



# **Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant une demande de crédit relative à la pérennisation du nouveau parcours du samedi de la ligne de trolleybus n°101 autour du centre-ville**

(Du 07 juillet 2020)

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs,

Le délicat équilibre entre l'accessibilité en transports publics et l'animation de la zone piétonne est un défi majeur pour les activités économiques, sociales et culturelles dans le centre-ville. Il nourrit de nombreux débats depuis des années, en particulier pour les personnes à mobilité réduite: faut-il maintenir les arrêts de bus à la Croix-du-Marché pour garantir une desserte au cœur de la zone piétonne, ou plutôt libérer l'espace public de la rue du Seyon pour le sécuriser et éviter le passage permanent des trolleybus de la ligne n°101? Comment garantir des correspondances à la place Pury, notamment pour les pendulaires?

Toutes ces questions sont pertinentes. Tout changement implique une phase d'adaptation et une modification des habitudes. C'est particulièrement le cas dans le domaine des transports collectifs qui concentrent les besoins individuels de chaque usager. Le présent rapport fait état de la phase-test «Seyon sans bus les samedis», propose de pérenniser les samedis le contournement de la zone piétonne et demande enfin un crédit pour automatiser le passage des trolleys au carrefour Bercles-Terreaux.

## 1. Contexte

Le 40<sup>e</sup> anniversaire de la zone piétonne a été l'occasion de tester, le samedi, un nouveau parcours pour la ligne de trolleybus n°101 (de Corcelles à Marin) contournant la rue du Seyon. Le défi n'était pas négligeable: en effet, cette ligne est la colonne vertébrale du réseau de transports publics de l'agglomération neuchâteloise. Une modification du parcours ne devait pas faire baisser sa fréquentation et ainsi alourdir les charges financières. Le Service cantonal des transports avait insisté sur ce point.

La prise de risque était toutefois limitée. De nombreux tests avaient déjà été effectués, en particulier au travers des 4 «samedis sans bus» en 2017. Auparavant, lors de chaque journée d'animation particulière dans la zone piétonne, la ligne n°101 était contrainte de contourner le cœur de la cité où les animations s'articulent naturellement autour de la rue du Seyon (Buskers, Quinzaine commerciale, Prologue du Tour de Romandie, Fête des Vendanges...).



1 - La rue du Seyon lors de la Quinzaine commerciale (Photo: Stefano Iori).

## 2. Résultats

Le nouveau parcours du samedi de la ligne n°101 a été inauguré le 2 mars 2019. En quelques samedis, la rue du Seyon, strictement piétonne, a été reconquise par les activités commerciales, sociales et culturelles. Les animations du 40<sup>e</sup> anniversaire de la zone piétonne ont ainsi pu se

déployer pleinement et, bien entendu, ont fortement contribué à l'occupation de l'espace public. Dès le 6 avril 2019, le Marché du samedi a pu s'y étendre offrant à la rue une animation hebdomadaire qui a redynamisé l'ensemble de la zone piétonne.

Après une année, la nouvelle formule «du samedi» est ainsi entrée dans les mœurs. Plus personne ne la conteste. Les craintes des Services cantonaux sur la perte d'attractivité de la ligne n°101 ont également été infirmées. Bien au contraire, les comptages effectués dans les véhicules transN démontrent qu'il n'y a pas de perte de passagers. Pour les mois de juin à décembre 2019 nous constatons une progression moyenne de 4 à 5 % par rapport à l'année précédente, ce qui est significatif en matière de transports publics. S'il faut rester prudent sur l'ampleur de l'augmentation de passagers sur la base d'une année d'exploitation, il semble donc raisonnable d'affirmer que ce nouveau parcours du samedi ne péjore pas la fréquentation de la ligne n°101.

Cette solution a ouvert un nouvel espace au cœur de la ville. La rue du Seyon qui marque la colonne centrale de la zone piétonne a pu reprendre un rôle majeur dans les activités du centre-ville. Cette dynamique est ressentie positivement par une large majorité des acteurs et clients du centre-ville. On voit clairement davantage de personnes, de tous les âges, notamment beaucoup de familles dont les enfants bénéficient d'un espace sans les dangers du trafic. Selon les commerçants, le nombre de personnes âgées n'aurait pas diminué non plus.

### **3. Pérennisation**

Ces constats démontrent que la solution doit être pérennisée et, dès lors, il est impératif d'adapter l'infrastructure. Actuellement, la ligne de contact pour les trolleybus ne permet pas le passage en continu entre la rue des Bercles et l'avenue des Terreaux. Il est nécessaire de dépercher et repercher manuellement les trolleybus à chaque passage.

Cette situation était tolérable pendant la phase de test. En revanche, en phase d'exploitation régulière, il est indispensable d'adapter l'infrastructure en conséquence. C'est non seulement une question technique et financière, mais surtout une question de sécurité pour les deux personnes assignées à ce travail, par tous les temps (pluie, grand froid, vent, etc.) et toutes les conditions de trafic.

En pratique, il s'agit de réaliser une ligne aérienne de raccordement entre celle des Terreaux et celle de la rue des Bercles. Cette jonction est complexe, car elle est située au cœur d'un carrefour au-dessus duquel est déjà déployé une toile d'araignée formée des autres lignes de contact. Ce

tissage subtil au milieu du carrefour devra être effectué de nuit, car il impose la déconnection de toutes les lignes de contact, ainsi qu'une emprise des véhicules de chantier sur la chaussée.



2 - Présentation de la complexité de l'intervention pour la jonction de la ligne de contact entre la rue des Terreaux et la rue des Bercles.

En rouge, la nouvelle ligne de contact et, en bleu, les câbles porteurs au milieu de la toile d'araignée aérienne (en noir).

#### 4. Financement

L'exploitation de ce parcours du samedi implique un parcours légèrement plus long et le passage dans des carrefours chargés à certaines heures. Il nécessite ainsi l'injection d'un bus supplémentaire afin de garantir la stabilité de l'horaire. La Ville de Neuchâtel, à l'origine de l'essai, a dû prendre en charge l'entier du surcoût de l'opération pour 2019.

En 2019, la charge pour la Ville de Neuchâtel s'est élevée à 68'000.- francs (HT) pour la période du 2 mars au 14 décembre, soit un montant intégrant le véhicule supplémentaire, les kilomètres supplémentaires, le personnel assigné au perchage/déperchage. Ces derniers représentent environ 50% de la charge. Pour 2020, nous partons sur une offre équivalente, soit 85'000 francs pour 12 mois.

Des discussions sont en cours pour chercher des solutions d'optimisation permettant de diminuer la charge financière, notamment en lien avec la durée d'engagement du bus supplémentaire. Les possibilités d'économies restent toutefois limitées. Le parcours du samedi devenant une solution

pérenne, des négociations sont en cours avec le Service cantonal des transports (SCTr) pour que la part d'exploitation de la ligne soit intégrée dans le pot commun des transports.

Comme le nouveau parcours est lié à une demande de la Ville de Neuchâtel et ne fait pas partie des plans d'investissement prévus par le Canton et par TransN, il nous revient la charge de financer la jonction de la ligne aérienne au niveau du carrefour «Bercles-Terreaux».

L'avant-projet a permis de définir un investissement de 320'000 francs TTC pour cette opération. En ajoutant 30'000 francs pour les divers et imprévus, nous sollicitons ainsi de votre Autorité un montant de 350'000 francs dont à déduire 50'000 francs de participation de l'État.

*L'État considère que le «financement doit en grande partie être supporté par la Ville car elle a décidé seule de fermer la rue du Seyon. Ni le canton ni transN n'ont été à l'initiative de cette fermeture. Au contraire, le canton a, dès le début, fait part des impacts que cela pourrait avoir sur la stabilité de l'horaire de la ligne n°101. Le canton reconnaît cependant la plus-value de l'aiguille pendant les travaux 2021<sup>1</sup>. En conséquence, le canton propose de cofinancer 1/7 au titre des travaux 2021 (car cela n'est utile qu'un jour par semaine) des 350'000 francs soit au maximum 50'000 francs».*

Il s'agit d'une opération de financement unique. L'installation sera ensuite la propriété de TransN qui en aura la gestion à la fois au niveau de l'entretien et des charges.

Conformément à l'Ordonnance fédérale sur la comptabilité des entreprises concessionnaires, le taux d'amortissement sera de 4%, représentant une charge annuelle d'environ 12'000 francs à laquelle s'ajoute la charge moyenne d'intérêts arrondie à 1'700 francs (13'700 francs).

En regard du coût annuel de l'opération (85'000 francs), l'investissement pour une solution pérenne permettra une baisse substantielle de la charge financière pour la Ville, même si le solde des frais d'exploitation de la ligne devait lui être imputé. Pour rappel, la moitié du coût actuel est lié à l'engagement de personnel pour le perchage et le déperchage. Ce personnel ne sera plus nécessaire après la création de la ligne de contact. Étant donné que les trolleybus circuleront certainement encore durant une dizaine d'années sur cette ligne, la dépense est totalement justifiée. En

---

<sup>1</sup> Il s'agit de la fermeture de la ligne ferroviaire Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds pour l'assainir; les trains seront remplacés par de nombreux bus.

effet, le retour sur investissement est atteint au bout de 4,2 ans ( $300'000 / (85'000 - 13'700) = 4.2$  ans).

## **5. Impact de la proposition**

### **5.1. Impact sur l'environnement**

Si la modification du parcours ne modifie pas immédiatement l'impact sur l'environnement, l'attractivité des accès au centre-ville en transports publics augmente le nombre des usagers du bus. La proposition contribue ainsi au transfert modal vers des moyens de transport moins polluants et engendre ainsi un effet positif. De plus, l'aiguillage évite aux habitant-es autour du carrefour la pollution et le hurlement des moteurs de secours en mode non-perché. Enfin, les bus passeront ce carrefour bien plus rapidement, les attentes du trafic seront réduites et, plus spécifiquement, les bus remplaçant les trains entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel en 2021 bénéficieront d'une meilleure fluidité du trafic.

### **5.2. Impact sur les finances**

La proposition nécessite un investissement de 350'000 francs, dont à déduire 50'000 de contribution cantonale. Mise en rapport avec une facture annuelle (85'000 francs), la mesure est rapidement récupérée, dans tous les cas bien avant une éventuelle mise en service de bus électriques sur cette ligne, possible dans une dizaine d'années.

### **5.3. Impact sur le personnel communal**

S'il n'y a pas d'impact sur le personnel communal, le personnel engagé par TransN pour percher et dépercher les trolleyes manuellement est exposé à la pollution et au danger du trafic sur cet important carrefour. L'investissement élimine ce travail pénible.

## **6. Conclusion**

La demande des acteur-trices du centre-ville de libérer le Seyon des bus, au moins les samedis, a été entendue par les Autorités et bien accueillie par la population. L'acte peut paraître symbolique, mais il produit aussi des effets concrets et mesurables sur la fréquentation du centre-ville.

Les questions financières et de gouvernance sont toujours délicates dans le domaine des transports publics. Dans le cas présent, c'est une solution permettant une étape importante pour la qualité du cœur de la ville et qui dynamise ses activités économiques et culturelles. Cette infrastructure

complémentaire sera également utile pour toutes les manifestations, qui pourront ainsi bénéficier de manière plus simple d'une rue du Seyon libérée du trafic.

Le parcours modifié offre à la ville de Neuchâtel un nouveau visage attractif. L'augmentation du nombre de passagers dans les transports publics aura aussi un impact positif pour le transfert modal demandé par votre Autorité.

Nous vous invitons dès lors, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre acte du présent rapport et adopter l'arrêté qui lui est lié.

Neuchâtel, le 7 juillet 2020

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

Le président,

Le chancelier,

Thomas Facchinetti

Rémy Voirol

Projet

**Arrêté**  
**concernant une demande de crédit pour l'installation de deux**  
**aiguillages sur la ligne aérienne TransN à la rue des Bercles**

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

Sur la proposition du Conseil communal,

a r r ê t e :

**Article premier.**- Un montant de 350'000 francs est accordé au Conseil communal pour le financement d'une ligne aérienne de raccordement au carrefour Bercles/Terreux pour les trolleybus, dont à déduire 50'000 francs de participation de l'État.

**Art. 2.**- Cet investissement fera l'objet d'un amortissement calculé à un taux de 4%. Il sera pris en charge par la Section de la Mobilité, dans l'entité 146.01.

**Art. 3.**- Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté.