



Claude Nicati, conseiller d'Etat.

(sp)

Transports romands

Spécial RER - TransRUN neuchâtelois

Bulletin d'information sur les transports publics de Suisse romande et de France voisine

Un RER pour fortifier le cœur du RUN

Message du conseiller d'Etat Claude Nicati, chef du Département de la gestion du territoire, en charge du projet de RER NE

Le 23 septembre prochain, les citoyens neuchâtelois voteront sur le Réseau express régional neuchâtelois (RER). Le TransRUN, qui reliera Le Locle et La Chaux-de-Fonds à Neuchâtel, en sera l'artère principale. Ce projet de développement, s'il est accepté, favorisera considérablement le potentiel et l'attractivité du canton. C'est donc l'ensemble de la société neuchâteloise qui est concernée.

Notre canton est à la croisée des chemins. Il profite déjà de solides atouts pour relancer son développement socio-économique et pour prendre une place forte en Suisse et en Europe. Mais pour relever les défis de demain tout en améliorant la qualité de vie de ses habitants, il doit engager de profondes réformes et se doter d'infrastructures permettant son renouveau.

Le RER neuchâtelois offrira au canton un système de transports qui permettra à son cœur, le Réseau urbain neuchâtelois (RUN), de battre plus fort et de lui redonner toute sa vitalité.

DEMANDE EXPONENTIELLE

- Pourquoi développer nos transports publics ?

- Le réseau est à bout de souffle et la demande explose au sein d'une agglomération dynamique.

En 1857, la première ligne ferroviaire de notre canton, reliant Le Locle à La Chaux-de-Fonds, puis à Neuchâtel trois ans plus tard, fut ouverte, alors que plusieurs grandes villes suisses (Berne et Genève en particulier) n'étaient



Carte du futur Réseau express régional neuchâtelois avec les connexions des bus et les parcs et rail. (sp)

pas encore raccordées au rail. Pionnier en matière de développement du rail, Neuchâtel n'a pas effectué ces investissements sans difficultés politiques et financières. Mais ces réalisations ont permis à notre canton de connaître un développement économique et social important. L'horlogerie a ainsi pu devenir ce qu'elle est aujourd'hui.

Cent cinquante ans plus tard, les lignes sont à bout de souffle et il est impossible de développer nos transports publics sans transformer la structure du réseau. Deux obstacles majeurs compliquent encore cette situation: le rebroussement de Chambrélien et le goulet de Neuchâtel – Vauseyon. Ils limitent à la fois la mobilité intérieure et l'accessibilité du canton. Le rebroussement de Chambrélien maintient à 30 minutes les deux villes de Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, alors

qu'elles ne sont distantes que de 14 kilomètres à vol d'oiseau. Le goulet de Vauseyon étrangle la ligne du Pied du Jura et rend impossible l'amélioration des cadences et des correspondances.

NECESSITE

Le RER n'est pas un produit de luxe, mais une nécessité pour répondre aux attentes légitimes des citoyens et des entreprises. Dans les décennies à venir, la demande ne va pas diminuer, mais s'accroître; il convient donc d'agir sans tarder, pour pouvoir y faire face demain et après-demain. Le RER offrira un potentiel de développement qu'il sera possible d'augmenter en fonction de l'évolution de la demande.

Notre canton possède des entreprises à l'avant-garde et des centres de formation pointus. Ce potentiel

est considérable, mais il faut mettre nos forces en commun. La réunion des trois plus grands centres urbains, Neuchâtel, Le Locle et La Chaux-de-Fonds, dans une agglomération dynamique, organisera le rassemblement des énergies et des habitants dont notre canton a besoin.

AGGLO POLYCENTRIQUE

Cette agglomération polycentrique s'appelle le Réseau urbain neuchâtois (RUN), projet visionnaire qui s'inscrit dans la politique fédérale des agglomérations. Fort de plus de 120.000 habitants, le RUN aura le poids nécessaire pour défendre ses intérêts en Suisse et en Europe. Il contribuera en outre à limiter les gaspillages, tout en favorisant la réforme des structures cantonales.

Claude Nicati, conseiller d'Etat

Suite page 2

Un RER pour fortifier le cœur du RUN

Suite de la première page

Où le RUN a besoin du RER. Sans un réseau de transports publics moderne, rapide, doté de fréquences élevées, il ne parviendra pas à exister. Le RER, dont le TransRUN est le maillon fort, lui permettra de trouver sa cohésion. Il fera du tissu urbain neuchâtelois et de l'Arc jurassien revitalisés, un pôle d'activités important pour toute la Suisse.

MEILLEURE QUALITE DE VIE

Le développement des transports publics facilite la vie au quotidien et protège l'environnement

Développer les transports de notre canton est une nécessité absolue: les trains sont souvent bondés et les routes parfois saturées. Le RER est un réseau cantonal qui intègre tous les transports publics du canton afin d'améliorer fortement leur qualité. Ainsi, les Neuchâtelois bénéficieront:

- de trains deux fois plus fréquents,

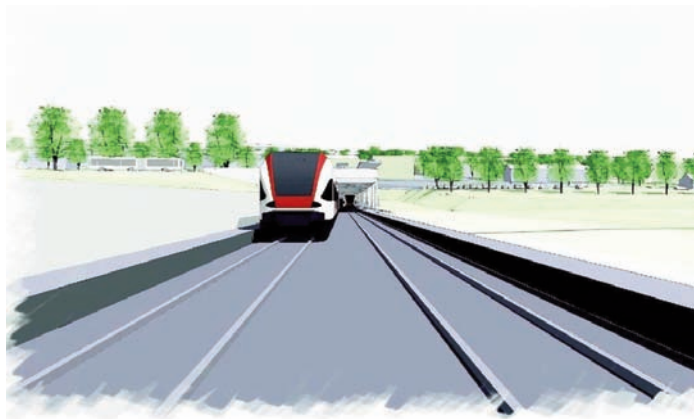


Image de synthèse du futur RER.

(sp)

- tous les quarts d'heures sur le parcours reliant Auvier au Locle, via Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds, et toutes les demi-heures sur le reste du réseau;

- de temps de parcours sensiblement réduits, permettant aux habitants d'économiser environ un million d'heures de transports par année;

- de liaisons vers l'extérieur fortement améliorées, avec notamment deux fois plus de trains sur la ligne du Pied du Jura, vers Lausanne, Genève, Bâle et Zurich.

Le RER n'entrera donc pas en concurrence avec le réseau routier, mais il le soulagera, permettant ainsi de fluidifier le trafic automobile aux heures de pointe. Les deux réseaux seront même complémentaires, notamment grâce aux parkings-relais qui permettront de garer son véhicule à proximité des nombreux points d'arrêts des transports publics. Enfin, le RER apportera une contribution significative à la protection de l'air et à la lutte contre le bruit. En plus de la mobilité, l'environnement sera aussi gagnant.

DEVELOPPEMENT

La qualité des transports publics influence l'implantation des entreprises.

La qualité des transports publics est un facteur clé pour la localisation des entreprises et le développement de l'emploi. Un réseau

performant permet à l'économie de produire de manière efficace, de bénéficier d'un large bassin de main-d'œuvre, de sous-traitants, de services et de pôles de formation ou de recherche.

En créant des liaisons rapides et fréquentes en direction de toute la Suisse, le RER rendra notre canton plus accessible, le rapprochant de l'Arc lémanique, de Berne et de Bâle. Attractif, il bénéficiera d'un nouveau statut qui favorisera fortement la création d'emplois. Bien organisé, il deviendra un pôle dynamique dans l'espace Rhin-Rhône.

Dans toutes les régions de Suisse et d'Europe, les RER ont produit des effets de croissance rapides, importants et scientifiquement mesurés. Zurich et Bâle en sont la preuve. Fribourg, Vaud et Genève s'activent dans le développement de leurs réseaux ferroviaires urbains, pour rattraper la Suisse alémanique.

CONDITION INDISPENSABLE

Les collectivités et les citoyens doivent désormais être conscients qu'une mobilité performante et sans nuisance dans les agglomérations constitue une condition indispensable du bien-être et du succès collectifs, en particulier pour la jeunesse et les entreprises.

Claude Nicati, conseiller d'Etat, chef du Département de la gestion du territoire en charge du projet

RER - TransRun Faisons gagner le canton!

L'heure de vérité a sonné. Le peuple neuchâtelois décidera le 23 septembre 2012 s'il souhaite que son canton entre dans le XXI^e siècle ferroviaire ou s'il veut demeurer dans son train-train du XIX^e siècle.

Il s'agit d'un projet ambitieux de RER dont la colonne vertébrale, le TransRun, est une liaison souterraine directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, d'une longueur d'environ 16 kilomètres, avec croisement à Cernier, au Val-de-Ruz. Le parcours s'effectuera en 14 minutes entre les deux villes, arrêt compris à Cernier, et la cadence sera portée au quart d'heure entre Le Locle et Auvier. On escompte que la fréquentation, actuellement de 4000 voyageurs par jour, passerait à 11000.

Pour leur part, le Val-de-Travers et la Béroche (Gorgier – Saint-Aubin) auront des trains directs pour Le Locle chaque demi-heure. Les autres lignes bénéficieront aussi de la fréquence à la demi-heure. Une double voie sera construite près de Bôle pour assurer cette cadence pour le Val-de-Travers, alors que la Béroche aura des correspondances immédiates à Neuchâtel.

Le devis de ce RER neuchâtelois est évalué à 919 millions de francs, mais le canton recevra 241 millions des CFF (coût de la modernisation et de la sécurisation des tunnels vieux de 152 ans) et 111 millions, en principe, de la Confédération au titre du trafic d'agglomération.

Un fonds sera constitué, à raison de 20 millions de francs par an jusqu'à la mise en service du RER en 2022. Dès cette date, canton et communes rembourseront la ligne à raison de 32 millions de francs par an durant 25 ans. En outre, sur décision du Grand Conseil, le budget devra être équilibré durant la période de remboursement.

Blaise Nussbaum

Transports romands

Rédaction

Philippe Claude
Sylvain Meillasson
Blaise Nussbaum

Case postale 349
2350 Saignelégier
philippe.claude@net2000.ch

Abonnement: 25.- francs. **Soutien:** dès 30.- francs.
Banque romande Valiant 2800
Delémont
CCP 30-38195-5.

Editeur
Diproj' Service/ Journal du Haut
Case postale 2168
2302 La Chaux-de-Fonds
jdh@bluemail.ch

Imprimerie Monney
2300 La Chaux-de-Fonds
info@ims-imprimerie.ch
ISSN 1663 - 2184

Un projet pour l'ensemble du canton

Contrairement à l'idée trop répandue que le RER neuchâtelois se limite au TransRUN, ce projet concerne en fait l'ensemble du territoire cantonal et va même au-delà de ses frontières.

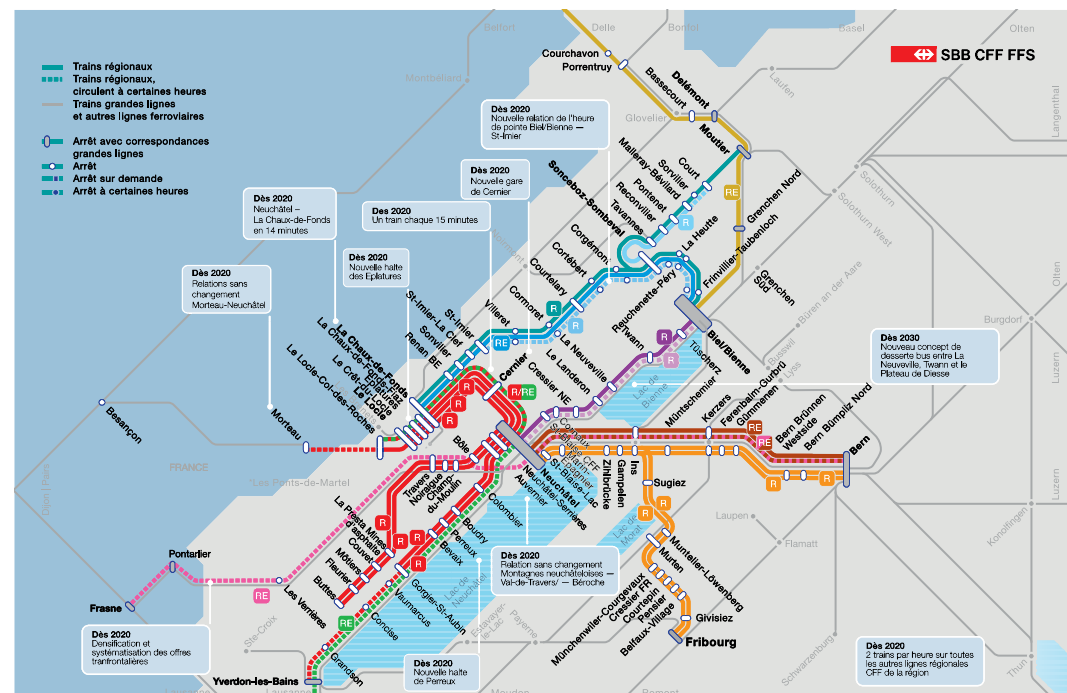
La liaison entre le Haut et le Bas sera assurée par le TransRUN. Les experts l'ont démontré, la création d'une nouvelle ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds constitue la meilleure option pour supprimer à la fois le rebroussement de Chambrelien et le goulet de Neuchâtel – Vauseyon. Sans lui, le grand RER (Réseau express régional) projeté ne peut exister. Quant au tracé choisi, il offre les meilleures performances coût-efficacité-environnement.

Sur le Littoral, les haltes ferroviaires des Deurres (Serrières) et de Corcelles-Peseux, supprimées par la création du TransRUN, seront remplacées par une desserte efficace par bus. Les bus offriront des cadences améliorées (15 minutes aux heures de pointe, 20 minutes aux heures creuses) et des temps de parcours compétitifs en direction de la gare de Neuchâtel (9 à 10 minutes au départ de la halte de Corcelles-Peseux). Des bus de rabattement relieront Auvignier. Les gares de Serrières et d'Auvignier seront desservies au quart d'heure aux heures de pointe.

Pour les communes de l'Entre-deux-Lacs, le RER se traduira par l'amélioration des temps de parcours et des fréquences en direction du Jura neuchâtelois. L'offre régionale ferroviaire actuelle entre Bienne et Neuchâtel est maintenue, mais devrait être prochainement renforcée. Le système de bus actuel n'est pas modifié, mais sera intégré dans la réalisation du RER.

LA BÉROCHE GAGNANTE

La Béroche fait directement partie du réseau. La desserte est assurée par des trains directs Gorgier-Saint-Aubin – La Chaux-de-Fonds – Le Locle avec deux à trois minutes d'arrêt à Neuchâtel (cadence semi-horaire aux heures de pointe) et le battement d'une demi-heure sera supprimé pour



Carte des futurs RER neuchâtelois, bernois et jurassien interconnectés à l'horizon 2020-2030.

(sp)

toutes les correspondances à Neuchâtel. Il sera possible de prolonger systématiquement les trains Neuchâtel – Gorgier-Saint-Aubin jusqu'à Yverdon-les-Bains (discussion en cours avec le canton de Vaud). A Yverdon-les-Bains, les correspondances avec les trains grandes lignes pour Lausanne (cinq minutes) sont optimales. Enfin, la desserte ferroviaire à la demi-heure de la gare de Gorgier-Saint-Aubin donne une souplesse d'exploitation très intéressante pour les lignes de bus en correspondance.

VAL-DE-TRAVERS BENEFICIAIRE

Le Val-de-Travers est intégré au réseau RER par les trains directs Buttes – Fleurier – La Chaux-de-Fonds – Le Locle avec six minutes d'arrêt à Neuchâtel (cadence semi-horaire aux heures de pointes). Grâce au nouveau point de croisement à Bôle, les correspondances sont optimisées en gare de Neuchâtel (cinq minutes en direction de Bienne et neuf minutes en direction de l'Arc lémanique). De plus, l'offre RER permet d'assurer des liaisons rapides à la demi-heure aux heures de pointe entre le Val-

de-Travers et l'ouest de l'agglomération de Neuchâtel.

Pour le Val-de-Ruz, l'offre sera fondamentalement modifiée par la création du TransRUN. La nouvelle gare de Cernier fera office de nœud du système de transports publics de la région. La desserte qui sera mise en place intégrera les constats suivants:

- les flux de la partie sud du Val-de-Ruz sont principalement axés sur la ville de Neuchâtel
- grâce à de bonnes correspondances à Cernier en direction de Neuchâtel, les temps de parcours entre les communes du nord et le centre de Neuchâtel sont équivalents via le RER ou via une liaison de bus directe.

L'extension vers Morteau, voire Besançon, fait partie des perspectives pour un développement ultérieur du RER neuchâtelois: une étude franco-suisse est actuellement en cours.

Cette extension du réseau, accompagnée de la mise en place d'une communauté tarifaire, pourrait donc survenir une fois le RER réalisé. On étudie notamment l'électrification du tronçon Le Col-des-

Roches - Morteau pour l'intégrer au réseau helvétique.

Sur la ligne TransRUN, une gare sera construite à Cernier, dans le Val-de-Ruz. Mais le RER comprend également la création de nouvelles haltes, desservant des zones importantes pour le développement de l'habitat et des emplois, par exemple:

- Perreux, sur la ligne entre Neuchâtel et Gorgier-Saint-Aubin;
- La Chaux-de-Fonds - Fiaz, à l'ouest de la ville entre la Métropole horlogère et Le Locle.

RESEAU DE BUS MODIFIÉ

Parallèlement à la réalisation des infrastructures du RER, l'offre en transports par bus sera améliorée sur le plan des cadences, là où la demande des voyageurs est la plus forte.

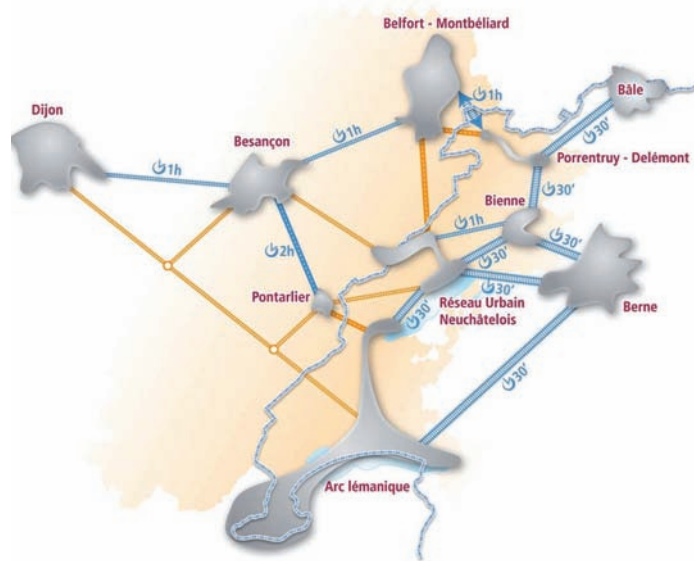
L'augmentation des cadences ferroviaires permettra de créer de nouveaux pôles de correspondance rail - bus, avec une diminution des temps d'attente en gare (Cernier, Bôle, Auvignier, Le Crêt-du-Locle, Le Col-des-Roches, Boudry CFF, Perreux, Gorgier - Saint-Aubin).

Service cantonal des transports

Un financement possible et supportable

Au total, le projet de RER neuchâtelois coûte 919 millions, dont 830 millions pour la réalisation du TransRUN. Les 89 millions restant seront affectés au développement du reste du réseau et à la création des infrastructures de compensation à la suppression de la ligne existante.

Deux occasions historiques s'offrent au canton de Neuchâtel. D'une part, au lieu d'assainir la ligne qui relie Neuchâtel à La Chaux-de-Fonds via Chambrelieu, les CFF ont accepté d'investir 241 millions de francs dans la réalisation du TransRUN, pour autant que la décision de le construire soit prise cette année encore. D'autre part, la Confédération a retenu le projet d'agglomération neuchâteloise, appelé Réseau urbain neuchâtelois (RUN). Le RER peut ainsi espérer un soutien supplémentaire de 111 millions de francs. Naturellement, tout blocage entraînerait la perte de ces participations. Les 111 millions de la Confédération seraient donc alloués au développement d'autres régions, telles que Zurich ou Genève.



Carte des fréquences des relations au sein de l'Arc jurassien franco-suisse. (sp)

Les 559 millions restant après l'encaissement de huit millions de valorisations foncières, feront l'objet d'un emprunt qu'il est prévu de rembourser en 25 ans. Pour gérer les opérations financières, un fonds sera alimenté par une contribution

annuelle de 20 millions, prise en charge à 60 % par le canton et 40 % par les communes, avant la mise en service du RER, et de 32 millions durant les 25 ans du remboursement de l'investissement. Au total, cet effort représentera à peine 1%

du budget des collectivités publiques.

Dire OUI au RER est un investissement dans un grand projet de société, c'est le lancement d'un processus de réformes des institutions et des pratiques de l'Etat. A leur tour, ces réformes génèrent des assainissements. Peu à peu, les assainissements couplés aux effets bénéfiques du projet restituent de la croissance et propulsent le canton dans une ère nouvelle, celle du retour sur investissement.

RETOUR SUR INVESTISSEMENT

Avec un retour sur investissement de 25 centimes par franc engagé, le RER est hautement rentable. En outre, il servira particulièrement les écoliers, les apprentis, les étudiants, les jeunes adultes en recherche d'emploi ou de logement. Refuser le projet le 23 septembre 2012 signifierait que le peuple accepterait que des dizaines de millions soient dépensés par les CFF pour assainir la ligne existante, sans que cela amène le moindre potentiel de développement et aucun gain de temps.

Deux occasions uniques à saisir

241 millions des CFF

C'est le montant que verseront les CFF pour la réalisation du RER, à condition que la population neuchâteloise accepte le projet le 23 septembre prochain. La ligne actuelle entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds est dans un état tel que son assainissement ne peut plus être différé notamment celui des tunnels pour les mettre aux normes de sécurité et d'exploitation actuelles exigées par l'Office fédéral des transports.

Il faut donc rénover le tronçon ou transformer le réseau. Or le choix doit être effectué impérativement cette année encore pour des questions de planification.

Au vu de ses qualités, les CFF ont validé le concept visionnaire du TransRUN. En revanche, les montants qu'il convenait de lui allouer ont fait l'objet de longues négociations. Les discussions ont débuté sur une proposition de 100 millions, pour aboutir à 241 millions, ce qui correspond à des normes très élevées pour la ligne Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds et représente un succès pour le canton.

Andreas Meyer, directeur général exécutif des CFF, a souligné la nécessité de ce projet. «Le réseau ferroviaire neuchâtelois n'a quasiment pas évolué depuis 150 ans. A cette époque, les villes se sont développées autour des gares.

Aujourd'hui, ce sont des régions entières qui se développent autour de leur RER.»

111 millions escomptés de la Confédération

L'intérêt de la Confédération pour la démarche neuchâteloise est très vif. En effet, le rôle des RER dans le développement des régions et au service du pays est connu. Quant à l'agglomération neuchâteloise, elle s'inscrit dans la politique fédérale en faveur des zones urbaines. Dans ce domaine, les Neuchâtelois ont fait œuvre de pionniers en unissant leurs forces dès le début à travers la stratégie du RUN (Réseau urbain neuchâtelois).

D'AUTRES PROJETS CONCURRENTS

Pour la Confédération, le concept du RUN correspond aux conditions posées pour obtenir un soutien financier. Un montant de 111 millions est espéré pour la réalisation du RER, ossature du RUN.

Naturellement, le canton de Neuchâtel n'est pas le seul à défendre un projet d'agglomération pertinent. Il doit donc montrer sa confiance dans ses propres visions et sa volonté d'aller de l'avant pour que le soutien attendu soit confirmé.

Six personnes s'expriment

Nous avons demandé à six personnes de la société civile de s'exprimer sur le futur RER neuchâtelois et le TransRUN, sa pièce maîtresse à construire.

Voici les deux questions posées:

1) - Qu'attendez-vous du projet de RER et que peut apporter au canton de Neuchâtel un réseau ferroviaire régional performant?

2) - Le RER est-il indispensable pour le développement du canton?

REPONSES

1) - Le RER me permettra de passer de la route au rail pour mes nombreux déplacements à Neuchâtel. Pour moi, cette réalisation se traduira par une économie de coûts et de temps sans compter l'aspect environnemental.

Pour le canton, le RER est une condition nécessaire à la constitution d'une agglomération neuchâteloise; il représente en outre une amélioration des conditions-cadres pour l'économie du canton.

2) - Le canton se trouve de plus en plus enclavé au sein de l'Arc jurassien qui lui-même n'occupe pas de position centrale; la liaison avec l'Europe (et pas seulement Paris!) via la gare de Besançon Franche-Comté TGV est capitale pour lui. Le Jura, notamment, a fort bien compris cet enjeu que pose la nouvelle LGV Rhin-Rhône. Cela postule bien entendu une amélioration de la ligne Le Locle - Besançon/Viotte.

Avec les menaces qui pèsent sur la ligne du Pied du Jura, il est de toute première importance que le canton promeuve une politique de transports qui ne l'enferme pas sur lui-même.

Jean-Jacques Delémont
Forum transfrontalier

1) - Je n'ai pas d'attente du point de vue personnel, mais j'attends du RER - TransRUN neuchâtelois le développement du transport de



L'affiche de Plonk et Replonk soutenant le RER avec humour.

l'avenir. Je suis également convaincu qu'il apportera une image positive du dynamisme et de l'esprit de pionnier de notre région hors de nos frontières cantonales et nationales. Cela permettra, à n'en pas douter, d'apporter des occasions économiques et humaines à notre canton.

2) - Le RER neuchâtelois me paraît essentiel. Nous devons disposer de voies et de moyens de communication performants et peu polluants, permettant une mobilité importante des personnes et des biens. Autour du projet du RER - TransRUN neuchâtelois se joue l'avenir de notre région et de notre canton, autant du point de vue économique qu'environnemental.

Raphaël Domjan
PlanetSolar

1) - L'enjeu de cette votation porte bien au-delà d'une stricte dimension de mobilités et de communications et met en question l'avenir du canton pour une longue durée sur différentes décisions tout aussi urgentes et essentielles les unes que les autres.

Avec ce projet, il s'agit de penser l'avenir des circulations, actuellement obsolètes ou totalement saturées, entre les villes qui devraient constituer les points forts de la nouvelle agglomération du canton.

Mais il s'agit aussi de considérer l'articulation de celle-ci tant avec l'Arc lémanique, le Mittelland et au-delà, que vers les villes de Franche-Comté et les connexions avec les TGV, dont le Rhin-Rhône.

2) - Outre les questions de connexion intra et extra-cantonales, la nouvelle ligne déterminera à coup sûr les stratégies en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Elle influera les choix de localisation de nombreuses infrastructures et de ce point de vue, ne manquera pas d'orienter la question aussi sensible que brûlante de l'implantation des équipements hospitaliers et de la politique de santé publique neuchâteloise. S'agissant des questions primordiales d'emploi et de formation, elle constituera aussi un élément décisif dans le sens d'un renforcement de l'attractivité de nos centres de formation et du dynamisme de nos entreprises.

Sylvie Rumo
Groupe ID régions

1) - Le canton doit se doter d'un réseau express de transports publics pour former un réseau urbain économiquement performant et pour devenir une région attractive et accessible entre les agglomérations de Berne, Fribourg, Lausanne et Besançon.

2) - La mobilité a de tout temps été un facteur décisif du développement des sociétés. Elle permet la circulation entre les agglomérations où se concentrent les activités humaines. Les réseaux express régionaux de transports collectifs sont aujourd'hui les moyens les plus efficaces d'assurer la mobilité. La Suisse doit notamment la bonne santé de son économie à son réseau performant de transports publics.

Renaud Tripet
Directeur d'Evologia

(sp)

1) - Le canton doit investir s'il veut continuer d'exister. Le RER figure parmi les investissements publics que je considère comme déterminants pour l'avenir du canton. Projet d'envergure, le RER permettra d'assigner un objectif clair à la nécessité de faire des économies sur les dépenses courantes du canton en optimisant ses services et ses prestations. Avec le RER, l'Etat investit à long, voire à très long terme, dans une infrastructure et une offre modernes de transport public.

2) - La mobilité est un facteur de développement important, voire déterminant, et le pari sur un réseau de transports publics efficaces est raisonnable, compte tenu de la raréfaction des ressources énergétiques. Un bon système de transport sur rail et sur route contribue à la prospérité de l'économie régionale. Le RER est un moyen visant à rendre notre canton plus attractif par une accessibilité améliorée qui profitera aux entreprises et à leurs employés ainsi qu'aux jeunes en formation et à l'ensemble des Neuchâtelois.

Frédéric Geissbuhler
Président de la Chambre d'économie et du commerce du canton de Neuchâtel

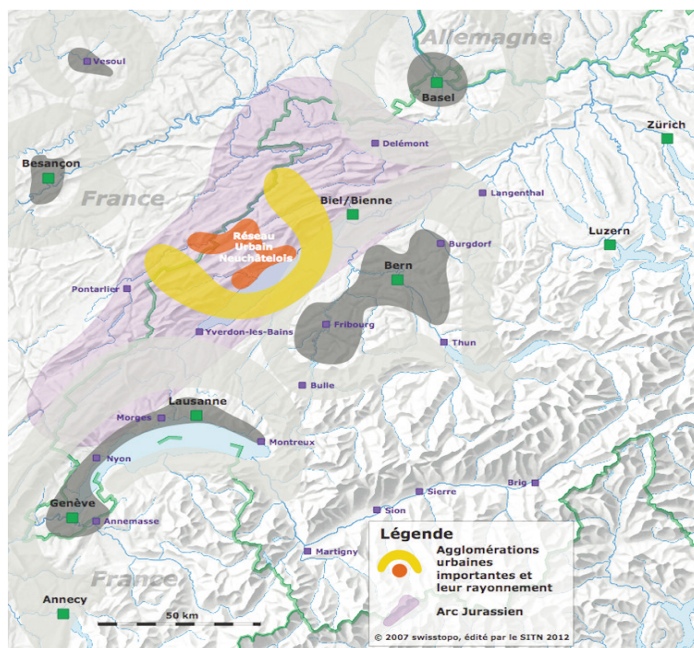
Suite page 6

Temps de parcours et horaires améliorés

En plus de rassembler le canton, le RER neuchâtelois rapprochera l'Arc jurassien de la Suisse et de la France. La Chaux-de-Fonds sera à moins d'une heure de Lausanne, avec des cadences à la demi-heure. Berne sera également à moins d'une heure de La Chaux-de-Fonds, cette performance justifiant des investissements importants (actuellement en cours avec le percement du nouveau tunnel de Gümmenen) sur la ligne Neuchâtel – Berne pour assurer des cadences à la demi-heure.

PROLONGEMENTS

En outre, les trains de la Béroche pourront être prolongés en direction d'Yverdon-les-Bains. D'autre part, le prolongement vers Mordeau, voire Besançon, fait partie d'un possible développement du RER. Une étude franco-suisse est actuellement en cours. En bref, pour l'ensemble du canton, Littoral



Carte situant le RER neuchâtelois au cœur de l'Europe entre les métropoles rhénane, rhodanienne, lémanique et bernoise. (sp)

compris, les connexions et les cadences vers l'extérieur seront fortement améliorées. Le RER jouera un rôle de double trait

d'union. Verticalement, il complètera les liaisons dans l'espace Rhin-Rhône. Horizontalement, il facilitera les échanges avec la France. Les conditions seront réunies pour faire du canton un pôle d'activités incontournable sur le flanc du Plateau suisse. Il offrira ses potentiels au pays et deviendra une région accessible et attractive, bénéficiant aussi de la croissance qui dynamise les régions voisines.

Prochains débats publics

Samedi 1^{er} septembre 2012, Neuchâtel, Aula des Jeunes-Rives, 9h15-13h (organisé par ID régionS, avec le Conseil d'Etat).
Mercredi 5 septembre 2012, Neuchâtel, Aula des Jeunes-Rives, 19h-20h30, organisé par le Parlement des jeunes de la Ville de Neuchâtel, en présence de MM. Claude Nicati, conseiller d'Etat, et de Raphaël Domjan, concepteur de PlanetSolar.

L'avis des représentants de la société civile

Suite de la page 5

- Qu'attendez-vous du projet de RER et que peut apporter au canton de Neuchâtel un réseau ferroviaire régional performant?

Les agglomérations et les régions sont à l'heure des Réseaux express régionaux (RER). C'est le concept qui se concrétise un peu partout pour offrir au niveau régional des transports publics plus concurrentiels: des trains et des bus interconnectés circulant à la cadence de 30 minutes, voire de 15 minutes. Pour le canton de Neuchâtel, cela passe inévitablement par une réduction des temps de parcours entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. A court terme comme à long terme, aucune solution n'est plus attractive qu'une liaison directe en 14 minutes au quart

d'heure comme le prévoit le projet RER - TransRUN. Et les retombées de l'effet réseau (rail et bus) seront maximales si - condition *sine quo non* - les liaisons horizontales est-ouest sont aussi améliorées progressivement avec en point de mire:

- Val-de-Travers – Neuchâtel – Marin via Corcelles-Peseux (!) à la cadence de 30 minutes comme sur les Ponts-de-Martel et les Franches-Montagnes – Delémont;
- prise en compte de la dimension transfrontalière moyennant l'électrification de la ligne jusqu'à Mordeau et un horaire plus dense.

- Le RER est-il indispensable pour le développement du canton?

La solution TransRUN n'est pas la meilleur marché, mais celle-là au moins, on ne la regrettera pas dans

vingt ans. Elle est aussi la seule solution alternative au deuxième tube routier sous la Vue-des-Alpes. Par ailleurs, cette réalisation renforcera d'une part la ligne du Pied du Jura sans limiter sa capacité et d'autre part l'accessibilité de l'Arc jurassien. Sur le plan suisse, le canton de Neuchâtel et l'Arc jurassien dans son ensemble auront marqué un point qui, demain, comptera énormément dans leur positionnement économique et politique.

C'est à mon avis le plus important dans la partie qui va se jouer au niveau fédéral et préalablement dans le canton, ce 23 septembre.

Alain Boillat
conseiller en transports publics
ancien chef du Service des transports du canton du Jura
ancien directeur des Chemins de fer du Jura

Abonnez-vous à Transports romands

Transports romands est une revue trimestrielle qui paraît depuis quatre ans. Elle traite de tous les grands projets de transports publics en Suisse occidentale et en France voisine.

Vous lisez une édition spéciale réalisée en vue de la votation du 23 septembre 2012 dans le canton de Neuchâtel sur le RER - TransRUN neuchâtelois.

Si vous souhaitez être informé des dossiers en Suisse romande, nous vous invitons à souscrire un abonnement annuel de 25 francs pour quatre numéros (soutien dès 30 francs).

Ce montant est à verser auprès de la Banque Valiant, sur le compte: n° 16 3.225.404.00. IBAN:

CH79 0625 0016 3225 4040 0; ou sur le CCP 30-38195-5, avec mention «Transports romands».

Souscription aussi possible auprès de **Philippe Claude**
Case postale 349
2350 Saignelégier
philippe.claude@net2000.ch
La rédaction