

Un projet de transport public pour le réseau urbain neuchâtelois : TRANSRUN

Autor(en): **Grandjean, Nicolas**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Défis / proJURA**

Band (Jahr): **3 (2005)**

Heft 9: **Transports et mobilité urbaine**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-824079>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Un projet de transport public pour le réseau urbain neuchâtelois

TRANSRUN

Pour répondre durablement aux besoins de mobilité et rééquilibrer les parts de marché des transports individuels et publics entre les trois villes du canton de Neuchâtel, un développement des transports publics est nécessaire.

Ce besoin est renforcé encore par la mise en place du réseau urbain neuchâtelais (RUN). Le projet «TRANSRUN» a démarré l'année dernière par une étude de faisabilité, aux conclusions positives.

L'objectif du «TRANSRUN» est de relier entre eux les centres urbains et les pôles de développement du canton le plus directement possible et sans rupture de charge, en desservant de nouveaux quartiers. Ce défi peut être relevé par un système de «tram-train», rapide hors agglomération et desservant des arrêts plus rapprochés en milieu bâti. Une cadence au quart d'heure est prévue, au moins en heure de pointe.

L'étude a écarté d'emblée les technologies non compatibles avec le réseau ferré existant, d'une part pour ne pas créer de nouvelles ruptures et, d'autre part, pour profiter des voies CFF sur le Littoral et entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds. Le projet se base donc sur l'infrastructure ferroviaire existante, dont les performances ne sont cependant pas suffisantes pour la liaison entre le haut et le bas du canton. Des investissements importants seront nécessaires pour créer

de nouveaux tronçons, dans le but de diminuer les temps de parcours et d'augmenter la capacité du réseau.

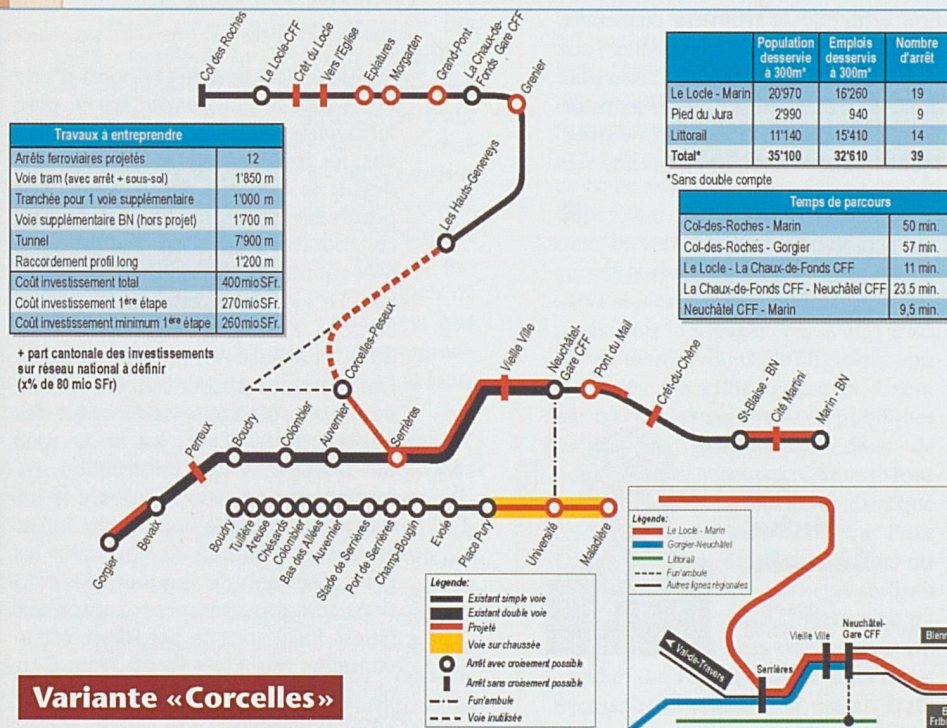
Forte diminution des temps de parcours

S'agissant du tracé, les problèmes se cristallisent à Neuchâtel, où la gare n'est pas directement située au centre-ville. Certaines variantes imaginaient même l'aboutissement des trains en provenance de La Chaux-de-Fonds directement à la Place-Pury. Elles ont finalement été écartées au profit d'un passage par la gare de Neuchâtel, porte d'entrée du réseau national. Le chemin de fer à voie étroite Boudry-Neuchâtel, baptisé «Littorail», peut quant à lui être prolongé vers l'Université et le futur centre commercial et sportif de la Maladière, le funiculaire Gare-Université («Fun'ambule») assurant la connexion entre les deux infrastructures.

A La Chaux-de-Fonds, le «TRANS-RUN» se mettra d'abord en place sur les voies de chemin de fer existantes, via la gare. Dans un deuxième temps, le tracé pourrait emprunter l'avenue Léopold-Robert, en vrai tram, et desservir directement un potentiel bien plus important.

Pour la liaison des Montagnes avec le Littoral, deux variantes s'opposent : la variante «Corcelles» et la variante «Cernier» (voir les illustrations).

La variante «Corcelles» utilise au maximum les infrastructures existantes, en prévoyant la suppression du rebroussement de Chambrelieu par un tunnel débouchant à Corcelles et une arrivée à Neuchâtel depuis l'ouest, qui rend logique un prolongement vers Marin. Dans ce cas, le «TRANSRUN» est complété par une ligne St-Aubin-Neuchâtel. Le temps de parcours entre la Chaux-de-Fonds et Neuchâtel passe de 32 à 23 minutes, voire moins en fonction du matériel roulant choisi.



Par Nicolas Grandjean

Ingénieur dipl. EPFZ en génie rural, option environnement (1997). Depuis 1998, N. Grandjean est chef de l'Office des transports du canton de Neuchâtel.



La variante «Cernier» prévoit la construction d'un tracé nouveau, en plus grande partie en tunnel, sous la Vue-des-Alpes et Chaumont, et une arrivée à la gare de Neuchâtel par l'est, qui permet un prolongement vers l'ouest et le pôle de développement économique de Boudry-Bevaix. Dans ce cas, une ligne Neuchâtel-Marin vient compléter le réseau. Les temps de parcours entre les deux principales villes est abaissé à 17 minutes, voire moins en fonction du matériel roulant choisi.

Un enjeu de très grande importance

A ce stade des études, l'intérêt du «TRANSRUN» pour l'attractivité économique du canton est déjà avéré: en reliant efficacement les pôles de développement industriels aux centres

du secteur tertiaire supérieur situés dans les villes, il resserre les mailles du tissu économique neuchâtelois.

Les coûts de ces projets sont très élevés, mais encore approximatifs à ce point des réflexions. Si la variante «Corcelles» peut être réalisée en deux étapes principales, moyennant environ 270 millions de francs pour la première, la variante «Cernier» impose la construction intégrale d'un nouveau tracé entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, à un prix évalué à 450 millions de francs.

Cependant, la réalisation de la deuxième étape de la variante «Corcelles» dépend d'investissements futurs sur la ligne du Pied-du-Jura de part et d'autre de la gare de Neuchâtel, à l'horizon de réalisation incertain, tandis que la variante «Cernier» en est moins dépendante.

Ainsi, il n'est pas encore possible de trancher pour l'une ou l'autre des variantes. Des études complémentaires sont nécessaires, notamment pour affiner les projets de génie civil et leur coût. Le Conseil d'Etat, convaincu de l'importance de l'enjeu, recommande la poursuite de ces analyses, notamment afin de continuer d'inscrire le RUN dans la discussion des programmes fédéraux de soutien au trafic d'agglomération. Ce sont là les conclusions du rapport qu'il a transmis au Grand Conseil ce mois de janvier, à l'appui d'une demande de crédit d'étude complémentaire.

Le 15 mars 2005, le Grand Conseil neuchâtelois a adopté ce crédit, donnant ainsi au canton les moyens de poursuivre la concrétisation de cet ambitieux projet, nécessaire tant au fonctionnement interne qu'au rayonnement du réseau des villes neuchâteloises.

Le RUN - Portrait

Le Réseau urbain neuchâtelois (RUN) est le projet de développement territorial prioritaire du canton de Neuchâtel. Il vise à renforcer la collaboration et à exploiter les complémentarités entre les Villes du Locle (10'000 hab.), de La Chaux-de-Fonds (37'000 hab.) et de Neuchâtel (32'000 hab.), ainsi qu'avec l'agglomération de cette dernière (11 communes groupant 41'000 habitants).

Le RUN veut donner l'image forte d'une grande agglomération neuchâteloise de 120'000 habitants et 70'000 emplois, capable de jouer un rôle de relais entre l'Arc lémanique, Berne et la Regio Basiliensis. Dans ce contexte, la gestion de la mobilité des personnes entre les différents pôles du RUN représente un défi particulier.

