



République et Canton de Neuchâtel

## COMMUNE DE LA TENE

### **Rapport d'information du Conseil communal au Conseil général**

concernant

### **le projet d'agglomération RUN (volet transports et urbanisation) et la réalisation des mesures de sa première phase**

---

Monsieur le président,  
Mesdames, Messieurs,

#### **1 Introduction**

Le projet d'agglomération est un instrument de planification portant en particulier sur l'urbanisation et les transports et permettant de coordonner les thèmes transversaux d'une agglomération. Il s'appuie sur la collaboration horizontale (entre communes à l'intérieur de l'agglomération) et verticale (Confédération – canton – agglomération) et il fixe les conditions d'organisation, de financement, ainsi que l'échéancier de la mise en œuvre des mesures, en impliquant les différents partenaires concernés.

Le présent rapport d'information vise à poser dès aujourd'hui le cadre dans lequel s'inscrira la réalisation de ces mesures. Un rapport identique est soumis dans le même temps par les Conseils communaux des trois Villes du canton et des communes de la COMUL<sup>1</sup> à leurs Conseils généraux. Dans le même temps, il est soumis par le Conseil d'Etat au Grand Conseil. Ces démarches parallèles et coordonnées illustrent le large partenariat et la solidarité sur lesquels est basé ce programme. Certains exécutifs soumettent d'ailleurs à cette occasion à leur législatif les premières demandes de crédit liées à la réalisation des premières mesures du projet d'agglomération RUN.

Les Chambres fédérales ont créé en 2006 le fonds d'infrastructure, qui permettra de consacrer 3.4 milliards de francs sur 20 ans à soutenir la mise en œuvre des projets d'agglomération, et ce dès 2011. Une première tranche de 1.5 milliard de francs sera libérée à fin 2010 pour un premier paquet de mesures (dites "A"), dont la réalisation débutera dès 2011. Ce montant sera partagé entre les quelque 30 agglomérations ayant soumis un projet.

Le part de la Confédération aux mesures du projet d'agglomération du RUN pour cette phase est indiquée dans le tableau ci-après.

#### **2 Le projet d'agglomération RUN**

Le canton de Neuchâtel est fortement exportateur. Pourtant, aucune de ses villes n'atteint le seuil de 100'000 habitants, minimal pour se positionner avantageusement sur les scènes nationale et internationale.

En outre, son territoire est divisé par un antagonisme haut/bas pluriséculaire, renforcé par une opposition villes/campagnes tout aussi ancienne.

---

<sup>1</sup> La Communauté urbaine du Littoral (COMUL) est constituée de 12 communes du Littoral Neuchâtelois dont la Ville de Neuchâtel, unies dans la mise en œuvre de projets communs.

La stratégie RUN vise à dépasser ces divisions et à mettre en réseau les forces urbaines du canton, dont les atouts sont complémentaires, pour qu'elles fonctionnent comme une seule et même agglomération, plus puissante sur les scènes nationale et internationale, et profitant ainsi à la prospérité de l'ensemble du canton

De fait, les communes urbaines sont les véritables moteurs du développement économique de la région, en hébergeant 70% des habitants et 80% des emplois du canton, soit une proportion que la mise en place des pôles de développement fera encore croître à l'avenir.

Le RUN a déposé un seul et unique projet d'agglomération en décembre 2007. Il intègre les trois Villes du canton, ainsi que les communes d'agglomération offrant un degré d'urbanité reconnu.

Le projet d'agglomération RUN comprend de nombreuses mesures, notamment dans les domaines d'actions suivants qui déploient leurs effets sur tout ou partie de l'agglomération :

- stratégie et mise en œuvre des pôles de développement économiques d'importance cantonale
- revalorisation du corridor Morteau-La Chaux-de-Fonds
- amélioration de la desserte en transports publics
- gestion du stationnement et création de P+R
- promotion de la mobilité douce et modération du trafic en zone urbaine
- aménagements d'espaces publics dans les trois Villes
- liaisons ferroviaires et routières aux niveaux interrégional et international

Le TransRUN constitue la mesure-phare du projet d'agglomération. Il est l'élément autour duquel s'articule l'ensemble de la desserte des régions par trains et par bus. Le projet d'agglomération du RUN déposé auprès de la Confédération en décembre 2007 a été complété en juin 2008 par un rapport spécifique sur la mobilité douce (piétons et cyclistes) comprenant également des propositions d'actions variées dans ce domaine.

Évalué par la Confédération en 2008, le projet d'agglomération RUN a obtenu 8 points sur un total possible de 12. Ce résultat le place parmi les dix meilleurs de Suisse. Compte tenu de ce bon résultat d'une part, et du coût relativement élevé du projet (au regard de la population concernée) d'autre part, le Conseil fédéral propose aux Chambres de fixer le taux de 35% pour les contributions de la Confédération aux mesures ou paquets de mesures cofinancés du projet d'agglomération RUN.

Les tableaux ci-après contiennent les mesures que la Confédération estime prêtes à être réalisées entre 2011 et 2014 (paquet A) et qu'elle envisage de cofinancer (à noter que le TransRUN, dont la réalisation débutera en 2015, est inclus dans le paquet B).

### Liste A (paquet A)

Mesures	Coûts adaptés par la CH (base 2005, rapport examen déc. 2008) <sup>2</sup>	Contribution fédérale de 35%
	[MFr.]	[MFr.]
La Chaux-de-Fonds : nouvelle Gare Morgarten	1.6	0.6
Réorganisation de l'interface TC pour plusieurs lignes à St-Blaise, dont électrification du nouveau tracé du trolleybus no 7 St-Blaise-Etoile (Marin-La Tène)	1.7	0.6
Neuchâtel : Place Numa-Droz / nouvelle gestion du trafic (aménagement, réorganisation de l'espace public)	2.8	1.0
La Chaux-de-Fonds : nouvel aménagement de la Place de la gare	5.4	1.9
La Chaux-de-Fonds : revalorisation Av. Léopold-Robert	3.2	1.1
La Chaux-de-Fonds : voies trolleybus TRN rues Armes-Réunies et Dr-Coullery	1.7	0.6
Le Locle : aménagements place du 1er-Août pour bus	0.5	0.2
Le Locle : voies bus en traversée de localité	0.2	0.1
Le Locle : aménagement et exploitation de carrefours et de voiries	3.7	1.3
Mobilité douce mesures liste A, y c. ascenseur Le Locle	27.3	9.6
Total	48.1	17.0

### Liste B (paquet B)

Selon l'office fédéral du développement territorial (ci-après : l'ARE), les mesures ou paquets de mesures ci-après ne seront pas prêts à être construits et financés d'ici quatre ans, ou alors leur rapport coût/utilité demande à être optimisé.

La Confédération prévoit les moyens nécessaires pour leur cofinancement dans son budget, mais il ne demande pas leur libération par le Parlement :

Mesure	Coûts adaptés base 2005	Contribution fédérale
	[MFr.]	[MFr.]
TransRUN NE-LCdF : nouvelle infrastructure ferroviaire, tracé Cernier (maintien du tunnel Combes inclus)	274.6 <sup>3</sup>	96.1
La Chaux-de-Fonds : nouvelle gare des Eplatures	1.6	0.6
2 <sup>e</sup> voie Gare Crêt-du-Loche	6.1	2.2
Neuchâtel : nouvelle gare vieille-ville ou Mail	4.4	1.5
Marin : nouvelle gare Cité Martini	3.7	1.3
Démolition ancienne ligne	8.0	2.8
La Chaux-de-Fonds : revalorisation de l'espace public par coupure du trafic de transit et gestion du trafic vieille-ville (Hôtel-de-Ville, Versoix, Charrière, etc.) en lien avec le contournement Est	7.4	2.6
Mobilité douce mesures liste B	6.7	2.3
Total	312.5	109.4

<sup>2</sup> Les coûts réels des mesures, telles qu'elles seront réalisées dès 2011, différeront inévitablement et parfois largement des coûts indiqués dans ces tableaux, résultant d'estimations de 2007.

<sup>3</sup> Pour calculer la participation fédérale sur le fonds d'infrastructure, les coûts d'investissement prévus pour l'assainissement des tunnels actuels, devisés selon le projet d'agglomération à 126 mios, sont déduits du coût du TransRUN).

### 3 Impact des mesures sur les communautés urbaines et le canton

Conjointement, dans la durée et dans l'espace, les mesures des listes annexées au présent rapport auront un réel impact sur la situation des transports et de l'urbanisme dans les communautés urbaines du Littoral et des Montagnes neuchâteloises.

"*Conjointement*" signifie que les effets des mesures se renforcent et se multiplient les uns les autres. Vouloir estimer l'effet d'une seule mesure prise séparément n'a pas de sens. A titre d'exemple, un parking d'échange ne vaut presque rien s'il n'est pas accompagné d'une bonne information, d'une desserte performante par les transports publics, d'une tarification des transports publics combinée et de mesures de revalorisation des centres, par exemple. Chacune de ces mesures prise séparément n'aura qu'un faible effet, voire aucun. C'est bien leur combinaison qui en fait un ensemble attractif susceptible de résoudre ou de prévenir des problèmes de circulation, en l'occurrence. En d'autres termes, le rapport coût/utilité du "paquet" de mesures de l'exemple ci-dessus est supérieur à la moyenne des rapports coût/utilité de chaque mesure prise séparément.

"*Dans la durée*" signifie que cet effet de synergie ne se déploiera pas immédiatement, les mesures étant réalisées progressivement, au gré des octrois d'autorisations et des possibilités de financement des pouvoirs publics. Tout comme il n'est pas pertinent de vouloir imaginer l'effet d'une seule mesure, il n'est pas non plus censé de vouloir estimer pour lui seul l'effet du projet d'agglomération déjà à fin 2012, après les deux premières années d'un programme qui s'étirera vraisemblablement sur deux voire trois périodes quadriennales. En effet, seule une partie des mesures prévues seront lancées dans la période 2011-2012 et parmi elles, certaines ne seront pas terminées à fin 2012. On se trouve donc au début d'un processus dont les effets se feront sentir progressivement.

"*Dans l'espace*" signifie que les effets des mesures ne se limitent pas au territoire étroit dans lequel elles se situent physiquement (dans le cas des mesures d'infrastructure), mais qu'elles ont au contraire un effet sur l'ensemble du réseau. A titre d'exemple, un seul carrefour dangereux sur une liaison cycliste par ailleurs commode d'une commune à une autre peut dissuader de l'emprunter, avec pour conséquence un déplacement motorisé. L'impact d'une mesure d'assainissement du carrefour en faveur des cyclistes (combinée avec d'autres mesures incitatives) peut ici prétendre diminuer les nuisances du trafic dans les communes concernées, et pas seulement celle "hébergeant" la mesure. A plus large échelle, la réalisation d'une nouvelle ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds incitera à l'utilisation des transports publics dans un secteur allant bien au-delà des deux villes directement concernées. A plus large échelle encore et à titre illustratif de l'importance d'une vision spatiale large, le canton de Neuchâtel a un intérêt certain à la réalisation du doublement de la voie CFF Gléresse-Douanne, sur territoire bernois, pour améliorer les cadences et les correspondances des trains IC en gare de Neuchâtel. Il en va de manière similaire de la liaison entre La Chaux-de-Fonds et Besançon pour assurer le lien entre le canton et la Métropole Rhin-Rhône.

Mais revenons au RUN : en se prononçant le moment venu sur les demandes de crédits objets des rapports qui leur seront adressés prochainement, les autorités législatives des communes concernées et le canton apporteront leur pierre à un édifice bien plus large que le périmètre de leur juridiction. Chaque mesure concerne donc chaque commune ainsi que l'Etat, les bénéficiaires de l'ensemble des mesures se répartissant sur l'entier du périmètre de l'agglomération voire au-delà.

Le projet d'agglomération constitue un cas sans véritable précédent dans l'histoire de la République et canton de Neuchâtel. Pour la première fois, un programme conjoint des communes et de l'Etat prévoit la mise en œuvre coordonnée de nombreuses mesures se renforçant mutuellement, dans un domaine bien délimité et dans un laps de temps relativement restreint, avec pour objectif le développement durable de notre espace de vie.

Ceci est certainement facilité par l'incitation fédérale du fonds d'infrastructure. Mais celui-ci ne fait pas tout. L'enjeu pour le réseau urbain neuchâtelois et, partant, pour l'ensemble du canton va bien au-delà de la réalisation d'infrastructures de transport et d'aménagement de l'espace public : il s'agit ici de la capacité des communes et de l'Etat de travailler ensemble et en concertation non seulement à l'élaboration d'une stratégie de développement, mais également à sa concrétisation, celle-ci impliquant un engagement de ressources financières importantes. L'acceptation de ces crédits constituerait un acte très fort de l'agglomération RUN, matérialisant vers l'extérieur sa solidité en tant que partenaire notamment de la Confédération et vers l'intérieur l'ancrage de chaque commune au sein d'une communauté d'échelle différente, apte à apporter des réponses pertinentes à des problématiques du type de celles des transports et de l'urbanisation.

#### 4 Calendrier

Les demandes de crédit présentées aux législatifs par le présent rapport concernent uniquement les mesures dont la réalisation débutera en 2011 ou en 2012. Pour ces mesures, l'ARE a demandé à recevoir les avant-projets jusqu'au 31 décembre 2009, délai qui a pu être tenu grâce au considérable travail fourni par l'ensemble des partenaires au projet. Pour les mesures liées aux transports publics, les avant-projets ont en général été réalisés par les entreprises de transport concernées, pour ceux liés aux aménagements urbains et de voirie, par les communes, et notamment les trois Villes. Pour les mesures concernant la mobilité douce la réalisation des avant-projets a été confiée à un bureau spécialisé, mandat cofinancé par l'Etat et les communes.

A fin 2010, l'ARE signera avec chaque agglomération de Suisse un accord sur les prestations comprenant toutes les mesures "A" y compris celles non financées par la Confédération. L'accord sur les prestations fixera les responsabilités respectives dans le cadre de la mise en œuvre des mesures, les principes généraux relatifs au financement et les exigences en matière de suivi et de contrôle des effets. Avant le lancement des travaux pour chaque mesure et une fois toutes les autorisations délivrées, les offices fédéraux concernés et les cantons signeront des conventions de financement.

En 2012, de nouvelles demandes de crédit viseront la réalisation des mesures prévues en 2013 et 2014. Les mesures prévues en 2015 et au-delà, comme le TransRUN, feront l'objet d'un projet d'agglomération RUN de 2<sup>ème</sup> génération qui sera remis à mi-2012 à la Confédération.

#### 5 Conclusion

Conjointement, dans la durée et dans l'espace, les mesures des listes annexées au présent rapport auront un réel impact sur la situation des transports et de l'urbanisme dans les communautés urbaines du Littoral et des Montagnes neuchâteloises :

- "Conjointement" signifie que les effets des mesures se renforcent et se multiplient les uns les autres. Vouloir estimer l'effet d'une seule mesure prise séparément n'a pas de sens.

- "Dans la durée" signifie que cet effet de synergie ne se déploiera pas immédiatement, les mesures étant réalisées progressivement, au gré des octrois d'autorisations et des possibilités de financement des pouvoirs publics.
- "Dans l'espace" signifie que les effets des mesures ne se limitent pas au territoire étroit dans lequel elles se situent mais qu'elles ont au contraire un effet sur l'ensemble du réseau.

En se prononçant le moment venu sur les demandes de crédits objets des rapports qui leur seront adressés prochainement, les autorités législatives des communes concernées et du canton apporteront leur pierre à un édifice bien plus large que le périmètre de leur juridiction. Chaque mesure concerne donc solidairement chaque commune ainsi que l'Etat, les bénéfices de l'ensemble des mesures se répartissant sur l'entier du périmètre de l'agglomération voire au-delà.

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

La Tène, le 11 octobre 2010

LE CONSEIL COMMUNAL

Annexe 1 : Tableau général des mesures du projet d'agglomération RUN  
Mesures Littoral réalisées à partir de 2013-2014

Annexe 2 : RUN / Résumé des contributions fédérales prévues pour les mesures  
selon liste A et liste B

Annexe 3 : Plan directeur COMUL 2008-2011