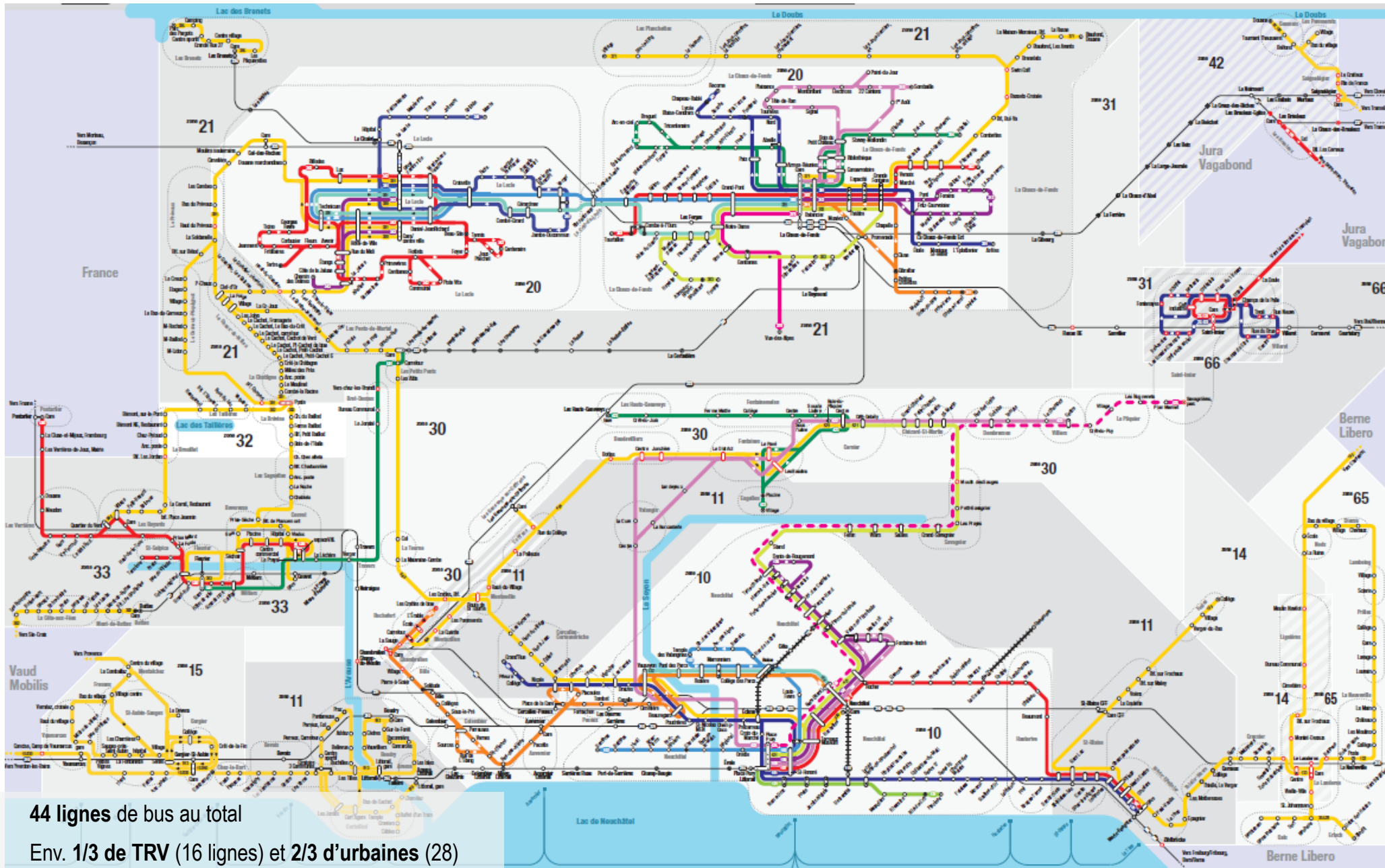
- 161 bus transN, en partie électriques et hybrides
- 13 bus CarPostal, 100% thermiques



Réseau actuel

- 1
- 2
- 3
- 4

■ Réseau qui fonctionne par «**poches**», avec des liaisons ponctuelles entre certaines d'entre elles



- 44 lignes de bus au total
- Env. 1/3 de TRV (16 lignes) et 2/3 d'urbaines (28)

Découpage sectoriel : les 4 grandes régions du canton

- 1
- 2
- 3
- 4

Légende

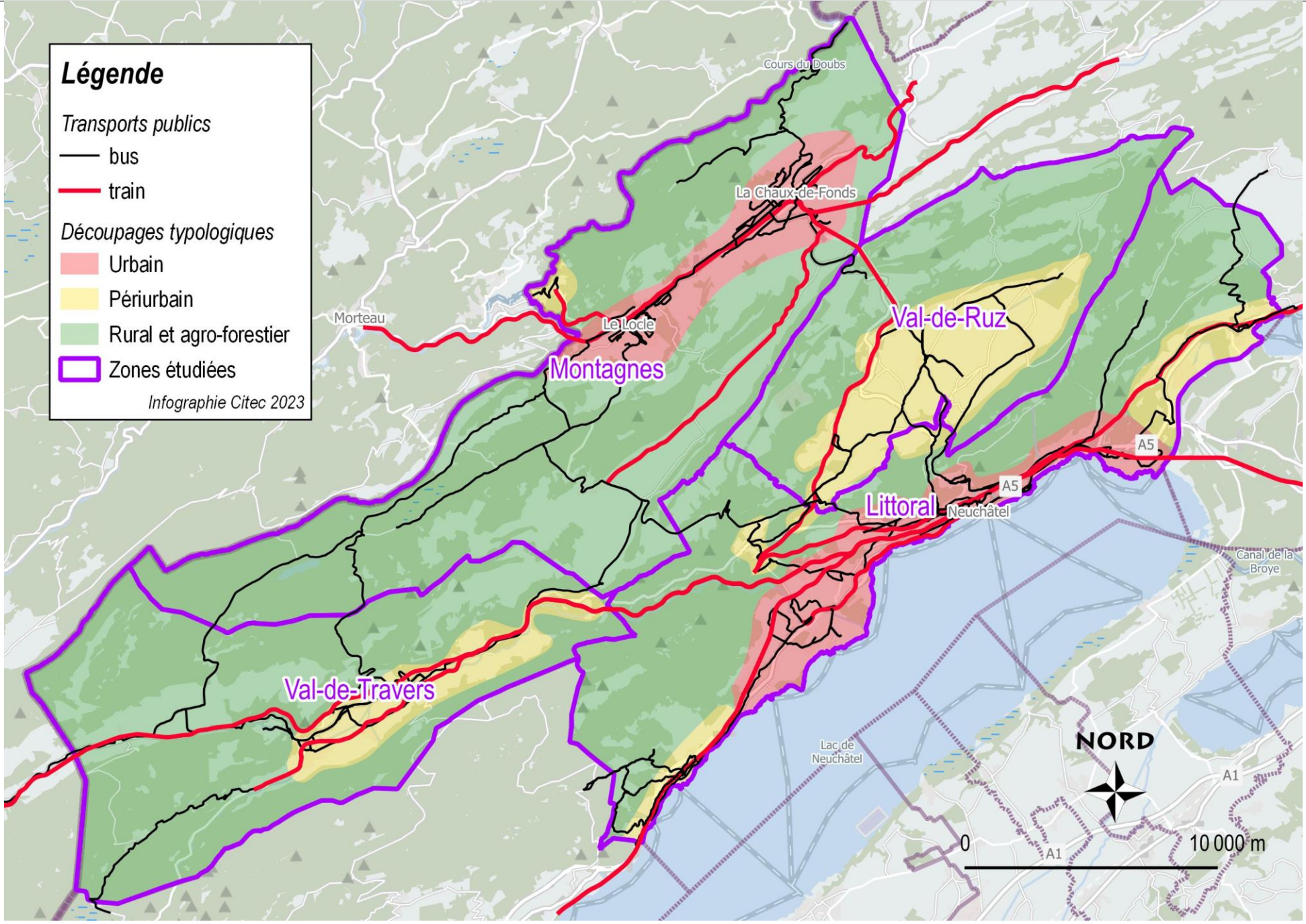
Transports publics

- bus
- train

Découpages typologiques

- Urban
- Périurbain
- Rural et agro-forestier
- Zones étudiées

Infographie Citec 2023



Démarche d'analyse poursuivie

1

2

3

4

Diagnostic territorial de l'offre et de la demande *(voir chapitre suivant)* :

- Réseau actuel et arrêts
- Qualité desserte territoriale
- Cadences et amplitudes horaire
- Qualité des correspondances
- Temps de parcours
- Montées/descentes aux arrêts
- Taux de couverture
- Parts modales
- Benchmark de territoires comparables

3 missions du réseau de transports publics *(voir ci-après)*



Analyse Force-Faiblesse- Opportunité-Menace

- Pour chacune des 4 régions
- A l'échelle cantonale



Missions du réseau de transports publics (train + bus)

1

Pour chacune des 4 zones étudiées, le réseau TP répond à **3 missions** principales :

2

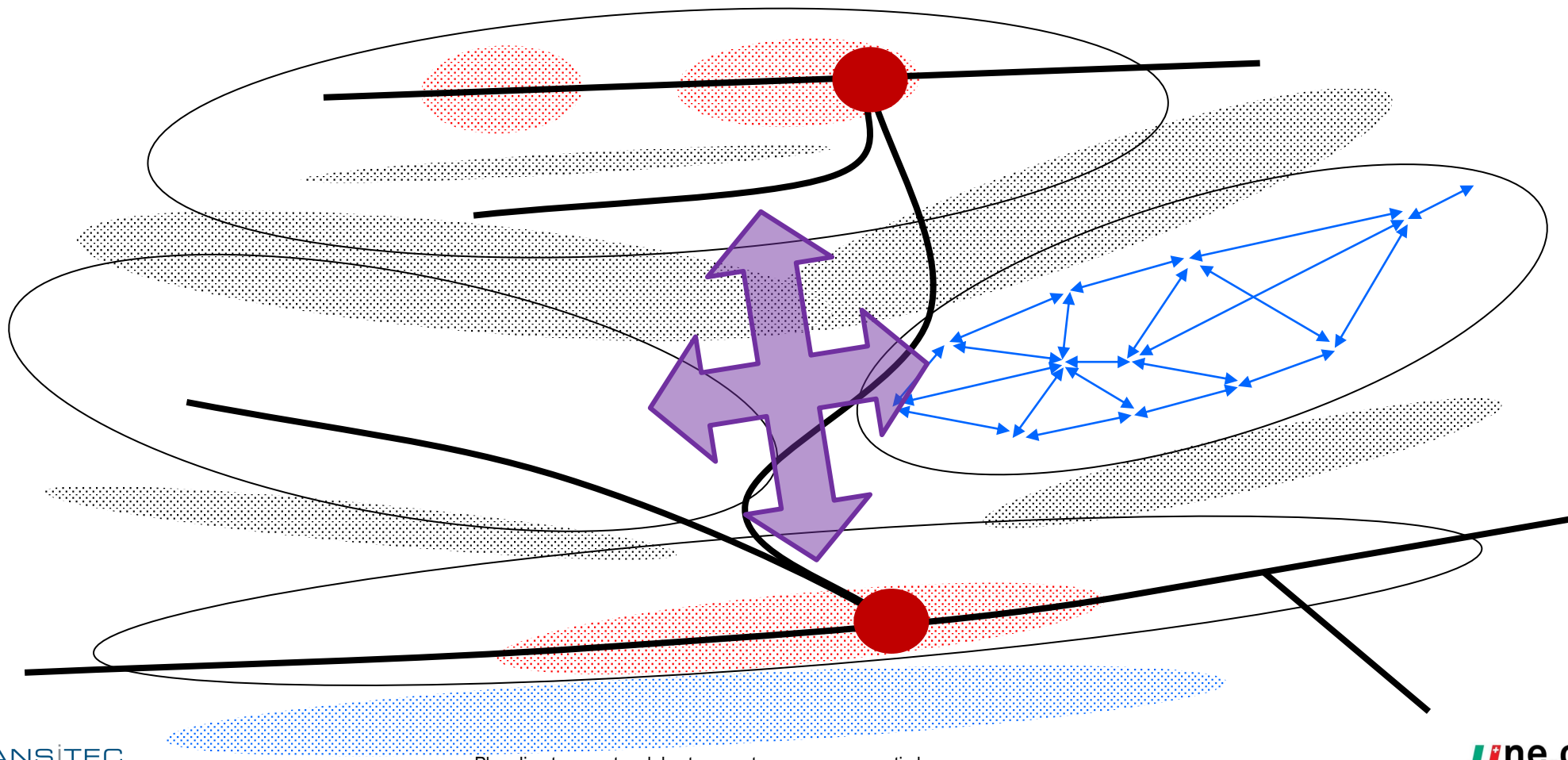
1. Assurer une desserte interne à la zone

3

2. Connecter les zones entre elles

4

3. Rabattre les usagers vers le réseau supérieur avec liaison externe (réseau ferroviaire national)

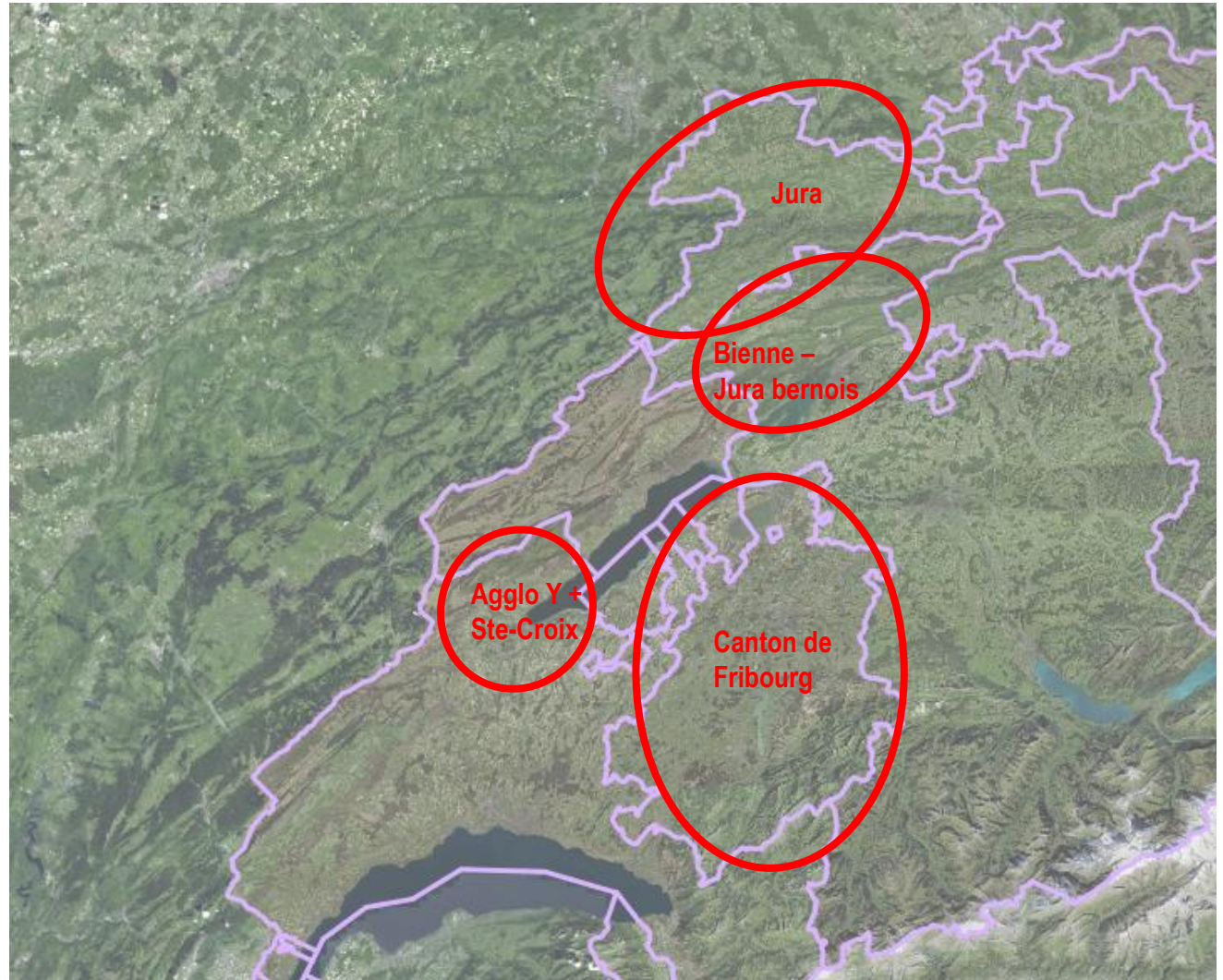


Présentation des territoires benchmarkés

1

Données comparées :

- desserte ARE
- temps de parcours
- taux de couverture
- organisation du réseau
- amplitude horaire
- transport à la demande
- tarifs
- part modale TP



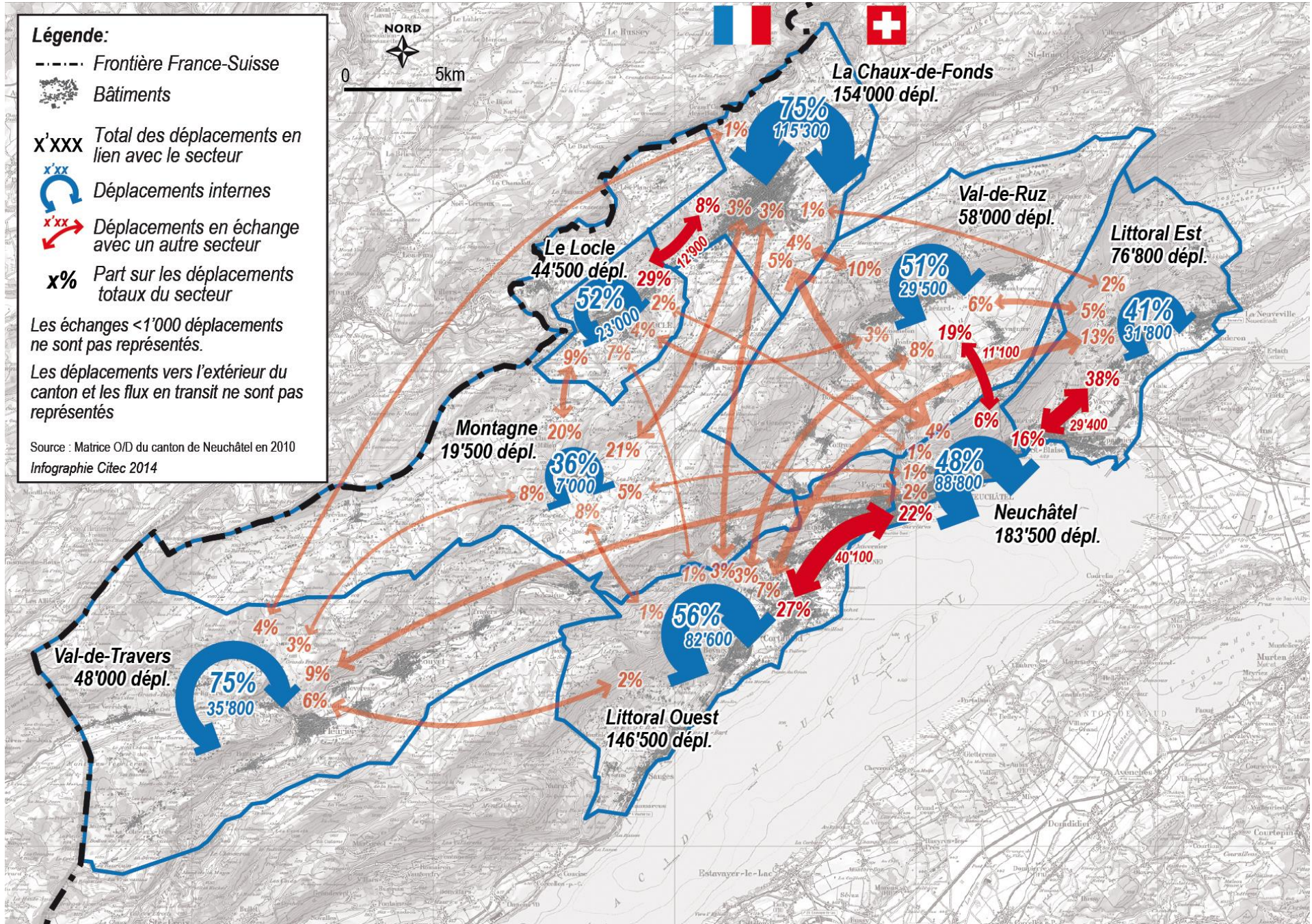
- 1
- 2
- 3
- 4

Diagnostic global et grands indicateurs

y compris comparaison avec les territoires benchmarkés

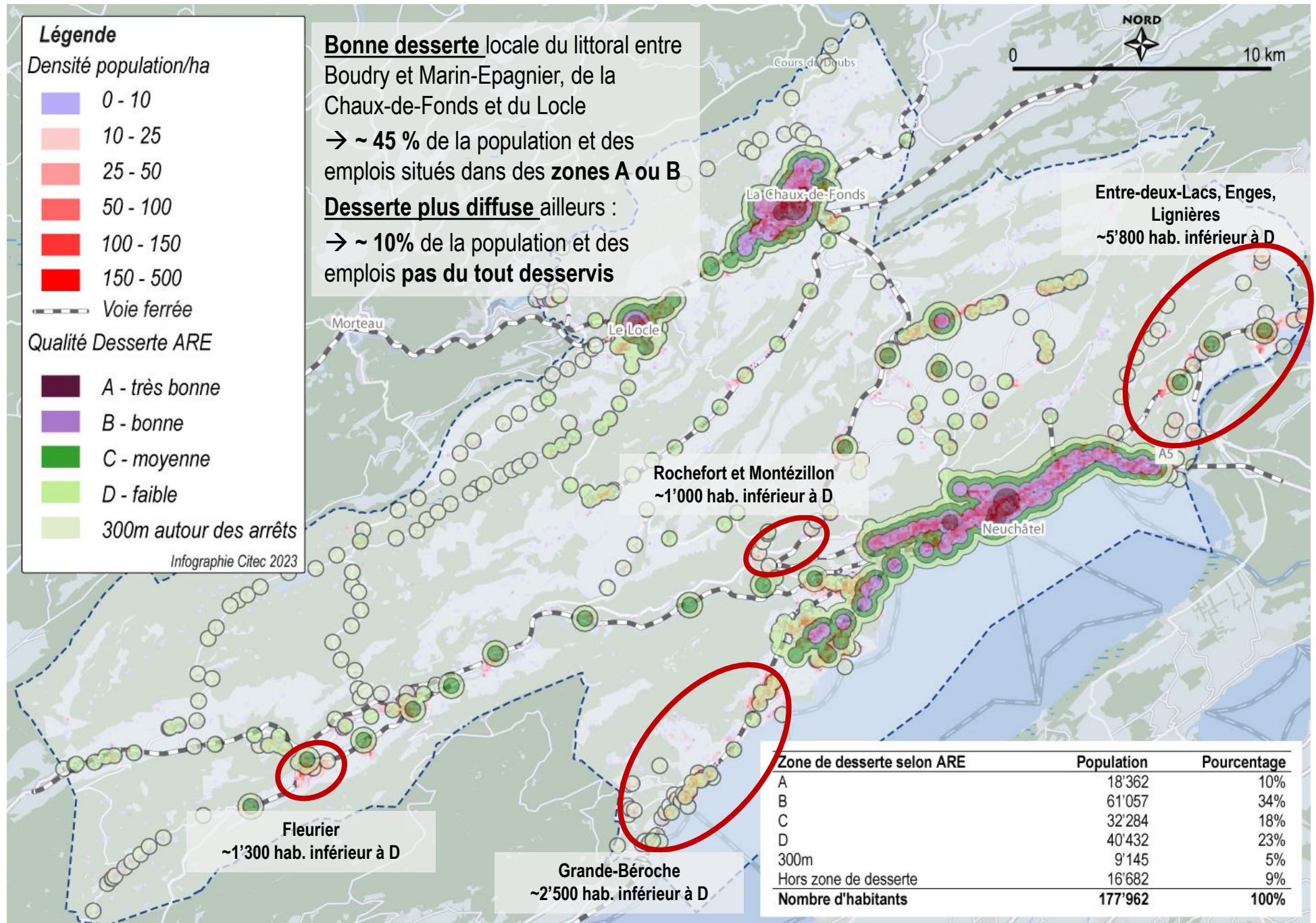
Structure des déplacements (matrice OD de 2010)

- 1
- 2
- 3
- 4



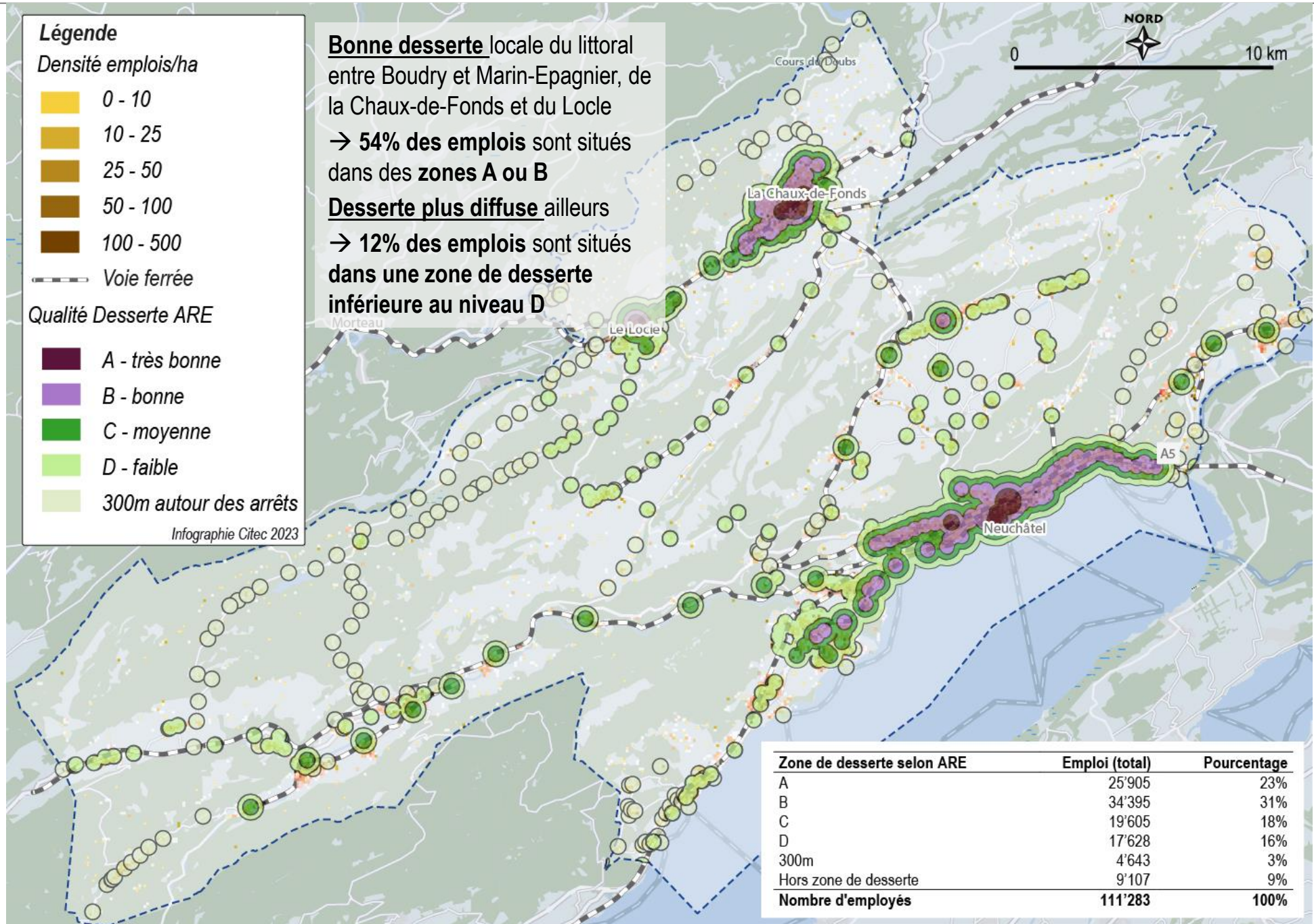
Qualité de desserte du réseau cantonal – population desservie

1
2
3
4



Qualité de desserte du réseau cantonal – emplois desservis

1
2
3
4

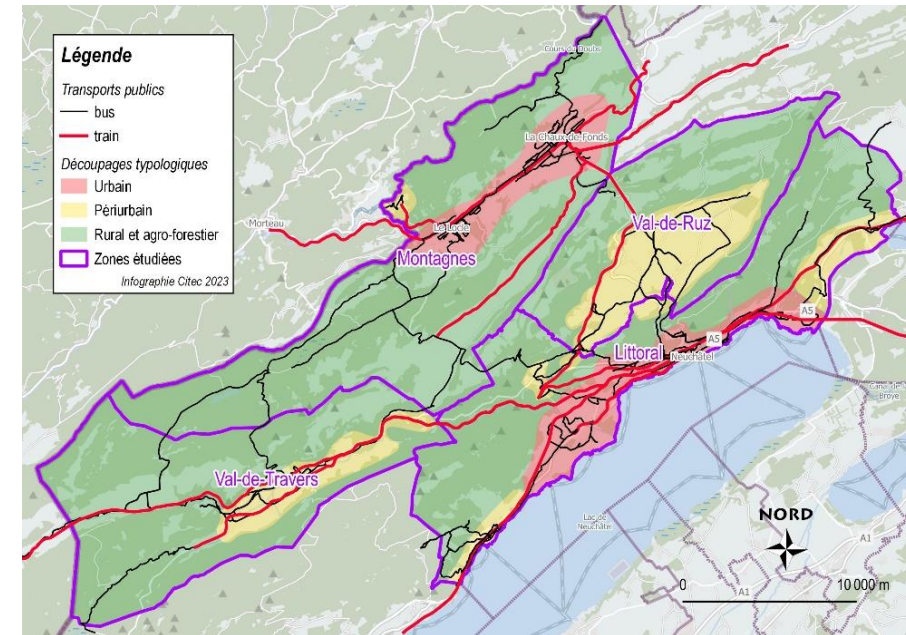


Qualité de la desserte TP actuelle – indicateurs par région

1
2
3
4

Qualité de desserte du canton de Neuchâtel par région :

- Les trois grandes gares du Canton (Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Le Locle) permettent de desservir **10% de la population cantonale en qualité A, dont 20% des habitants des Montagnes**
- **Seul 7% des habitants du Littoral et des Montagnes ne sont pas du tout desservis par les TP**
- Le réseau de bus du **Val-de-Ruz** permet une **desserte minimale** (qualité D au moins) de **80% de la population**
- Au **Val-de-Travers**, la moitié de la population n'est pas desservie au sens de l'ARE, et **près d'1/3 ne se trouve même pas à moins de 300m d'un arrêt TP**

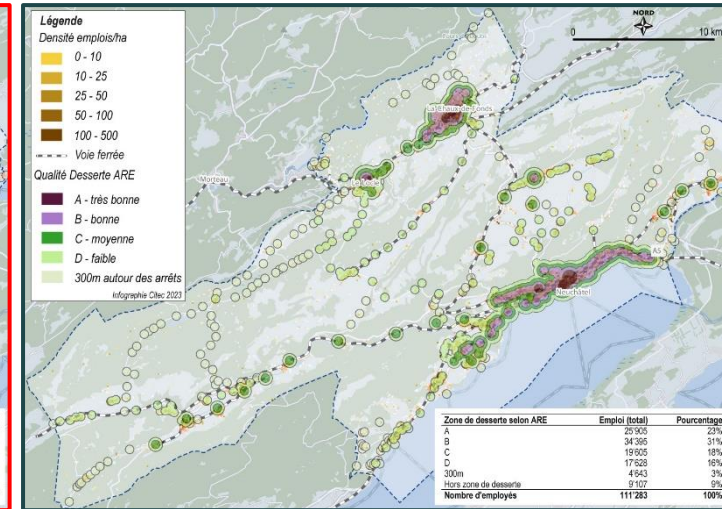
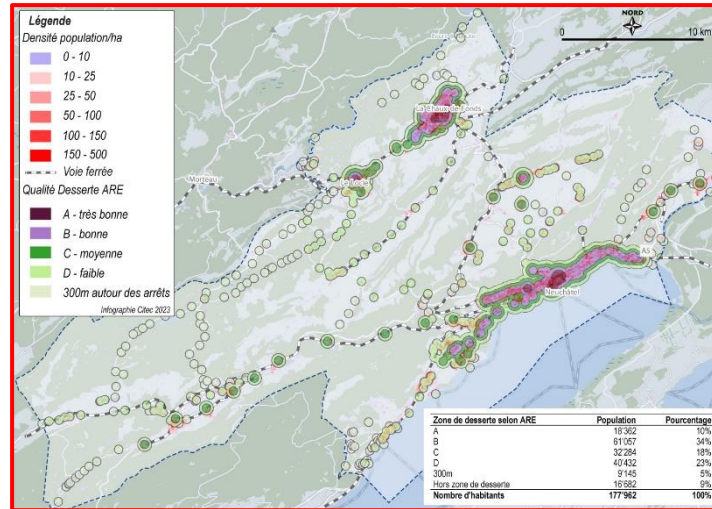


Part de la population par catégorie de desserte ARE	Littoral	Montagnes	Val-de-Ruz	Val-de-Travers	Canton
A	9%	19%	0%	0%	10%
B	42%	37%	7%	0%	34%
C	16%	22%	16%	24%	18%
D	21%	12%	57%	32%	23%
Total desservi A-D selon l'ARE	87%	90%	80%	56%	85%
Hors qualité de desserte mais à 300m d'un arrêt	6%	3%	2%	13%	5%
Sans desserte TP	7%	7%	18%	31%	9%

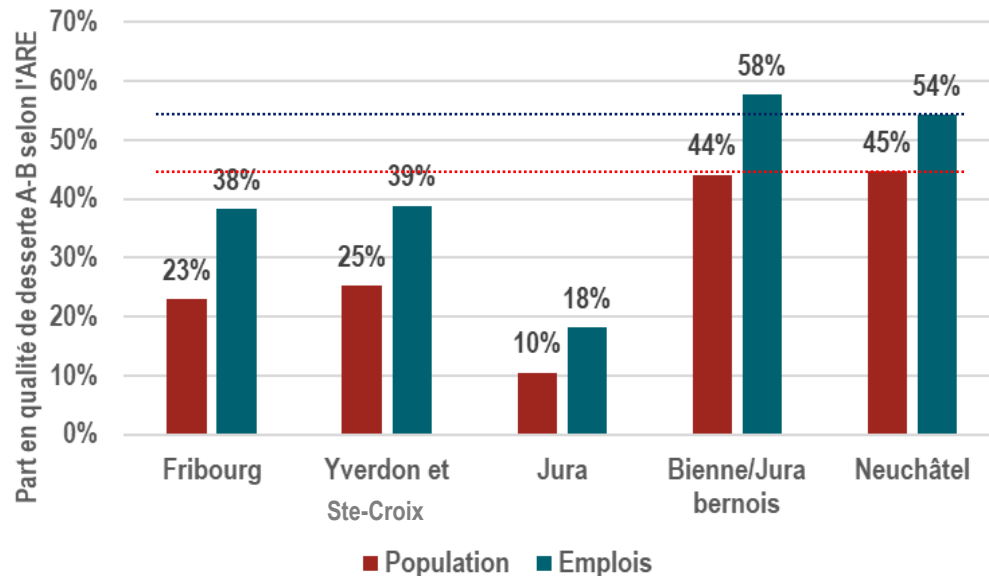
Qualité de la desserte TP actuelle – comparaison intercantonale

- 1
- 2
- 3
- 4

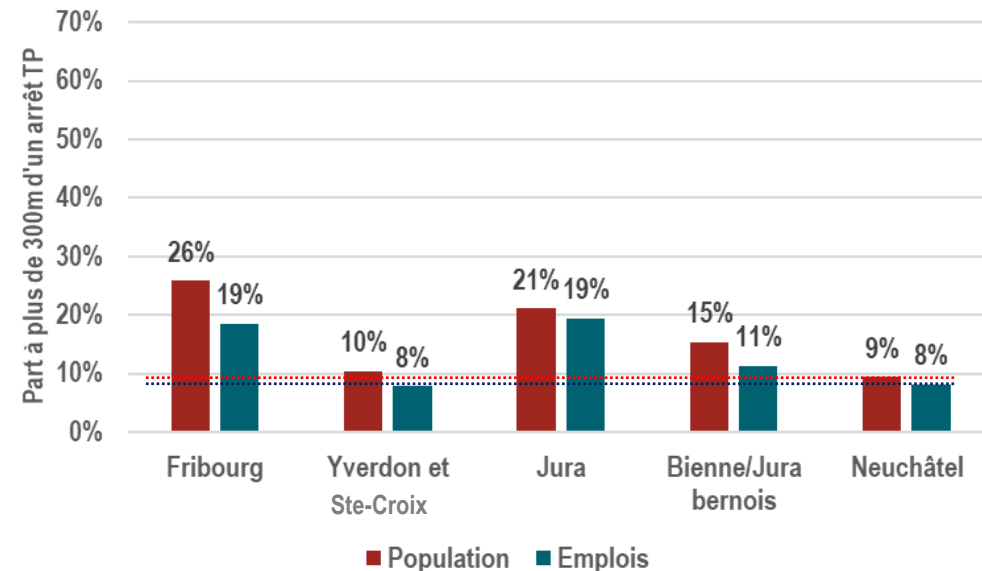
- En comparaison avec les territoires qui l'entourent, le canton de Neuchâtel couvre bien sa population et ses emplois par son réseau de transports en commun



Qualité de desserte selon l'ARE



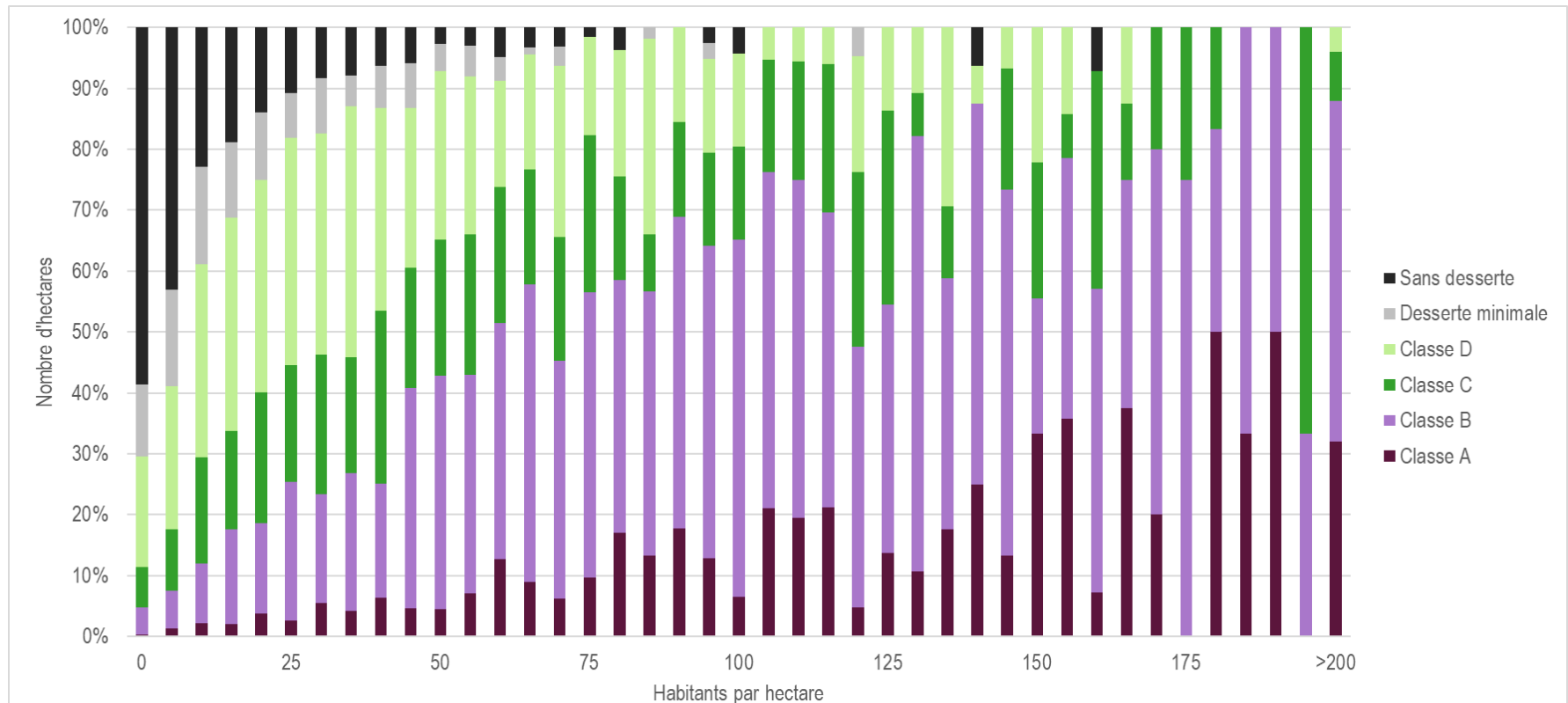
Sans desserte TP



Qualité de la desserte TP actuelle – desserte des hectares

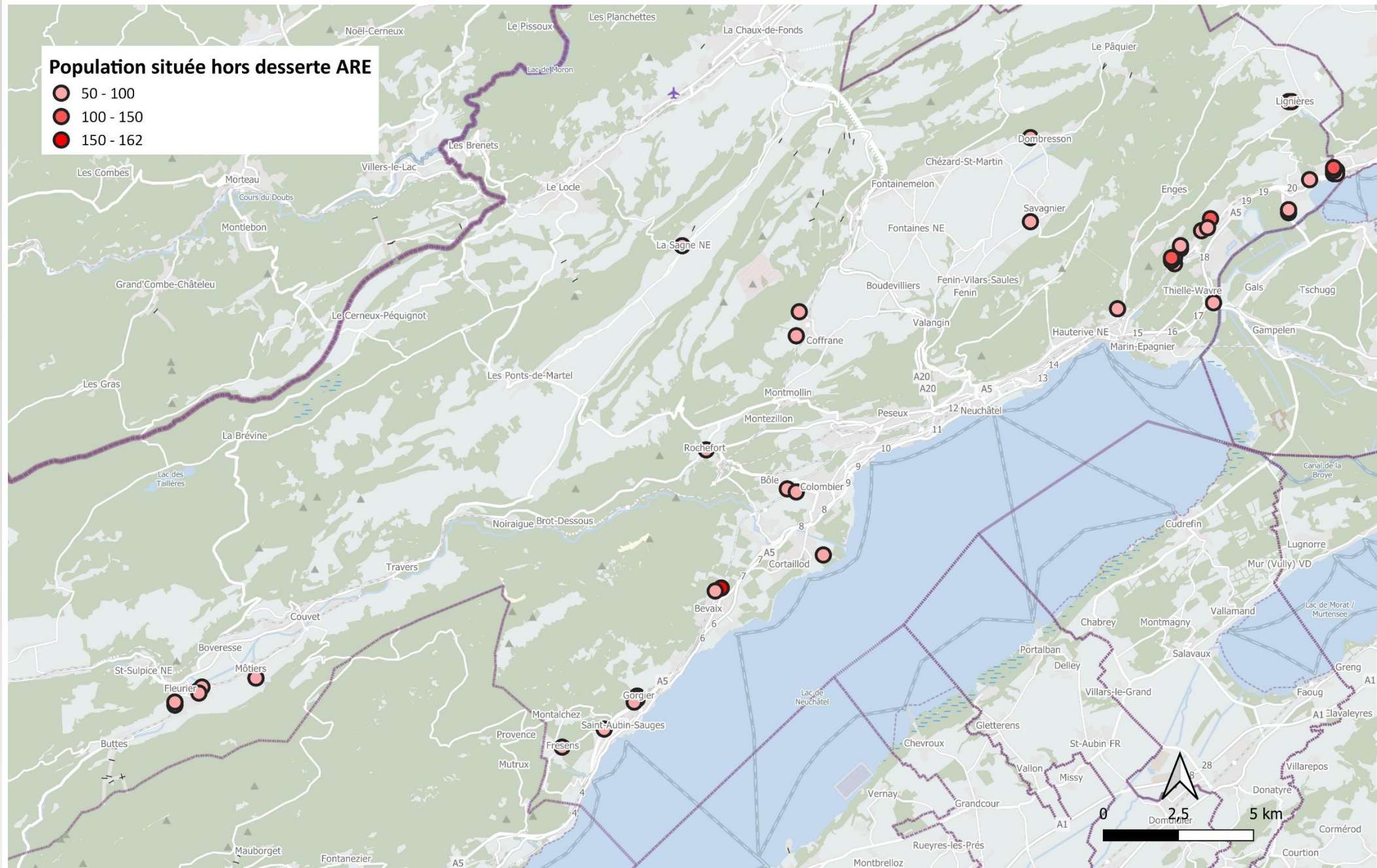
1
2
3
4

- La qualité de desserte des hectares du canton suit globalement la densité de population de ces hectares, avec cependant quelques anomalies (voir slide suivante)
 - Exemples de densités :



Identification des hectares peuplés (>50 hab) mais hors desserte ARE

1
2
3
4



Attractivité de l'offre TP actuelle – indicateurs de l'ARE

Légende

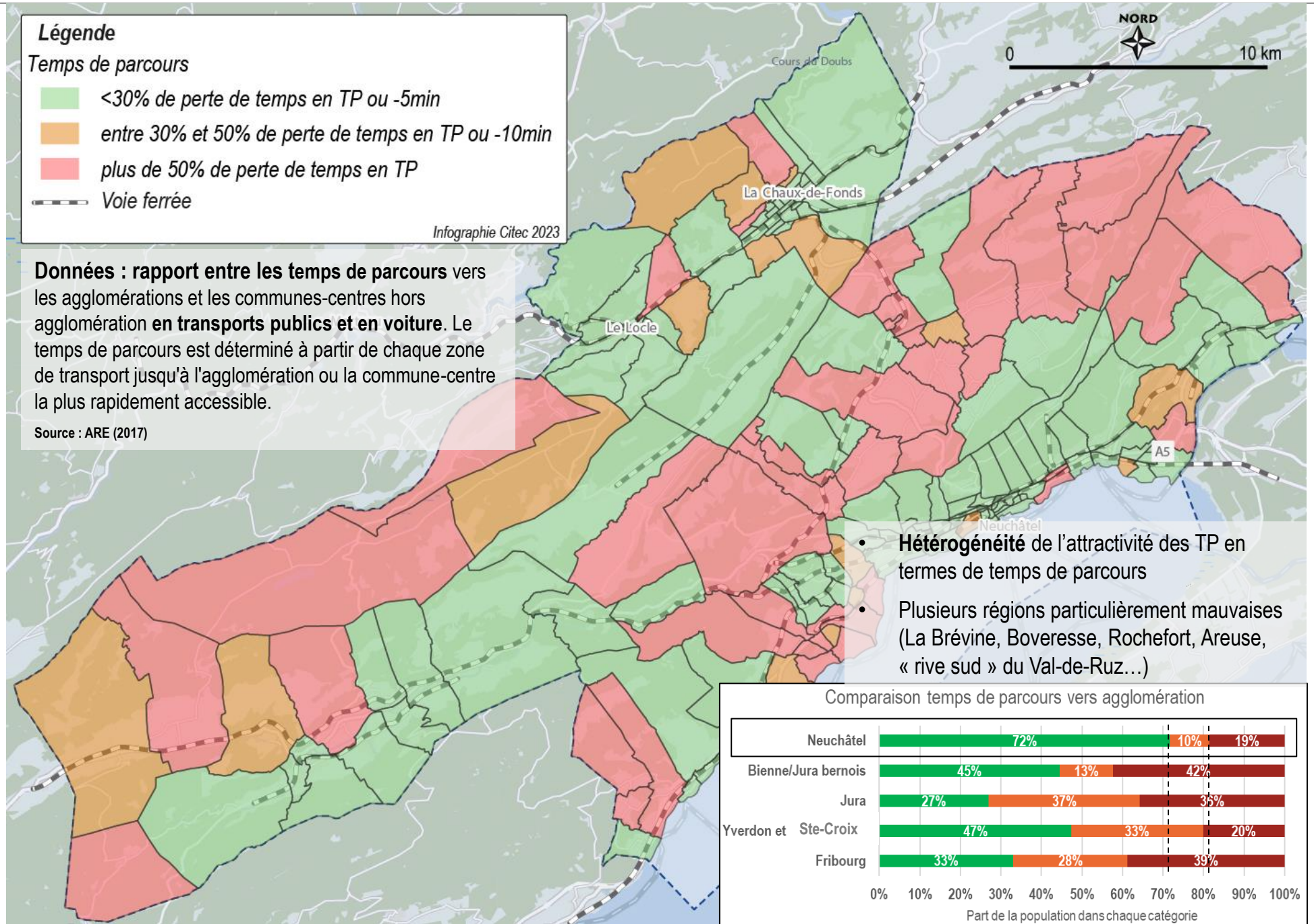
Temps de parcours

- <30% de perte de temps en TP ou -5min
- entre 30% et 50% de perte de temps en TP ou -10min
- plus de 50% de perte de temps en TP
- Voie ferrée

Infographie Citec 2023

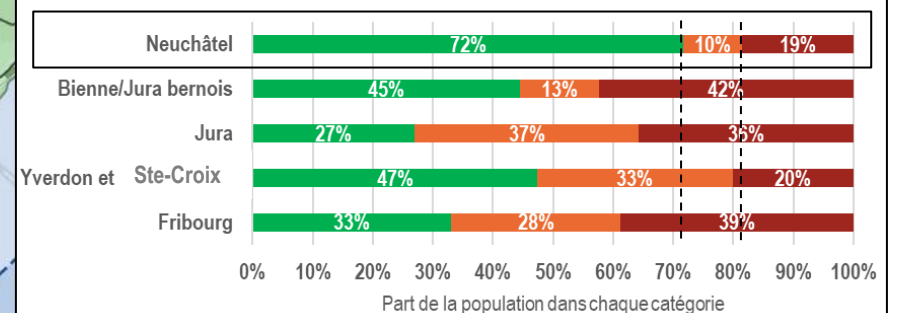
Données : rapport entre les temps de parcours vers les agglomérations et les communes-centres hors agglomération **en transports publics et en voiture**. Le temps de parcours est déterminé à partir de chaque zone de transport jusqu'à l'agglomération ou la commune-centre la plus rapidement accessible.

Source : ARE (2017)



- **Hétérogénéité** de l'attractivité des TP en termes de temps de parcours
- Plusieurs régions particulièrement mauvaises (La Brévine, Boveresse, Rochefort, Areuse, « rive sud » du Val-de-Ruz...)

Comparaison temps de parcours vers agglomération



Parts modales TP actuelles

1

2

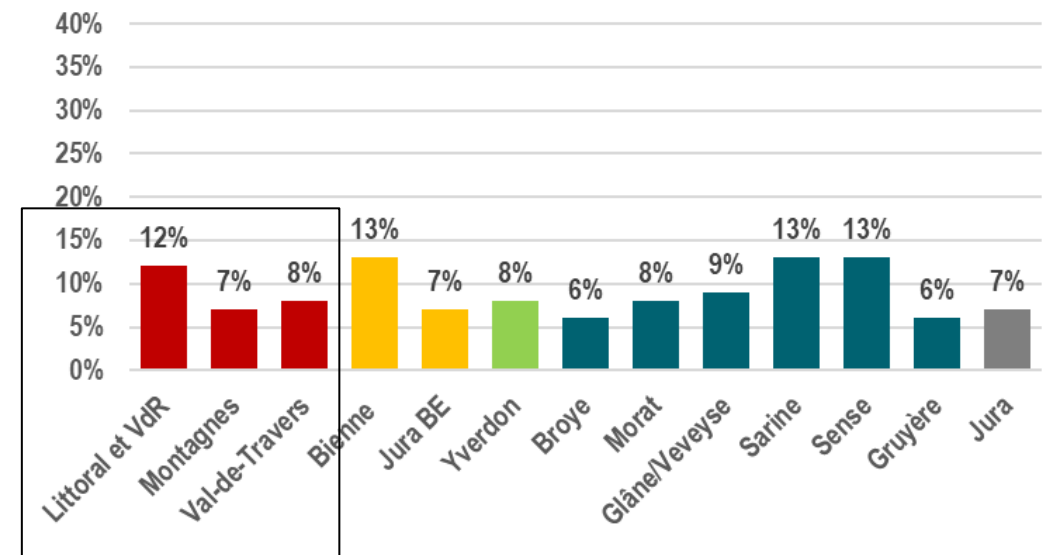
3

4

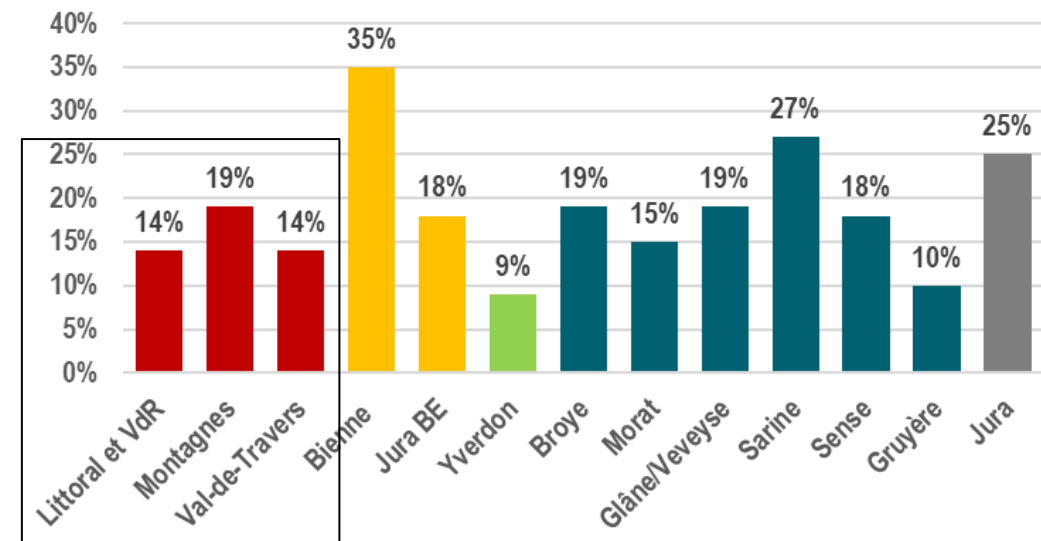
- Données issues du **MRMT 2015**
- La part modale en termes de déplacements du Littoral et du Val-de-Ruz est comparable à celle de la région de Bienne ou de la Sarine
- En revanche, la faible part modale TP en déplacements dans les Montagnes dénote au vu de la bonne couverture territoriale

→ **Le bon positionnement de Neuchâtel au niveau des indicateurs liés à la qualité de l'offre TP ne se reflète pas forcément dans les parts modales, qui traduisent la demande...**

Part modale TP (déplacements)



Part modale TP (distance)



Taux de couverture 2022

LIGNES

taux_couverture

— Données non disponibles

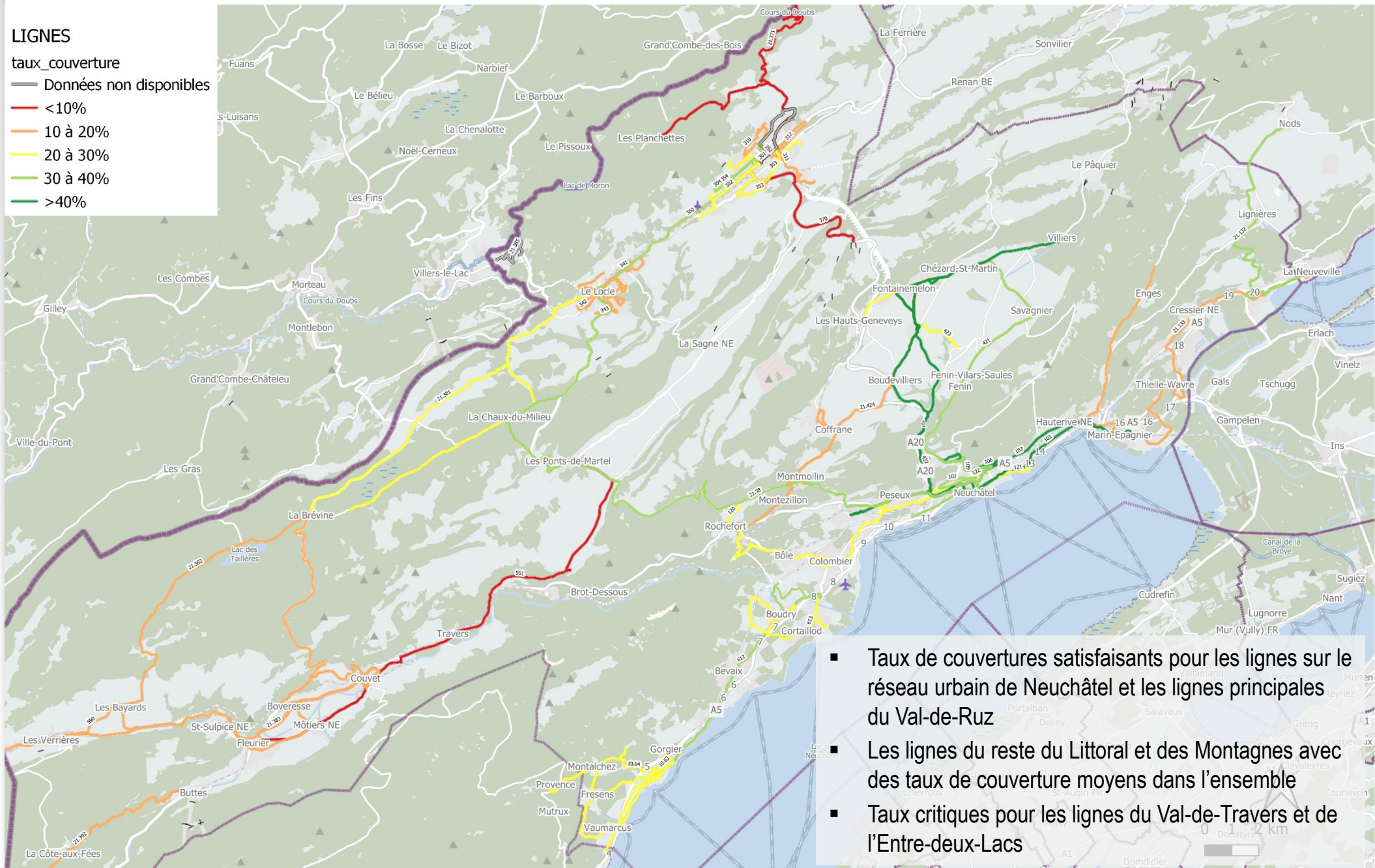
— <10%

— 10 à 20%

— 20 à 30%

— 30 à 40%

— >40%



- Taux de couvertures satisfaisants pour les lignes sur le réseau urbain de Neuchâtel et les lignes principales du Val-de-Ruz
- Les lignes du reste du Littoral et des Montagnes avec des taux de couverture moyens dans l'ensemble
- Taux critiques pour les lignes du Val-de-Travers et de l'Entre-deux-Lacs

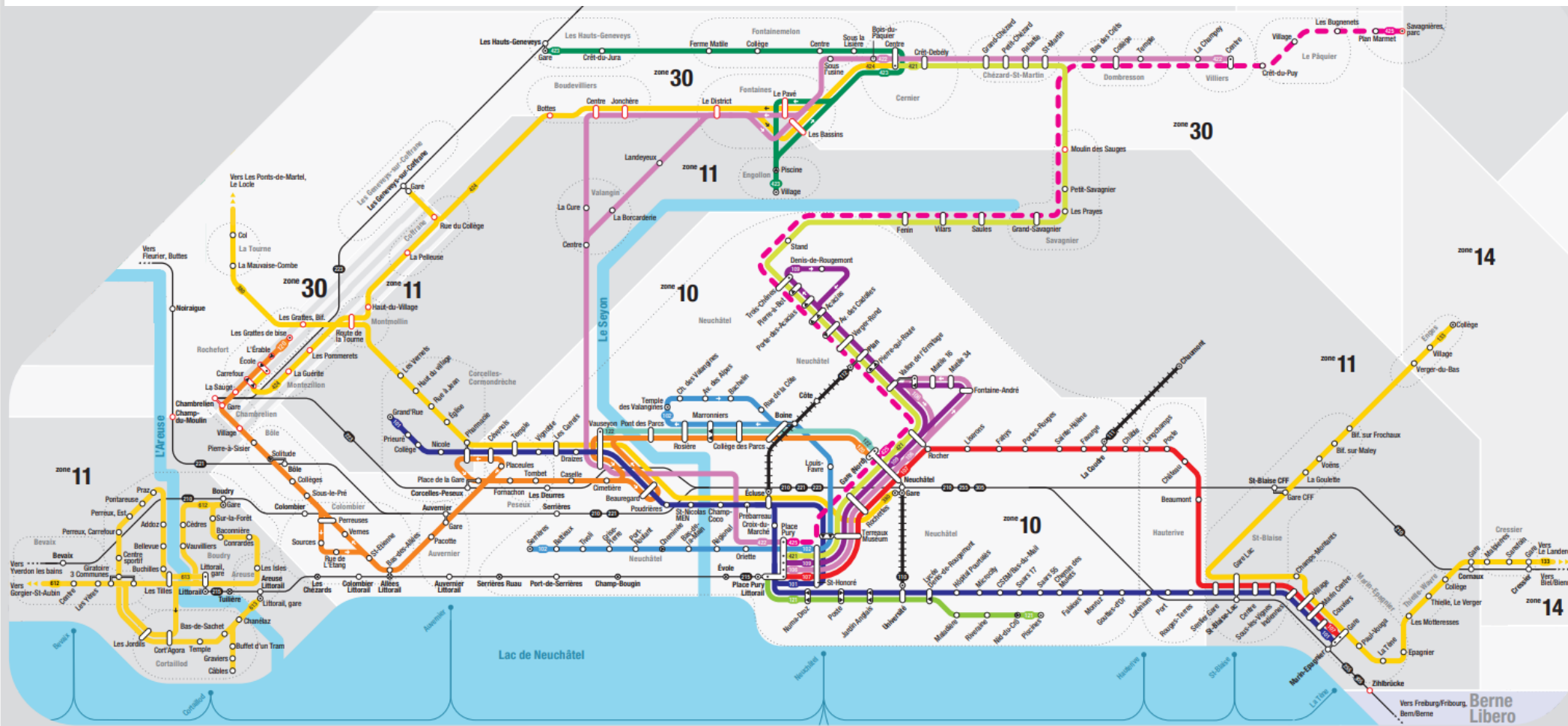
- 1
- 2
- 3
- 4

Diagnostic par région

Analyses SWOT

Secteur Littoral et Val-de-Ruz

- 1
- 2
- 3
- 4



Valable du 12.12.2021 au 10.12.2022

- Arrêt/Gare/Halte
- Terminus de ligne
- ⊕ Arrêt unilatéral
- Sens de circulation
- Arrêt/Gare/Halte en limite de zone
- ⊗ Halte sur demande
- Bus
- ⚡ Funiculaire
- Train
- Bateau
- Desserte saisonnière tarif spécial
- Zone tarifaire ONDE VERTE
- ▨ Chevauchement de zones tarifaires

Focus sur le Littoral

1
2
3
4

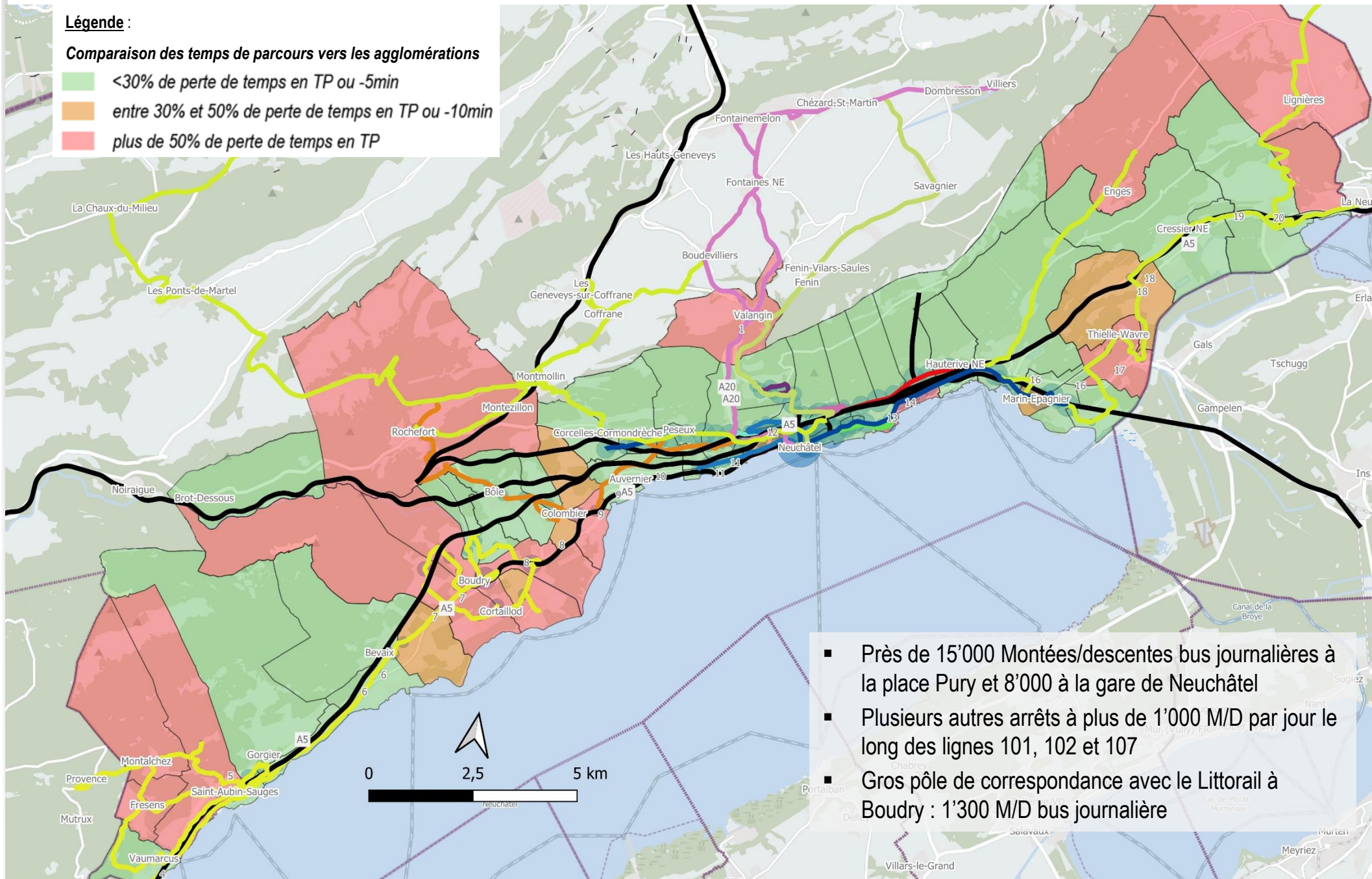
Légende :

Comparaison des temps de parcours vers les agglomérations

■ <30% de perte de temps en TP ou -5min

■ entre 30% et 50% de perte de temps en TP ou -10min

■ plus de 50% de perte de temps en TP






- Près de 15'000 Montées/descentes bus journalières à la place Pury et 8'000 à la gare de Neuchâtel
- Plusieurs autres arrêts à plus de 1'000 M/D par jour le long des lignes 101, 102 et 107
- Gros pôle de correspondance avec le Littorail à Boudry : 1'300 M/D bus journalière

Les missions du réseau TP à l'échelle du secteur du Littoral

1
2
3
4

Légende

-  liaisons locales/internes au secteur Littoral
-  connexion inter-régionales (NE)
-  connexion cantons voisins et frontalière

Liaisons locales/internes

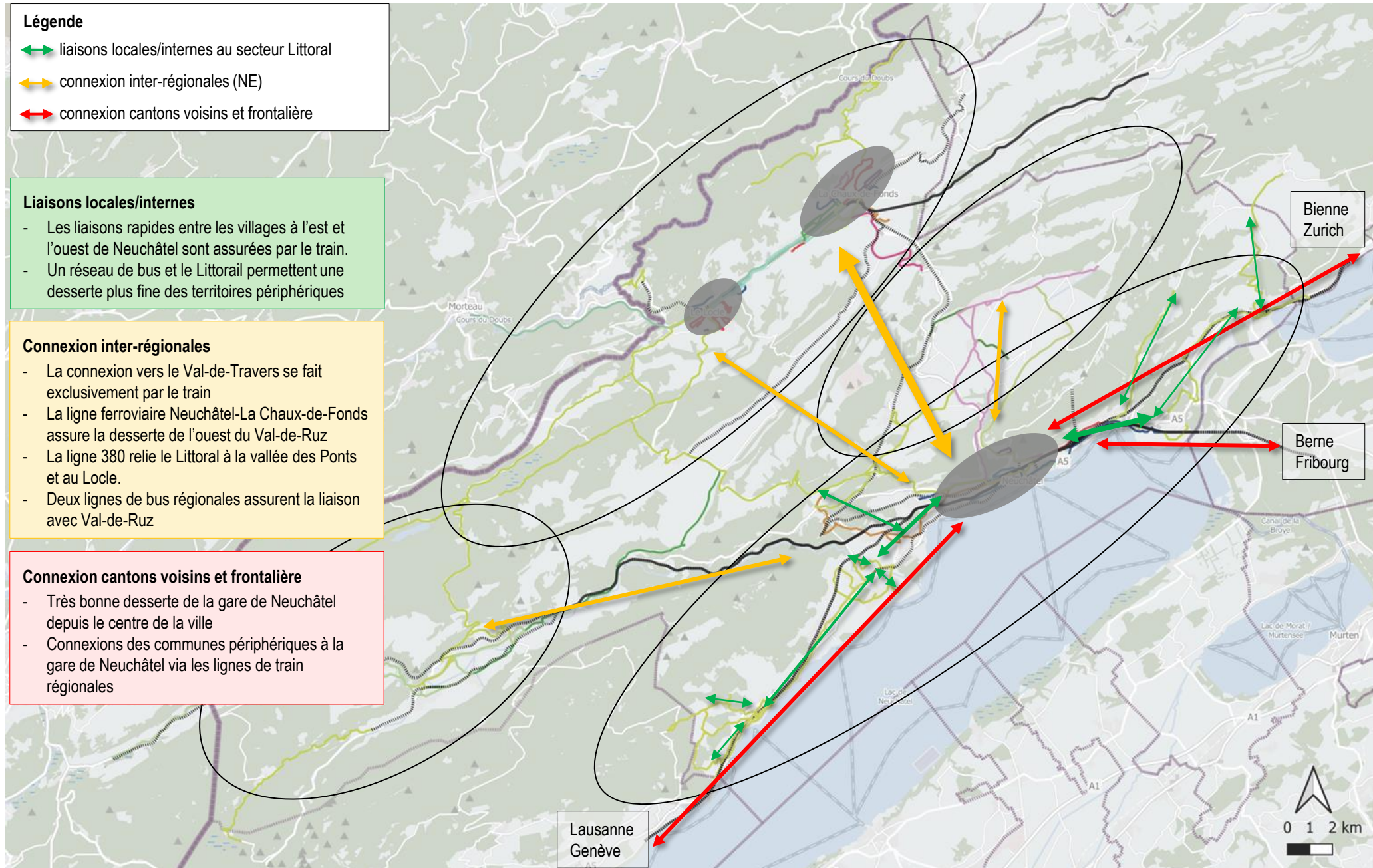
- Les liaisons rapides entre les villages à l'est et l'ouest de Neuchâtel sont assurées par le train.
- Un réseau de bus et le Littoral permettent une desserte plus fine des territoires périphériques

Connexion inter-régionales

- La connexion vers le Val-de-Travers se fait exclusivement par le train
- La ligne ferroviaire Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds assure la desserte de l'ouest du Val-de-Ruz
- La ligne 380 relie le Littoral à la vallée des Ponts et au Locle.
- Deux lignes de bus régionales assurent la liaison avec Val-de-Ruz

Connexion cantons voisins et frontalière

- Très bonne desserte de la gare de Neuchâtel depuis le centre de la ville
- Connexions des communes périphériques à la gare de Neuchâtel via les lignes de train régionales



Analyse SWOT du réseau TP du Littoral (hors zone urbaine NE)

1

2

3

4

Forces

Mission 1 - desserte interne :

- Lignes de trains et littorail desservant les communes périphériques
- La moitié de la population et les deux tiers des emplois sont situés dans des zones de qualité de desserte A ou B

Mission 2 – liaisons interrégionales :

- Ligne ferroviaire efficace vers Val-de-Travers (cadence 30' en HP)
- Desserte de la vallée des Ponts et du Locle par la ligne 380

Mission 3 – liaison avec le réseau intercantonal supérieur :

- Lien fort entre les lignes urbaines et la gare de Neuchâtel
- Connexions rapides à la gare de Neuchâtel via les lignes de train

Faiblesses

Mission 1 - desserte interne :

- En dehors des gares, TP peu concurrentiels dans les communes en dehors de continuum urbain (Rochefort, Entre-deux-lacs, Grande-Béroche)
- Desserte nord-sud améliorable (Boudry-Bôle/Rochefort, desserte de Lignières/Enges, Montézillon)
- Correspondances à la gare de Neuchâtel entre lignes n'ayant pas la même cadence

Mission 2 – liaisons interrégionales :

- Ligne historique vers CdF faisant le détour par Chambrien

Mission 3 – liaison avec le réseau intercantonal supérieur :

- Temps de parcours très rallongé en dehors du continuum urbain

Opportunités

Mission 1 - desserte interne :

- Potentiel d'amélioration important dans l'Entre-deux-Lacs
- Améliorations des fréquences ferroviaires prévues avec le tunnel de Gléresse
- Vie de village (activités, commerces) possible en dehors de Neuchâtel

Mission 2 – liaisons interrégionales :

- La ligne directe améliorera considérablement la liaison vers CdF et Cernier
- Temps de parcours concurrentiels avec la voiture vers Val-de-Travers

Menaces

Mission 1 - desserte interne :

- Territoire vaste et avec des enjeux très différents
- Distances importantes

Mission 2 – liaisons interrégionales :

- La topographie impose un détour par Neuchâtel dans tous les cas

Mission 3 – liaison avec le réseau intercantonal supérieur :

- Concurrence du réseau autoroutier, notamment pour les territoires périphériques

Analyse SWOT du réseau TP de la zone urbaine de Neuchâtel

1

2

3

4

Forces

Mission 1 - desserte interne :

- Territoire desservi quasi exclusivement en qualité A ou B
- Desserte radiale efficace vers le centre de Neuchâtel, complétées par des lignes de renfort en ville
- Couloirs bus sur l'avenue du premier mars.

Mission 2 – liaisons interrégionales :

- Desserte ferroviaire vers Val-de-Travers, l'ouest de Val-de-Ruz et La Chaux-de-Fonds...
- ...Complétées par quelques lignes de bus régionales (vers sud du Val-de-Ruz et Le Locle)

Mission 3 – liaison avec le réseau intercantonal supérieur :

- Le pôle de connexion avec les grandes lignes se fait à Neuchâtel
- Liaisons directes vers Zurich, Genève, Berne, Lausanne, Fribourg
- Lien fort entre la gare et le pôle de la place Pury

Opportunités

Mission 1 - desserte interne :

- Potentiel de priorisation bus en approche de carrefours
- Prolongement du Littorail
- Développements urbains concentrés en pôles (Monruz, Tivoli, ...)

Mission 2 – liaisons interrégionales :

- Ligne directe vers Chaux-de-Fonds
- Incitation au report modal par une politique de stationnement plus restrictive et par le développement des P+R

Mission 3 – liaison avec le réseau intercantonal supérieur :

- Connexion Littorail/Funambule

Faiblesses

Mission 1 - desserte interne :

- Liaisons verticales (nord-sud)
- Contrainte de passage par le centre avec transbordement pour relier les quartiers entre eux
- Difficulté de respect des horaires aux heures de pointe à cause des congestions (ex. traversée de Peseux)
- Desserte moyenne des hauts de Corcelles, Peseux, la Coudre, d'Hauterive et de St-Blaise
- Peu de liaisons diamétrales : besoin de correspondances à la gare ou à la place Pury
- Dispersion des points d'arrêt à la Place Pury, peu compréhensible et correspondances non assurées

Mission 2 – liaisons interrégionales :

- Correspondances par forcément assurées pour les trains
- Détour par Chambrelieu pour la liaison actuelle vers La Chaux-de-Fonds
- Fonctionnement complexe du réseau vers le Val-de-Ruz

Mission 3 – liaison avec le réseau intercantonal supérieur :

- Pôle bus/littorail dissocié de la gare

Menaces

Mission 1 - desserte interne :

- Généralisation des zones 30

Mission 2 – liaisons interrégionales :

- Incertitude sur l'horizon de réalisation de la ligne directe

Les missions du réseau TP à l'échelle du secteur Val-de-Ruz




1

2

3

4

Légende

-  liaisons locales/internes au secteur Val-de-Ruz
-  connexion inter-régionales (NE)
-  connexion cantons voisins et frontalière

Liaisons locales/internes

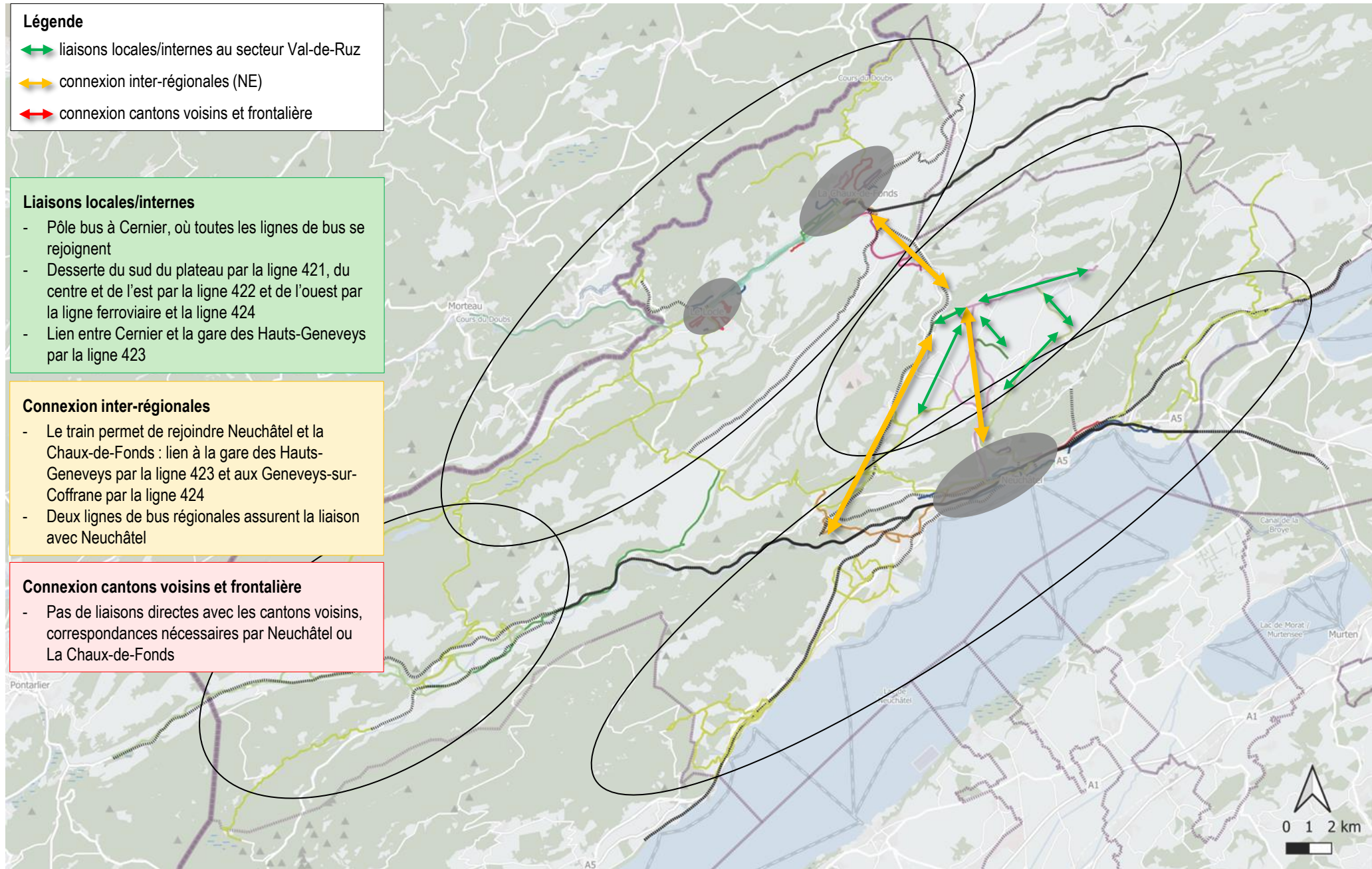
- Pôle bus à Cernier, où toutes les lignes de bus se rejoignent
- Desserte du sud du plateau par la ligne 421, du centre et de l'est par la ligne 422 et de l'ouest par la ligne ferroviaire et la ligne 424
- Lien entre Cernier et la gare des Hauts-Geneveys par la ligne 423

Connexion inter-régionales

- Le train permet de rejoindre Neuchâtel et la Chaux-de-Fonds : lien à la gare des Hauts-Geneveys par la ligne 423 et aux Geneveys-sur-Coffrane par la ligne 424
- Deux lignes de bus régionales assurent la liaison avec Neuchâtel

Connexion cantons voisins et frontalière

- Pas de liaisons directes avec les cantons voisins, correspondances nécessaires par Neuchâtel ou La Chaux-de-Fonds



Analyse SWOT du réseau TP de Val-de-Ruz

1

2

3

4

Forces

Mission 1 - desserte interne :

- Bonnes liaisons vers Cernier
- Bon fonctionnement le long des lignes de bus

Mission 2 – liaisons interrégionales :

- Liaison ferroviaire, avec de bons rabattements en lien avec la CdF (L423)
- Deux lignes de bus directe vers le centre de Neuchâtel

Mission 3 – liaison avec le réseau intercantonal supérieur :

- Ligne ferroviaire pour les habitants de l'ouest du Val-de-Ruz
- Ligne de bus directe vers la gare de Neuchâtel pour le sud de la région

Faiblesses

Mission 1 - desserte interne :

- Mauvais liens entre le sud du Val-de-Ruz et les autres villages non desservis par la 421
- 20% de la population et 30% des emplois sont hors desserte selon l'ARE
- Absence de desserte du site touristique de la Vue-des-Alpes

Mission 2 – liaisons interrégionales :

- Liaisons inexistantes vers le Val-de-Travers
- Liaison du sud du Val-de-Ruz peu attractive vers La Chaux-de-Fonds

Mission 3 – liaison avec le réseau intercantonal supérieur :

- Besoin de correspondance à la place Pury pour les habitants non desservis par le train ou par la ligne 421

Opportunités

Mission 1 - desserte interne :

- Liaisons routières nord-sud existantes permettant de développer ou adapter facilement le réseau de bus

Mission 2 – liaisons interrégionales :

- Arrêt à Cernier de la ligne directe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds
- Liaison routières efficaces existante entre les régions laissant l'opportunité de développer de nouvelles connexions bus

Mission 3 – liaison avec le réseau intercantonal supérieur :

- Plus forte cadence et amélioration du temps de parcours grâce à la ligne directe. Le rabattement bus sur Cernier est déjà existant pour presque tout le territoire

Menaces

Mission 1 - desserte interne :

- Territoire communal vaste et réparti sur un plateau
- Points d'intérêts éparpillés sur le territoire et parfois éloignés des centres
- Maillage routier efficace rendant la voiture très concurrentielle

Mission 2 – liaisons interrégionales :

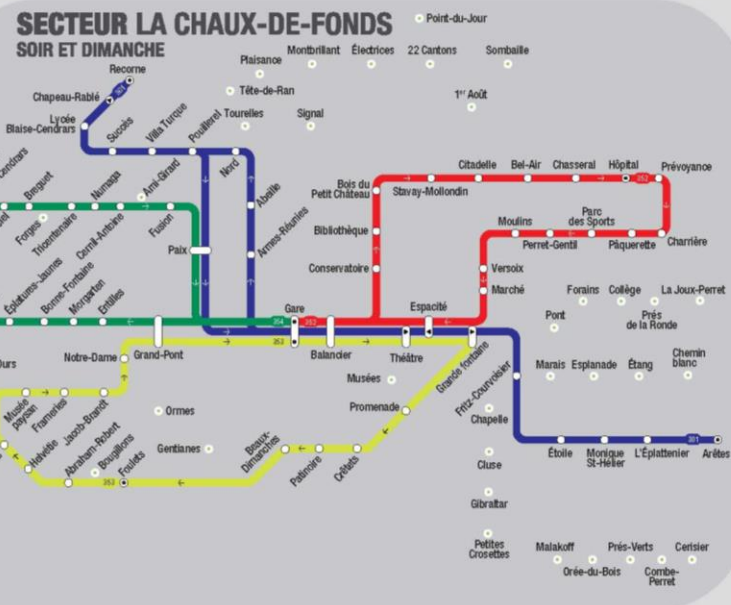
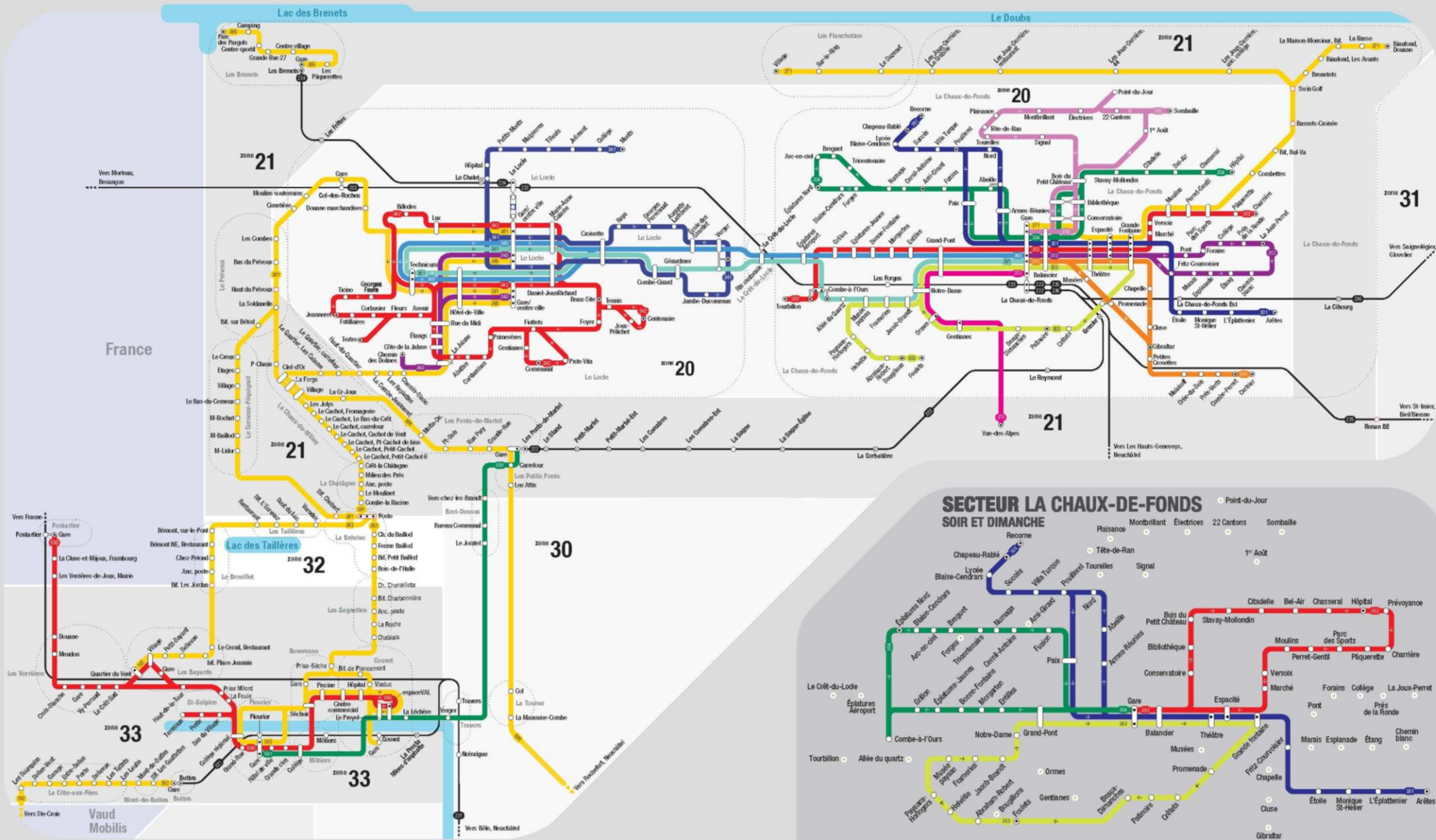
- Suppression des gares de la lignes ferroviaire actuelle
- Concurrence de l'autoroute et des routes cantonales très efficaces pour la voiture

Mission 3 – liaison avec le réseau intercantonal supérieur :

- Concurrence de l'autoroute

Secteur Montagnes et Val-de-Travers

- 1
- 2
- 3
- 4



Valable du 12.12.2021 au 10.12.2022

- Arrêt/Gare/Halte
- Terminus de ligne
- ◀ Arrêt unilatéral
- Sens de circulation
- Arrêt/Gare/Halte en limite de zone
- Halte sur demande
- Arrêt MobiCité (bus sur demande, informations sur trans.ch/mobicite)
- Bus
- Train
- ⊠ Ascenseur urbain
- Zone tarifaire ONDE VERTE

Focus sur les Montagnes

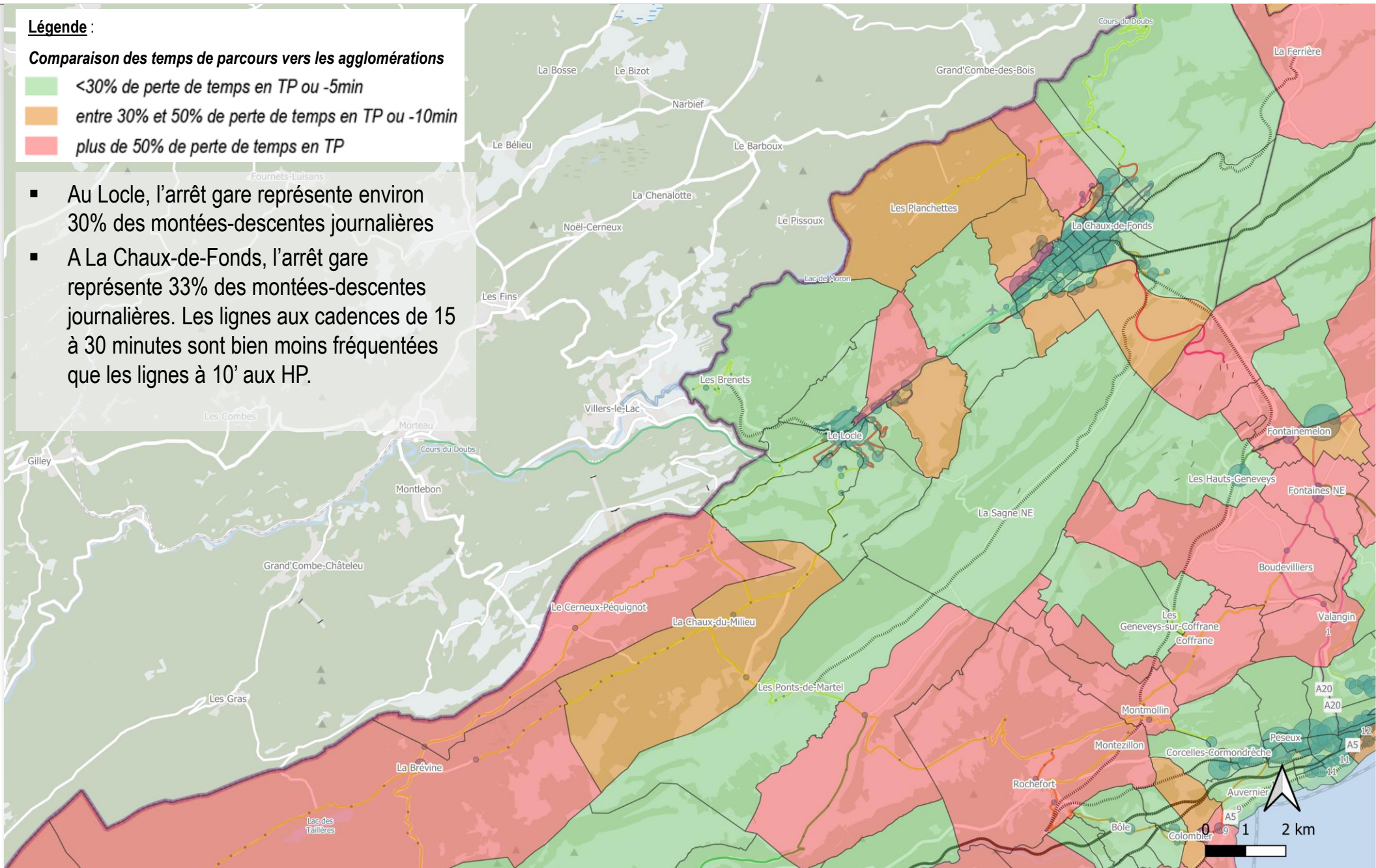
1
2
3
4

Légende :

Comparaison des temps de parcours vers les agglomérations

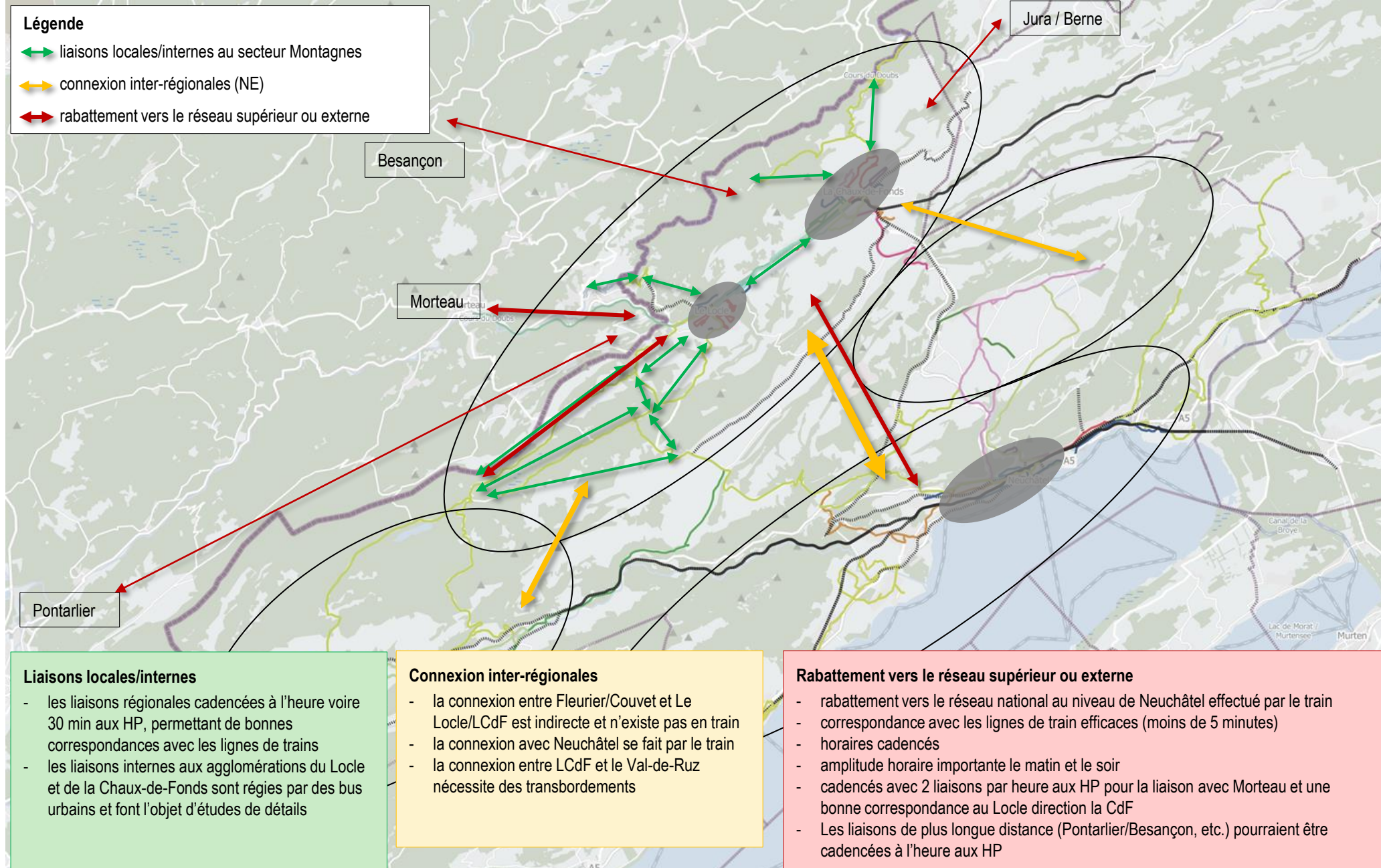
- <30% de perte de temps en TP ou -5min
- entre 30% et 50% de perte de temps en TP ou -10min
- plus de 50% de perte de temps en TP

- Au Locle, l'arrêt gare représente environ 30% des montées-descentes journalières
- A La Chaux-de-Fonds, l'arrêt gare représente 33% des montées-descentes journalières. Les lignes aux cadences de 15 à 30 minutes sont bien moins fréquentées que les lignes à 10' aux HP.



Les missions du réseau TP à l'échelle du secteur des montagnes

1
2
3
4



Analyse SWOT du réseau TP des Montagnes

1

2

3

4

Forces

Mission 1 - desserte interne :

- Desserte spatiale en bus assez complète du territoire
- De nombreuses lignes aux cadences élevées à LCdF et au Locle
- Bonne fréquentation des lignes de bus de LCdF (301, 302, 304)
- Le secteur bénéficie de lignes parmi les plus fréquentées, les lignes 360 et 361 (LCdF-Le Locle)

Mission 2 – liaisons interrégionales :

- Les liaisons vers Neuchâtel et le Val-de-Ruz se font en train via LCdF

Mission 3 – liaison avec le réseau intercantonal supérieur :

- Réseau ferroviaire efficace entre le Locle et LCdF (cadence 30 min)
- De bonnes correspondances à La Chaux-de-Fonds
- Temps de parcours en TP plus rapide que la voiture pour Morteau / La Chaux-de-Fonds

Faiblesses

Mission 1 - desserte interne :

- Topographie peu favorable à la multimodalité (vélo-bus)
- Contrainte de déneigement
- Les lignes des montagnes (hors LCdF et Le Locle) ont des fréquentations très faibles, notamment dues à des cadences très faibles (à l'heure ou moins)
- La ligne 371 (Planchettes-Biaufond) a le taux de couverture le plus faible du Canton faible (<10%)
- Amplitude horaire limitée le soir à l'exception de quelques lignes urbaines de LCdF

Mission 2 – liaisons interrégionales :

- Liaisons peu concurrentielles à la voiture vers le Val-de-Travers

Mission 3 – liaison avec le réseau intercantonal supérieur :

- Mauvaises correspondances entre plusieurs lignes de bus et le réseau ferré au Locle
- Temps de parcours peu concurrentiel TP peu concurrentiel pour rejoindre Neuchâtel avec le rebroussement à Chambrelieu
- Fréquence faible pour les liaisons avec Morteau / Le Locle-LCdF et liaisons (quasi-) inexistantes vers les autres communes françaises

Opportunités

Mission 1 - desserte interne :

- Utilisation des infrastructures pour bus (LCdF/Le Locle)
- Valorisation des navettes d'entreprises
- Optimisation de la desserte des Brenets avec la nouvelle ligne de bus

Mission 2 – liaisons interrégionales :

- Ligne directe offrant des liaisons interrégionales plus efficaces

Menaces

Mission 1 - desserte interne :

- Concurrence de la voiture importante pour les zones montagneuses
- Heure de pointe incompatible avec les horaires TP standard à La Chaux-de-Fonds et au Locle (horlogeries) et peu de flexibilité des horaires des usagers

Mission 3 – liaison avec le réseau intercantonal supérieur :

- Part modale TP faible de l'autre côté de la frontière

Analyses SWOT du réseau TP de La Chaux-de-Fonds

1

2

3

4

Forces

Mission 1 - desserte interne :

- Desserte complète au centre-ville (qualité A et B), POD très bien desservi et Eplatures aussi
- Interface complète et compacte avec la gare (bus + train)
- Quelques lignes diamétrales
- Des lignes à bonne cadence 10'
- Bonne fréquentation des lignes de bus de LCdF (301, 302, 304)

Mission 2 – liaisons interrégionales :

- La liaison avec Le Locle est bonne (train (cad 30' et temps de parcours 8') + lignes 360 et 361)
- Les liaisons vers Neuchâtel et le Val-de-Ruz se font en train

Mission 3 – liaison avec le réseau intercantonal supérieur :

- De bonnes correspondances à la gare pour la plupart des lignes de bus
- Temps de parcours en TP plus rapide que la voiture pour Morteau / La Chaux-de-Fonds

Faiblesses

Mission 1 - desserte interne :

- Contrainte de déneigement
- Quelques itinéraires en boucle moins lisibles avec des horaires complexes à appréhender
- L'amplitude horaire est faible le soir pour certaines lignes

Mission 2 – liaisons interrégionales :

- des fréquences et taux de couverture faible pour les lignes entre la Chaux-de-Fonds et les secteurs touristiques (Les Planchettes, La vue des Alpes)

Mission 3 – liaison avec le réseau intercantonal supérieur :

- Temps de parcours TP peu concurrentiel pour rejoindre Neuchâtel avec le rebroussement à Chambrelieu
- Fréquence faible pour les liaisons avec Morteau / LCdF et liaisons (quasi-) inexistantes vers les autres communes françaises

Opportunités

Mission 1 - desserte interne :

- Utilisation des infrastructures pour bus
- Valorisation des navettes d'entreprises
- Règlementation du stationnement

Mission 2 – liaisons interrégionales :

- Ligne directe offrant des liaisons interrégionales plus efficaces

Menaces

Mission 1 - desserte interne :

- Heure de pointe incompatible avec les horaires TP standard à La Chaux-de-Fonds (horlogeries) et peu de flexibilité des horaires des usagers
- La cohabitation TIM/TP est difficile sur les axes structurants durant les périodes de pointe et impacte fortement la stabilité de l'horaire
- Ambition de la politique de stationnement

Analyse SWOT du réseau TP du Locle

1

2

3

4

Forces

Mission 1 - desserte interne :

- Desserte assez complète au centre-ville (qualité A et B)
- Cadences à 15 ou 30 minutes

Mission 2 – liaisons interrégionales :

- La liaison avec La Chaux-de-Fonds est bonne et concurrentielle à la voiture (train (cad 30' et temps de parcours 8') + lignes 360 et 361)
- Les liaisons vers Neuchâtel et le Val-de-Ruz se font en train via LCdF, une autre option existe via la ligne 380

Mission 3 – liaison avec le réseau intercantonal supérieur :

- De bonnes correspondances à La Chaux-de-Fonds
- Temps de parcours en TP plus rapide que la voiture pour Morteau / Le Locle

Faiblesses

Mission 1 - desserte interne :

- Contrainte de déneigement
- Tracé de la ligne 342, qui dessert tout le sud de la ville, très complexe et peu efficace
- Moins bonne desserte des secteurs périphériques (Les Brenets, les Monts, les Abattes et Communal)
- Horaires complexes, régularité à améliorer

Mission 2 – liaisons interrégionales :

- Liaisons peu concurrentielles à la voiture vers le Val-de-Travers

Mission 3 – liaison avec le réseau intercantonal supérieur :

- Mauvaises correspondances entre plusieurs lignes de bus et le réseau ferré au Locle
- Temps de parcours TP peu concurrentiel pour rejoindre Neuchâtel avec le rebroussement à Chambrelieu
- Fréquence faible pour les liaisons avec Morteau / Le Locle-LCdF et liaisons (quasi-) inexistantes vers les autres communes françaises

Opportunités

Mission 1 - desserte interne :

- Utilisation des infrastructures pour bus
- Valorisation des navettes d'entreprises
- Optimisation de la desserte des Brenets avec la nouvelle ligne de bus électrique
- Tracé de la ligne 342 en cours de réflexion

Menaces

Mission 1 - desserte interne :

- Concurrence de la voiture importante en direction du Val-de-Travers
- Heure de pointe incompatible avec les horaires TP standard au Locle (horlogeries) et peu de flexibilité des horaires des usagers
- La cohabitation TIM/TP est difficile sur les axes structurants durant les périodes de pointe

Mission 3 – liaison avec le réseau intercantonal supérieur :

- Part modale TP faible de l'autre côté de la frontière
- Besoin d'investissement sur les infrastructures de la ligne ferroviaire en direction de Frasné (France)

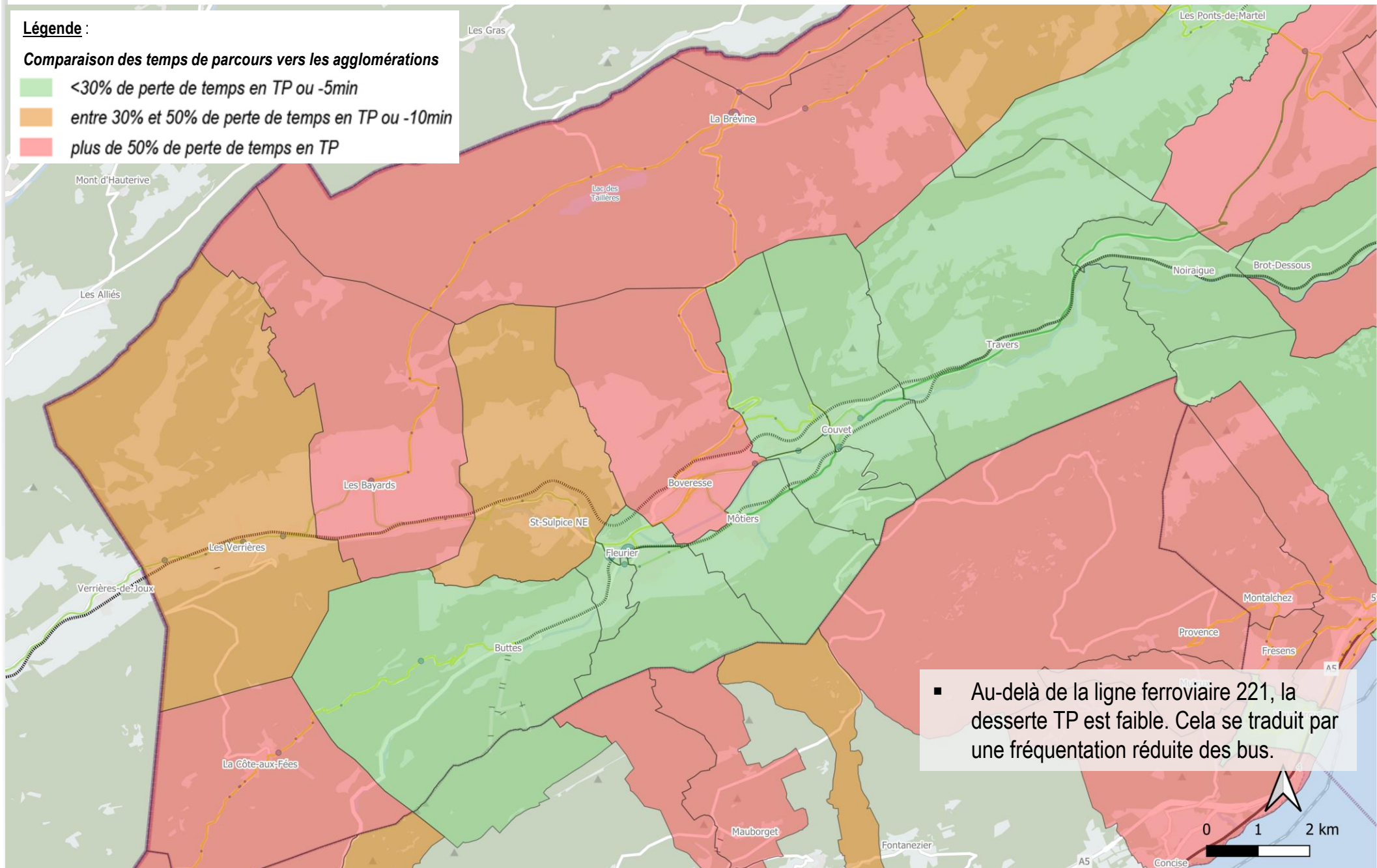
Focus sur le Val-de-Travers

1
2
3
4

Légende :

Comparaison des temps de parcours vers les agglomérations

- <30% de perte de temps en TP ou -5min
- entre 30% et 50% de perte de temps en TP ou -10min
- plus de 50% de perte de temps en TP






- Au-delà de la ligne ferroviaire 221, la desserte TP est faible. Cela se traduit par une fréquentation réduite des bus.

Les missions du réseau TP à l'échelle du Val-de-Travers

1
2
3
4

Légende

-  liaisons locales/internes au secteur Val-de-Travers
-  connexion inter-régionales (NE)
-  rabattement vers le réseau supérieur ou externe

Liaisons locales/internes

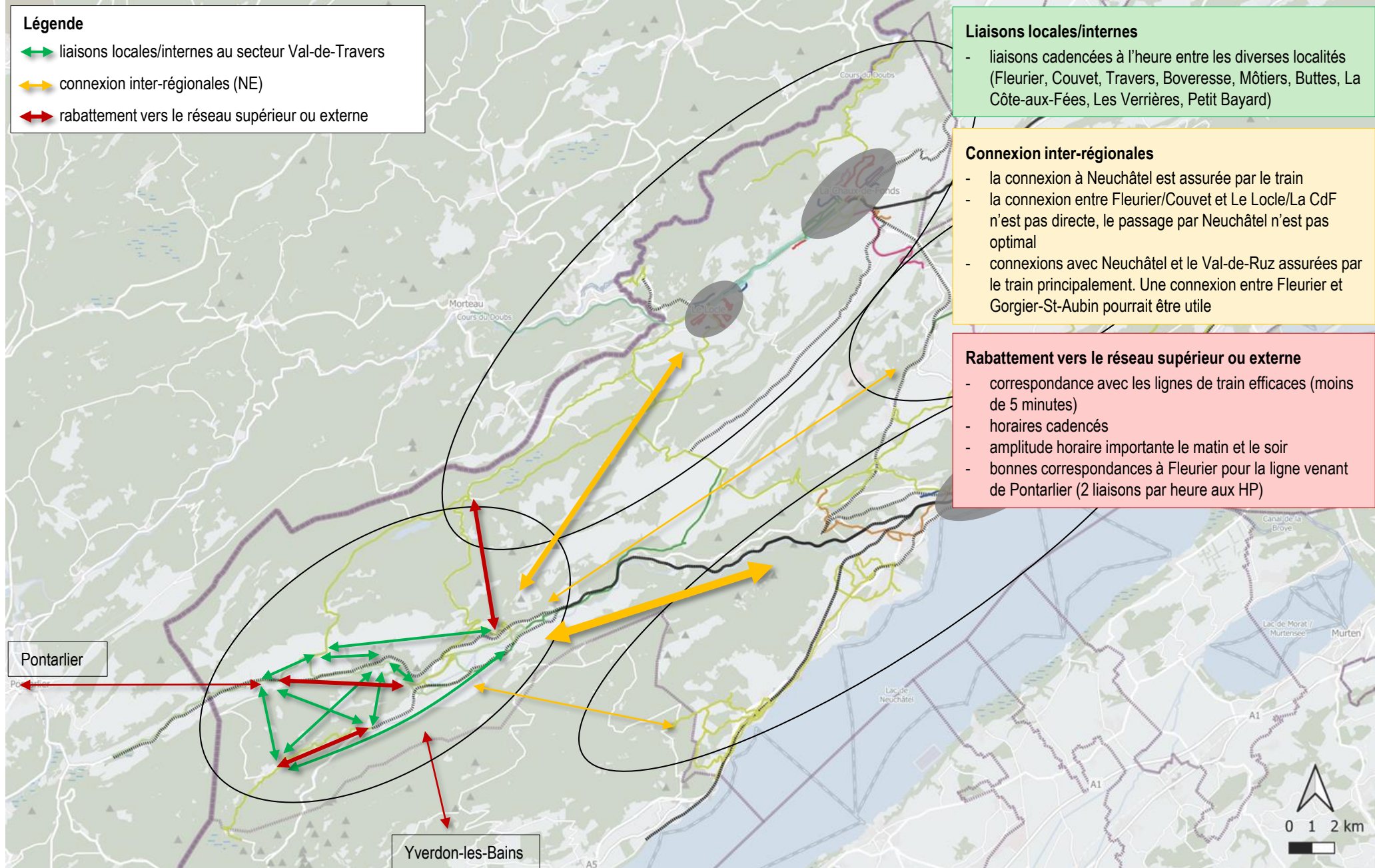
- liaisons cadencées à l'heure entre les diverses localités (Fleurier, Couvet, Travers, Boveresse, Môtiers, Buttes, La Côte-aux-Fées, Les Verrières, Petit Bayard)

Connexion inter-régionales

- la connexion à Neuchâtel est assurée par le train
- la connexion entre Fleurier/Couvet et Le Locle/La CdF n'est pas directe, le passage par Neuchâtel n'est pas optimal
- connexions avec Neuchâtel et le Val-de-Ruz assurées par le train principalement. Une connexion entre Fleurier et Gorgier-St-Aubin pourrait être utile

Rabattement vers le réseau supérieur ou externe

- correspondance avec les lignes de train efficaces (moins de 5 minutes)
- horaires cadencés
- amplitude horaire importante le matin et le soir
- bonnes correspondances à Fleurier pour la ligne venant de Pontarlier (2 liaisons par heure aux HP)



Analyse SWOT du réseau TP du Val-de-Travers

1

2

3

4

Forces

Mission 1 - desserte interne :

- Desserte spatiale en bus assez complète du territoire
- Bonnes liaisons par le train entre les localités le long de l'Areuse

Mission 2 – liaisons interrégionales :

- Bonne liaison vers Neuchâtel grâce au train (cadence 30 min et temps de parcours concurrentiel)

Mission 3 – liaison avec le réseau intercantonal supérieur :

- Bonne liaison vers Neuchâtel grâce au train (cadence 30 min)

Opportunités

Mission 1 - desserte interne :

- Urbanisation en chapelet et localités assez compactes favorable à une desserte TP

Mission 2 – liaisons interrégionales :

- Potentiel d'intermodalité voiture+train et vélo+train (P+R, P+Bike) encore peu exploité

Mission 3 – liaison avec le réseau intercantonal supérieur :

- Ligne ferroviaire existante pour connecter le Val-de-Travers à Pontarlier

Faiblesses

Mission 1 - desserte interne :

- Contrainte de déneigement
- Liaisons inter-localités mauvaises, nécessitant des correspondances et peu concurrentielles à la voiture
- Fréquentation des lignes de bus très faible
- Les usagers sont plutôt des captifs étant donnée l'offre relativement limitée dans le temps (cadence et amplitude).
- Le sud de Fleurier mal desservi par les TP bien que relativement peuplée

Mission 2 – liaisons interrégionales :

- Horaire de fin très contraignantes pour les correspondances train-bus en soirée
- Liaisons peu concurrentielles à la voiture vers le Locle/LCdF ou la région Yverdonnoise
- Eloignement de la vallée par rapport aux pôles urbains cantonaux

Mission 3 – liaison avec le réseau intercantonal supérieur :

- Mauvaises correspondances à Fleurier et Couvet entre les lignes de bus et le train en raison de l'offre partiellement cadencée
- Très faible fréquence pour se rendre à Pontarlier
- Manque de liaison directe et rapide pour se rendre à Yverdon-les-Bains

Menaces

Mission 1 - desserte interne :

- Concurrence de la voiture importante au-delà de la vallée de la ligne ferroviaire 221

Mission 3 – liaison avec le réseau intercantonal supérieur :

- Part modale TP faible de l'autre côté de la frontière
- Besoin d'investissement sur les infrastructures de la ligne ferroviaire en direction de Frasne (France)

- 1
- 2
- 3
- 4**

Synthèse du diagnostic et enjeux

Synthèse du diagnostic et enjeux

1

2

3

4

Principaux constats :



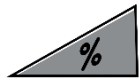
Majorité du **territoire déjà assez bien desservi (spatialement)** par le réseau TP, avec notamment une bonne armature de réseau ferroviaire



Taux de couverture satisfaisants pour les lignes urbaines, critiques pour certaines lignes régionales excentrées



Attractivité réduite en raison des **fréquences / amplitudes horaires insuffisantes par endroit**



Topographie peu favorable



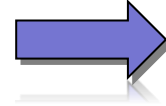
vs.



Des temps de parcours peu concurrentiels à la voiture sur certaines OD et une offre en stationnement généreuse / attractive expliquant des **parts modales TP relativement faible** au vu de la couverture territoriale



Des correspondances pas toujours optimales



Enjeux : augmentation de la part modale TP

- Qualité des correspondances
- Concurrence de la voiture
- Intermodalité
- Développement graduel de l'offre TP (fréquences, amplitudes)
- Financement de l'offre TP
- Coordination avec les communes



Affaire :

- Plan directeur cantonal des transports en commun, partie bus

Personne(s) de contact :

- Chefs de projet : LOVEY Julien (Citec) / LUMINEAU Martial (Transitec)
- Consultants : PRINCIPI Flavio (Citec) / DOUZIECH Sophie (Transitec)

Citec Ingénieurs Conseils SA

rue du Crêt-Taconnet 12A
CH-2000 Neuchâtel

Tél +41 (0)32 854 20 79 ■
e-mail: citec@citec.ch ■
www.citec.ch ■

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils

Avenue Auguste-Tissot 4
CH-1006 Lausanne

Tel +41 (0) 21 652 55 55 ■
email: lausanne@transitec.net ■
www.transitec.ch ■