

RAPPORT ANNUEL 2023 DE LA CITraP NEUCHATEL

Préambule

La CITraP, c'est une histoire au long cours.

Au long cours pour son comité dont les membres sont fidèles et engagés.

Au long cours parce que les dossiers se règlent rarement en une année.

C'est pourquoi, ce rapport ne sera pas très différent de celui de l'année passée.

Activités

TGV (Berne) – (Neuchâtel) – Frasne – Paris

Ce n'est plus une histoire au long cours, mais un enlisement. Sébastien JACOBI et Claude BUDRY se sont rendus à Paris pour y rencontrer le directeur de Lyria qui s'est dit préoccupé par les difficultés de réservation des trajets à partir de Neuchâtel, réservations victimes de contingents et d'encoules informatiques.

Par ailleurs cette ligne, malgré une indéniable fréquentation, ne fait pas partie des priorités françaises. Notons cependant que des trajets Berne-Frasne ont été restaurés le week-end au changement d'horaire de décembre 2023, jusqu'au mois de juillet 2024.

Les parlementaires neuchâtelois à Berne, le canton, comme la FTJA ont également fait pression, sans succès, sur la région de Bourgogne – Franche-Comté qui refuse désormais de payer sa quote-part de 400.000 euros sur les frais d'exploitation.

De même, les lignes de bus qui relient le Val-de-Travers à la France voisine, souffrent d'un manque d'intérêt et d'argent de la part des autorités concernées au-delà de la frontière. Ainsi certains bus entre Fleurier et Pontarlier risquent d'être supprimés au prochain horaire de décembre 2024.

En revanche, d'importants travaux se déroulent de mars à octobre 2024 sur la ligne des Horlogers La Chaux-de-Fonds – Besançon, avec un renouvellement intégral de voie sur un tronçon entre Morteau et Le Valdahon, ainsi que des travaux sur des ouvrages d'art tout au long de la ligne.

ECOPOUCE

Après des années de travail sur ce beau projet innovant de covoiturage entre les cantons du Jura et de Neuchâtel, en passant par Le Pâquier, l'équipe en charge à provisoirement (?) jeté l'éponge. Le logiciel proposé par le CEFF de Saint-Imier pour enregistrer les participants n'a pas donné satisfaction. De surcroît, les utilisateurs potentiels, chauffeurs et passagers, refusaient pour certains de se faire «tracer».

La CITraP regrette cet échec et espère que cette formule, dans l'esprit du développement durable, sera reprise avec succès.

LE LOCLE – LES BRENETS

Après des années de lutte, ceux qui voulaient sauver ce petit train, condamné par le canton qui voulait le remplacer par des bus électriques, ont obtenu un délai, au moins jusqu'en 2031. Le projet a été abandonné pour des raisons de coûts d'investissements, en attendant de faire passer des bus standards par le Col des Roches, lorsque le tunnel de la A 20 sera percé sous Le Locle. Comme quoi un train, en zone libre et sécurisée, offre bien des avantages.

FLEXIABO

Inspirée par l'exemple d'autres cantons, la CITraP a demandé à Onde verte de mettre sur pied une offre similaire aux usagers du canton.

En l'occurrence, elle est arrivée comme la grêle après les vendanges puisque Onde verte avait déjà imaginé cette formule concrétisée en 2023 sous la forme d'un Flexiabo de 100 jours par année.

ARRETS SUR DEMANDE APRES 22h00

A l'image de ce qui se fait dans certaines villes de France, entre autres à Lyon, la CITraP a demandé à transN d'offrir la possibilité aux usagers de demander à sortir du bus entre deux arrêts officiels. Sachant qu'il y a peu de passagers à cette heure de la nuit, que le trafic automobile est très réduit et que les bus ont de la marge au niveau de l'horaire, il apparaît que cette prestation encouragerait les gens à utiliser les transports publics de nuit (moins de distance à parcourir et moins de crainte). Actuellement transN est peu enthousiaste, se retranchant derrière la Lhand qui demande les mêmes prestations pour tous les passagers quelle que soit leur mobilité.

CONSULTATIONS

Comme chaque année, la CITraP se fend de commentaires détaillés sur les horaires de l'année à venir, commentaires qui rencontrent peu d'échos au niveau du canton pour toutes sortes de raisons, en particulier d'obligations fédérales.

Elle a également répondu à la consultation cantonale sur la « Stratégie 2030 pour le développement durable », saluant la prise en compte du réchauffement climatique et de ses aléas, mais déplorant son manque d'ambition.

La CITraP envoie de temps en temps un courriel aux six parlementaires neuchâtelois pour leur faire part de son point de vue sur différents dossiers (entraves induites par les travaux en gare de Lausanne...).

Et enfin, les villes de Neuchâtel et de la Chaux-de-Fonds comptent un représentant de la CITraP dans leur commission dédiée à la mobilité.

Sans oublier le siège de la CITraP au sein du Conseil des transports cantonal qui se réunit une fois par an.

CONCLUSION

Le comité de la CITraP a parfois le sentiment de mener un travail de fourmi, au rythme de l'escargot, mais espère cependant amener quelques pistes dans la gestion complexe des transports publics. Elle continue, encouragée par quelques réponses positives et portée par l'engagement de ses membres.

La présidente, Nicole HUMBERT-DROZ, mai 2024