



**Rapport du Conseil communal au Conseil général**  
concernant  
**la motion populaire « Inclure Wavre et Thielle dans le réseau de transports publics urbains »**

Monsieur le président,  
Mesdames, Messieurs,

## **1 Introduction**

Par le présent rapport, le Conseil communal soumet à votre Autorité la réponse à la motion populaire « Inclure Wavre et Thielle dans le réseau de transports publics urbains » déposée par Mme Sonia Pellegrini, accompagnée de 202 signataires et adoptée par le Conseil général lors de sa séance du 11 juin 2020.

Une rencontre entre des délégations du Conseil communal et des signataires s'est tenue le 7 décembre 2020 et a permis de mieux cerner les attentes de ces derniers. Le besoin en transport scolaire est nettement ressorti comme préoccupation principale.

Ainsi, le Conseil communal demande au Conseil général de prendre acte des mesures provisoires et préparatoires – résultat des premières études – dans la perspective d'améliorer progressivement la desserte en transports de Thielle et Wavre, avec un éventail d'offres s'articulant autour des transports en commun, du transport sur appel et de manière provisoire des transports spécifiques aux besoins scolaires.

## **2 Développement**

La motion populaire « Inclure Wavre et Thielle dans le réseau de transports publics urbains » vise un objectif d'amélioration significative de la desserte en transports publics (TP) des localités de Wavre et Thielle.

Comme le suggère cette motion populaire, une solution par étapes est envisageable. Toutefois, une solution provisoire doit être mise en œuvre dans les meilleurs délais pour améliorer la situation de la desserte en TP.

Les motivations des signataires sont au nombre de trois :

1. **A court terme, demande de la réorganisation des horaires de CarPostal** : la population demande une amélioration significative de la liaison par CarPostal dès la rentrée prochaine (2020), tenant adéquatement compte des besoins des différents usagers.
2. **Mise en œuvre d'une solution permettant aux habitants de Wavre et Thielle de rejoindre le réseau de transports publics urbains neuchâtelois, dans un délai de deux ans**. De nouveaux quartiers se sont ouverts dans les localités de Wavre, Thielle et à Paul-Vouga, accroissant le nombre d'enfants, d'adolescents et de jeunes en formation. Le besoin de mobilité est aigu maintenant. C'est pourquoi la population demande qu'une solution soit mise en œuvre rapidement pour connecter adéquatement Wavre et Thielle aux réseaux de transports publics urbains et ferroviaires. Parmi les solutions imaginées figurent l'extension de la ligne 101/107 et le recours à des mini/midi-bus (privés ou publics) permettant de rejoindre les gares et le réseau TN.
3. **Intégration pleine et entière de Wavre et Thielle dans le concept de mobilité accompagnant le Pôle de développement économique**. Le Pôle de développement économique constitue une extension de Marin-Epagnier en direction de Wavre et Thielle. Le Plan d'aménagement local l'accompagnant doit établir un concept de mobilité. Cela représente une occasion unique de repenser les relations de mobilité entre les trois grandes zones constituant la commune de La Tène pour en faire un territoire unique et interconnecté. La population demande que le concept de mobilité retenu intègre pleinement les localités de Wavre et Thielle et réponde aux besoins modernes de mobilité.

### 3 Etat des lieux

Les localités de Wavre et Thielle se situent à l'Est de l'agglomération du Littoral neuchâtelois avec une qualité de desserte en TP placée entre D et hors classification<sup>1</sup>. Elles font toutefois pleinement partie du périmètre fonctionnel et urbain orienté sur la Ville de Neuchâtel, au même titre que les localités de Marin et Epagnier. De plus, la commune de La Tène – composée de quatre localités dont Wavre et Thielle – est incluse dans le périmètre du Projet d'agglomération (PA), plus précisément dans l'espace urbain et périurbain de la Communauté urbaine du Littoral, plus connue sous l'acronyme COMUL et plus récemment de Région Neuchâtel Littoral (RNL). Le Conseil communal est d'avis qu'il y a du sens à étudier des solutions offrant une meilleure offre de transports en commun pour les localités de Wavre et de Thielle. Il s'agit néanmoins de rester dans une mesure raisonnable en fonction du potentiel d'usagers de ces deux localités.

#### Qualité de la desserte en transports publics

La qualité de la desserte se décline en quatre niveaux, selon le type de moyen de transport, la distance à l'arrêt et la cadence, et qui va de A (très bonne) à D (faible). Dans les secteurs hors classification, la desserte est marginale ou inexistante.



Fig. 1 qualité de desserte déterminée selon la nuance de gris plus ou moins foncée (foncé bonne desserte, claire moins bonne desserte voire inexistante sans nuance)

<sup>1</sup> Selon la fiche thématique 4 de l'Observatoire du territoire.

La qualité de desserte est déterminée selon deux critères :

1. La catégorie de l'arrêt en fonction du type de moyen de transport et de la cadence. Pour Wavre et Thielle, la catégorie d'arrêt est classée en V (groupe B, cadence 40-60 min)

Catégorie d'arrêt	Type du moyen de transport			
	Groupe A		Groupe B	Groupe C
Cadence	Noeuds ferroviaires	Lignes ferroviaires	Tramway, bus, car postal, bus sur appel et bateaux	Transports à câble
< 5 min.	I	I	II	V
6 – 9 min.	I	II	III	V
10 – 19 min.	II	III	IV	V
20 – 39 min.	III	IV	V	V
40 – 60 min.	IV	V	V	V

2. Le niveau de qualité en fonction de la distance à l'arrêt (à vol d'oiseau). Les niveaux de qualité de la desserte par les transports publics forment des cercles concentriques autour de l'arrêt. Les rayons des cercles mesurent 300 m, 500 m, 750 m et 1000 m.

Niveaux	Distance à l'arrêt			
	Catégorie d'arrêt	< 300 m	300 – 500 m	501 – 750 m
I	A	A	B	C
II	A	B	C	D
III	B	C	D	aucun
IV	C	D	aucun	aucun
V	D	aucun	aucun	aucun

#### Démographie / potentiel d'utilisateurs

**Wavre et Thielle en quelques chiffres.** Les tableaux suivants indiquent le nombre d'habitants par localité, le nombre d'élèves à l'école obligatoire (sans distinction de niveaux) et le nombre d'étudiants en formation (secondaire supérieur, professionnelle et/ou académique). Il est utile de préciser que l'analyse ne détaille pas le nombre d'élèves sur les sites scolaires de Wavre ou Marin. Le développement repose sur le postulat que l'ensemble des habitants sont de potentiels usagers des TP. Le tableau cherche seulement à poser le contexte en termes d'utilisateurs (données 2019).

<b>Wavre</b>	
HarmoS	87
Formation	28
Habitants	554

<b>Thielle</b>	
HarmoS	27
Formation	15
Habitants	297

<b>Total usagers potentiels</b>	<b>851</b>
---------------------------------	------------

### Desserte actuelle en transports publics

Les localités de Wavre et Thielle sont desservies par une ligne de bus du domaine du transport régional, assurée par l'entreprise CarPostal.

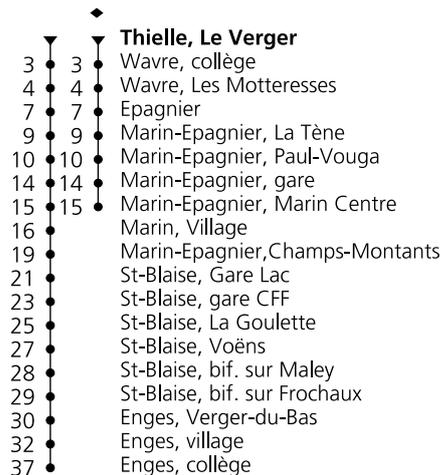
Cette ligne (20.133) assure la desserte des communes de l'Entre-deux-Lacs<sup>2</sup> avec 9 paires de courses du lundi au vendredi et 6 paires de courses le samedi. Thielle compte un arrêt : « Thielle, le Verger », Wavre compte deux arrêts : « Wavre, collègue » et « Wavre, Les Motteresses ».

**Départ Thielle, Le Verger**  
**Direction Enges, collègue**

**Information d'horaire**

Valable de 15.12.2019 à 12.12.2020

🕒	Lundi - Vendredi	Samedis	Dimanches et fêtes
6	52		
7	52	26	
8			
9		26	
10	52 <sup>♦</sup>		
11	52		
12		26	
13	18		
14			
15	21	26	
16	21		
17	21	26	
18	21		



Fêtes: 25 et 26 décembre, 1er et 2 janvier, 10 et 13 avril, 21 mai, 1er juin, 1er août

Temps de parcours approximatif

**Départ Thielle, Le Verger**  
**Direction Le Landeron, gare**

**Information d'horaire**

Valable de 15.12.2019 à 12.12.2020

🕒	Lundi - Vendredi	Samedis	Dimanches et fêtes
7	24		
8	14	49	
9			
10		49	
11	23		
12	24		
13	44	49	
14			
15	44		
16	44	49	
17	44		
18	44	49	



Temps de parcours approximatif

Fêtes: 25 et 26 décembre, 1er et 2 janvier, 10 et 13 avril, 21 mai, 1er juin, 1er août

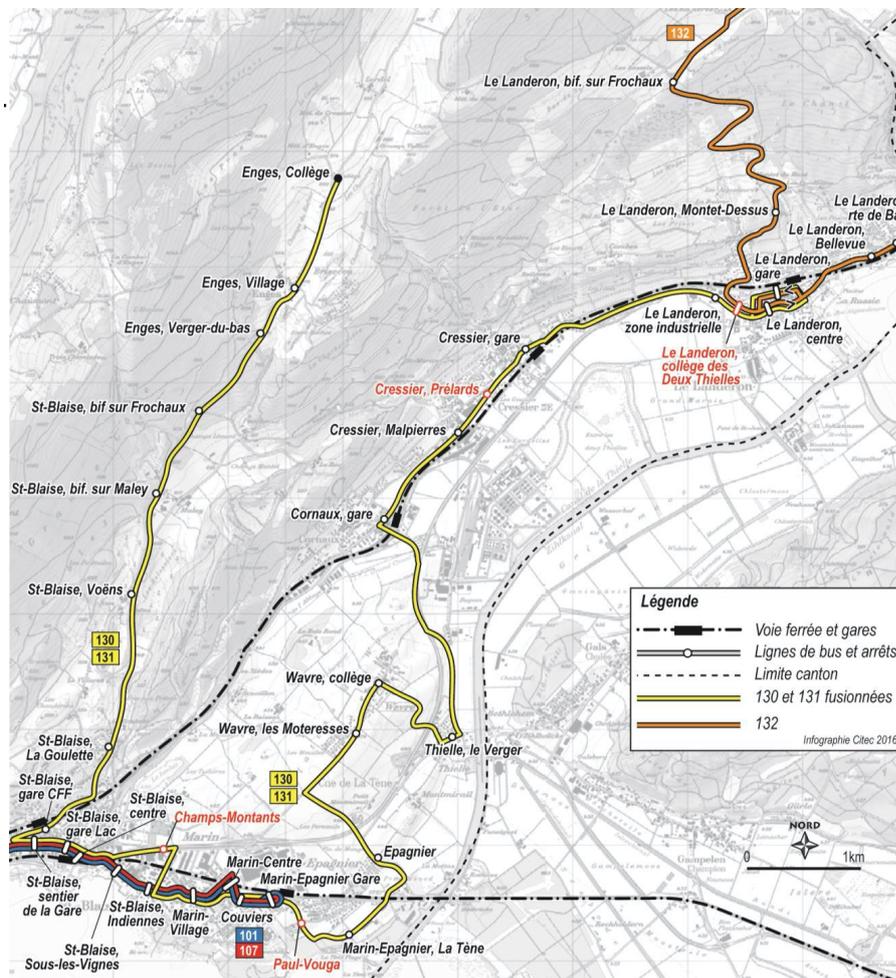
La première ligne CarPostal 130<sup>3</sup> était à l'origine pensée pour assurer le transfert des usagers sur les correspondances des gares de Marin-Epagnier (BLS) et Le Landeron (CFF). Avec le temps, cette ligne 130 a évolué vers un usage régulier des écoliers et des pendulaires. Un besoin d'adaptation de la

<sup>2</sup> Le Landeron, Cressier, Cornaux, Thielle, Wavre, Epagnier, Marin, Saint-Blaise, Voëns, le Maley et Enges.

<sup>3</sup> La ligne 130 a historiquement précédé l'actuelle ligne 133.

structure de cette ligne a été exprimé après quelques années afin de mieux répondre aux besoins des usagers. Une fusion des lignes CarPostal 130 et 131 a vu le jour en 2017.

Lors de la fusion des lignes 130 et 131 – qui a abouti à la création de la ligne actuelle 133 – les besoins pour le transport scolaire ont été prépondérants dans le choix des options et des critères. Tenir compte



de ce facteur a été très compliqué en raison de la longueur du parcours et le prérequis du coût d'exploitation qui devait être contenu avec le concept de deux véhicules au maximum (correspondant au nombre de véhicules des deux anciennes lignes) pour assurer à la fois une desserte tenant compte au mieux des correspondances des deux gares de Marin-Epagnier et du Landeron, et à la fois les transports scolaires tout le long du parcours.

Les communes parties prenantes de cette ligne ont souhaité assurer les transports scolaires sur le centre scolaire des Deux-Thielles pour Cornaux, Cressier et Le Landeron et le centre scolaire du Bas-Lac pour La Tène, Saint-Blaise et Enges.

De manière anecdotique, Thielle est aussi desservi par la Compagnie de navigation du Lac de Biene avec une paire de courses quotidiennes (12:22 – direction Biene, 16:25 – direction Neuchâtel).

#### 4 Axes de réflexion et de travail

Ce chapitre reprend les trois motivations des signataires de la motion, servant ainsi d'axes de réflexion et de travail. Chaque point de motivation est traité séparément.

##### **A court terme, demande de réorganisation des horaires de CarPostal**

La ligne CarPostal 133 assure la desserte des communes du Landeron, de Cressier, Cornaux, La Tène, Saint-Blaise et Enges avec deux véhicules. Les temps de parcours sont très serrés. L'ajout d'arrêts supplémentaires et/ou de cadences supplémentaires est compliqué dans une telle configuration. La marge de manœuvre pour des prestations complémentaires avec deux véhicules et deux chauffeurs est faible. Une réorganisation de l'horaire suppose par définition l'ajout de paires de courses supplémentaires avec un ou plusieurs véhicules et des chauffeurs supplémentaires. La conséquence directe est une hausse des charges d'exploitation qu'il s'agit de négocier avec les communes du périmètre de desserte, le Canton et la Confédération.

En effet, cette ligne du trafic régional voyageurs (TRV) est cofinancée pour moitié par la Confédération et pour l'autre moitié par le Canton. Ce dernier répartit ensuite le financement depuis un « pot commun<sup>4</sup> » pour 60% à sa charge et 40% à la charge des communes. Toute évolution des charges du

<sup>4</sup> Le pot commun finance toutes les lignes de TP du Canton (lignes urbaines et lignes régionales, aussi bien routières que ferroviaires ; les grandes lignes sont autofinancées). Les communes versent 40% du montant des charges nettes dans le pot commun en fonction de leur nombre d'habitants et de leur qualité de desserte et le Canton en verse 60%.

pot commun suppose des discussions longues et conséquentes, sans aucune garantie d'arriver à une solution qui pourrait obtenir un consensus entre les communes, le Canton et la Confédération.

Sur requête du Conseil communal et sensibilisé par les arguments des signataires de la motion, le Département du développement territorial et de l'environnement (DDTE) a procédé à une analyse de faisabilité pour une augmentation des cadences de la ligne 133, en particulier pour combler l'absence de desserte lors des heures creuses dans les créneaux horaires de 9h00 à 11h30 et de 14h00 à 15h00, tout en gardant les mêmes moyens de production de la ligne avec deux véhicules et deux chauffeurs. Le DDTE estime que l'augmentation de deux paires de courses du lundi au vendredi est justifiée et que l'impact financier serait raisonnable.

### Réponse à la motivation 1

Une réorganisation des horaires à court terme<sup>5</sup> n'est pas envisageable. Régler les arrivées et départs uniquement pour la commune de La Tène est impossible car la ligne 133 dessert les deux centres scolaires des Deux-Thielles et du Bas-Lac. De plus, toutes les communes n'ont pas forcément besoin

	nouvelles courses				courses modifiées							
Enges, Collège	06:50	07:40	08:50	10:50	11:50	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	
Enges, Village	06:52	07:42	08:52	10:52	11:52	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	
Enges, Vergers-du-Bas	06:53	07:43	08:53	10:53	11:53	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13	
St-Blaise, Bif. sur Frochaux	06:54	07:44	08:54	10:54	11:54	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	
St-Blaise, Bif. sur Maley	06:55	07:45	08:55	10:55	11:55	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	
St-Blaise, Vbèns	06:57	07:47	08:57	10:57	11:57	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	
St-Blaise, La goulette	06:59	07:49	08:59	10:59	11:59	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	
St-Blaise, Gare CFF	07:04	07:54	09:04	11:04	12:04	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	
St-Blaise, gare Lac	07:06	07:56	09:06	11:06	12:06	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	
Marin Epagnier, Champs Montants	07:08	07:58	09:08	11:08	12:08	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	
Marin, Village	07:11	08:01	09:11	11:11	12:11	13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	
Marin Epagnier, Marin Centre	07:12	08:02	09:12	11:12	12:12	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	
Marin Epagnier, Gare	07:13	08:03	09:13	11:13	12:13	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:33	
Marin Epagnier, Paul Vouga	07:14	08:04	09:14	11:14	12:14	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	
Marin Epagnier, La Tène	07:15	08:05	09:15	11:15	12:15	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	
Epagnier	07:17	08:07	09:17	11:17	12:17	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	
Wavre, les Motteresses	07:20	08:10	09:20	11:20	12:20	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	
Wavre, Collège	07:21	08:11	09:21	11:21	12:21	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	
Thielle, Le verger	07:24	08:14	09:24	11:24	12:24	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44	
Cornaux, gare	07:27	08:17	09:27	11:27	12:27	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	
Cressier NE, Malpieres	07:28	08:18	09:28	11:28	12:28	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	
Cressier NE, Sansfoin	07:29	08:19	09:29	11:29	12:29	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	
Cressier NE, gare	07:30	08:20	09:30	11:30	12:30	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	
Le Landeron, Zone industrielle	07:33	08:23	09:33	11:33	12:33	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	
Le Landeron, Centre	07:34	08:24	09:34	11:34	12:34	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	
Le Landeron, Gare	07:37	08:27	09:37	11:37	12:37	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	
Le Landeron - Biemme	07:49	08:49	09:49	10:49								
Le Landeron - Neuchatel					12:39	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	
Bienne - le Landeron	06:38	07:38				15:06	16:06	17:06	18:06	19:06		
Neuchatel - Le Landeron												
Le Landeron, Gare	06:41	07:41	08:41	09:41	10:41	11:41	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10
Le Landeron, Zone industrielle	06:43	07:43	08:43	09:43	10:43	11:43	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12
Cressier NE, gare	06:46	07:46	08:46	09:46	10:46	11:46	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15
Cressier NE, Sansfoin	06:47	07:47	08:47	09:47	10:47	11:47	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16
Cressier NE, Malpieres	06:48	07:48	08:48	09:48	10:48	11:48	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17
Cornaux, gare	06:49	07:49	08:49	09:49	10:49	11:49	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18
Thielle, Le verger	06:52	07:52	08:52	09:52	10:52	11:52	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21
Wavre, Collège	06:55	07:55	08:55	09:55	10:55	11:55	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24
Wavre, les Motteresses	06:56	07:56	08:56	09:56	10:56	11:56	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25
Epagnier	06:59	07:59	08:59	09:59	10:59	11:59	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28
Marin Epagnier, La Tène	07:01	08:01	09:01	10:01	11:01	12:01	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30
Marin Epagnier, Paul Vouga	07:02	08:02	09:02	10:02	11:02	12:02	13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31
Marin Epagnier, Gare	07:06	08:06	09:06	10:06	11:06	12:06	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35
Marin Epagnier, Marin Centre	07:07	08:07	09:07	10:07	11:07	12:07	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36
Marin, Village	07:08	08:08	09:08	10:08	11:08	12:08	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37
Marin Epagnier, Champs Montants	07:11	08:11	09:11	10:11	11:11	12:11	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40
St-Blaise, gare Lac	07:13	08:13	09:13	10:13	11:13	12:13	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42
St-Blaise, Gare CFF	07:15	08:15	09:15	10:15	11:15	12:15	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44
St-Blaise, La goulette	07:17	08:17	09:17	10:17	11:17	12:17	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46
St-Blaise, Vbèns	07:19	08:19	09:19	10:19	11:19	12:19	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48
St-Blaise, Bif. sur Maley	07:20	08:20	09:20	10:20	11:20	12:20	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49
St-Blaise, Bif. sur Frochaux	07:21	08:21	09:21	10:21	11:21	12:21	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50
Enges, Vergers-du-Bas	07:22	08:22	09:22	10:22	11:22	12:22	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51
Enges, Village	07:24	08:24	09:24	10:24	11:24	12:24	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53
Enges, Collège	07:29	08:29	09:29	10:29	11:29	12:29	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	18:58

d'une réorganisation des horaires. Cette réorganisation doit cependant être une mesure en veille permanente et être mise en œuvre en fonction de l'évolution des besoins sur l'ensemble du périmètre de desserte de la ligne 133.

Une amélioration est toutefois prévue pour le changement horaire 2022 (entrée en force le 12 décembre 2021), avec l'ajout de deux paires et demie de courses sur l'ensemble de la ligne.

Les heures creuses pourront ainsi être comblées.

Une adaptation fine et particulière des horaires pour Wavre et Thielle n'est toutefois pas prévue.

Figure 1 : nouveau plan horaire avec 2.5 paires courses supplémentaires

### Réponse à la motivation 1 (bis)

Le Conseil communal et l'éorén se sont concertés sur une possibilité d'engager un véhicule pour combler le besoin en transports scolaires de Wavre et Thielle. L'éorén n'exprime à ce stade pas de besoins supplémentaires en transports. Les moyens actuels (véhicule et chauffeur) engagés sur d'autres sites scolaires sont insuffisants pour assurer une offre supplémentaire à Wavre et à Thielle. Ceci a pour conséquence que les transports pour Wavre et Thielle doivent être organisés avec des moyens extérieurs à l'éorén.

<sup>5</sup> Il faut comprendre la notion de court-terme comme étant contraignante pour réorganiser des horaires. On ne peut pas attendre de changements positifs pour La Tène sans tenir compte du risque d'influencer peut-être négativement les horaires de desserte des autres communes. Un refonte horaire demande du temps.

Pour ce faire le Conseil communal envisage deux pistes : la première consiste à confier provisoirement un mandat à une société de transport tierce, la seconde réside dans la mise en place d'un système de transport sur appel assuré par l'association *MyBuxi*. La difficulté est de résoudre l'équation du titre de transport, respectivement de la participation financière par les usagers.

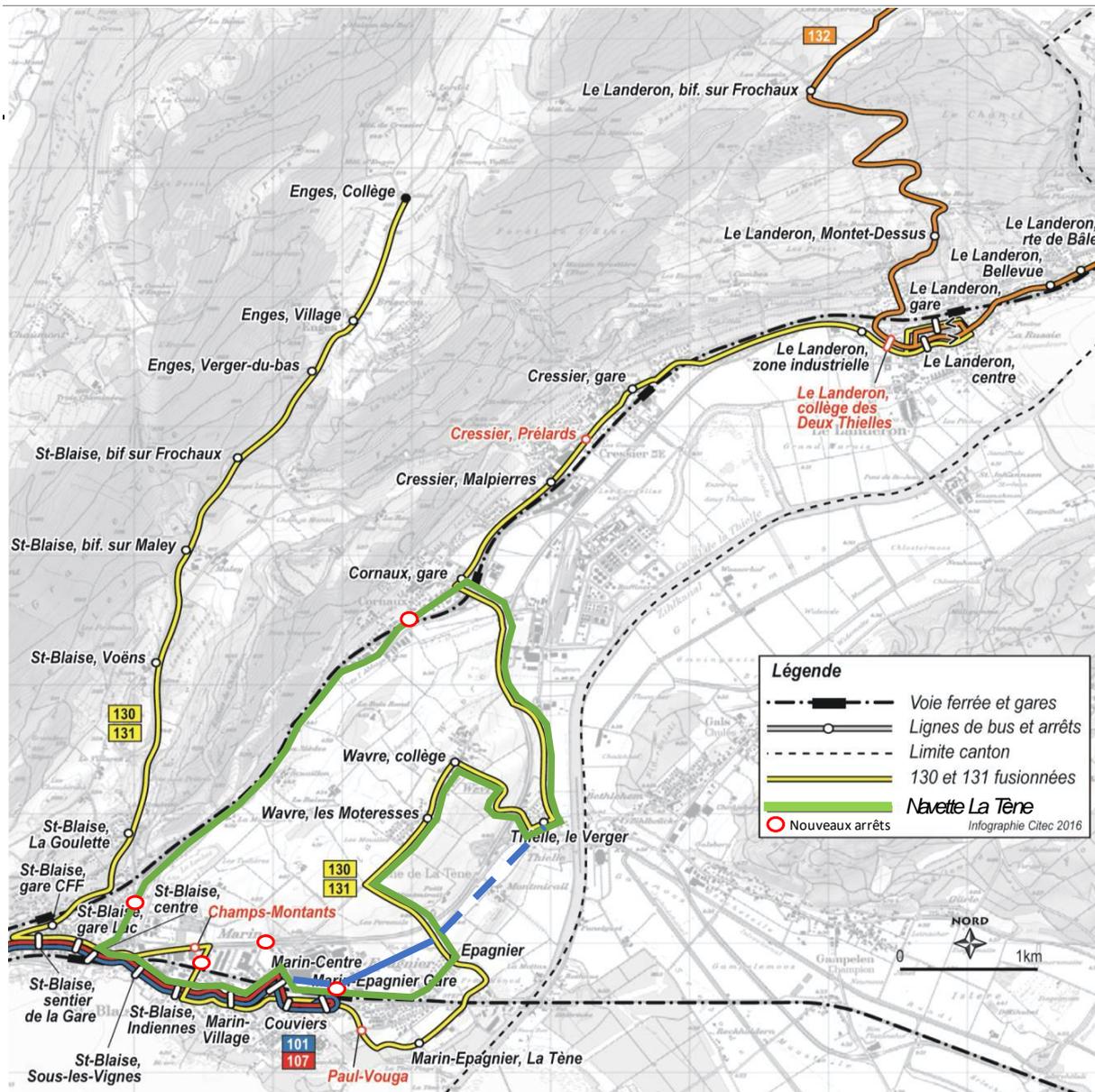
**Mise en œuvre d'une solution permettant aux habitants de Wavre et Thielle de rejoindre le réseau de transports publics urbain neuchâtelois, dans un délai de deux ans.**

Dans le cadre des discussions entre les communes de la Conférence régionale des transports de l'Entre-deux-Lacs (CRT2), il est ressorti que les communes voisines directes de La Tène ont des besoins de desserte de secteurs en développement qui n'ont pas ou peu accès aux transports publics. Ceci considéré, il est apparu intéressant d'imaginer créer une ligne satisfaisant aux besoins des unes et des autres communes, avec une vision intercommunale, voire régionale.

Boucle intercommunale (régionale) Saint-Blaise – Cornaux – La Tène

Une opportunité intéressante pourrait être la création d'une nouvelle boucle de transports publics reliant Saint-Blaise, Cornaux et La Tène.

La distance à couvrir est suffisamment courte pour la mise en circulation d'un seul véhicule qui serait de dimension réduite (20 à 30 places – midi bus), limitant ainsi les coûts. Selon la fréquentation, le véhicule pourrait être adapté.



Le concept de cette boucle intercommunale dotée de 10 paires de courses satisferait les besoins pour Saint-Blaise avec la desserte de la gare BLS (Saint-Blaise gare Lac) et de l'Innoparc, ainsi que les hauts de l'ancienne localité (rue de la Châtellenie). Pour Cornaux, l'enjeu serait la desserte de la gare depuis l'ouest de la localité (Vignoble, Etroits, etc.). Pour La Tène, l'objectif serait de se doter d'une desserte en TP supplémentaire de 10 paires de courses à Wavre et à Thielle (dans les faits sur toutes les localités de la commune) et du **nord de la gare de Marin-Epagnier** (par la suite également le pôle de développement économique). Pour des raisons de temps de parcours, les arrêts de La Tène (site touristique) Paul-Vouga ne pourraient pas être desservis<sup>6</sup>. Les quartiers de la Cité-Robinson, Paul-Vouga, Kyatos et Les Piécettes sont néanmoins relativement proches de la gare et sont desservis par la ligne CarPostal 133.

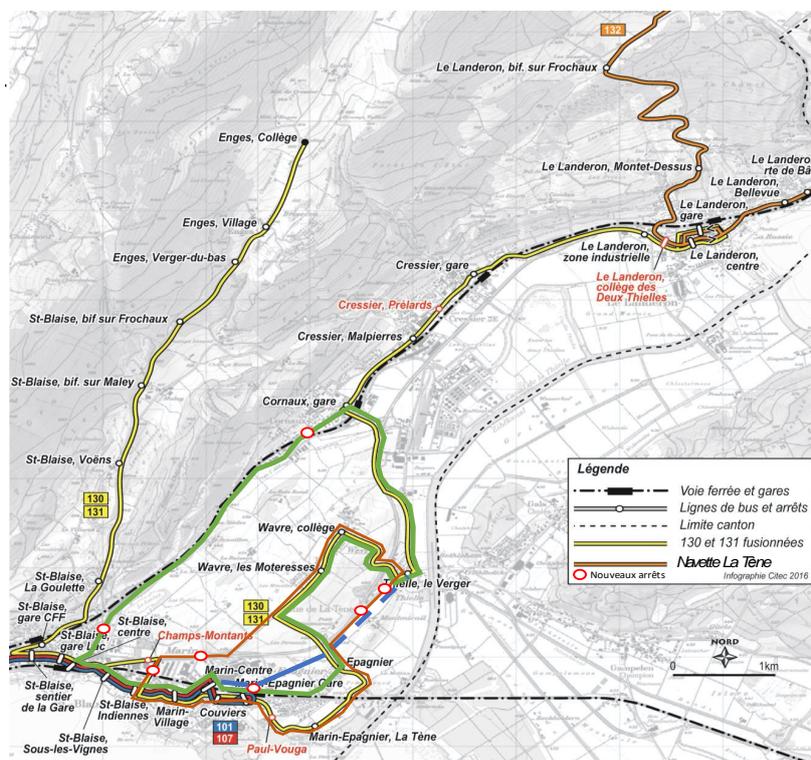
On constate donc que cette mesure garantirait à la fois une approche intercommunale, voire régionale et répondrait à plusieurs besoins. Elle offrirait une opportunité intéressante pour La Tène.

Au niveau des coûts, une estimation grossière détermine que la charge annuelle totale s'élèverait de 130'000 à 150'000 francs, répartie entre les trois communes parties prenantes. Partant toujours d'une estimation grossière, la part de La Tène pourrait être d'environ 65% soit quelque 91'000 francs par année. A noter encore que selon le SCTR, cette boucle pourrait être portée à l'horaire et qu'un cofinancement par le Canton est à ce stade très hypothétique. Une étude de faisabilité doit être menée. Si ses conclusions devaient s'avérer positives, le service pourrait revoir sa position.

### Boucle interne et nouveaux arrêts TP

Une option supplémentaire a été envisagée sous la forme d'une desserte à la fois qualitative avec une desserte plus fine du territoire laténien et à la fois quantitative avec l'augmentation du nombre de points d'arrêt. Elle consisterait en la création d'une boucle interne à la commune de La Tène qui offrirait les prestations supplémentaires suivantes :

- deux nouveaux arrêts : Closel-Bourbon et Montmirail
- meilleure fréquence sur l'axe des Champs-Montants
- meilleure fréquence du secteur du site touristique de La Tène et de Paul-Vouga
- 13 paires de courses supplémentaires assurant le transport des habitants de Thielle et Wavre en direction du réseau urbain TransN, en direction du pôle de gare et permettant la couverture des heures creuses de 9h00 et 10h00 ainsi que 14h00 et 15h00



<sup>6</sup> Le temps de parcours est trop long. Il serait donc nécessaire d'engager deux véhicules. Le nord de la gare de Marin-Epagnier ne pourrait pas être desservi.

L'ajout de ces deux boucles permettrait donc d'améliorer significativement l'accès au réseau urbain et assurerait une meilleure offre en relation avec les correspondances de la gare BLS. Les élèves et les étudiants auraient ainsi également de meilleures relations en TP sur leurs lieux de formation.

Concrètement, Wavre et Thielle auraient une cadence de trois départs horaire entre 5h30 et 19h00 à chaque arrêt sur les territoires respectifs et à destination des interfaces importantes telles que la gare BLS de Marin-Epagnier (correspondances en direction de Neuchâtel (BLS et TransN), Berne et Fribourg), de Bellevue (Marin-Centre), du site scolaire de Marin et de la gare de Cornaux (correspondances en direction de Bienne et Neuchâtel).

Le coût de cette mesure serait de l'ordre de 150'000 francs annuellement, entièrement supporté par la commune de La Tène.

### Réponse à la motivation 2

Possible création de deux nouvelles boucles avec des véhicules légers et adaptés en cas d'insuffisance de capacité. Ces lignes seraient cofinancées pour l'une entre les communes de Saint-Blaise, Cornaux et La Tène en fonction des besoins, et pour l'autre à 100% par La Tène. Aucune de ces deux boucles ne recevrait de subvention cantonale ou fédérale, car elles n'entrent pas dans le réseau urbain ou régional. La mise en œuvre est envisageable dès l'horaire 2022-23 (conditionnée à la conclusion de l'étude de faisabilité).

### Réponse à la motivation 2 (bis)

Le SCTR envisage d'introduire un service de transport à la demande en participant aux services de l'association *MyBuxi*, active pour l'heure principalement dans la région de la ville de Berne.

Ce service fonctionne de la manière suivante :

- l'utilisateur/l'utilisatrice communique avec une application (mybuxi) la destination souhaitée
- *MyBuxi* prend les passagers dans un délai de 15 à 20 minutes
- l'application montre au conducteur/conductrice le tour optimal de ramassage des passagers
- l'application regroupe les passagers qui voyagent dans la même direction

## but de l'utilisation

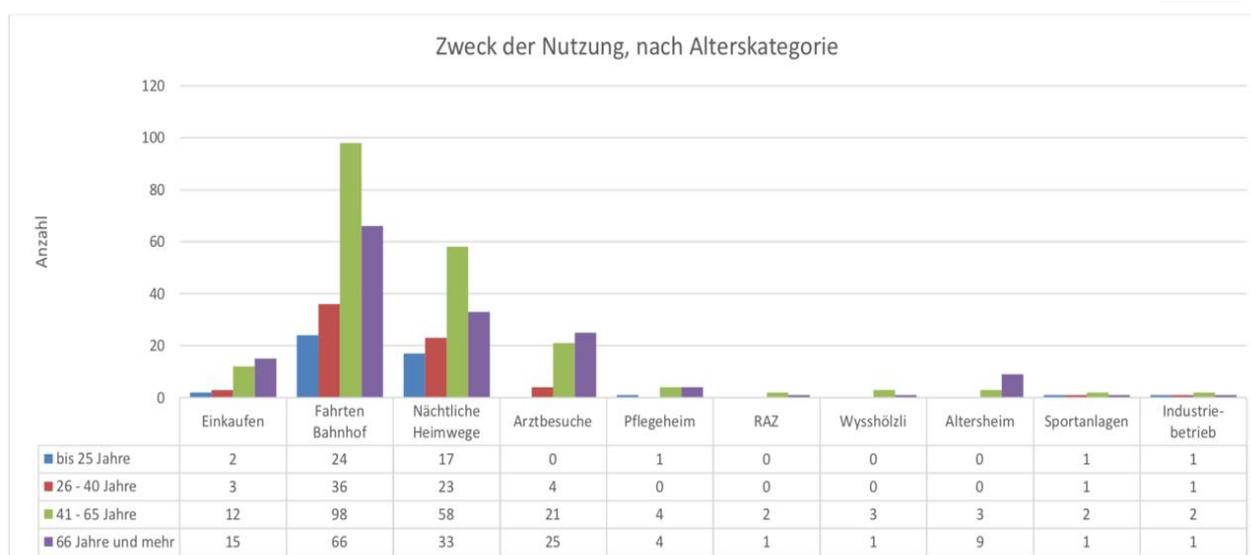


Abbildung 7 Zweck der Nutzung des Angebots, nach Alterskategorien

Les conditions négociées à ce stade par le SCTR avec *MyBuxi* sont :

- disponibilité du service du lundi au samedi de 8h à 18h
- desserte porte à porte
- possibilité de mise en place fin 2021
- 1 bus électrique pour la phase d'essai

- surtaxe de 5 francs par voyageur et par trajet en cas de présence d'une centrale téléphonique, en plus d'une application sur téléphone, pour les réservations ; la prise en charge de la surtaxe est à discuter ; sinon, fonctionnement uniquement au moyen d'une application sur téléphone, sans surtaxe
- zone de desserte à discuter, afin d'avoir le potentiel le plus élevé possible (extension sur tout le littoral).

***Intégration pleine et entière de Wavre et Thielle dans le concept de mobilité accompagnant le Pôle de développement économique.***

Le Pôle de développement économique Littoral Est se trouve pour l'heure encore au stade de sa planification. Même si les porteurs du projet sont résolus à le faire aboutir, il reste encore beaucoup d'incertitudes en fonction des éventuelles oppositions qui pourraient survenir lors de la consultation publique et la mise à l'enquête publique du projet. C'est assurément durant cette période que l'incertitude des délais sera la plus sensible.

Réponse à la motivation 3

Le prolongement de la ligne urbaine 107 en direction de Thielle depuis le Pôle de développement économique est une piste intéressante. Dans le même temps, la desserte de Wavre est cependant plus problématique voire impossible en raison du gabarit des véhicules de la ligne urbaine (articulés de 18 m), du temps de parcours de la boucle Thielle-Wavre, de la vitesse commerciale insuffisante, etc. Le chemin sera toutefois très long. Cette mesure est la plus exigeante à mettre en place et, par conséquent, a peu de chance d'aboutir.

En revanche, la création de deux nouvelles liaisons en direction de la gare de Marin-Epagnier, de Saint-Blaise Lac et de Cornaux ouvre de réelles perspectives et dans un délai acceptable. Ces mesures ne sont pas liées à l'émergence ou non du Pôle de développement économique et offrent une amélioration significative de la qualité de desserte. Il n'en reste pas moins que la variante d'une interface de transports publics depuis le Pôle de développement économique n'est à ce stade pas à exclure. Il est cependant trop tôt pour tirer une conclusion définitive.

Desserte par véhicules autonomes

La piste des véhicules autonomes a également été abordée. La littérature sur ce sujet ne permet néanmoins pas d'entrevoir un développement intéressant avant les années 2025 voire 2027.

Selon la littérature spécialisée, ce n'est pas avec des navettes que les opérateurs de transport vont massifier l'utilisation de véhicules autonomes sur leurs réseaux. Avec leur petite capacité (une quinzaine de places) et leur faible vitesse (environ 15 kilomètres par heure), elles sont plutôt cantonnées à la création de nouvelles lignes de dernier kilomètre plutôt qu'à l'optimisation du réseau de transports existant. Pour cela, les opérateurs auront besoin de bus et non pas de navettes autonomes. Des opérateurs aux constructeurs, le secteur semble toutefois s'y préparer.

Avec Keolis, Volvo a d'ailleurs effectué une première démonstration de bus autonome et électrique en novembre 2018 à Göteborg. Long de 12 mètres, Keolis est capable de se garer tout seul et de se rendre dans les zones de recharge et de nettoyage. Néanmoins, nous sommes encore loin du bus sans chauffeur transportant plusieurs dizaines de personnes sur des réseaux urbains, à plus forte raison lorsque la liaison est suburbaine.

Le défi commun des bus et des navettes, lorsqu'il n'y a plus de conducteur, est de repenser la relation avec le passager et de gérer les problèmes de sécurité et nombre d'autres paramètres qui doivent être pensés uniquement pour les bus. Un bus roule plus vite et a le potentiel de réaliser bien plus de dégâts qu'une navette lancée à 15 kilomètres par heure. Pour l'heure, plusieurs projets de navettes autonomes



sont menés à Meyrin, le long de l'Aar à Berne ou dans le quartier du Marly Innovation Center à Fribourg et en ville de Sion, en collaboration avec l'EPFL et la société française Nayva. Or, ces navettes circulent et desservent des centres urbains denses où la vitesse de 15 à 20 km/h est la mieux adaptée car les rues y sont souvent étroites et les places fréquentées.

Envisager, au stade de l'évolution technologique actuelle, desservir Thielle et Wavre avec un parcours en boucle de presque 7km, depuis Marin

(via Epagnier) à 15km/h, sans perturber le trafic, est problématique. De plus, l'équilibre entre les coûts et l'attractivité de la prestation n'est pas avéré.

C'est sans conteste une thématique passionnante à suivre et nous avons la chance d'avoir de nombreux projets pilotes en Suisse.

## **5 Conclusion**

Le développement de l'est du Littoral neuchâtelois et en particulier de la commune de La Tène impose une refonte de la qualité de desserte. Si La Tène peut se targuer d'avoir une qualité de desserte globale frisant le B sur l'ouest de son territoire, il n'en va pas de même pour les localités de Wavre et Thielle, loin de là. Il faut ajouter à cela une mauvaise connexion avec l'Entre-deux-Lacs, le bassin de desserte étant plutôt tourné du côté de Berne et Fribourg à l'est.

Un réseau de transports publics ne se pense pas uniquement dans le périmètre d'une commune. La définition même du réseau est un ensemble de relations qui doivent être interconnectées.

Le Conseil communal planifie dans un premier temps de mettre en place un transport scolaire jusqu'à l'augmentation du nombre de paires de courses sur la ligne 133 (depuis août à décembre 2021) et, en conséquence et par un rapport séparé, il dépose une demande de crédit supplémentaire au budget 2021 pour y parvenir.

Dès que le service MyBuxi sera activé, la commune de La Tène le proposera également à ses habitants avec la promotion de ses activités.

Enfin, dès qu'un accord entre les trois communes au sujet de la boucle intercommunale de TP aura été trouvé, une étude de faisabilité sera lancée. Une mise en service de cette boucle en cas de résultats positifs de l'étude n'est toutefois pas attendue avant décembre 2022 (changement d'horaire).

Pour les arguments évoqués ci-dessus, nous vous demandons de bien vouloir prendre en considération le présent rapport et de prendre acte de la réponse formulée et des mesures planifiées.

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

La Tène, le 10 mai 2021

LE CONSEIL COMMUNAL