

permettre au Conseil d'État d'atteindre plus facilement son objectif de doubler la part modale des utilisateurs des transports publics d'ici à 2030.

Ci-devant se trouve une présentation de l'actuel système de zones et des prix associés, suivie par plusieurs arguments en faveur de ce projet, avec des exemples de situations concrètes. À la fin du document, une solution pour un nouveau système de zones et de tarification est proposée.

2. Système de zones actuel et tarification

2.1. Les différentes zones

Le canton de Neuchâtel est divisé en 11 zones (10, 11, 14, 15, 20, 21, 30, 31, 32, 33, 66), auxquelles s'ajoutent 2 zones du canton de Berne (42 et 65) (voir figure 1 ci-devant). Ces deux dernières zones sont en chevauchement avec les transports publics bernois. Dans la zone 65 (La Neuveville), il est possible de voyager avec tous les titres de transport Onde Verte si les zones 14 et 65 y sont contenues. Dans la zone 42 (Saignelégier), il est uniquement possible de voyager avec un abonnement Onde Verte, mais les simples billets et cartes ne sont pas valables.

2.2. Tarification

Courses simples

La tarification est déterminée en fonction du nombre de zones traversées. Ci-devant se trouvent les différents prix des titres de transport pour une course simple (plein tarif) :

- parcours dans 1 et 2 zones : 4,20 francs ;
- parcours dans 3 zones : 6,20 francs ;
- parcours dans 4 zones : 8,20 francs ;
- parcours dans 5 zones : 10,40 francs ;
- parcours dans 6 zones : 12,40 francs ;
- parcours dans 7 zones : 14,40 francs ;
- parcours dans 8 zones : 21,80 francs (équivalant dès lors au prix d'une carte 24 heures pour le même trajet) ;
- parcours dans 9 zones : 22,80 francs.

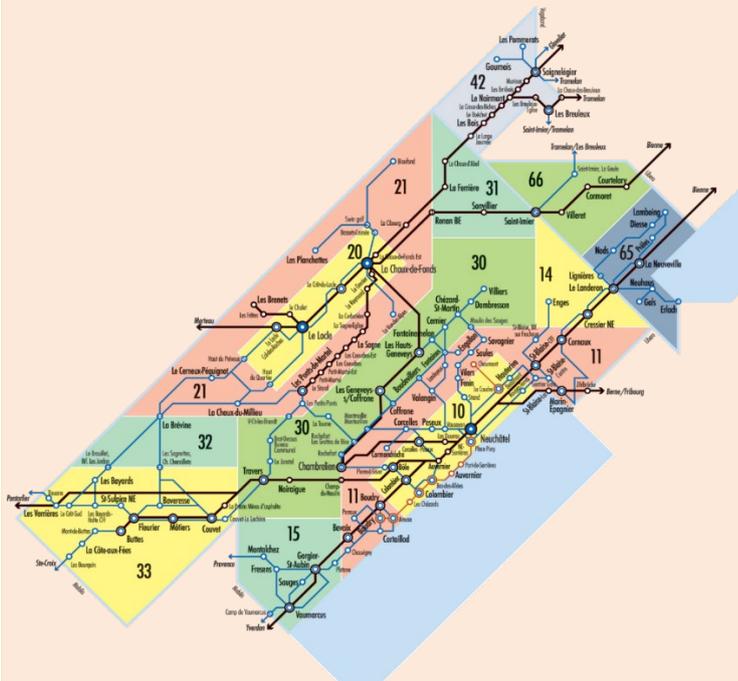


Figure 1. Plan simplifié des différents arrêts de transports publics du canton.

Abonnements de zones

Le prix de l'abonnement communautaire est également calculé en fonction du nombre de zones traversées. En plein tarif, pour une année :

- abonnement pour 1 et 2 zones : 657 francs ;
- abonnement pour 3 zones : 945 francs ;
- abonnement pour 4 zones : 1'206 francs ;
- abonnement pour 5 zones et plus : 1'485 francs.

Nous constatons que le prix des parcours simples ne cesse d'augmenter, alors que celui des abonnements se limite à un maximum de 5 zones.

3. Homogénéisation des tarifs au niveau cantonal

Le canton de Neuchâtel souffre déjà de certaines disparités entre le haut et le bas du canton. Réunir ces deux régions est un souhait exprimé par de nombreux citoyen-ne-s et politicien-ne-s. Cependant, il existe de grandes disparités de prix entre les deux pôles du canton de Neuchâtel : alors qu'un aller simple en train entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds (plein tarif) coûte 10,40 francs pour un trajet de 27 minutes, un même trajet entre Cornaux et Bevaix coûte 4,40 francs pour 23 minutes. Alors que pour le premier trajet il faut traverser 5 zones (10, 11, 30, 21, 20), pour le second, une seule zone suffit.

Les zones sont globalement stratifiées de manière horizontale entre le haut et le bas du canton. À chaque extrémité se trouvent de plus petites zones qui, pour certaines, ne comportent que très peu d'arrêts, souvent chevauchant une autre zone, comme c'est le cas pour la zone 14 (4 arrêts + 1 arrêt chevauchant), la zone 31 (3 arrêts + 2 arrêts chevauchants) et la zone 32 (2 arrêts + 3 arrêts chevauchants).

Dans ces cas de chevauchement, le prix n'augmente que si l'arrêt chevauchant est traversé. Ils n'ont donc pas beaucoup de sens, surtout lorsqu'ils se trouvent dans de très petites zones.

La zone de La Brévine (32) est le meilleur exemple, puisqu'elle contient 3 arrêts chevauchants sur 5 (voir figure 2 ci-devant). Sa seule utilité est donc de faire payer un prix plus élevé aux personnes qui la traversent, par exemple pour se déplacer de la zone de l'ouest du Val-de-Travers (33) jusqu'à La Chaux-de-Fonds (20, 21) ou jusqu'au Val-de-Ruz (30). Les zones situées en périphérie des villes de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds ont également peu de raisons d'exister ; le système tarifaire actuel indique que le prix est le même si l'on voyage dans une ou deux zones. De plus, elles ne comportent que peu d'arrêts, dont certains uniquement sur demande, souvent chevauchants.



Figure 2. Zone 32, tirée du plan des zones détaillé (en annexe). Les cercles orange représentent les arrêts chevauchant deux zones.

La zone 14, à l'est de Neuchâtel, est aussi très peu justifiée (voir figure 3 ci-devant). Elle ne contient que deux arrêts de train (Cressier NE et Le Landeron, chevauchant la zone 65) et la ligne de bus oblige les personnes voyageant vers Enges, en partance de la zone 14, à traverser la zone 11 pendant 8 arrêts avant de retourner dans la zone 14 pour 2 arrêts.

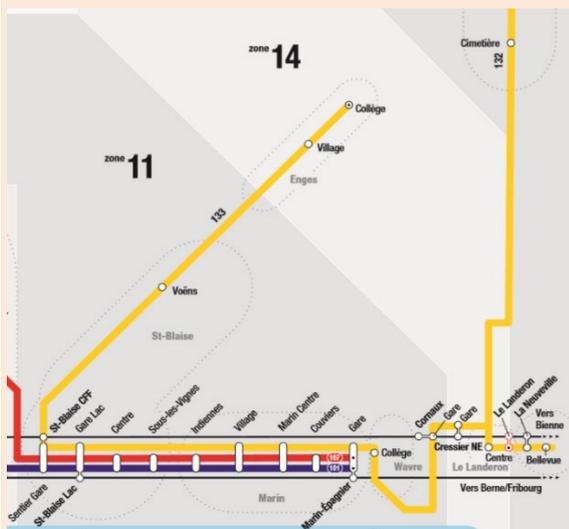


Figure 3. Zone 14, tirée du plan des zones détaillé.

La zone 15, à l'ouest de Neuchâtel, ne comporte également que 5 arrêts, dont 4 qui se situent en fin de course de la ligne de bus 613, qui est autrement entièrement dans la zone 11.

Vu dans sa globalité cantonale, le système Onde Verte actuel exacerbe les disparités entre les citoyens qui habitent dans les différentes zones. Une réduction du nombre de zones, et particulièrement la suppression de

certaines zones anormalement petites, permettrait une meilleure homogénéisation de l'espace cantonal, réduisant ainsi les inégalités entre ses habitant-e-s et facilitant la liaison entre les quatre régions.

4. Formation et études

Notre canton a la chance de posséder de nombreuses écoles pour la formation professionnelle ou scolaire de ses citoyen-ne-s. Tous ces bâtiments sont distribués un peu partout dans le canton :

- CPLN (Neuchâtel, zone 10) ;
- École de la terre et de la nature, CPLN (Cernier, zone 30) ;
- Lycée Denis-de-Rougemont (Neuchâtel, zone 10) et son antenne à Fleurier (zone 33) ;
- Lycée Jean-Piaget (Neuchâtel, zone 10) ;
- Lycée Blaise-Cendrars (La Chaux-de-Fonds, zone 20) ;
- CIFOM (Le Locle, zone 20) ;
- CPMB (Colombier, zone 10) ;
- HE-Arc (Neuchâtel, zone 10) ;
- HEM-GE (Neuchâtel, zone 10) ;
- HEP-BEJUNE (La Chaux-de-Fonds, zone 20) ;
- UniNE (4 facultés, Neuchâtel, zone 10).

Les écoles se trouvent donc dans 4 zones différentes du territoire cantonal. Il paraît juste de penser que les étudiant-e-s ne devraient pas avoir à choisir leur formation en fonction du prix à payer pour se rendre chaque jour sur leurs lieux de formation. Pourtant, avec le système de zones actuel, les disparités sont énormes.

Par exemple, une personne prenant le train à Cressier ou au Landeron (les deux seuls villages de la zone 14 avec une gare) devra payer un abonnement annuel (tarif jeunes 0-25 ans) à 711 francs pour aller à Neuchâtel. Alors que, si le train est pris à la gare de Cornaux ou à l'un des autres villages situés dans la périphérie de la ville de Neuchâtel, le prix est de 495 francs pour un même abonnement. Cette différence de plus de 200 francs est-elle justifiée pour 2 à 4 minutes de trajet supplémentaires ?

De plus, l'abonnement annuel qui permet de voyager entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel coûte autant qu'un abonnement qui permet de voyager dans tout le canton. Étant donné que toutes les écoles se trouvent principalement dans ces deux villes, comment les autorités politiques peuvent-elles justifier un prix maximal pour ce trajet de 1'116 francs par année (pour les jeunes de 0-25 ans), alors que l'abonnement est absolument nécessaire pour la formation estudiantine et professionnelle ?

Ne laissons plus le poids de l'argent être un frein au choix de formation de nos jeunes citoyens et mettons réellement le slogan « Un canton, un espace » en pratique en proposant un abonnement unique pour les jeunes de 0 à 25 ans (voir proposition détaillée ci-devant).

5. Protection de l'environnement

La thématique de la protection de l'environnement est au cœur de l'actualité. De nombreuses actions doivent être entreprises afin de sauvegarder le climat. Promouvoir une énergie plus verte, comme les transports publics, en fait partie. Il devient crucial d'agir ! Le canton de Neuchâtel serait un pionnier en rendant ses transports publics plus accessibles et égalitaires, et pourrait ainsi encourager les cantons voisins à faire de même. Nos écosystèmes sont précieux et uniques, et chaque geste compte lorsqu'il s'agit de les préserver.

La problématique tient également à cœur aux CFF. En effet, leur site internet propose, en même temps que les horaires, un éco-comparateur qui indique, pour chaque trajet en transports publics, les kilogrammes de CO₂ et les litres d'essence qui auraient été gaspillés par une voiture. Ainsi, un aller simple en train entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel permet, en moyenne, d'économiser 3,5 kilos de CO₂ et 1,2 litre d'essence. Leur site internet propose également une page dédiée à la protection de l'environnement, où il est indiqué que « *voyager en train permet d'économiser 75% d'énergie et 95% d'émissions de CO₂. Vous pouvez choisir de privilégier des moyens de transport écologiques.* » À disposition sur la page se trouvent également plusieurs outils qui permettent de comparer différents trajets en voiture avec des trajets par d'autres moyens de transport et leur répercussion sur l'environnement.

6. Solutions proposées

6.1. Trois zones pour tout le réseau Onde Verte

En supprimant les zones qui paraissent injustifiées au vu des arguments ci-dessus, trois grandes zones demeurent. Faisant partie du réseau Onde Verte, les zones bernoises sont également prises en compte. Voici donc un exemple de nouvelle répartition des zones de transports publics dans le canton :

- zone 1 – Pôle de La Chaux-de-Fonds : fusion des zones 20, 21, 31, 42, 66 ;
- zone 2 – Val-de-Ruz et Val-de-Travers : fusion des zones 30, 32, 33 ;
- zone 3 – Pôle de Neuchâtel : fusion des zones 10, 11, 14, 15, 65.

La tarification de base ne devrait bien sûr pas augmenter, que cela soit pour les abonnements, les cartes ou les billets simples.

6.2. Une zone unique pour les jeunes (0-25 ans) et les seniors (AVS, AI)

La formation de notre jeunesse est très importante et le prix des transports publics pèse parfois trop lourd dans le budget familial. En effet, certains jeunes doivent renoncer à poursuivre leurs études ou leur apprentissage dans un lieu trop éloigné de leur domicile, et ceci pour des raisons d'horaire et de coût de transport.

Nous proposons donc la création d'une zone unique pour tout le canton, valable pour les abonnements, billets simples et cartes pour les jeunes de 0-25 ans. Cela permettrait de supprimer totalement les inégalités citées ci-dessus (points 3 et 4).

Nous pensons juste d'associer également les seniors à cette idée, en raison de leurs moyens financiers parfois diminués et du fait qu'ils doivent souvent, pour des raisons de santé, renoncer à leur véhicule personnel.

Nous proposons le prix d'un billet simple à 4,20 francs pour se déplacer dans tout le canton et un abonnement annuel à 495 francs (ce qui correspond au prix actuel pour 1-2 zones pour les jeunes de 0-25 ans).

7. Conclusion

Ce projet de remodelage du système de zones Onde Verte actuel démontre bien les différentes inégalités, face aux transports publics cantonaux, entre les habitant-e-s du canton de Neuchâtel. La solution des trois zones permettra de réduire les injustices entre les citoyen-ne-s, ce qui devrait être une action primordiale pour toute autorité politique. La zone unique pour les 0-25 ans et les seniors permettra d'aller encore plus loin dans le projet, en supprimant totalement les disparités pour les jeunes et les plus âgés, promouvant ainsi notamment un choix de formation impartial pour la jeunesse ou un soutien pour les usagers captifs. Une autre promotion, celle d'un environnement durable, sera également récompensée par un nouveau système de zones plus égalitaire et donc plus attractif. Enfin, une meilleure homogénéisation des zones permettra de renforcer les liens entre les deux pôles de notre beau canton.

Ce rapport a été rédigé par un groupe politique de gauche (socialiste) et de droite (libéral-radical) dans le but de mettre en lumière les faiblesses du système de zones Onde Verte actuel et de montrer par des propositions concrètes la direction que pourrait prendre un nouveau projet plus cohérent et égalitaire.

À notre sens, une révision du zonage doit être entreprise également dans la perspective de la ligne directe, qui changera fondamentalement la manière de se déplacer dans notre canton en rapprochant encore nos régions.

Nous demandons au Grand Conseil d'inviter le Conseil d'État à étudier nos propositions afin d'assurer une meilleure égalité de traitement entre habitants des différentes régions de notre canton, et une cohérence avec la politique actuelle de protection du climat ainsi qu'avec la volonté affichée par le Conseil d'État d'augmenter de manière significative, d'ici à 2030, le nombre d'usagers des transports publics.

Demande d'urgence : NON

Auteur ou premier signataire :

Melissa Cravero, présidente du Conseil général de Cressier

Autres signataires (prénom, nom) :

Autres signataires suite (prénom, nom) :

Autres signataires suite (prénom, nom) :