

20 janvier 2020 ,10h56

20.309

Question Laurent Debrot**Évolution des transports publics dans le canton**

Lors de la dernière session, le Conseil d'État a dit, à plusieurs reprises, que les transports publics dans le canton continuaient à être développés. Peut-il nous dire plus précisément de quelle manière ils l'ont été ces dix dernières années ?

L'Office fédéral de la statistique (OFS) publie ces chiffres au niveau national, ils devraient donc exister au niveau cantonal. Soit : les prestations kilométriques des chemins de fer et des transports publics routiers et le nombre de personnes transportées en millions de personnes par kilomètre.

Signataires : L. Debrot, D. Angst, S. Blum, V. Pantillon, E. Chollet Ramampandra et R. Gigon.

**Réponse écrite du Conseil d'État,
transmise au Grand Conseil le 19 février 2020**

Ces dernières années, malgré un contexte financier difficile, plusieurs développements d'importance ont été réalisés en matière de transports publics pour les usagers neuchâtelois. À défaut de disposer des ressources pour pouvoir fournir des tableaux statistiques consolidés (à l'image de l'OFS), nous vous en listons ci-dessous les faits majeurs.

Dans le domaine ferroviaire, soit pour le RER, un saut d'offre important a été effectué lors du passage à l'horaire 2016. Ainsi, depuis le 11 décembre 2015, la cadence aux 30 minutes a été systématiquement introduite entre Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Le Locle. Dans le Val-de-Travers, la cadence aux 30 minutes a été renforcée. La ligne La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel a par ailleurs été prolongée une fois par heure jusqu'à Berne. Cette connexion directe au réseau national a eu deux effets majeurs. Le premier est la croissance sensible de la demande : de 4'950 voyageurs par jour, la fréquentation est passée à 6'300 voyageurs par jour (+27%). Le deuxième effet est la reconnaissance de cette ligne comme trafic grande ligne à raison de une fois par heure dès l'horaire 2020 et, à la demi-heure (deux fois par heure) dès l'horaire 2021. Le 22 avril 2019, la ligne des Horlogers a également été renforcée à la mi-journée, par une paire de courses supplémentaires vers Morteau.

Pour les déplacements pendulaires, il est indéniable que l'amélioration de l'accès aux gares est un facteur important pour le transfert du transport individuel motorisé au transport public. Ainsi, dans le domaine routier (bus), le développement a été effectué dans le sens d'un rabattement systématique des usagers vers le RER. Il s'agit par exemple de :

- la création de deux nouvelles lignes de bus, respectivement, dans le Val-de-Ruz (ligne 424, Montmollin – gare de Geneveys-sur-Coffrane – Cernier) et au Locle (ligne 343, zone industrielle des Saigoles – gare du Locle).
- le renforcement de la cadence (aux 15 minutes) sur la ligne 120/122 (rabattement entre Vauseyon et la gare de Neuchâtel).

Pour les relations internationales avec le TGV, le matériel roulant du RE Neuchâtel – Travers – Frasne a été renouvelé avec du matériel moderne (rames Flirt France de Stadler) dès l'horaire 2020. Dans le même temps, les rames du Littorail sont graduellement renouvelées par des rames GTW de Stadler Rail. Dès novembre 2021, les anciens wagons BLS (BWIII) seront remplacés par du matériel moderne Flirt.

Comme indiqué, les développements se poursuivent aussi bien dans le ferroviaire que pour les bus. Au niveau du financement des transports publics, le Conseil d'État souligne encore l'augmentation des indemnités versées par le canton et la Confédération aux entreprises de transport (de 79.1 millions de francs en 2015 à 81.6 millions de francs en 2019).