

07.02.2009 RUN et Transrun

Le RUN et le Transrun sont, pour nous socialistes, les projets phares de la prochaines législature. Nous avons lancé la réflexion tant sur le RUN que sur le Transrun. J'avais obtenu de Moritz Leuenberger, début 2006, un préavis positif. Nous pouvons maintenant poser le premier rail, même s'il est encore virtuel !

Le RUN, réseau urbain neuchâtelois, est reconnu par la Confédération comme l'un des 25 projets modèles de Suisse. C'est un concept, audacieux, d'aménagement du territoire, de développement régional et de collaboration entre le canton et les communes.

A terme, le canton de Neuchâtel, qui est un canton essentiellement urbain, il faut le souligner, deviendra une seule grande agglomération, reliée par un système de transport performant, le Transrun. RUN et Transrun sont donc indissociables.

Avec le RUN, les communes s'organisent entre elles. Les fusions de communes sont encouragées, dans la mesure où elles permettent d'améliorer et de professionnaliser les services à la population ou de générer des économies d'échelle substantielles.

Le RUN est largement soutenu par la population neuchâteloise et ses autorités. Le Grand Conseil l'a adopté dans le cadre de sa conception directrice de l'aménagement du territoire. Les citoyens en ont également débattu lors de trois journées de discussion en 2004.

Avec le RUN et le Transrun, les difficultés de répartition des tâches et des infrastructures entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds devraient s'atténuer. Il y aura complémentarité entre les deux villes, facilité d'accès de l'une à l'autre. Habiter, étudier, travailler à un endroit ou à un autre ne devrait plus être un problème.

Le Transrun assurera aussi la desserte des vallées, grâce à des liaisons en forme de H, sur le Littoral et dans les Montagnes. C'est l'épine dorsale des transports de demain vers le Plateau suisse d'une part et vers la région Franche-Comté d'autre part.

La création d'un RER neuchâtelois va dans le sens du développement durable et d'un rééquilibrage des transports entre le rail et la route. Le potentiel de récupération de clientèle est important. Avec une bonne liaison, le rail pourrait prétendre à 25% de part de marché, alors qu'il n'en a que 10% aujourd'hui.

Le rapport coût – avantages du Transrun est extrêmement intéressant. C'est probablement le seul projet ferroviaire actuel qui pourrait permettre de diviser par deux le temps de parcours sur une ligne reliant deux entités urbaines comptant plus de 120'000 habitants, de doubler la cadence et d'accroître aussi fortement la fréquentation.

Le développement économique, social et culturel de l'Europe se fait de plus en plus au niveau de grandes régions. Notre agglomération neuchâteloise peut jouer un rôle

de pôle urbain régional, pour autant qu'elle ne forme qu'une seule entité. C'est le but du RUN et du transrun.