

Transrun : une nécessité

Pour assurer le développement harmonieux et conjugué de l'ensemble du territoire neuchâtelois et des régions voisines, il est nécessaire de repenser totalement tous les transports cantonaux, et en particulier de réaliser un véritable RER neuchâtelois.

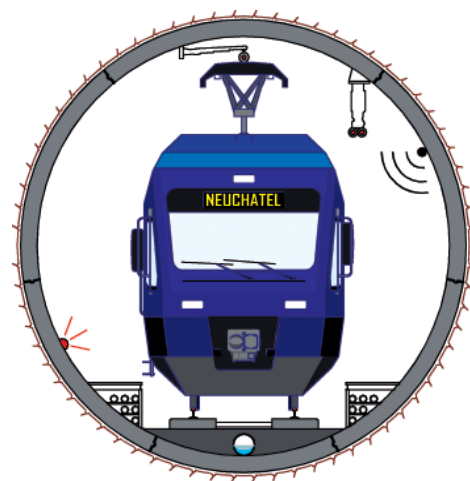
Cette démarche s'impose par ailleurs pour tenir compte des impératifs de la protection de l'environnement et pour répondre aux défis liés à la nouvelle

politique fédérale d'agglomération et aux réorganisations intervenant dans la formation, les missions des hôpitaux et les politiques économique et culturelle.

Un élément essentiel de ce Réseau Express Régional (RER) est la liaison entre les Montagnes et le Littoral (Transrun) dont l'attractivité générera une réelle dynamique régionale.

Deux

raisons essentielles
de construire
une nouvelle liaison
entre le haut et le bas du canton



1

La ligne actuelle vieille de plus de 150 ans ne répond plus aux besoins pour les motifs suivants :

- La fréquentation est très basse et en régression constante, malgré l'augmentation du nombre de pendulaires entre les Montagnes et le Littoral (2600 passagers / jour sur 30'000 pendulaires / jour).
- La ligne actuelle n'est plus attractive en raison d'un temps de parcours trop long (28 à 39 minutes entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel) et d'une fréquence insuffisante (seulement 2 trains par heure).
- Le déficit d'exploitation est très élevé (7 millions par année)

- La sécurité des tunnels actuels est gravement insuffisante (leur sécurisation représente une dépense de plus de 70 millions à quoi il faut ajouter environ 30 millions pour la suppression ou l'assainissement de 3 à 6 passages à niveau).
- La consommation d'énergie est trop importante par rapport au nombre de passagers transportés.

2

Une nouvelle liaison moderne par train entre les Montagnes et le Littoral offrira, en revanche, les avantages suivants :

- La réalisation d'un véritable RER neuchâtelois est indispensable au développement économique et culturel et à l'attractivité de la région.
- La nouvelle liaison offrira une rapidité et une fréquence accrues.
- La répartition du trafic entre le rail et la route sera améliorée (délestage d'une liaison routière bientôt saturée et de moins en moins sûre).
- Le développement d'un mode de transport ne dépendant pas du pétrole est indispensable (indépendance énergétique)
- Un mode de transport véritablement moderne attirera un plus grand nombre d'usagers vers le chemin de fer, ce qui contribuera à la protection de l'environnement et à la lutte contre le réchauffement climatique

Les deux variantes en discussion

1. La variante «Cernier», que nous soutenons, et qui prévoit de relier Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds par une voie souterraine directe avec un seul arrêt au Val-de-Ruz, à Cernier.

2. La variante «Corcelles» qui entend supprimer le rebroussement de Chambrelieu par un tunnel de

9 km à forte pente entre Corcelles et les Hauts-Genèveys, tout en conservant pour l'essentiel le tracé actuel (y compris les deux tunnels de faîte) ; ce projet offre un gain de temps minime de parcours de 5 minutes et implique des coûts de construction à peu près identiques à ceux de la variante «Cernier».

Dix raisons de préférer la liaison ferroviaire directe par Cernier

1 La longueur du tracé entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds est réduite de moitié (16.5 km au lieu de 29.5 km actuellement).

2 Le temps de parcours est divisé par trois (10 minutes au lieu des 28 à 39 minutes actuelles)

3 Le coût du titre de transport est réduit environ de moitié

4 La cadence au quart d'heure jusqu'au Locle est possible, ce qui améliorera les correspondances.

5 L'option «tunnel» réduit les nuisances et les coûts d'exploitation et d'entretien de la ligne.

6 Le paysage et les terres agricoles ne sont pas touchés par

la nouvelle voie (pas de problèmes d'expropriation ni de remaniements parcellaires)

7 L'attractivité de la ligne favorisera une meilleure répartition entre le rail et la route (transfert modal).

8 La variante «Cernier» améliore substantiellement l'offre pour les usagers tout en réduisant les coûts de fonctionnement.

9 Le coût global ne représente qu'une faible fraction des investissements routiers consentis dans le canton et constitue la suite souhaitable du développement de nos moyens de transport.

10 Le projet de Transrun s'intègre harmonieusement dans la perspective d'un véritable RER ainsi que dans le réseau ferroviaire suisse ; la future ligne sera accessible au matériel roulant standard utilisé par les CFF, y compris aux trains marchandises

