

REÇU le  
25 MAI 2023

**1. Auteur :**  
PLR, Cortailod

## 2. Introduction

Cortailod est géographiquement idéalement situé en Suisse romande : dans la proximité de Neuchâtel et bien relié **par la route** aux différents pôles économiques, politiques et culturels de la Suisse (Lausanne, Genève, Berne...).

Les liaisons au moyen des transports publics sont, par contre, un point noir (ou tout au moins gris foncé !) de l'attractivité de Cortailod.

Or, aujourd'hui, il est, de manière générale, recherché par une frange plus ou moins large de la population de pouvoir se déplacer sans devoir conduire pour diverses raisons : efficacité, prix, parcage, réchauffement climatique, etc..



Il apparaît donc opportun que Cortailod propose à sa population, une solution valable et acceptable du point de vue financier.

Le PLR, soucieux de la qualité de vie et du développement harmonieux de Cortailod, propose d'aborder ce problème en faisant les propositions décrites dans ce document.

## 3. Constatation

De nombreuses personnes habitent Cortailod et travaillent à Neuchâtel, dans le haut du canton, à Lausanne, à Berne, à Bienne, à Genève, à Fribourg. Pour se rendre avec les transports publics dans ces différents lieux il est nécessaire de se rendre à la gare de Neuchâtel ou en ville de Neuchâtel.

Le transport depuis Cortagora à la gare de Neuchâtel le matin nécessite de prendre 2 moyens de transport (en passant par la gare de Boudry) ou 3 moyens de transport (en passant par Areuse et le Littorail). Ces différentes correspondances augmentent le risque de retard et de manquer ainsi son train à la gare de Neuchâtel. Le temps de parcours est de 42 min à 47 minutes (Source : Google maps)

 06:45 – 07:29 44 min  
613 > 215 > 102 >   
À 06:48 de Cort'Agora  
10 min  
Détails

→ Via le tram Areuse

 06:45 – 07:32 47 min  
613 > 215 > 120 > 

→ Via le tram Areuse puis la ligne de bus 120

 07:04 – 07:46 42 min  
612 > R

→ Via la gare de Boudry

 07:14 – 07:58 44 min  
 > 215 > 102 > 

→ Via le tram Areuse

La distance est d'environ 13 km (dépend du parcours).

Mettre  $\frac{3}{4}$  d'heure en devant changer 1x ou 2x de moyen de transport est très peu attractif. En effet ces transferts modaux perturbent les faibles possibilités de travail/lecture/....

#### 4. Contenu

Des propositions sont en cours d'étude (notamment dans le cadre de la fusion) mais nous pensons qu'il est urgent de mettre en place une solution qui apporte une nette amélioration de l'offre pour les utilisateurs tout en demandant des investissements supportables pour la commune.

Par la présente motion nous demandons donc au Conseil Communal d'étudier les solutions qui pourraient être mises en œuvre dans un temps raisonnable pour améliorer sérieusement, en particulier en termes de temps de déplacement et d'horaire, les liaisons de transports publics depuis notre village de Cortaillod vers le réseau CFF.

Nous demandons à ce que cette étude comprenne un volet portant sur les coûts de mise en œuvre et les coûts d'exploitation.

#### 5. Complément

En annexe à cette motion nous soumettons au Conseil Communal une esquisse d'étude de liaison directe de Cortaillod avec la gare de Neuchâtel et le Centre-Ville.

**PLR Cortaillod**

Cortaillod le 15 mai 2023

Ph. Anzyl

~~Abouche~~

Mr. Immin.

~~Bedel~~

Thierry Versteeg

~~Quinio~~

S. Hauert

~~André~~

~~Yves~~

Mout

U. Hubscher

Véronique Corti

~~Stefano~~

Oliver

Abille

## Annexe :

Nous proposons de mettre en place une liaison par bus **direct** avec la gare de Neuchâtel et le centre-ville le matin et le soir des jours ouvrables selon le **parcours** suivant :

### 6. Liaison

#### 6.1 Parcours

##### 6.1.1 Aller :

**Arrêt** Cortagora

**Arrêt** Chanélaz

Autoroute A5 jusqu'à la sortie Neuchâtel Est (piscines)

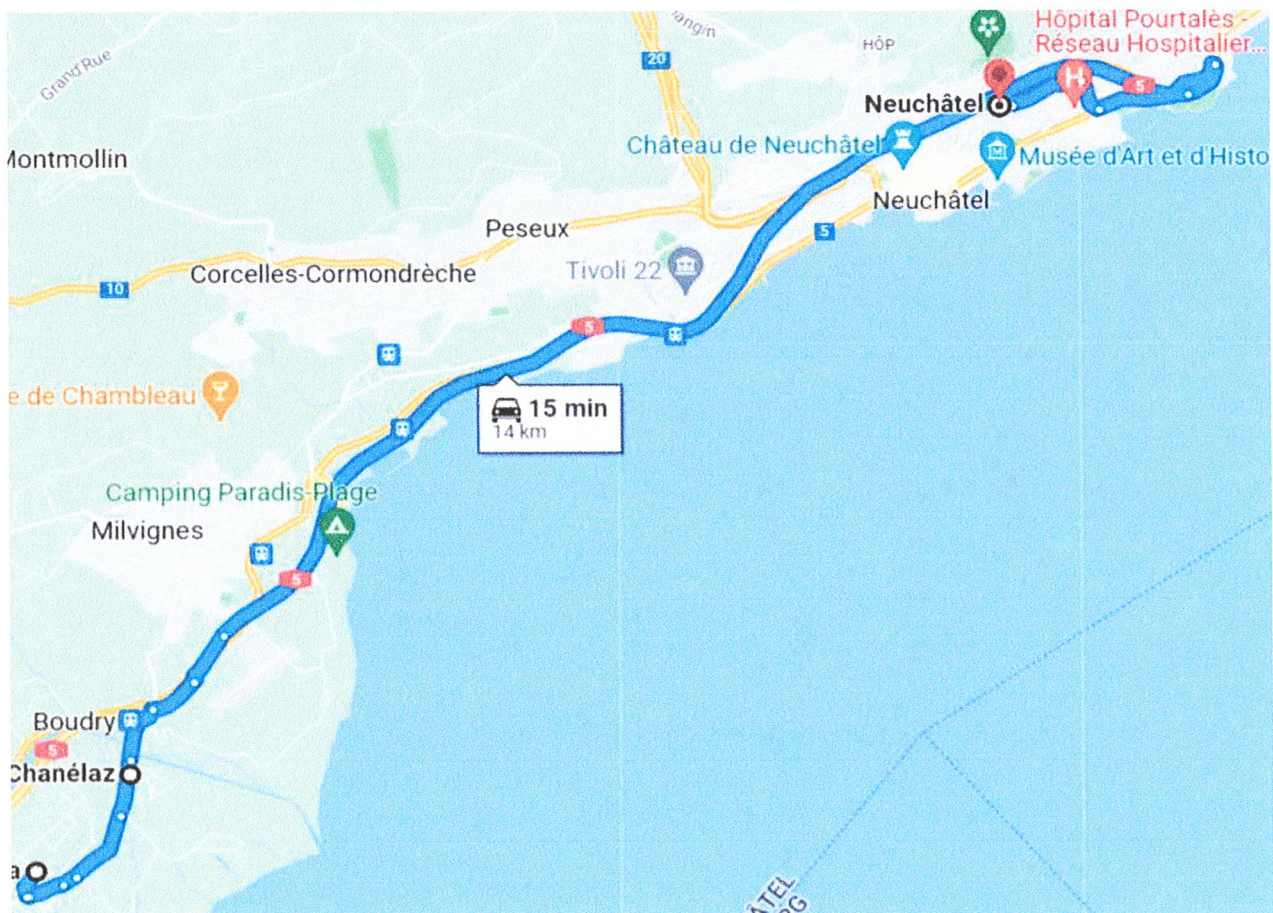
**Arrêt** CPNE (ex-CPLN) : Seulement certaines correspondances.

Gibraltar

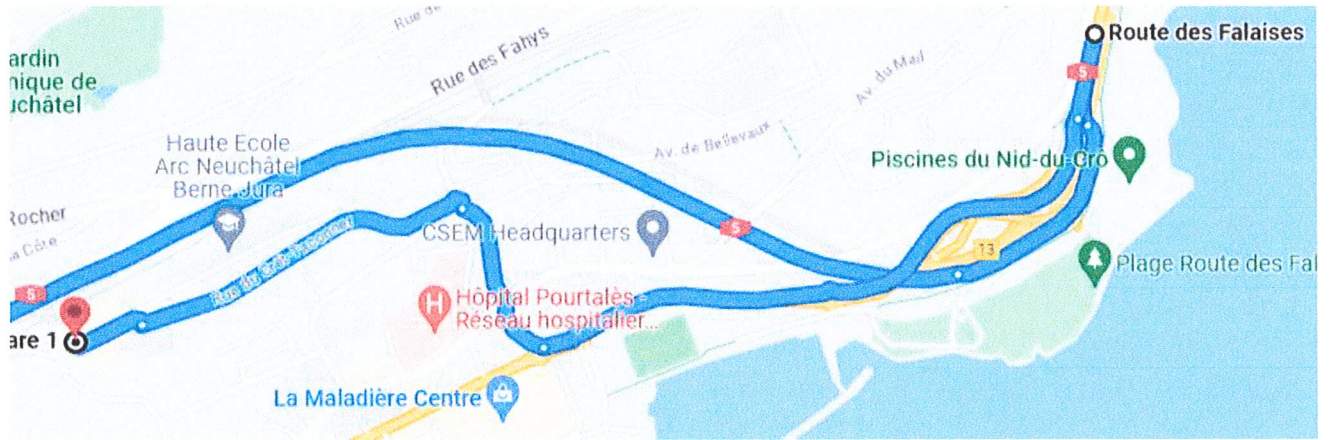
Crêt Tacconnet

**Arrêt** Gare de Neuchâtel (funiculaire pour Lycée DDR, Université...)

Trajet Cortailod-Neuchâtel



Détail en ville de Neuchâtel :



**Retour :**

Trajet Neuchâtel-Cortailod :

**Arrêt** Gare de Neuchâtel

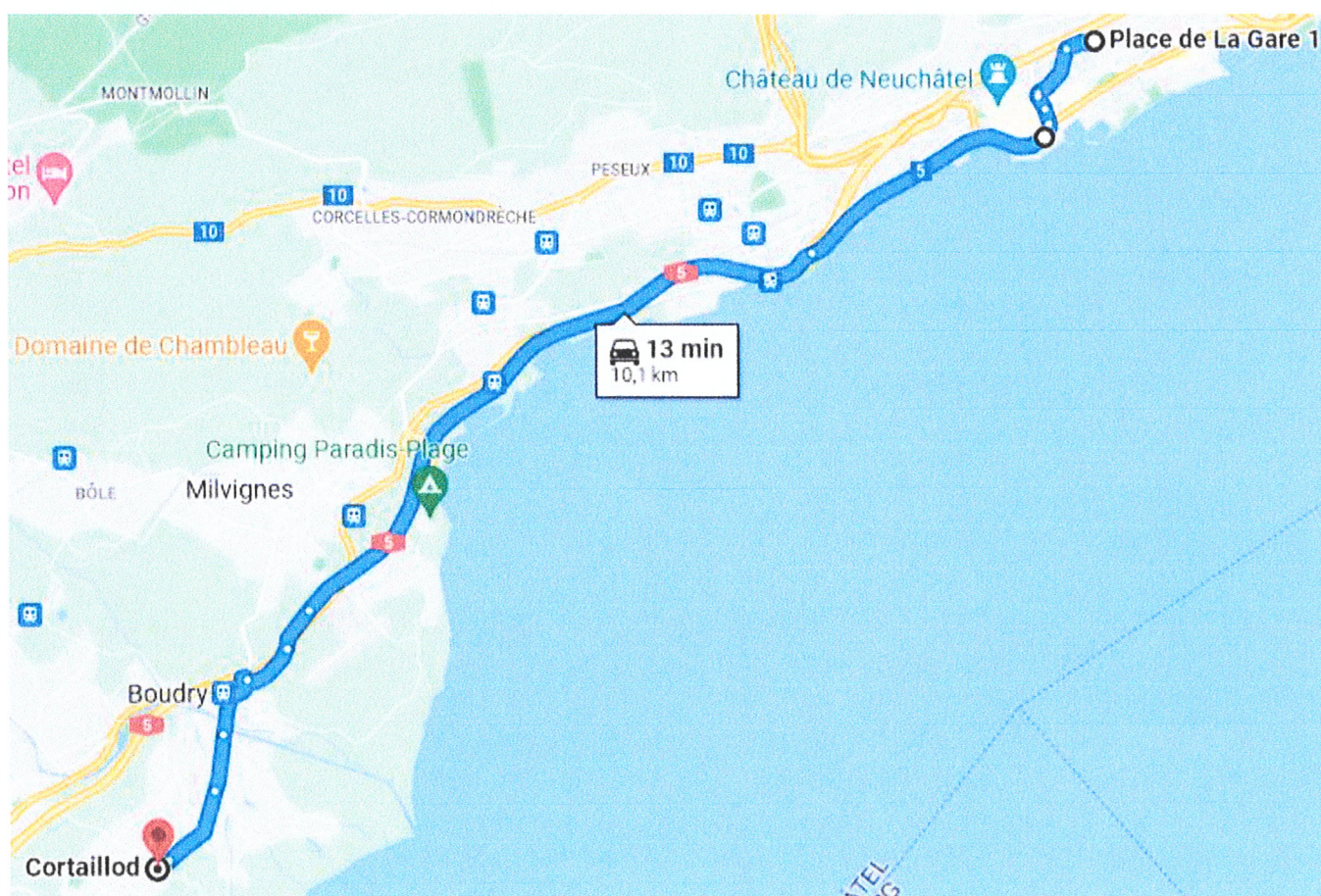
**Arrêt** Place Numa Droz (centre-ville)

Quai Max-Petitpierre

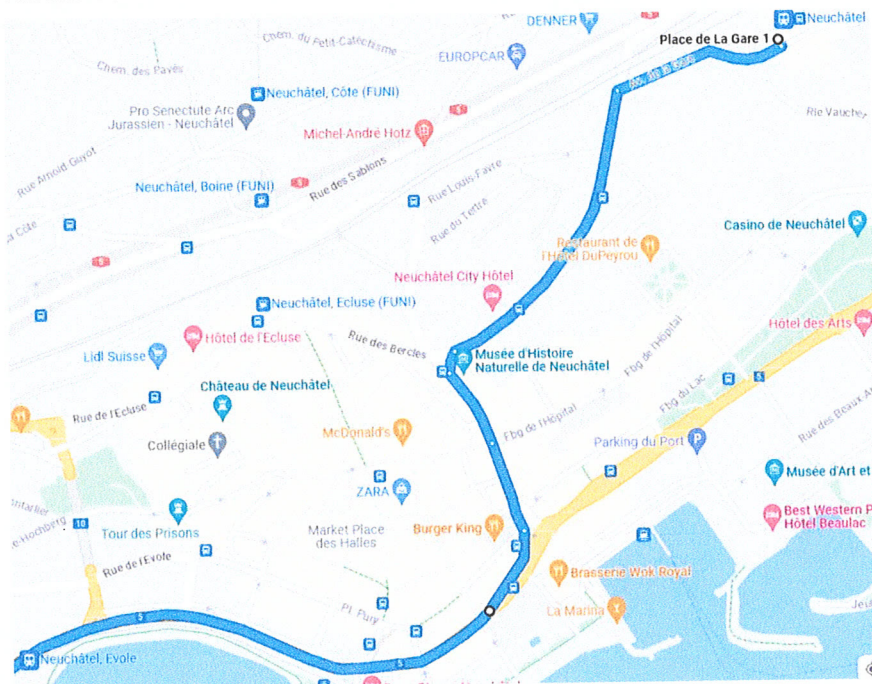
Autoroute A5 jusqu'à Areuse

**Arrêt** Chanélaz

**Arrêt** Cortagora



Détail en ville de Neuchâtel :



Les temps de parcours sont :

- Cortagora – Gare de Neuchâtel : 17 min sans les arrêts / 22 minutes avec arrêts
- Gare de Neuchâtel – Cortagora : 15 min sans les arrêts / 20 minutes avec arrêts

Des essais fait ces derniers temps en situation réelle confirme ces valeurs aux heures de pointes.

## 6.2 Horaire- Matin

Il serait ainsi possible, avec un véhicule d'assurer 3 boucles le matin. Nous proposons d'avoir **une première arrivée** à la gare de Neuchâtel au plus tard à 6h23 , une deuxième à 7h18 et une troisième à 8h05. La troisième arrivée est principalement destinée aux personnes qui travaillent/étudient à Neuchâtel :CPNE / CSEM / HE-Arc / Université (Funi) / Gymnase DDR (marche) / tout le Centre-Ville

	Yverdon	Chaux-de-Fonds	Bienne	Berne	Fribourg	Bus
1	6h34	6h29	6h26	6h32	6h34	<b>6h23</b>
2	7h24	7h29	7h26	7h32	7h34	<b>7h18</b>
3	Travail à Neuchâtel					<b>8h05</b>

### 6.3 Horaire-soir

	Yverdon	Chaux-de-Fonds	Bienne	Berne	Fribourg	Bus
1	Ecoles-Uni à Neuchâtel					<b>16h15</b>
2	16h56	17h00	17h01	17h01	16h56	<b>17h05</b>
3	17h56	18h00	18h01	18h05	18h05	<b>18h08</b>
4	Travail à Neuchâtel					<b>19h00</b>

La liaison 1 est peut-être à remplacer par la liaison 4.

## 7. Sondage

Un sondage en ligne annoncé dans la feuille jaune et dans la presse devrait certainement être préalablement fait. Ce sondage devrait permettre d'estimer la fréquentation de la ligne et le prix « acceptable » par les potentiels usagers.

Le sondage devrait aussi porter sur l'horaire dans le but de déterminer un horaire le plus utile pour les potentiels voyageurs.

On pourrait aussi inclure dans ce sondage des questions portant sur une adaptation éventuelle des horaires et des correspondances sur la gare de Bevaix et ses liaisons sur la Suisse Romande.

## 8. Période d'essai

Nous proposons de procéder à un essai sur 24 mois consécutifs pour principalement vérifier l'occupation de la ligne et l'influence sur les autres lignes de la commune. Cet essai devrait se faire avec un véhicule propriété de TransN ou de Car Postal (ou d'une autre compagnie), donc en sous-traitance.

Cette période d'essai devrait être accompagnée d'une information large en particulier dans les premiers mois d'ouverture de la ligne. Après 6 mois un sondage de satisfaction sera effectué parmi les usagers. Après 18 mois, un questionnaire de satisfaction sera diffusé au sein de la commune.

## 9. Solution à long terme

Ce projet doit être un projet d'avenir, c'est pour cette raison que nous proposons de travailler, à **terme**, avec un bus à propulsion totalement électrique. Le fait de faire environ 200km par jour permet de recharger le véhicule au solaire durant la journée et de faire le bloc de trajet du soir et du lendemain matin sans recharge intermédiaire.

La surface de panneaux solaires pour la production de l'énergie électrique nécessaire à assurer ces transports peut-être estimée ainsi :

- Nb de km annuel : 52000

- Consommation par km : 1.6 kWh (selon données constructeur)
- Consommation annuelle : 83200 kWh
- Surface nécessaire pour produire cette énergie : environ 300m<sup>2</sup> de panneau PV (un toit de 33 m<sup>2</sup> orienté Sud produit environ 10'000kWh par année).

## 10. Finance

Ici nous faisons une étude préliminaire et très grossière qu'il appartiendra, le cas échéant, au Conseil Communal et à l'administration de corriger et de compléter. Cela permet d'alimenter la réflexion.

Ce type de trajet correspond aux possibilités d'un bus à traction électrique. Pour fixer les idées nous partons sur le modèle suivant : eCitaro 396 kWh qui coûte environ 800'000.- et qui consomme environ 1.6kWh/km soit 320 kWh/jour. Ce bus sera amorti sur 12 ans

Pour connaître le coût d'un tel service nous pouvons faire le calcul ci-dessous.

Ce calcul part des hypothèses suivantes :

- 6 trajets aller-retour par jour soit 180 km/jour + trajet au hangar
- Nombre de jour de fonctionnement : 260 (jours ouvrables uniquement)
- Nombre de km par année : 260 \* 200 = 52000 km

Poste	Prix unitaire	Prix par/km	km annuel	Prix/année
Bus	800000,00	1,28	52000,00	66666,67
Electricité	0,25	0,40	52000,00	20800,00
Chauffeur	100000,00			100000,00
Entretien		0,30	52000,00	15600,00
<b>Total</b>				<b>203066,67</b>

Fixons les idées avec 200 trajets passagers payant par jour. Le tarif réduit du billet est CHF 2.20 : les recettes sont donc de 440.-/jour – 10% (frais encaissement) soit CHF 100'000.-/an, .

Donc environ 50% du coût serait couvert par la vente des billets, ce qui est une valeur assez standard. Il reste donc à trouver un financement pour les 100'000.- restant. On pourrait considérer ce trafic comme du TRV (Trafic Régional Voyageur) au même titre que les trains qui s'arrêtent à Bevaix, Boudry ou Colombier. Dans ce cas la subvention de la confédération est de 50% de la part non couverte. Le solde se répartit à raison de 30% au canton et 20% à la commune. Ceci ramènerait le coût pour la commune à 20'000.- par an.

Nous pensons que ce coût est supportable. De plus il serait judicieux de vérifier la pertinence de certaines liaisons de bus actuellement en fonction sur le territoire communal et qui sont/seront peut-être peu fréquentées.

Ce calcul se base sur un bus qui est acheté et entretenu par la commune. Cela ne devrait pas être le cas dans la pratique mais cela permet de calculer le coût acceptable pour une offre « Car Postal » par exemple.

Ce calcul doit être affiné en tenant compte des points suivants : (non-exhaustif)



- Peut-on bénéficier d'une subvention pour une ligne qui n'apporte « que » un gain de temps par rapport à la solution existante et qui apparaît comme une ligne directe parallèle à une liaison existante?
- Augmentation de notre contribution pour les lignes actuelles car elles seront un peu moins fréquentées.
- Résultats du sondage quand à l'occupation prévisionnelle de la ligne.
- Est-ce possible de demander un supplément aux voyageurs pour être autorisés à utiliser cette ligne.
- Serait-ce possible d'avoir un bus sponsorisé (mis aux couleurs d'une banque, assurance, société, etc...)
- ...

## **11. Durabilité**

### **11.1 Social**

Une amélioration drastique de l'offre en transport public est une solution qui donne la possibilité à une large majorité de citoyen d'en profiter. Il est en particulier à relever qu'une très large part (à l'exception du CPMB) des jeunes en formation pourraient être susceptibles d'utiliser cette ligne pour se rendre aux cours au chef-lieu ou dans d'autres centres professionnels romands. Ceux qui poursuivent leur formation dans les unis, dans les HES ou les EPF pourraient aussi en profiter largement.

### **11.2 Economique**

Le coût estimé n'impacte que de manière marginale les finances communales. De plus l'option de travailler sur un contrat de prestation avec une entreprise de transport comme « Car Postal » par exemple permet de limiter les engagements à long terme (investissement d'infrastructure) de la commune.

### **11.3 Environnemental**

L'offre, à terme, se base sur un véhicule totalement électrique.

## **12. Divers**

En cas de fusion avec Boudry et Milvignes, cette ligne restera très attractive pour les habitants du village de Cortaillod même si d'autres lignes sont mises en fonction.

## **13. Contact**

PLR Cortaillod, [philippe@amez-droz.org](mailto:philippe@amez-droz.org) / 076 822 27 91

**Remarques** : Les horaires des transports publics cités vont varier en fonction des années et des travaux.

**Compléments**: Documentation bus eCitaro :

[https://www.mercedes-benz-bus.com/content/dam/mbo/markets/common/buy/services-online/download-technical-brochures/images/content/regular-service-buses/ecitaro/ecitaro-09-21/TI\\_eCitaro\\_2021\\_FR.pdf](https://www.mercedes-benz-bus.com/content/dam/mbo/markets/common/buy/services-online/download-technical-brochures/images/content/regular-service-buses/ecitaro/ecitaro-09-21/TI_eCitaro_2021_FR.pdf)