



Rapport de la commission des pétitions et des grâces au Grand Conseil

concernant

la pétition de MM. Jacques Moser, de Cormondrèche, et Gilbert Philippin, de Corcelles, à propos du nouvel horaire CFF 2001-2002 et de la desserte de la gare de Corcelles-Peseux

(Du 27 mars 2001)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

1. INTRODUCTION

Lors de la séance du 6 mars 2001, la commission a examiné, en présence du chef de l'office des transports, la pétition émanant de MM. Jacques Moser, de Cormondrèche, et Gilbert Philippin, de Corcelles. Deux listes, comportant plus de 700 signatures accompagnaient la pétition dont le texte est le suivant:

La gare CFF de Corcelles-Peseux dessert un bassin de population d'environ 9000 habitants. Elle est donc, de ce point de vue, la quatrième du canton en importance. Malgré cela, sa desserte est déjà actuellement extrêmement mauvaise, dans la mesure où, dans chaque sens, un train ne s'y arrête qu'une fois toutes les deux heures. Pour mémoire, la fréquence horaire est garantie presque partout en Suisse, la fréquence demi-heure est ou sera en place sur les grandes lignes du plateau, et dès 2001 la ligne Zurich-Zug verra passer un train tous les quarts d'heure.

En fait, notre gare est très probablement la moins bien desservie de Suisse compte tenu de son bassin de population.

Malgré une desserte actuelle nettement insuffisante, le nouvel horaire CFF 2001-2002 mis en consultation comporte encore une grave détérioration de l'offre au départ de la gare de Corcelles-Peseux. En effet, le nombre de liaisons quotidiennes vers le haut du canton passe de 11 à 6 en semaine (10 à 5 le dimanche). Toutes les liaisons en journée sont supprimées.

Le nombre de liaisons vers Neuchâtel, désormais assurées par des navettes, passe certes de 10 à 11 en semaine (10 à 12 le dimanche), mais toujours sur la base d'un train toutes les 2 heures en moyenne. L'après-midi, on note même un trou de 3 heures entre le train de 13 h 31 et celui de 16 h 31.

L'instauration de la cadence horaire nous paraît être une exigence minimale pour que notre gare puisse être utilisée de manière fiable. Dans la situation actuelle, l'utilisateur se rendant à Lausanne ou à Berne est fortement dissuadé de prendre son train en gare de Corcelles dans la mesure où il n'a qu'une chance sur deux de trouver un train pour remonter depuis Neuchâtel à son retour.

Le maintien des liaisons avec le haut du canton s'impose également. Le peuple et la classe politique ont à de nombreuses reprises affirmé leur attachement à un canton unique et uni par-delà la Vue-des-Alpes. Les services cantonaux installés à La Chaux-de-Fonds, ainsi que la riche vie culturelle de cette ville, doivent donc être accessibles, par les transports publics, aux 9000 habitants de la Côte.

La suppression de ces liaisons avec La Chaux-de-Fonds est justifiée par les CFF par des contraintes de durée de parcours et de correspondances. Or l'horaire actuel nous apprend qu'un arrêt en gare de Corcelles-Peseux ne rallonge le temps de trajet que d'une minute environ. Nous ne pouvons donc croire qu'il soit impossible de gagner cette minute ailleurs sur le parcours. L'arrêt en gare de Chambrelieu, par exemple, dure à lui seul 3 minutes et pourrait probablement être raccourci.

Quant à l'instauration de navettes Corcelles - Neuchâtel, elle ne peut avoir de sens qu'avec la garantie d'une cadence horaire stable pendant toute la journée.

A notre époque, une partie de plus en plus grande de la population vit en périphérie. Les villes, et dans l'optique d'Expo.02 celle de Neuchâtel en particulier, cherchent par tous les moyens à se débarrasser du trafic automobile superflu. Les environs de la gare de Neuchâtel ainsi que son parking sont presque totalement engorgés. Dans cette situation, les gares de banlieue comme la nôtre offrent un moyen idéal d'accéder au réseau ferroviaire avec un minimum de problèmes d'accessibilité et de parcage. Ces gares doivent donc être développées plutôt qu'abandonnées à une mort lente comme c'est le cas aujourd'hui.

Pour ces raisons, les signataires demandent au Grand Conseil de tout entreprendre pour obtenir une révision du projet d'horaire CFF 2001-2002, et en particulier le maintien des liaisons vers le haut du canton ainsi que la mise en place d'une cadence horaire au départ de Corcelles-Peseux.

Corcelles-Cormondèche et Peseux, le 14 décembre 2000

2. PRÉAMBULE

La loi fédérale sur les chemins de fer (LCF) révisée est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1996. Une des principales innovations de cette loi intervient au niveau de l'offre des transports, planifiée et commandée conjointement par la Confédération et les cantons.

Ces derniers indemnisent non seulement les entreprises de transports concessionnaires, mais également CFF S.A. et Car postal, des coûts non couverts et négociés, de l'ensemble du trafic régional.

La ligne Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds - Le Locle a été définie par l'Office fédéral des transports comme faisant partie des lignes du trafic régional. Il en résulte que la couverture des coûts non couverts se répartit de la manière suivante:

- à charge de la Confédération 73%
- à charge du canton 27%

L'indemnisation du trafic régional est fixé sur le plan cantonal en application de la loi cantonale sur les transports publics (LTP) entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1997. Cette même loi traite de l'ensemble des questions relatives aux transports publics, le canton devenant seul responsable de son système de trafic régional et par conséquent de la ligne Neuchâtel - Le Locle concernée par la pétition.

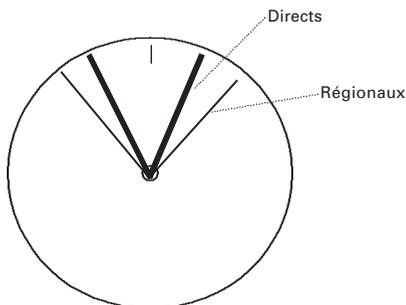
Pour qu'un réseau de transports publics soit efficace et cohérent, il faut que les correspondances soient assurées aux interfaces appelés aussi « nœuds ».

3. COMMENTAIRES

Horaire 1999-2001

La structure du « nœud » de correspondances de Neuchâtel est pour l'horaire actuel schématisée par la figure numéro 1.

Structure du « nœud » de correspondances de Neuchâtel 1997-2001



Comme indiqué, les trains régionaux en provenance des Montagnes neuchâteloises arrivent à Neuchâtel aux minutes 51, ce qui permet d'assurer la correspondance avec les trains directs partant aux minutes 55. (Trait gras sur le dessin.)

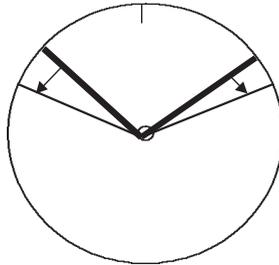
A l'inverse, les trains régionaux repartent de Neuchâtel aux minutes 08, c'est-à-dire après l'arrivée des trains en provenance de la ligne du Pied du Jura.

Le temps d'arrêt des compositions des trains régionaux en gare de Neuchâtel est donc de 17 minutes (minutes 51 - 08). Cela permet dans le temps restant à disposition de circuler jusqu'aux Hauts-Geneveys, de croiser dans cette gare le train « descendant » et d'assurer les correspondances avec les bus TRN pour le Val-de-Ruz. A noter aussi que les correspondances sont assurées à La Chaux-de-Fonds pour Le Locle et Les Brenets, pour la vallée de La Sagne ainsi qu'en direction du canton du Jura avec les Chemins de fer du Jura (CJ).

Horaire 2001-2005

Avec la mise en vigueur du nouvel horaire, la structure des correspondances du « nœud » de Neuchâtel se présentera de la manière suivante :

Structure du « nœud » de correspondances de Neuchâtel 2001-2005



Comme schématisé, l'arrivée du train est prévue aux minutes 48 avec 4 minutes à disposition pour changer, puisque le départ du train direct devrait avoir lieu aux minutes 52. Dans l'autre sens, le train en caractère gras arrivant aux minutes 07, le train régional quittera Neuchâtel aux minutes 11.

Le matériel roulant stationnera par conséquent plus longtemps soit 23 minutes (minutes 48 - 11), ce qui réduit considérablement la possibilité de croisements dans les gares, étant entendu qu'il s'agit d'une ligne exploitée en simple voie. Le croisement doit être déplacé des Hauts-Geneveys aux Geneveys-sur-Coffrane. Pour arriver à la seule solution possible de croisements, il est impératif de réduire le temps de parcours, d'où la suppression des arrêts à Corcelles-Peseux, aux Deurres et à Neuchâtel-Vauseyon.

Nouvelle situation pour la gare de Corcelles-Peseux

Souhaitée et revendiquée à répétitions reprises par le canton de Neuchâtel, l'amélioration de la ligne du Pied du Jura devient effective mais ne sera pas sans conséquences pour les lignes régionales lors du prochain changement d'horaire. Deux facteurs principaux justifient les modifications. D'une part, les travaux ferroviaires en voie d'achèvement entre Neuchâtel et Yverdon permettent une circulation à plus grande vitesse et d'autre part, l'introduction des rames ICN (trains à caisse inclinable), trains plus rapides, sur la ligne Genève - Zurich par Neuchâtel.

A Corcelles-Peseux, les arrêts seront maintenus aux heures de forte affluence. Pour cela, les trains concernés par ces sillons horaires partiront 5 minutes plus tôt des têtes de lignes, ce qui accroît le temps de parcours d'autant.

Contrairement à ce que mentionnent les pétitionnaires, la suppression d'arrêt autorise un gain de temps plus important qu'une minute par arrêt. En effet, il y a lieu de tenir compte du freinage, de l'arrêt et de l'accélération, ce qui signifie qu'il faut prévoir 2 à 3 minutes pour chaque arrêt. Multipliée par le nombre d'arrêts, cette norme influence la rapidité.

L'option aurait pu être de considérer Corcelles-Peseux comme faisant exclusivement partie du réseau interurbain TN et Car postal. Au vu des inconvénients que cette proposition comporte avec une rupture de charge à la place Pury au lieu de la gare de Neuchâtel, décision a été prise de maintenir des relations ferroviaires. S'ajoutant aux trains des heures de pointe déjà cités, six paires de trains circuleront entre Neuchâtel et Corcelles-Peseux. Certes, plus long que la voie directe, il sera possible de se rendre du haut du canton à Corcelles-Peseux en passant par Neuchâtel, ce qui évite le détour par la place Pury et le changement de moyen de transport.

En direction des Montagnes neuchâteloises, les usagers de Corcelles-Peseux pourront atteindre leur destination par le rail, comme maintenant, tôt le matin et à 17 heures et 18 heures. En dehors de ces heures-là, Car postal prendra le relais pour assurer la correspondance à Montmollin avec le réseau ferroviaire et cela à chaque heure, sauf à 13 heures.

Modifications partielles de l'horaire 2003-2005

Le canton de Neuchâtel et CFF S.A. sont en négociation pour maintenir une liaison Haut-Bas performante, liaison qui correspond à l'épine dorsale interne au canton. Pour répondre à cette exigence, des travaux devraient être entrepris pour modifier, à certains endroits, l'infrastructure existante en relevant, par exemple, des dévers et en déplaçant des signaux. Cette circulation plus rapide devrait permettre la réintroduction des arrêts à Corcelles-Peseux à l'horizon 2003. Si l'on précise que du matériel roulant mieux adapté à la ligne devrait aussi y circuler, deux conditions essentielles seront remplies pour revitaliser partiellement cette ligne. Lui donner l'importance

qu'elle a effectivement dans la conception directrice des transports collectifs ainsi que dans le plan directeur, qui doit encore être défini par le Conseil d'Etat, tel est un des vœux exprimés par la commission.

4. CONCLUSION

Comme déjà dit, l'amélioration des relations dans le bas du canton conduit à la péjoration des correspondances en gare de Neuchâtel avec des incidences sur les lignes régionales. La commission demande au Conseil d'Etat de veiller à une juste répartition des moyens à disposition, notamment financiers, afin de maintenir des transports publics performants dans l'ensemble du canton.

La commission attend avec impatience l'étude devant aboutir à la création d'un métro entre les deux principales villes du canton. Cette innovation constituera un nouveau maillon cantonal dans la chaîne des transports collectifs. Sa réalisation – nul doute qu'elle se concrétisera – ne sera effective qu'à moyen terme. Dans l'intervalle, cela implique que l'on garantisse et surtout améliore la qualité des transports collectifs sur la ligne existante, une plus grande fréquence dans la desservance étant une des composantes favorisant une meilleure fréquentation des transports en commun.

Il est à relever qu'un des buts principaux de la conception directrice consiste à favoriser le transfert modal des transports privés vers les transports publics. Or, avec la terminaison des travaux sur le tronçon routier La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel, avec l'ouverture des tunnels dans les Gorges du Seyon, on assiste à une accentuation de la concurrence de la route.

La commission conclut au classement de la pétition, impossible à réaliser pour l'horaire 2001-2003, en incitant le Conseil d'Etat à prendre les mesures correctives nécessaires pour redynamiser la ligne Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds - Le Locle d'une part et pour réintroduire l'arrêt des trains à Corcelles-Peseux pour l'horaire 2003-2005 d'autre part.

Le présent rapport a été adopté le 27 mars 2001 à l'unanimité des 10 membres présents.

Veuillez agréer, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Neuchâtel, le 27 mars 2001

Au nom de la commission
des pétitions et des grâces :

Le président, *Le rapporteur extraordinaire,*
A. GERBER S. VUILLEUMIER