

REPONSE DE LA CITraP A LA CONSULTATION D'HORAIRE 2025

PREAMBULE

Nous avons déjà eu l'occasion de vous le déclarer depuis plusieurs années, la consultation de l'horaire des transports publics se fait à une période de l'année où le projet est quasiment sous toit. Il est donc très difficile de pouvoir influencer d'une manière intelligente sur des choix qui ont été pris sans consultation préalable des principaux intéressés.

Certes, cette année est particulière, puisque l'horaire 2025 sera considérablement modifié pour restaurer une ponctualité et une stabilité fortement mises à mal ces dernières années. Il était donc difficile de consulter la base, vu que les travaux de mise au point ont pris une bonne année pour corriger dans la mesure du possible les plus graves détériorations annoncées en 2023 en Suisse romande.

Si l'on qualifie le résultat, on peut dire que le meilleur côtoie le pire. Ainsi nous saluons la réalisation d'une ancienne revendication, la création d'une relation diamétrale Bienne – Neuchâtel – Yverdon-les-Bains. En revanche, nous déplorons la forte dégradation des correspondances pour le Val-de-Travers à Neuchâtel, avec des attentes dissuasives. C'est un dossier qui doit être repris dès maintenant pour trouver des solutions à l'horizon 2026.

Nous nous bornons à exprimer nos remarques de manière synthétique. Nous souhaitons que les associations concernées soient associées de manière plus étroite à l'étude future des requêtes des voyageurs.

LIGNES DE TRAIN

Ligne 210 Lausanne – Neuchâtel – Bienne

Si l'on est satisfait de la cadence semi-horaire Neuchâtel – Lausanne, c'est au prix de la disparition des relations directes Zurich – Neuchâtel – Genève, avec changement à Renens (VD). Il faudra que les changements de trains se fassent tous, le plus rapidement possible, sur le même quai. Les six paires supplémentaires Neuchâtel – Genève, décalées à xh18 à Neuchâtel sont des demi-mesures, car le temps de parcours est allongé avec davantage d'arrêts et de longues attentes à Neuchâtel pour le Val-de-Travers et les Montagnes.

En revanche, on se réjouit que le premier Régional Neuchâtel – Bienne soit avancé à 5h08, avec arrivée à 5h38 à Bienne, assurant les correspondances tant pour Bâle que Zurich.

Ligne 210 Bienne – Neuchâtel – Yverdon-les-Bains

On salue la réintroduction, attendue depuis la construction de la nouvelle ligne de la Béroche, du trafic régional entre Gorgier – Saint-Aubin et Yverdon-les-Bains avec un régional Bienne – Neuchâtel – Yverdon à la cadence horaire, donnant de bonnes correspondances pour Lausanne. Pour ce faire, on doit sacrifier les arrêts à Vaumarcus, en raison d'un seul quai. En compensation, il faut prévoir de bonnes correspondances avec le Car postal, à Saint-Aubin, pour Neuchâtel et pour Yverdon.

Concernant l'IC 5 Neuchâtel - Genève Aéroport, il est regrettable que ces trains partent de Neuchâtel malheureusement sans les correspondances de toutes les branches du nœud de Neuchâtel (Montagnes, Val-de-Travers, Fribourg - Morat, R de Bienne - Le Landeron, Corcelles-Peseux).

Ligne 221 Neuchâtel – Buttes

On constate le *statu quo* sur la ligne du Val-de-Travers, avec une détérioration généralisée des correspondances en direction de Lausanne, Genève et Fribourg ainsi qu'à Auviernier en direction de Gorgier – Yverdon.

Si l'on ajoute les 10 mois de fermeture de la ligne Travers – Buttes dès le 8 juillet 2024, à la suite des travaux, on constate que les mauvaises nouvelles s'accumulent pour les usagers du Val-de-Travers.

Dans ce contexte de détériorations générales, il aurait été judicieux que le canton prévoie de renforcer la cadence aux 30 minutes entre Neuchâtel et Buttes afin d'avoir au moins une bonne nouvelle à annoncer à la population de la région.

Ligne 222 Les Ponts-de-Martel – La Chaux-de-Fonds

Il faut combler les trous à 10h04 et à 21h04 au départ de La Chaux-de-Fonds ainsi qu'à 9h33 et à 20h33 au départ des Ponts-de-Martel.

Il serait judicieux d'étudier la possibilité d'introduire un train supplémentaire à 17h03 au départ des Ponts-de-Martel et à 17h34 au départ de La Chaux-de-Fonds, pour assurer les correspondances semi-horaires à cette heure de pointe.

Ligne 223 Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel

D'abord, la CITraP salue l'arrêt systématique, désormais, de tous les trains aux Forges et au Crêt-du-Locele

Le Service cantonal des transports a indiqué qu'il n'était pas possible d'inverser les missions du BLS et de transN pour des raisons techniques.

Toutefois, il arrive encore que les trains du BLS, en cas de retard, doivent rebrousser en gare des Hauts-Geneveys. Il est nécessaire de trouver une solution de secours. On pourrait par exemple prolonger le bus en provenance de Cernier jusqu'à La Chaux-de-Fonds pour transporter les voyageurs immobilisés durant une demi-heure. Il faudrait alors qu'un autre bus de Cernier le remplace pour la course suivante.

Il faut inscrire à l'horaire le train arrivant au Locle à 0h46 et remontant à vide à La Chaux-de-Fonds, avec départ proposé à 0h51. Le dernier train de 23h20 ne permet pas d'assister jusqu'au bout aux manifestations et aux spectacles organisés en soirée au Locle.

Corcelles-Peseux – Neuchâtel

La correspondance saute à Neuchâtel pour trois minutes en direction de Bienne et l'attente s'élève à... 26 minutes. La prolongation de la ligne de bus 122 Neuchâtel – Vauseyon jusqu'à Corcelles est un pis-aller, vu l'allongement du temps de parcours (lire ci-dessous l'analyse de l'alternative par bus).

Ligne 224 Les Brenets – Le Locle

En priorité, il faut combler les trous. Au départ des Brenets, entre 13h39 et 15h31 ainsi qu'entre 18h39 et 20h37 et entre 20h37 et 22h06. Au départ du Locle, entre 14h16 et 15h55 (16h20 le week-end) ainsi qu'entre 19h16 et 20h50 (sauf vendredi et samedi) et entre 20h50 et 22h16 au départ du Locle.

On pourrait étudier l'extension de la cadence à la demi-heure en semaine, le matin entre 6h et 8h ainsi que l'après-midi entre 15h30 et 19 heures.

Ligne 225 La Chaux-de-Fonds – Bienne

En raison de travaux à la gare de Sonceboz et entre Bienne et Reuchenette, l'horaire est très perturbé avec de nombreuses suppressions de trains ou interruptions de trafic. En outre, la coupe-accroche des trains régionaux à Sonceboz est sujette à de fréquentes pannes, ce qui entraîne des suppressions de trains. Il est impératif de rétablir une desserte stabilisée. Par ailleurs, il faudrait avancer le Régio arrivant à 8h à La Chaux-de-Fonds pour assurer les correspondances avec les autres trains. Il faudrait ajouter un RE Express à 17h02 pour Bienne afin d'assurer les correspondances semi-horaires à cette heure de pointe.

Ligne 236 La Chaux-de-Fonds – Saignelégier

Il faudrait retarder le dernier train au départ de Saignelégier de 21h20 à 22h20. L'offre du dimanche commence trop tardivement: premier départ de Saignelégier à 7h20 et de La Chaux-de-Fonds à 8h02 (donc pas de correspondances matinales).

Ligne 255 Neuchâtel – Fribourg

On salue l'introduction de la cadence à la demi-heure entre Neuchâtel et Fribourg, grâce au prolongement des trains Fribourg – Anet (Ins) jusqu'ici intercalés. On regrettera que seul un train sur deux s'arrête à Saint-Blaise, car la desserte est asymétrique avec des arrêts aux xh17 (pour Berne) et xh22 (pour Fribourg). Il faudrait plutôt l'arrêt aux xh52 pour Fribourg. On regrettera également la détérioration généralisée des correspondances en gare de Neuchâtel avec la plupart des lignes.

Pour information, on remarquera le battement de 25 minutes environ à Morat pour la ligne de la Broye.

Ligne 305 Neuchâtel – Berne

Pas de changement pour les IR 66 La Chaux-de-Fonds – Berne. En revanche, on salue le décalage de trois minutes (départ aux xh04) du RER BE S5 Neuchâtel -Berne, ce qui permettra une correspondance (serrée) en provenance du Locle – La Chaux-de-Fonds.

On rappelle que les battements à Berne sont d'une heure ou d'une demi-heure toutes les deux heures pour le Valais et l'Oberland bernois. Mais on sait que le dossier est de la compétence du canton de Berne!

LIGNES DE BUS

Ligne 21.380 Le Locle – La Tourne – Neuchâtel

Cette ligne est très fréquentée et offre une bonne desserte avec cadence horaire et semi-horaire aux pointes. Toutefois, il faudrait combler le trou entre 9h34 et 11h04 au départ du Locle pour Les Ponts-de-Martel, car il n'est pas non plus possible de se rendre aux Ponts-de-Martel par le train au départ de La Chaux-de-Fonds entre 9h04 et 11h04.

Ruptures de correspondances pour Lausanne

La plupart des usagers de la ligne 380 l'empruntent aux heures de pointe pour se rendre à leur travail. Or, le bus 380 se retrouve systématiquement pris dans le trafic intense sur la H10 entre Peseux et Vauseyon, engendrant en moyenne 10 minutes de retard à l'arrivée à Neuchâtel. En conséquence, l'horaire 2025 ne permettrait pas, dans les faits, de garantir les correspondances pour Lausanne comme indiqué dans la grille horaire pour consultation (7' d'intervalle en gare de Neuchâtel, contre 15' aujourd'hui).

Aucune alternative

Aujourd'hui déjà, en raison des retards systématiques sur cette ligne dus aux bouchons sur la H10 entre Peseux et Vauseyon, plusieurs usagers descendent à l'arrêt de Corcelles, Pharmacie (ou Neuchâtel, Les Carrels), pour prendre le train de Corcelles-Peseux pour Neuchâtel (respectivement le train pour Neuchâtel à l'arrêt Les Deurres). L'horaire 2024 laisse en effet suffisamment de temps aux usagers pour transiter à pied entre ces arrêts et le train de Corcelles-Peseux qui n'est, contrairement aux bus, pas impacté par le trafic routier. Mais l'horaire 2025 ne permettrait plus d'offrir aux usagers cette alternative, car la ligne Corcelles-Peseux-Neuchâtel n'est décalée que de +deux à trois minutes par rapport à l'horaire 2024 (contre +13' pour le 380).

Ruptures de correspondances pour Berne

L'horaire 2025 prévoit une arrivée du bus 380 en gare de Neuchâtel aux xh02 et aux xh32. Cela ne permet plus la correspondance pour le train direct BLS pour Berne qui partirait selon l'horaire 2025 aux xh32. Le trajet pour Berne pour les usagers du 380 s'en retrouverait dès lors prolongé de plus de 50 minutes (!) (+30 minutes d'attente en gare de Neuchâtel, +20 minutes supplémentaires dans le Régio pour Berne par rapport au direct). Les correspondances seraient également impossibles à tenir entre le 380 qui arrive aux xh02 avec le Regio qui part aux xh04, car même sans retard, l'arrêt du 380 est à plus de deux minutes à pied du quai 2 pour Berne en gare de Neuchâtel. C'est donc une détérioration importante de la situation par rapport à l'horaire 2024, qui ne se justifie nullement.

Si l'horaire 2025 devait être maintenu, les usagers de Montmolin pour Berne, seraient probablement invités à prendre la ligne 424 pour Les Geneveys-sur-Coffrane où la correspondance pour Berne est garantie. Toutefois, les usagers devraient alors payer pour une zone tarifaire Onde verte supplémentaire (la zone 30). Cette situation n'est pas non plus acceptable.

Ruptures de correspondances pour le Val-de-Ruz

Enfin, plusieurs usagers de la ligne 380 arrivant des Ponts-de-Martel et du Locle profitent d'une correspondance avec la ligne 424 pour Cernier à l'arrêt Montmolin, route de la Tourne – les deux bus arrivant/partant quasi simultanément. Avec une ligne 380 décalée de +13 minutes, ces correspondances ne seraient plus possibles, engendrant un temps d'attente supplémentaire.

Maintenir l'horaire actuel de la ligne 380 permettrait de (vraiment) garantir les correspondances avec la ligne du Pied du Jura, le train pour Berne et la ligne 424 pour Cernier! Comme la ligne 380 est une ligne «indépendante», dans le sens qu'elle ne dépend pas d'autres contraintes, une mise en œuvre de l'horaire 2025 tel que présenté dans le cadre de cette consultation serait tout simplement incompréhensible.

Ligne 21.421 Cernier – Neuchâtel via Savagnier

Selon les chiffres publiés par l'OFT, le taux de couverture des coûts de cette ligne (valeurs effectives 2021, en période Covid) est le troisième meilleur pour les lignes de bus du trafic régional dans le canton. C'est là un signe que la

demande et la fréquentation sont élevées pour cette ligne. Une extension de l'offre avec une paire de courses au minimum entre 6h00 et 24h00 est donc nécessaire. Dans tous les cas, une course le matin, en semaine, manque clairement au départ de Cernier entre les courses 88002 et 88004.

En outre, cette ligne ne devrait pas desservir le trafic local, afin de stabiliser son horaire: il est en effet inadmissible que l'horaire du trafic régional soit péjoré pour doubler une desserte déjà assurée au niveau local avec une cadence de 10 minutes.

Dans le détail, la correspondance à Neuchâtel avec l'IC5 en direction de Zurich est sacrifiée et les temps d'attente augmentent.

Nous proposons deux variantes, et demandons aussi la suppression de la desserte locale:

Variante 1: départ de Cernier à la minute 51 (ou 21) pour un passage au Rocher à la minute 17 (ou 47) pour une arrivée à la place Pury à la minute 24 (ou 54). Dans le sens inverse: départ de la place Pury à la minute 32 (ou 02) pour un passage à la gare à la minute 40 (ou 10) et une arrivée à Cernier à la minute 07 (ou 37).

Variante 2: les départs aux heures de pointes ne sont pas décalés de 30 minutes, mais de 20, ce qui permet d'alterner les correspondances. Départ de Cernier aux minutes 00 (ou 20) pour un passage au Rocher aux minutes 27 (ou 47) et une arrivée à la place Pury aux minutes 33 (ou 53). Dans le sens inverse, départ de la place Pury aux minutes 28 (ou 08) pour un passage à la gare aux minutes 34 (ou 14) et une arrivée à Cernier aux minutes 00 (ou 40).

En semaine, le trou demeure entre 7h56 et 13h02 au départ de Neuchâtel et entre 7h53 et 12h53 au départ de Cernier.

Ligne 21.423 Les Hauts-Geneveys – Cernier

Seules les correspondances pour La Chaux-de-Fonds sont assurées. Un certain nombre de correspondances pour Neuchâtel seraient possibles, en décalant les départs et arrivées aux Hauts-Geneveys, lorsque la correspondance le permet à Cernier.

Ligne 21.424 Cernier -Les Geneveys-sur-Coffrane – Montmollin – Rochefort

La CITraP salue la nouvelle desserte de Malvilliers.

Cette liaison est recommandée au départ de Cernier pour assurer les correspondances avec la gare de Neuchâtel aux Geneveys-sur-Coffrane. La proposition est intéressante, mais la cadence est seulement horaire (sauf aux pointes), contrairement à la cadence à la demi-heure pour Cernier – Les Hauts-Geneveys. En outre, la desserte s'arrête après 20 heures.

A signaler toujours et encore le trou entre 19h et 22h, puis la cadence aux deux heures à 22h et à minuit, entre Montmollin et Les Geneveys-sur-Coffrane.

Ligne 21.590 Fleurier – Les Verrières - Pontarlier

La disparition presque complète des relations bus entre Les Verrières et Pontarlier est une mesure extrême qu'il nous est difficile de comprendre. La diminution du nombre de courses sur la ligne 590, imposée par l'OFT, ne devait pas forcément avoir autant de répercussions négatives sur les relations avec Pontarlier. En choisissant de renforcer la desserte des villages suisses de la ligne (environ 1600 habitants) aux dépens des relations avec Pontarlier (près de

20'000 habitants), c'est clairement une option politique qui a été prise et qui remet en cause tous les efforts qui ont été consentis ces dernières années pour renforcer les liens entre les deux régions.

Ligne 21.612 Boudry – Gorgier – Saint-Aubin

Ligne 21.630 Gorgier – Saint-Aubin – Yverdon-les-Bains

L'horaire n'est pas encore publié dans le cadre de la consultation de l'horaire 2025. Ce qui est regrettable, car il n'est pas possible d'étudier les correspondances avec le Littorail Neuchâtel – Boudry. Idem pour la ligne Gorgier – Yverdon-les-Bains.

Comme nous le signalons ci-dessus pour la ligne 210, les correspondances pour et de Vaumarcus doivent être assurées à Gorgier – Saint-Aubin, tant pour Neuchâtel que Lausanne. En effet, le recours au Car postal Gorgier – Yverdon n'est pas satisfaisant, vu l'itinéraire par les villages du vignoble de Bonvillars, ce qui allonge énormément les temps de parcours.

On peut imaginer une desserte conjointe de Vaumarcus et de la Haute-Béroche, comme l'idée vient d'en être lancée.

CITraP Neuchâtel, juin 2024