

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

concernant

### **la pétition de MM. Blaise Nussbaum et Victor Knuser, de La Chaux-de-Fonds, à propos de l'horaire CFF 2001 Le Locle - La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel**

(Du 16 avril 2002)

---

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

#### **1. INTRODUCTION**

Lors de la séance du 15 janvier 2002, la commission des pétitions et des grâces a examiné, en présence du chef du Département de la gestion du territoire et du chef de l'office des transports, la pétition émanant de MM. Blaise Nussbaum et Victor Knuser de La Chaux-de-Fonds.

Trois représentants des pétitionnaires, dont les deux personnes précitées, ont aussi participé à la séance.

La pétition, dont le texte est le suivant, a recueilli 1839 signatures.

*Les soussignés déplorent les graves dégradations introduites dans l'horaire 2001-2002 de la ligne Le Locle - La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel et des liaisons annexes. Les voyageurs concernés demandent instamment au gouvernement neuchâtelois et à la direction des CFF de s'atteler dès maintenant à ce problème pour corriger un horaire très préjudiciable, avec effet dès la nouvelle période de 2002-2003.*

*En particulier, les signataires de cette pétition demandent :*

- *le rétablissement (le plus rapidement possible) à 17 h 36 du train hors cadence Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds, adapté en régional express (départ désormais à 16 h 54) ;*
- *l'instauration d'une cadence à la demi-heure en heures de pointe (matin et soir) comme c'est désormais le cas dans le Jura entre Porrentruy et Bienne ;*

- *la réintroduction des liaisons directes Le Locle - La Chaux-de-Fonds - Berne;*
- *la restauration des correspondances entre Neuchâtel et Saint-Imier (à La Chaux-de-Fonds) ainsi qu'entre Fribourg et Le Locle (à Neuchâtel);*
- *une meilleure desserte entre le Haut et Corcelles (modification de la marche de la navette Neuchâtel - Corcelles avec éventuel prolongement à Chambrelieu);*
- *une consultation des milieux représentant les voyageurs.*

*Pétition adressée :*

- *au conseiller d'Etat Pierre Hirschy, chef du Département de la gestion du territoire;*
- *à M. Benedict Weibel, président de la direction des CFF.*

*La Chaux-de-Fonds, le 10 juin 2001*

*Signé: Victor Knuser et Blaise Nussbaum*

Plus explicite que la pétition elle-même, une lettre d'accompagnement était jointe à la pétition. Nous vous en donnons également connaissance puisqu'elle a servi de référence lors de la présentation du dossier par les pétitionnaires.

### **Introduction**

*Le nouvel horaire des CFF entré en vigueur le 10 juin 2001 a provoqué une grave détérioration de la desserte ferroviaire dans le canton de Neuchâtel et dans les régions voisines. La mise en circulation des nouvelles rames pendulaires ICN sur la ligne du Pied du Jura s'est accompagnée d'un malencontreux allongement des temps de correspondance en gare de Neuchâtel. Ainsi, le battement maximal est passé de 17 à 23 minutes.*

*Dans un premier temps, les CFF ont proposé de maintenir le type de grille valable entre Neuchâtel et Le Locle, mais en ne garantissant plus les correspondances avec le réseau de bus du Val-de-Ruz, les Transports régionaux neuchâtelois (TRN) pour Les Ponts-de-Martel et les Chemins de fer du Jura (CJ) pour les Franches-Montagnes. Par l'office cantonal des transports, le canton n'est pas entré en matière et les CFF ont bâti l'horaire bâtard actuel, rétablissant les correspondances susmentionnées, mais portant préjudice à la desserte ferroviaire de la Côte (Peseux - Neuchâtel) et provoquant d'autres ruptures de charge.*

*Ce nouvel horaire a suscité un vif mécontentement chez les voyageurs concernés. Pas moins de trois pétitions ont été lancées: l'une dans l'agglomération de Corcelles-Peseux; la deuxième à Yverdon-les-Bains (suppression de la correspondance à Neuchâtel pour Berne); la troisième et présente pétition a été lancée dans le haut du canton de Neuchâtel et les régions avoisinantes.*

## **Requêtes**

*Les signataires ont mis l'accent sur les points précis cités dans le texte de la pétition, mais cette démarche a révélé bien d'autres lacunes du nouvel horaire. Les voici en résumé :*

- *Les pendulaires souhaitent le rétablissement du train hors cadence de fin de journée Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds à 17 h 36 (actuellement départ à 16 h 54 à Neuchâtel, ne relevant aucune correspondance, faisant double emploi avec le train régional de 17 h 11 et partant trop tôt pour les employés et les fonctionnaires). Dans la foulée, si l'on veut un horaire compétitif, il faut envisager l'introduction de la cadence à la demi-heure aux périodes de pointe (matin et soir), comme le canton du Jura a pu l'instaurer ce printemps entre Porrentruy et Bienne (un véritable exploit, après le démantèlement de cette liaison directe par la grande régie il y a plusieurs années!).*
- *Ils demandent le rétablissement des correspondances à La Chaux-de-Fonds, entre Neuchâtel et Saint-Imier toutes les deux heures (mesure applicable immédiatement grâce à l'automotrice assurant quelques navettes, mais avec 15 à 20 minutes d'attente). Il serait également judicieux d'aménager de meilleures correspondances à Neuchâtel entre La Chaux-de-Fonds et Fribourg (temps d'attente actuel de l'ordre de 50 minutes, sauf au train du matin de 6 h 54!).*
- *Ils souhaitent le rétablissement des liaisons directes Le Locle - La Chaux-de-Fonds - Berne (par Bienne et/ou Neuchâtel), totalement supprimées au nouvel horaire. Ils demandent en particulier que le train matinal des pendulaires travaillant dans la ville fédérale, Le Locle - Bienne, soit prolongé hors cadence jusqu'à Berne, comme c'était le cas jusqu'à l'entrée en vigueur du nouvel horaire, avec retour le soir sans changement de train.*
- *Par ailleurs, ils suggèrent de remanier totalement la desserte ferroviaire notoirement insuffisante de Corcelles pour Neuchâtel, mais aussi pour La Chaux-de-Fonds (plus que six liaisons directes en semaine, quatre le week-end). On pourrait imaginer que la navette Neuchâtel - Corcelles soit prolongée toutes les heures jusqu'à Chambrélien, avec correspondance pour ou en provenance du Haut, ce qui permettrait l'ébauche d'un RER neuchâtelois pour Marin/Le Landeron.*
- *En outre, certains pétitionnaires ont demandé l'amélioration des correspondances à Berne pour l'Oberland bernois et de réintroduire des liaisons directes Bienne - Neuchâtel - Lausanne - Valais qui pourraient être assurées par les ICN en provenance de Zurich.*

## **Mesures d'accompagnement**

*Le lancement de la pétition a mis au jour d'autres lacunes dans les services ferroviaires annexes. Désormais, presque tous les trains en*

provenance ou à destination de La Chaux-de-Fonds arrivent ou partent à Neuchâtel sur le dernier quai (non rehaussé comme par hasard!). Il s'ensuit des changements de quais, longs et mal commodes, en particulier pour les voyageurs âgés ou chargés de bagages. Il serait parfaitement possible de recevoir les trains sur le troisième quai rehaussé, avec correspondance pour Genève, Bâle et Zurich; de garer la rame sur une voie de garage, puis de la ramener sur le troisième quai, après le départ des autres trains.

### **Signalétique et information**

Depuis que l'on ne voit plus agent qui vive sur les quais, on ne compte plus les voyageurs en quête d'information à Neuchâtel. Les panneaux de téléaffichage sont activés parfois trop tardivement et les annonces enregistrées par haut-parleur sont souvent couvertes par le bruit des convois! Plus grave, on n'annonce pas les correspondances avec les trains régionaux pour le Val-de-Travers, Gorgier, Bienne, Fribourg et Berne, alors qu'il faut précisément changer de quai. En outre, on n'a pas pensé à mettre des panneaux de téléaffichage dans le passage sous-voie (comme Bienne en dispose), alors que l'attribution des quais et des voies n'est plus du tout systématique. A propos d'information, il serait urgent de remplacer les « horloges de gare » manuelles et obsolètes à La Chaux-de-Fonds et au Locle (qui n'en a plus depuis 1999!), en installant par exemple de petits panneaux lumineux et bien lisibles, comme la gare de Besançon en a été dotée récemment.

### **Matériel**

Au cours de ces dernières années, le matériel ferroviaire desservant la ligne Le Locle - Neuchâtel n'a cessé de vieillir. D'abord, les rames modernes et confortables du BLS ont été remplacées par des unités plus anciennes du BLS. Puis cette année, des rames Colibri, souvent privées de leur automotrice et tractées par de lourdes locomotives (excès de poids mort inutile) ont pris le relais. Il devient urgent de les remplacer par du matériel léger, rapide et confortable (de type Nina, comme entre Neuchâtel et Berne), afin de réduire les temps de parcours qui n'ont cessé de s'allonger, en particulier par des arrêts de trois à quatre minutes (à Chambrelieu, mais aussi aux Geneveys-sur-Coffrane et à La Chaux-de-Fonds). Il est piquant de voir que le matériel des CFF date à nouveau d'une quinzaine, voire d'une vingtaine d'années, alors que les CJ viennent de recevoir leurs superbes rames à plancher surbaissé et que la région de Franche-Comté vient d'acquérir des autorails confortables aux lignes aérodynamiques. C'est dire à quel point les CFF se moquent des voyageurs du Jura neuchâtelois en leur offrant un matériel d'un autre âge. La vénérable automotrice assurant les trajets entre La Chaux-de-Fonds et Saint-Imier doit afficher au moins une quarantaine d'années!

## **Conclusions**

*Alors que la nouvelle société des CFF promettait à sa clientèle des horaires plus étoffés, des temps de parcours réduits, de meilleures correspondances, moins de changements de trains et un matériel plus confortable, on pourrait croire qu'elle s'est efforcée par tous les moyens pour qu'aucun de ces critères ne soit rempli pour le haut du canton de Neuchâtel et les régions voisines. En outre, les CFF ne tiennent pas les promesses de leur concept Rail-Bus 2000, qui prévoyait de bonnes étoiles de correspondance, limitant à 5 ou 6 minutes les temps de battement. Sur ce plan, la situation s'est aggravée à Neuchâtel et ne s'est pas améliorée à Bienne.*

*La séparation du trafic régional et du service de grandes lignes a montré les limites de la « divisionnalisation ». Dorénavant, il est indispensable que ces deux unités se concertent au moment de l'élaboration de l'horaire, en particulier pour les régions périphériques comme la nôtre. Car si entre Zurich et Lenzbourg ou Zoug, où la cadence est au quart d'heure, la rupture d'une correspondance ne porte pas à conséquence, dans l'Arc jurassien, de telles pratiques signifient une heure d'attente. On ne s'étonne plus dès lors que la fréquentation de la ligne Le Locle - Neuchâtel ait subi une lente érosion depuis une dizaine d'années, alors que la route devient de plus en plus chargée.*

*Il est donc temps de renverser la vapeur par des mesures appropriées, portant sur l'horaire, la fréquence, les correspondances et le confort. Les pétitionnaires invitent donc les autorités (Grand Conseil, Conseil d'Etat, villes du canton et parlementaires neuchâtelois aux Chambres fédérales) à intervenir énergiquement auprès des CFF et du Département fédéral des transports pour qu'ils apportent dans les plus brefs délais les correctifs indispensables à une offre ferroviaire devenue indigne pour une région de quelque 50.000 habitants.*

Par un courrier daté du 28 février 2002, le Conseil municipal de Saint-Imier manifestait son soutien à la pétition en ces termes :

### **Pétition pour une amélioration de la desserte ferroviaire dans l'Arc jurassien et dans la région des Trois-Lacs**

*Mesdames, Messieurs,*

*En fin d'année dernière, une pétition dénonçant les lacunes de l'horaire des CFF 2001-2002 et nantie de plus de 1800 signatures, vous était adressée par des citoyens inquiets de constater une détérioration de l'offre ferroviaire dans l'Arc jurassien et dans la région des Trois-Lacs.*

*Nous aimerions appuyer, sans réserve, cette démarche, tant elle nous paraît cohérente et frappée du bon sens. Les populations des régions périphériques ont les mêmes droits que les habitants de grands centres urbains. Privilégier les uns au détriment des autres consiste à tolérer*

*une entorse grave aux plus élémentaires règles démocratiques appliquées dans ce pays.*

*Nos élus doivent impérativement en prendre conscience sous peine de trahir le mandat qui leur est confié et qu'ils ont accepté, à savoir de défendre les intérêts de leurs concitoyens.*

*Cette pétition peut leur servir d'utile rappel à leurs obligations, et comme nous estimons que cette prise de conscience politique est aussi impérative qu'urgente, nous vous prions de relayer notre inquiétude auprès des décideurs.*

*Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.*

**AU NOM DU CONSEIL MUNICIPAL**

*Le président*

*Le secrétaire*

## **2. PRÉAMBULE**

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

Ces derniers indemnisent les entreprises de transports des coûts non couverts 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<sup>er</sup> janvier 1997. Cette même loi traite de l'ensemble des questions relatives aux transports publics, le canton étant le seul responsable de son système de trafic régional et par conséquent de la ligne Neuchâtel - Le Locle, principal objet de la pétition.

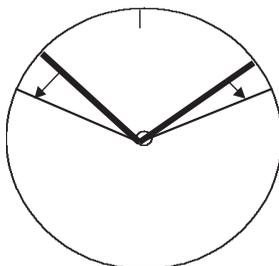
## **3. STRUCTURE DE L'HORAIRE**

Nous nous permettons de vous rappeler la structure de l'horaire actuel. Le Grand Conseil en a déjà pris connaissance à l'occasion du traitement du rapport de la commission des pétitions et des grâces 01.015, du 27 mars 2001, relatif au dépôt de la pétition concernant la desserte de la gare de Corcelles-Peseux.

Cet horaire est à la base du mécontentement des signataires de la pétition et il influence directement les transports publics du canton. Il nous semble dès lors opportun d'en faire à nouveau état dans le présent rapport.

Structure du « nœud » de correspondances de Neuchâtel

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



Comme schématisé, les trains en provenance des Montagnes neuchâtoises arrivent à Neuchâtel aux minutes 48 avec 4 minutes à disposition pour changer en direction de Lausanne (départ aux minutes 52). Dans l'autre sens, l'arrivée de la Suisse Romande est programmée aux minutes 07 alors que le train régional quitte Neuchâtel aux minutes 11.

Le matériel roulant stationne par conséquent plus longtemps à Neuchâtel que lors des périodes précédentes d'horaire soit 23 minutes (minutes 48 - 11), ce qui réduit le temps à disposition pour couvrir le trajet Neuchâtel - Les Geneveys-sur-Coffrane, lieu de croisement avec le train descendant, d'où la nécessité de supprimer les arrêts intermédiaires.

#### **4. COMMENTAIRES RELATIFS À LA PÉTITION**

De l'avis du chef du Département de la gestion du territoire, la pétition ne constitue pas une surprise. L'offre actuelle sur cette ligne est insatisfaisante et doit être améliorée. Il souscrit aux souhaits exprimés par les pétitionnaires. La marge de manœuvre du canton est réduite, en particulier du fait que les décisions sur les investissements dans l'infrastructure relèvent de la compétence des CFF, les investissements étant prioritairement dévolus aux lignes du trafic à longue distance.

Sur le territoire cantonal, de notables améliorations de l'infrastructure sont en voie d'achèvement si l'on pense aux travaux entrepris entre Neuchâtel et Yverdon, qui autorisent une circulation à plus grande vitesse. En outre, la mise en circulation de rames ICN (trains à caisse inclinable) sur ce tronçon réduit le temps de parcours sur la ligne du Pied du Jura.

Voyager sans rupture de charge entre Neuchâtel et Fribourg est devenu réalité ce qui est aussi à considérer comme une amélioration.

Par contre, un des motifs d'insatisfaction réside dans la mauvaise intégration du trafic régional dans le réseau du trafic des trains directs à longue distance. Avec l'entrée en force de l'horaire actuel en juin 2001, les correspondances entre les trains directs et les trains régionaux se sont détériorées. Cette situation va perdurer jusqu'à la fin de la période d'horaire qui se terminera en 2004.

Pour le chef du département, une évidence s'impose, celle qui consiste à maintenir une ligne de chemin de fer existante et d'y faire circuler des trains même aux heures creuses afin de garantir une cohérence dans le système de transport visant à fidéliser les usagers.

De l'intervention du chef de l'office des transports, il ressort que les compétences sont clairement définies par la loi sur les chemins de fer (LCF) révisée. L'entreprise CFF S.A. (ou d'autres entreprises concessionnaires) et la Confédération sont responsables du trafic à longue distance, tant en ce qui concerne la définition de l'horaire que le financement. Par contre, la responsabilité du trafic régional, dont fait partie la ligne Neuchâtel - Le Locle, incombe aux cantons. Le canton définit les besoins en transport et décide de l'offre mais il n'a pas la mainmise sur l'infrastructure. Pour cette ligne, l'établissement de l'horaire ainsi que son exploitation se heurtent aux difficultés constituées notamment par la vétusté de l'infrastructure héritée des siècles passés. Pour s'en convaincre, il suffit de penser à la pente importante de 27% pour une adhérence «fer sur fer» pouvant conduire à un phénomène de patinage lorsque les conditions atmosphériques sont mauvaises, au rebroussement de Chambrelieu souvent cité, à la longueur des tunnels qui compliquent l'exploitation, aux distances assez longues d'une gare à l'autre ce qui ne facilite pas les croisements de trains. Il faut toutefois relever que l'exploitation de la ligne en simple voie représente le principal handicap qui influence tout le système de transport.

## **5. COMMENTAIRES DE LA COMMISSION**

Les derniers comptages démontrent que 3000 usagers utilisent journellement la ligne Neuchâtel - Le Locle. Selon l'avis d'un commissaire, le nombre de signatures obtenu par les pétitionnaires, soit plus de 1800, est représentatif d'un mécontentement important qui doit inciter le canton à améliorer la desserte de la ligne.

La lettre d'accompagnement, plus précise que la pétition, met en exergue 5 points principaux pour lesquels la commission émet les commentaires suivants.

### **5.1. Trains hors cadence**

Force est de constater que la rigidité de l'horaire, ajoutée aux nécessités de croisement dans les gares encore desservies par du personnel, ne permet pas de trouver un meilleur sillon horaire pour les trains hors cadence de fin d'après-midi.

Le taux d'occupation de ces trains, en baisse par rapport à l'horaire précédent, indique que cette solution n'est pas satisfaisante et que les heures de circulation ne correspondent pas à la demande. Il faut toutefois relever que la mise en circulation de ces trains hors cadence ont pour but de concrétiser, à terme, un vœu souvent exprimé, à savoir d'introduire une circulation à la cadence de la demi-heure aux heures de pointe du matin et du soir. Appliquer ce principe de la cadence doit, aux yeux de la commission, figurer parmi les priorités si l'on veut réellement favoriser le transfert modal de la route vers le rail. Si le prix du transport ou le confort sont des facteurs qui influencent le choix du moyen de transport, le critère le plus important reste celui de la cadence horaire. Les lignes à forte fréquence enregistrent des augmentations de fréquentation et du taux d'occupation. Ces dernières contribuent à la réduction des coûts non couverts. Le canton pourrait prendre comme référence la situation du canton du Jura, semblable à celle du canton de Neuchâtel, où une solution est en voie d'être trouvée afin de faire circuler les trains à la cadence semi-horaire entre Porrentruy et Bienne. Il y a quelques années, le maintien de la ligne était cependant fortement remis en question.

### **5.2. Mauvaises correspondances entre les lignes Bienne - Le Locle et Neuchâtel - Le Locle**

Il est exact que les correspondances sont rompues toutes les deux heures au point de jonction de La Chaux-de-Fonds. Ici aussi, les contraintes liées à l'horaire des trains directs circulant sur la ligne du Pied du Jura influencent les correspondances d'une manière négative pour le terminus de la ligne. Les trains arrivent de Bienne à La Chaux-de-Fonds aux minutes 18 alors que le train pour Neuchâtel part aux minutes 16, soit avec environ 1 heure d'attente pour l'utilisateur. Le haut du vallon de Saint-Imier est un peu mieux desservi, ce qui atténue quelque peu ce temps d'attente, grâce à la mise en circulation de trains, dont le matériel roulant, une automotrice, date du début des années 1960(!). Elle assure quelques navettes entre Saint-Imier et La Chaux-de-Fonds.

Il est vrai que le statut juridique des deux lignes n'est pas identique ce qui peut conduire à des concepts de transport différents. Notons que l'offre de transport dans le vallon de Saint-Imier est de la compétence du canton de Berne, le canton de Neuchâtel ne peut qu'émettre des requêtes, acceptées ou non par le canton voisin.

### **5.3. Nouvelle liaison Neuchâtel - Fribourg**

Tendant notamment à favoriser les déplacements des étudiant(e)s à l'intérieur du périmètre de recrutement des universités du concept BENEFR (Berne - Neuchâtel - Fribourg), des trains sans rupture de charge à Ins circulent entre ces deux capitales cantonales. Il s'agit là d'une amélioration évidente que la commission salue avec satisfaction. L'enthousiasme est un peu plus modéré pour les usagers en provenance d'autres régions du canton qui désirent utiliser cette nouvelle liaison. Un aménagement de l'horaire à Neuchâtel est indispensable puisque le temps d'attente est de 40 minutes, donc dissuasif, si l'on arrive des Montagnes neuchâtelaises et de 50 minutes pour les habitants du Val-de-Travers. La demande de modification émanant des pétitionnaires est tout à fait justifiée, mais pour l'heure rendue impossible à réaliser par le trop faible nombre de quais en gare de Neuchâtel.

### **5.4. Liaisons directes Le Locle - Berne par Neuchâtel ou par Bienne**

Supprimées il y a quelques années, les liaisons directes Le Locle - Berne via Neuchâtel ou via Bienne sont revendiquées dans la pétition. La circulation des trains directs Le Locle - Berne se heurte à des problèmes techniques en gare de Neuchâtel. Les trains arrivant du haut du canton sont réceptionnés dans la partie nord de la gare alors que les trains en direction de Berne partent du côté sud. Cela signifie que ces trains directs devraient traverser tout le faisceau des voies de la gare, coupant ainsi le trafic des trains à longue distance. Compte tenu du nombre important de trains circulant en gare de Neuchâtel, CFF S.A. estime qu'il est plus logique de conserver le mode de faire actuel, vu que les usagers en transit ne sont pas très nombreux. En outre, les besoins en matériel roulant ne sont pas identiques eu égard à l'occupation des trains Neuchâtel - Berne qui requièrent de plus grandes compositions que celles circulant sur le parcours Le Locle - Neuchâtel.

En ce qui concerne les relations par Bienne, on enregistre une augmentation de la fréquence ce qui conduit à une plus grande utilisation des transports publics, augmentation très significative entre Bienne et Berne. La cadence à la demi-heure, pour satisfaire les besoins des pendulaires des deux villes, est en inadéquation avec la mise en circulation d'un train direct hors cadence comme le propose la pétition. Le canton de Berne n'a pas intérêt à faire circuler un train supplémentaire, dont il devrait prendre à charge les coûts, pour les pendulaires en provenance d'un canton limitrophe. Le problème du matériel roulant serait également difficile à résoudre par l'introduction de voitures à deux étages sur la ligne de plaine alors qu'elles sont interdites à la circulation, pour des questions de gabarit, dans les tunnels de l'Arc jurassien.

### **5.5. Mauvaise desserte de la gare de Corcelles-Peseux**

Une solution à la très mauvaise desserte ferroviaire de la gare de Corcelles-Peseux, mise en exergue par les pétitionnaires, doit être trouvée à l'occasion du prochain changement d'horaire. Le canton avait tenté, en vain, de faire modifier l'horaire 2001-2003. Il a mis en circulation des trains de substitution entre Corcelles et Neuchâtel. Ceux-ci ne donnent pas satisfaction. La problématique de cette gare s'inscrit dans le concept plus global des transports de l'agglomération neuchâteloise incluant tous les moyens de transports dont les trains, car postal et les transports urbains. A ce propos, la commission se permet de vous renvoyer à son rapport 01.015 qui a traité du sujet.

### **5.6. Liaisons Neuchâtel - Valais**

La réintroduction de relations directes à longue distance Neuchâtel - Valais échappe à la compétence du canton. Les demandes de mobilité émises par d'autres régions de Suisse ne sont pas forcément identiques à celles du canton de Neuchâtel donc avec des intérêts différents. Il faut reconnaître, avec satisfaction, que les temps de parcours ont pu être réduits d'une manière importante sur cette ligne (Neuchâtel - Lausanne: 41 minutes et Neuchâtel - Genève Aéroport: 1 heure et 24 minutes) grâce aux travaux entrepris entre Neuchâtel et Yverdon et grâce à la mise en circulation de matériel roulant performant. Ces développements devraient inciter les usagers à modifier leurs habitudes tendant à une meilleure utilisation du rail.

## **6. PERSPECTIVES POUR L'AVENIR (HORAIRE 2004)**

Nous devons constater qu'un horaire insuffisant ou inadapté conduit très rapidement à une désaffection des usagers qui trouvent rapidement d'autres solutions à leur besoin de mobilité. Il est justifié de craindre une diminution de la fréquentation des trains et par conséquent une augmentation des coûts non couverts à la charge du canton.

Conscientes du mécontentement généré par l'horaire 2001-2003 et en collaboration avec le canton, les autorités communales de La Chaux-de-Fonds ont entrepris des démarches avec CFF S.A. en vue de parvenir à une amélioration des transports publics interurbains. Il ressort de ces discussions que tous les partenaires souhaitent développer une liaison performante entre Le Locle et Neuchâtel, ligne qui représente l'épine dorsale interne au canton. Le statu quo ne peut en aucune manière répondre aux besoins de transport des usagers.

Le constat d'insatisfaction avéré et reconnu par les partenaires, à savoir par les usagers, les pouvoirs publics ainsi que par l'entreprise prestataire de service doit permettre de trouver une solution à court terme pour la ligne Neuchâtel - Le Locle et à plus longue échéance pour l'éventuel métro.

### **6.1. Circulation à plus grande vitesse**

Dans le but de pouvoir circuler à plus grande vitesse, des travaux devraient être entrepris pour modifier, où cela est nécessaire, l'infrastructure des voies existantes. Revitaliser la ligne, lui reconnaître l'importance qu'elle a 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 le vœu exprimé par la commission. Il sera possible de mesurer la volonté de changement par le niveau d'investissements qui sera consenti par les différents partenaires concernés. Il ne faudrait pas prendre le prétexte de l'étude de faisabilité d'un métro, projet prévu à plus long terme, pour ne plus maintenir et surtout améliorer les horaires de la ligne actuelle.

### **6.2. Doublement de la fréquence**

La rigidité d'un horaire en cours d'exploitation ne donne que peu de marge de manœuvre pour des modifications immédiates. Il ne pourrait s'agir que de changements mineurs qui ne donneront de toute manière pas satisfaction, mieux vaut concentrer les efforts pour apporter des changements significatifs à l'occasion de l'horaire entrant en vigueur en 2004.

Ainsi, le canton a l'intention de présenter un projet ambitieux et espère que le partenaire CFF S.A. saura être raisonnable dans les prétentions financières et dans le calcul des coûts, prouvant par là son intérêt pour la revitalisation de la ligne comme certains responsables de l'entreprise l'ont évoquée à maintes reprises.

La proposition consiste à pratiquement doubler la fréquence avec 2 trains chaque heure de 6 heures à 20 heures dont la circulation d'un train direct avec arrêts aux Hauts-Geneveys et Chambrelieu et d'un train régional. Les correspondances seraient assurées à Neuchâtel tant en direction de la Suisse romande qu'à destination de Bienne et au-delà (Bâle et Zurich). Les habitants des Montagnes auront toujours la possibilité d'emprunter la ligne du vallon de Saint-Imier avec correspondance à Bienne pour se rendre à l'est de la Suisse.

Si la commission salue cette volonté du canton de rendre la ligne plus attractive pour les utilisateurs, il faudrait toutefois veiller à ne pas trop isoler la ligne Neuchâtel - Le Locle qui, dans sa structure actuelle, vit en quelque sorte en autarcie. Différents concepts de RER deviennent opérationnels. Trois de ces systèmes sont en fonction à Zurich, Berne et Saint-Gall. Trois autres sont en phase d'introduction à Bâle avec l'intégration du canton du Jura, dans la région lémanique comprenant les agglomérations de Lausanne et Genève et en Suisse centrale. Du point de vue qualitatif les concepts RER visent, parmi d'autres, des critères tels que la création de lignes, une cadence à la demi-heure sur toutes les lignes ou au quart d'heure dans les centres urbains, une vitesse commerciale moyenne de 50 km/h ou encore un matériel roulant adapté à la desserte des agglomérations.

---

Adhérer à l'un de ces regroupements d'exploitants de transports en commun doit faire partie de la réflexion globale à moyen terme. En matière de transport, il est important de faire partie d'un réseau en y étant bien intégré. Sinon, eu égard à la situation d'isolement en dehors des grands courants de trafic et externe au concept RER pour les trains régionaux, on peut craindre que la pérennité de la ligne ne soit pas assurée à long terme, malgré la volonté politique clairement affirmée de maintenir la liaison ferroviaire.

## **7. PROJET DE MÉTRO**

La commission attend avec impatience l'étude devant aboutir à la réalisation d'un métro entre les deux principales villes du canton. Cette innovation constituera un nouveau maillon cantonal dans la chaîne des transports collectifs. Sa mise en circulation – nul doute qu'elle se concrétisera – ne sera effective que dans une quinzaine d'années. Un rapport concernant une demande de crédit d'étude de faisabilité du métro doit être présenté cette année encore au Grand Conseil. Il est par conséquent prématuré d'ouvrir le débat par le biais du présent rapport.

## **8. CONCLUSIONS**

Comme cela a déjà été mentionné, l'amélioration des relations dans le bas du canton a conduit à la dégradation des correspondances en gare de Neuchâtel avec des incidences sur les lignes du trafic régional. 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. A cet égard, le doublement de la fréquence des trains entre Neuchâtel et Le Locle est absolument indispensable. Il devrait garantir une meilleure utilisation des transports publics, la fréquence étant une des composantes favorisant une plus grande fréquentation.

Un des buts principaux de la conception directrice cantonale des transports publics consiste à favoriser le transfert modal des transports privés vers les transports publics. Avec l'achèvement des travaux sur le tronçon routier La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel et l'ouverture des tunnels dans les Gorges du Seyon, on assiste, depuis plusieurs mois, à une accentuation de la concurrence de la route.

La commission soutient un rééquilibrage des moyens mis à disposition des différents modes de transport, par le biais des modifications proposées pour l'horaire 2004. Elle conclut cependant au classement de la pétition qui propose des modifications impossibles à réaliser pour l'horaire actuel ce qui est aussi l'avis des pétitionnaires. Elle invite le Conseil d'Etat à prendre toutes les mesures correctives nécessaires dans la perspective de la

réalisation du nouvel horaire 2004 qui devrait inclure la circulation de deux trains par heure entre Le Locle et Neuchâtel, un train direct et un train régional.

Le présent rapport a été adopté le 16 avril 2002, à l'unanimité des membres présents.

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

Neuchâtel, le 16 avril 2002

Au nom de la commission des pétitions et des grâces:

*Le président,*

J. WALDER

*La rapporteuse extraordinaire,*

C. SIEGENTHALER