

GRAND CONSEIL NEUCHÂTELOIS – INTERPELLATION

À compléter par le secrétariat général du Grand Conseil lors de la réception du document déposé

Département(s)

DDTE

Date

24 juin 2024

Numéro

24.173

Heure

10h02

Auteur-e(-s) : Christine Ammann Tschopp

Titre : Horaire 2025 du transport régional de voyageurs : tout le monde n'est pas gagnant !

Contenu (questions posées au Conseil d'État) :

L'horaire 2025 du transport régional de voyageurs est synonyme d'améliorations de la desserte régionale ferroviaire sur la ligne du Pied du Jura. Par contre, les correspondances en gare de Neuchâtel pour les voyageurs venant notamment du Val-de-Travers et du Val-de-Ruz seront fortement dégradées. Le Conseil d'État est donc prié de répondre aux questions suivantes :

1. Comment le Conseil d'État envisage-t-il de remédier à cette dégradation de l'offre ?
2. Pourquoi les Conférences régionales des transports (CRT) et le Conseil des transports n'ont-ils pas participé aux réflexions sur la refonte de l'horaire 2025 ? Pourquoi le Conseil d'État n'implique-t-il pas ces organes consultatifs pour trouver des solutions adéquates ?
3. Pourquoi l'ensemble des projets d'horaires n'ont-ils pas été publiés sur la plateforme officielle tp-info ?
4. Pourquoi la communication du canton de Neuchâtel relative au nouvel horaire 2025 n'est-elle pas disponible sur le site officiel de la Confédération (tp-info) comme celles de presque tous les autres cantons ?
5. Des modifications sont-elles encore prévues, suite à la consultation publique qui s'est déroulée du 23 mai au 9 juin ? Par qui et dans quels délais les propositions déposées durant la consultation seront-elles étudiées ? Les CRT et le Conseil des transports seront-ils enfin impliqués activement (et pas seulement passivement) dans le processus ?

Si l'on considère, comme cas d'école, l'exemple de la ligne 421 qui assure la desserte entre la gare de Neuchâtel et le Val-de-Ruz, le Conseil d'État peut-il répondre aux questions suivantes :

6. Pourquoi la desserte locale de la ville de Neuchâtel est-elle privilégiée par rapport à la ponctualité et aux correspondances avec le trafic national en gare de Neuchâtel ?
7. Pourquoi, dans ses réponses aux consultations des horaires des années précédentes, le service cantonal des transports (SCTR) ne mentionne-t-il jamais les remarques faites au sujet de cette ligne ?

Développement (commentaire aux questions) :

Le projet d'horaire 2025 des transports publics mis récemment en consultation présente des changements importants, découlant notamment de l'entrée en vigueur du nouvel horaire CFF sur la ligne du Pied du Jura. Si l'on peut saluer la nouvelle offre en transports régionaux entre Yverdon et Bienne et l'amélioration notoire des liaisons régionales pour Fribourg au départ de Neuchâtel, on constate aussi que les horaires du trafic régional, notamment au Val-de-Travers et au Val-de-Ruz, voire à La Chaux-de-Fonds, n'ont pas été repensés pour être en correspondance avec l'offre nationale.

Ainsi, un habitant de Noiraigue qui met 1h20 aujourd'hui pour se rendre à Lausanne, devra compter 1h30 dès décembre 2024, avec 20 minutes d'attente à Neuchâtel. Une personne de Chézard-Saint-Martin désirant se rendre à Lausanne met aujourd'hui 1h22. Elle aura besoin de 1h50 dès 2025. Si elle souhaite se rendre à Bienne, 50 minutes lui suffisent aujourd'hui. Dès 2025, son trajet demandera 1h06 au minimum. Quant aux habitants de Montmollin désirant se rendre au-delà de Neuchâtel, ils devront transiter par Les Geneveys-sur-Coffrane dès le mois de décembre, ce qui rendra le trajet plus onéreux pour les utilisateurs en raison du changement de zone supplémentaire. Il s'agit là de quelques exemples montrant que les horaires du transport régional n'ont pas été optimisés, ce qui risque de rendre dissuasif l'usage des transports publics pour de nombreuses personnes, alors que l'objectif affiché par le plan directeur cantonal est un « *report modal fort vers les TP [transports publics] et les MD [mobilités douces]* » et que le Plan climat vise à favoriser l'utilisation des transports publics.

Il est surtout navrant de savoir que le canton n'a travaillé ni avec les Conférences régionales des transports (CRT), ni avec le Conseil des transports pour réaliser ce projet d'horaire, et qu'il s'est contenté d'informer ces organes. Ne s'agit-il pas pourtant d'acteurs clés susceptibles d'être force de proposition ?

En outre, alors qu'une grande majorité des cantons ont transmis dans les temps les projets d'horaires et les commentaires aux CFF, qui gèrent la plateforme nationale d'information sur les transports publics, le canton de Neuchâtel n'a pas été en mesure de tenir les délais. Les données du canton de Neuchâtel sont ainsi lacunaires, ce qui oblige les personnes et associations souhaitant faire part de propositions sur cette plateforme à réaliser des exercices compliqués de comparaison entre les données de cette plateforme et celles publiées sur le site du canton.

Enfin, l'exemple de la ligne 421 qui relie Cernier à Neuchâtel en passant par Savagnier constitue un cas d'école. Cette ligne, dont le taux de couverture des coûts est largement supérieur à la moyenne cantonale et même nationale, dessert, en plus du trafic régional, le trafic local en ville de Neuchâtel, en parallèle de la ligne 109 qui offre une desserte à une cadence de 10 minutes.

Depuis plusieurs années, les usagers du Val-de-Ruz demandent de supprimer cette desserte locale, ce qui permettrait d'améliorer la ponctualité de l'offre de la ligne 421. Jusqu'ici, le Conseil d'État n'a jamais donné suite à cette demande, et s'est toujours contenté de réponses évasives. Il faut aussi noter qu'il s'agit de la seule ligne de bus du canton qui dessert à la fois le trafic local et le trafic régional. Or, cette desserte locale peut, en raison des arrêts, retarder le bus de plusieurs minutes, ce qui conduit à des retards et à des ruptures de correspondances en gare de Neuchâtel et à Cernier.

Cette demande devient encore plus pressante, car sans cette amélioration la correspondance pour les habitants du Val-de-Ruz avec les trains à destination de Zurich se transforme en une attente rédhibitoire de plus de 30 minutes à Neuchâtel. De quoi garantir de beaux jours à la mobilité individuelle et à l'encombrement du réseau routier !

Souhait d'une réponse écrite : NON

Demande d'urgence : OUI

Auteur-e ou premier-ère signataire : prénom, nom (obligatoire) :

Christine Ammann Tschopp

Autres signataires (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :
Clarence Chollet	Daniel Sigg	Adriana loset
Marc Fatton	Jasmine Herrera	Niel Smith
Catherine Loetscher	Michèle Gillard	