

ANNEXE

<b>TransRUN : nouvelle liaison ferroviaire entre Montagnes et Littoral</b>		<b>20</b>
<b>Coûts</b>	Investissement: 297 Mio. CHF Entretien/Exploitation : - 0.6 Mio. CHF / an	<b>Priorité A</b>

<b>Description</b>	Réaliser un RER pour le RUN, comprenant une nouvelle liaison ferroviaire entre les Montagnes et le Littoral comme colonne vertébrale du réseau de transports collectifs du canton, et rapprochant significativement les villes du Locle, de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds.
<b>Explications</b>	Le nouveau réseau TransRUN signifie un développement important de l'infrastructure ferroviaire avec la construction d'un long tronçon de voie nouvelle en grande partie en tunnel, des nouvelles gares, des gares à réaménager et une restructuration de la desserte bus existante touchée par le projet. Si le tronçon principal entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds n'est pas attendu avant 2020, plusieurs autres mesures peuvent être prises à plus court terme, de manière à mettre en place progressivement des améliorations de l'offre.

Symbole carte	Mesures	Coûts invest. (Mio. CHF)	Coûts exploit. suppl. (Mio. CHF/an)	Horizon réalisation	Etat réalisation (2007)	Compétences
—	TransRUN NE-LCdF : nouvelle infrastructure ferroviaire, tracé Cernier (y compris assainissement du tunnel des Combes)	394.0		2011-16	2	Canton, CH
—	TransRUN NE-LCdF : offre cadence ¼h en HP LL-LCdF-Neuchâtel Var. Cernier et ½h sur N'tel-St-Aubin et N'tel-Marin-Epagnier (SS)		-1.0	2016	2	Canton
Ⓢ	Nouvelles gares Eplatures, Morgarten, desserte de zones en développement, mise en service possible avant cadence ¼ h.	3.1		2012-14	2	Canton, CFF
■	2 <sup>ème</sup> voie Gare Crêt-du-Locle, pour croisement avec cadence ¼ h	6.0		2013-15	2	Canton, CFF
Ⓢ	Nouvelles gares Vieille-Ville, Parreux et Cité Martini, fort potentiel dans zones de développement du Littoral	11.0		2013-2014	2	Canton, CFF, BLS
	Suppression bus LL-LCdF, a priori doublon avec cadence au ¼ h, desserte Crêt par réseau urbain CdF		-1.5	2016	(3)	Canton
----	Démolition ancienne ligne, devenue superflue. Restitution aux communes ou mobilité douce	7.8		2016		CFF, Canton, Communes
→	Réorganisation lignes bus VdR + Montmollin/Rochefort liée à TransRUN Cernier	0.7	1.9	2016	2	Canton, CRT Val-de-Ruz
	Coût du maintien de l'infrastructure actuelle	-126.0				
	<b>Coûts totaux</b>	<b>296.6</b>	<b>-0.6</b>			

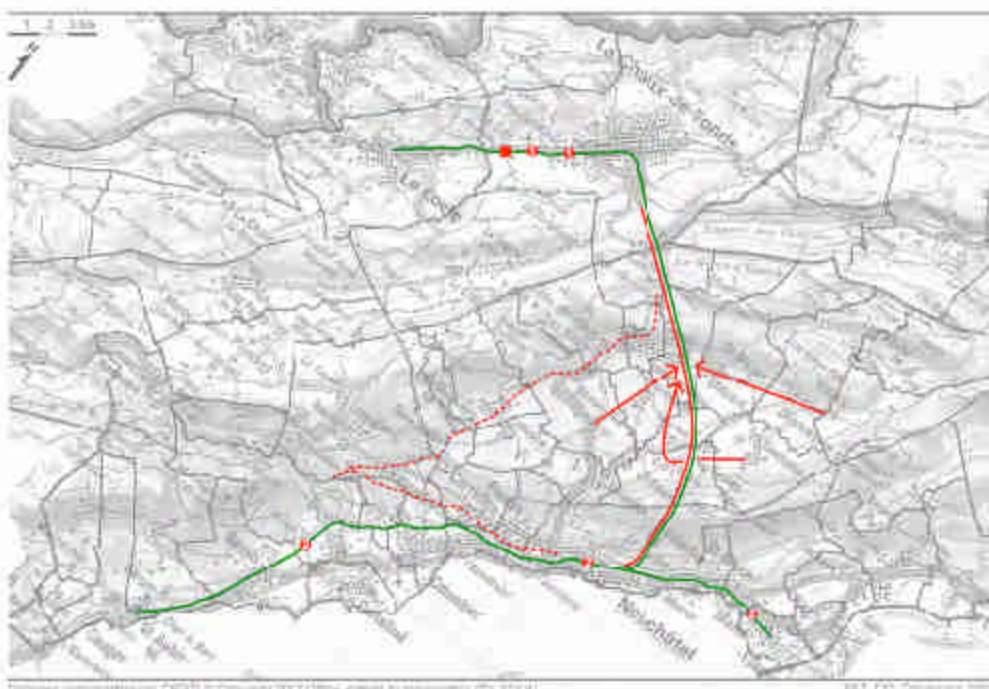
## NOTES

Le TransRUN est le projet phare de la politique d'agglomération du RUN, il est piloté par le Canton. Approbation, sur la base d'un avant-projet, du principe du tracé "Cernier" par le Grand Conseil en novembre 2007. Plusieurs études ont été réalisées depuis 2003, dont une large analyse socio-économique en 2007 (Ecoplan, Metron), qui conclut à l'extrême utilité du projet. Le Conseil d'Etat envisage un financement partiel par un partenariat public privé. Un avant-projet détaillé sera disponible en 2009. La demande du permis de construire est prévue pour 2010. Le Canton peut imaginer un autre propriétaire de l'infrastructure que les CFF.

L'offre au quart d'heure est possible entre les trois villes avec la nouvelle infrastructure prévue. Sur la ligne du Pied-du-Jura et la BN, une cadence à la demi-heure suffit en première phase à répondre aux besoins. Ultérieurement (2020-2025), la cadence au quart d'heure pourra être envisagée sur ces axes également, si la demande existe et si les investissements complémentaires nécessaires sont consentis par BLS (doublement Marin-Epagnier-Neuchâtel, désenchevêtrement N'tel-Mail) et CFF (tronçons de 3<sup>ème</sup> voie, notamment Serrières-Neuchâtel). L'offre sera commandée par le Canton à l'opérateur présentant le meilleur rapport entre qualité et coût des prestations.

La cadence à la demi-heure entre Neuchâtel et St-Aubin, respectivement Marin fait partie du contrat d'agglomération signé entre le Canton et la communauté urbaine du Littoral (COMUL) le 8 novembre 2007

## CARTE



**SCHEMA**






TransRAT  
Variante Centre



<b>Amélioration du corridor Neuchâtel-Marin-Epagnier (-Le Landeron)</b>		<b>21</b>
<b>Coûts</b>	Investissement : 2.1 Mio. CHF Entretien/Exploitation : 1.5 Mio. CHF p.a.	<b>Priorité A</b>

<b>Description</b>	Développer et améliorer l'offre TC entre Neuchâtel et Marin-Epagnier
<b>Explications</b>	La réorganisation des entrées/sorties de l'autoroute A5 à Marin-Epagnier permet une modification des circulations et une amélioration de la desserte TC des emplois et des centres commerciaux de ce secteur, par un nouveau tracé de la ligne de trolleybus 7 des TN. L'interface de St-Blaise (gare BLS, trolleybus TN 1 et 7, Car postal) doit pour cela être rendue plus fonctionnelle. L'axe ferroviaire du Pied du Jura vers Le Landeron et Biemme doit en outre rester le support d'une offre performante de trafic régional, systématiquement cadencé à la demi-heure.
<b>Relation avec projet-clé</b>	14 Politique des gestion des transports 18 Création ou amélioration de points de transbordement (TG/TC, MD/TC, P+R, B+R) 20 TransRUN : nouvelle liaison ferroviaire entre Montagnes et Littoral

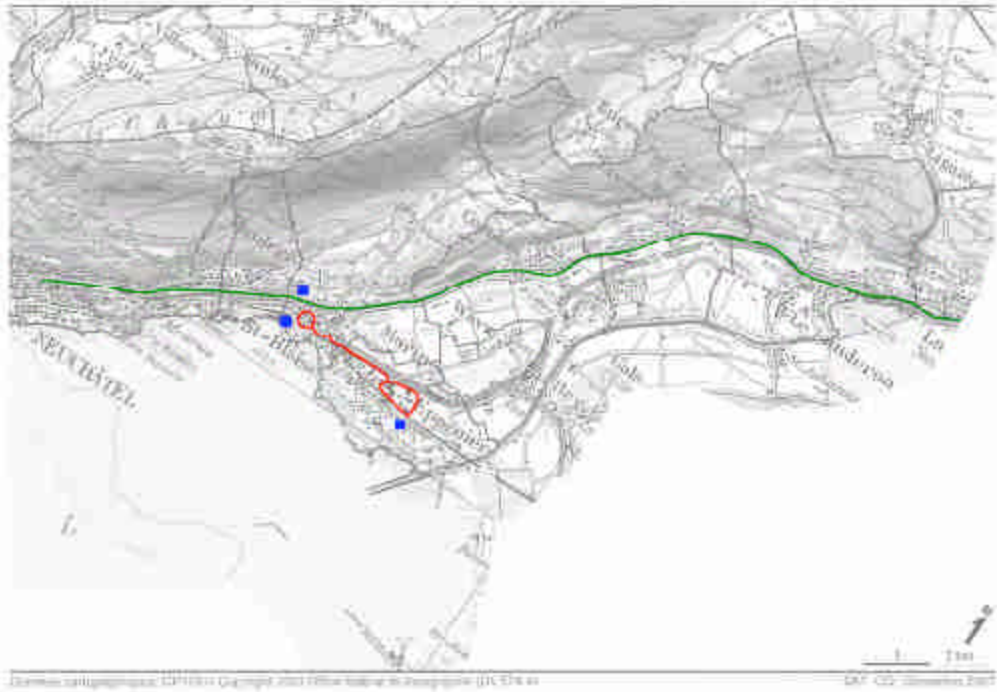
Symbole certe	Mesures	Coûts invest. (Mio. CHF)	Coûts exploit. suppl. (Mio. CHF/an)	Horizon réalisation	Etat réalisation (2007)	Compétences
	Réorganisation de l'interface TC pour plusieurs lignes à St-Blaise, dont électrification du nouveau tracé du trolleybus no 7 St-Blaise-Etoile (Marin-Epagnier)	2.0		2012	1	TN, Canton, CRT Littoral
	Cadence à la demi-heure Neuchâtel-Le Landeron (-Bienne)		1.5	2012	2	Canton, CFF
	Aménagement superficiel, signalétique et organisation P+R gares de St-Blaise (BLS et CFF) et Marin-Epagnier (forfait 30'000.-/gare)	0.1		2011-12	2	CFF, Communes
	<b>Coûts totaux</b>	<b>2.1</b>	<b>1.5</b>			

#### NOTES

Aujourd'hui, les lignes TN 1 et 7 empruntent le même itinéraire sur la fin de leur parcours. La mise à double sens de circulation de la Rue des Champs-Montants à Marin permettra d'optimiser cette situation en l'équipant d'une ligne de contact. Ainsi, une meilleure desserte du pôle économique et commercial de Marin sera possible. Les projets sont relativement peu coûteux et réalisables à court terme.

La réorganisation de l'interface de St-Blaise et la mise en place d'une desserte par le nord des centres commerciaux, ainsi que la mise en place de nouveaux P+R font partie du contrat d'agglomération signé entre le Canton et la communauté urbaine du Littoral (COMUL) le 8 novembre 2007.









**CARTE**





<b>Amélioration du corridor Neuchâtel-Boudry/Cortailod</b>		<b>22</b>
Coûts	Investissement : 8.5 Mio. CHF Entretien/Exploitation : 1.5 Mio. CHF p.a.	Priorité <b>A</b>

Description	Simplifier la structure des lignes TC de l'agglomération ouest en misant sur la complémentarité entre Littorail et TransRUN, favoriser la mobilité combinée pour l'accès à Neuchâtel en offrant de nouvelles possibilités de B+R / P+R.
Explications	Dans le corridor Neuchâtel-Boudry/Cortailod, des développements importants sont planifiés, dont les principaux sont le pôle économique des Buchilles (entre Boudry et Bevaix) et l'urbanisation du plateau de la gare de Boudry. Pour ce dernier projet, une nouvelle route d'accès est prévue, qui permet de créer une ligne de bus et de réorganiser la desserte de tout le secteur, en recentrant les lignes de bus sur le terminus du Littorail. La nouvelle halte de Perreux qui desservira le pôle des Buchilles permet d'envisager un P+R important à cet endroit, proche de l'autoroute. Les mesures prévues assurent la coordination entre urbanisation et transports.
Relation avec projet-clé	11 Pôles de développement et zones près des gares 14 Politique des gestion des transports 18 Points de transbordement 20 TransRUN : nouvelle liaison ferroviaire entre Montagnes et Littoral

Symbole carte	Mesures	Coûts invest. (Mio. CHF)	Coûts exploit. suppl. (Mio. CHF/an)	Horizon réalisation	Etat réalisation (2007)	Compétences
	Littorail Neuchâtel-Boudry : cadence 1/2h en HP	5.2	1.2	2012	2	TN, Canton, CRT Littoral
	Recentrage des lignes de bus sur Boudry (suite à la construction de la route des Conrardes) et création d'une nouvelle ligne vers la gare de Boudry	0.4	0.3	2011-12	3	Canton, CRT Littoral
	Création gara routière au terminus du Littorail	0.9		2011-12	2	TN, Comm.
	Aménagement de bandes cyclables à l'intérieur de Bevaix (tronçon manquant)			2012	1	Canton, Comm.
	500 pl. vélostations sur les gares du Littorail et les gares régionales (moitié couvertes) y compris corridor St-Blaise-Marin-Epagnier	0.8		2012-14	1	CFF, TN, CRT Littoral
	Pôle de développement économique du Littoral Ouest (Boudry-Perreux) avec potentiel de 2000 emplois à MLT			2008	2	Canton, comm.
	Gare de Boudry, densification 2-3000 emplois/habitants à LT			2020	1	Comm.
	Création d'un P+R de 160 pl. à Perreux	1.0		2013-14	2	Canton, Comm., CFF

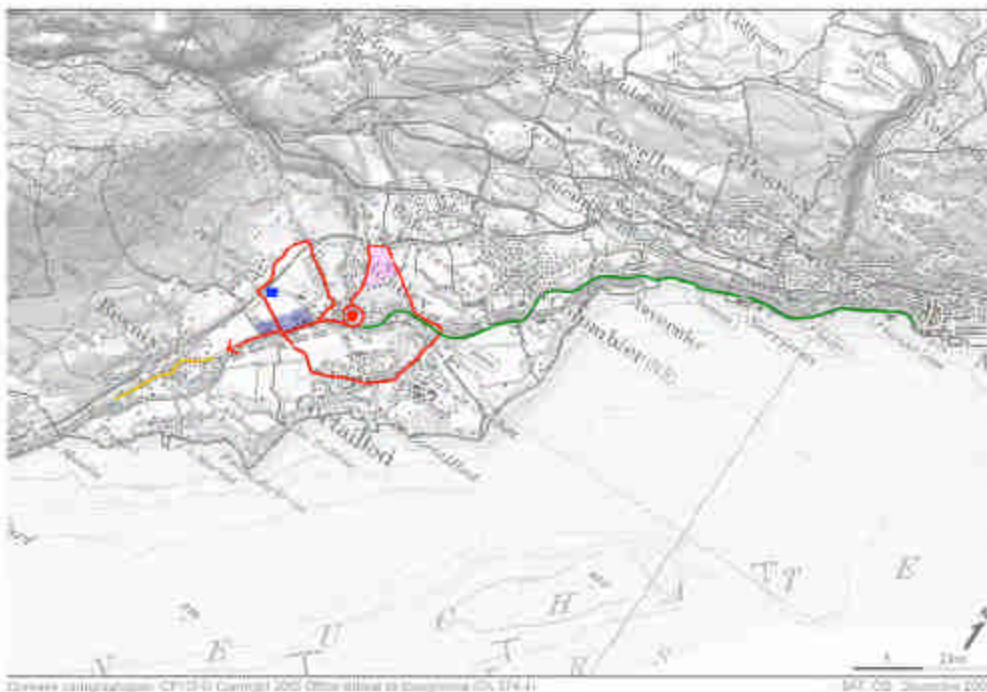
Aménagements superficiels, signalétique et organisation P+R dans les gares CFF de Auvernier, Colombier, Bôle, Boudry, Bevaix (forfait 30'000.-/gare)	0.2		2011-12	2	CFF, Communes
<b>Coûts totaux</b>	<b>8.5</b>	<b>1.5</b>			

#### NOTES

Boudry, au terminus du Littoral, devient le point de départ de la desserte fine de l'agglomération ouest. Le recentrage des lignes permet d'optimiser les correspondances et de rendre la ligne de bus vers Bevaix-St-Aubin plus directe. Une nouvelle ligne de bus permet de relier la future nouvelle zone résidentielle au sud de la gare de Boudry au Littoral. Le P+R de Perreux va de pair avec une nouvelle gare CFF prévue à cet endroit (voir TransRUN), en bordure nord du pôle de développement économique. Les mesures sont peu coûteuses. Les projets seront disponibles au moment de la signature de la convention de prestations.

La réorganisation de l'interface de Boudry et la création d'une nouvelle ligne desservant le plateau de la gare de Boudry font partie du contrat d'agglomération signé entre le Canton et la communauté urbaine du Littoral (COMUL) le 8 novembre 2007.

#### CARTE



<b>Valorisations en Ville de Neuchâtel</b>		<b>23</b>
Coûts	Investissement : 98.2 Mio. CHF Entretien/Exploitation : 4.7 Mio. CHF p.a.	Priorité <b>A</b>

Description	Améliorer la qualité et l'attractivité de l'espace public, l'offre TC et MD, ainsi que la sécurité sur les rues, les conditions de circulation et la gestion du stationnement en Ville de Neuchâtel
Explications	Plusieurs mesures d'amélioration de la qualité de l'espace urbain sont prévues en Ville de Neuchâtel, dont la principale est l'augmentation de l'attractivité des TC par le prolongement vers l'est du Littoral en lien avec le développement du quartier de La Maladière. La poursuite d'une politique du stationnement restrictive et les zones 30 systématiques dans les quartiers doivent appuyer le transfert modal, de même que de nouvelles facilités offertes aux deux-roues et piétons.
Relation avec projet-clé	14 Politique de gestion des transports 15 Stationnement 16 Promotion de la mobilité douce 17 Modération du trafic dans les zones d'habitation 18 Points de transbordement 20 Transrun

Symbole carte	Mesures	Coûts invest. (Mio. CHF)	Coûts exploit. suppl. (Mio. CHF/an)	Horizon réalisation	Etat réalisation (2007)	Compétences
	Littoral : prolongement jusqu'à la Maladière avec cadence à 7.5 minutes sur le tronçon PP-Maladière	80.0	3.7	2012-15	3	TN, Canton, Ville
	Electrification ligne bus no 9 entre le Rocher et le terminus de Puits-Godet	6.0	1.0	2013-14	2	TN, Ville
	Modération et sécurisation du trafic dans les quartiers (zones 30)	0.7		2011	2-3	Ville
	3 <sup>ème</sup> étape du plan de stationnement (zones bleues et horodateurs)	4.6		2011	2	Ville
	Nouvelles passerelles MD Fahys-Espace de l'Europe et Bel-Air	2.0		2012	2	Ville
	Mise en œuvre du PDMD 1 <sup>ère</sup> étape (env. 10 actions)	1.0		2011-12	2-3	Ville
	Vélostations Gare et Fun'ambule	0.8		2011	1	Ville
	Place Numa-Droz/nouvelle gestion du trafic (giratoire, franchissement par le Littoral prolongé)	3.0		2012	1	Ville, Canton
	Aménagement superficiel, signalétique et organisation P+R Neuchâtel – Nid-du-Crô	0.1		2010	2	Ville, Canton
	<b>Coûts totaux</b>	<b>98.2</b>	<b>4.7</b>			



## NOTES

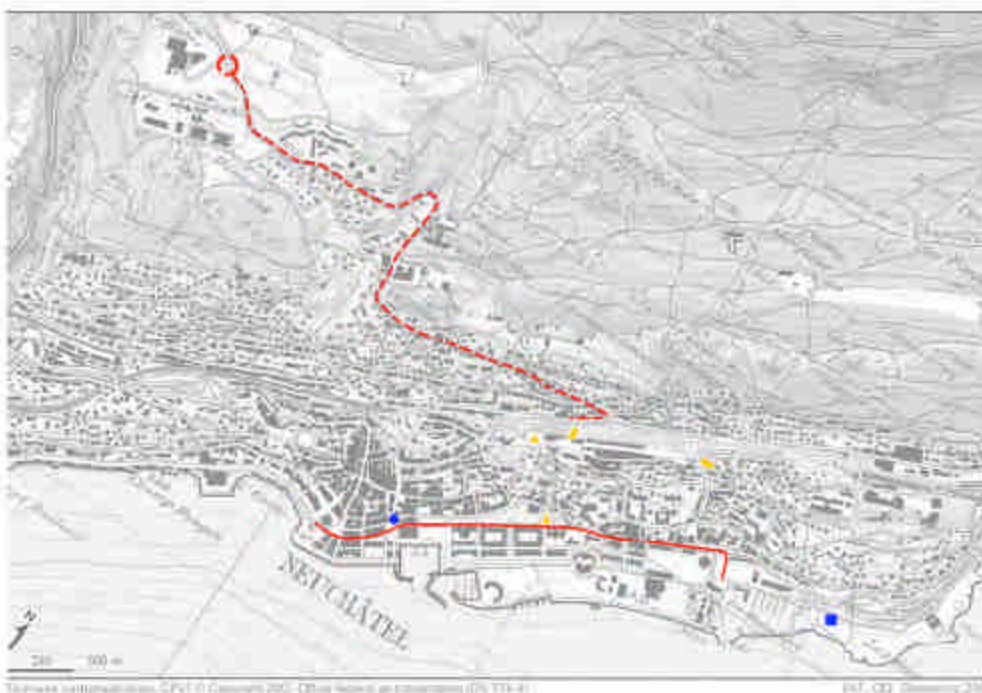
Le prolongement du Littoral doit satisfaire aux exigences du plan directeur sectoriel pour le centre de La Maladière, qui prévoit la desserte du secteur (centre commercial, infrastructures sportives, hôpital, écoles) par un moyen de transport public lourd. Ce prolongement, qui doterait la ville de Neuchâtel d'un tronçon de tramway, existe sous la forme d'un avant-projet, établi en 2007. Les études montrent que pour assurer la rentabilité socio-économique de ce prolongement, un remaniement important du réseau TN doit être opéré, notamment concernant la ligne de trolleybus no.1 et l'interface de la Place Pury.

L'électrification de la ligne de bus no. 9, supprimera les nuisances environnementales des bus et va dans le sens du développement durable. Elle est prévue suite à l'augmentation des cadences liée au développement de la zone de Puits-Godet et du site de l'ancien hôpital des Cadolles, ce d'autant plus que le bus no. 9 circule sur une partie de son parcours sous une ligne de contact existante.

Le prolongement du Littoral fait partie du contrat d'agglomération signé entre le Canton et la communauté urbaine du Littoral (COMUL) le 8 novembre 2007.



Les projets seront disponibles au moment de la signature de la convention de prestations.

## CARTE



<b>Amélioration du corridor Neuchâtel-Peseux-Corcelles (-Colombier)</b>		<b>24</b>
<b>Coûts</b>	Investissement: 2.0 Mio. CHF Entretien/Exploitation : 1.0 Mio. CHF p.a.	<b>Priorité A</b>

<b>Description</b>	Améliorer l'accès TC à Peseux depuis le secteur Colombier-Boudry pour offrir une alternative à la voiture sur ces liaisons.
<b>Explications</b>	Les centres commerciaux de Peseux génèrent un important trafic dans le centre de la localité. Or, si Peseux est bien relié à la Gare de Neuchâtel et au centre-ville ainsi qu'à Corcelles, par des lignes de bus et trolleybus, l'absence de liaison TC vers Colombier et le secteur de Boudry/Cortailod incite à l'usage de la voiture. Le prolongement de la ligne 10 des TN dans cette direction permettrait un meilleur maillage du réseau. Pour ne pas encore avantager plus la voiture pour l'accès à Neuchâtel sur l'axe H10, le projet d'évitement routier du centre de Peseux est gelé.
<b>Relation avec projet-clé</b>	14 Politique de gestion des transports

Symbole carte	Mesures	Coûts invest. (Mio. CHF)	Coûts exploit. suppl. (Mio. CHF/an)	Horizon réalisation	Etat réalisation (2007)	Compétences
	Création d'une ligne nord-sud Peseux-Colombier CFF (prolongement ligne TN 10)		1.0	2010	2	Canton, CRT Littoral
	Guidage du trafic Corcelles-La Brena et contrôle d'accès	2.0		2012	1	Canton, Comm.
	<b>Coûts totaux</b>	<b>2.0</b>	<b>1.0</b>			

#### NOTES

La création d'une nouvelle ligne de bus entre Peseux et Colombier fait partie du contrat d'agglomération signé entre le Canton et la communauté urbaine du Littoral (COMUL) le 8 novembre 2007.

**CARTE**



<b>Valorisations en Ville de La Chaux-de-Fonds</b>		<b>25</b>
<b>Coûts</b>	<b>Investissement: 94.6 Mio. CHF</b> <b>Entretien/Exploitation : 1.1 Mio. CHF p.a.</b>	<b>Priorité A/B</b>

<b>Description</b>	Améliorer la qualité et l'attractivité de l'espace public, l'offre TC et MD, ainsi que la sécurité routière, les conditions de circulation et la gestion du stationnement en Ville de La Chaux-de-Fonds
<b>Explications</b>	Une large palette de mesures d'amélioration de la qualité de l'espace urbain sont prévues en Ville de La Chaux-de-Fonds, avec notamment des réaménagements de places publiques. Le centre doit être délesté du trafic par un contournement routier ainsi que par une bonne offre de P+R et de TC et la taxation du stationnement en ville. Parallèlement, la sécurité des usagers de la mobilité douce doit être améliorée.
<b>Relation avec projet-clé</b>	10 Politique d'urbanisation durable 11 Pôles de développement et zones près des gares 13 Réutilisation de friches bien desservies 14 Gestion des transports collectifs 15 Stationnement 16 Promotion de la mobilité douce 17 Modération du trafic dans les zones d'habitation 18 Points de transbordement 20 Transtun 27 Corridor La Chaux-de-Fonds-Morteau

Symbole carte	Mesures	Coûts invest. (Mio. CHF)	Coûts exploit. suppl. (Mio. CHF/an)	Horizon réalisation	Etat réalisation (2007)	Compétences
	Contournement Est (liaison H20-H18) (*)	80.0		2016-18	1	Canton
	Nouvel aménagement de la Place de la gare (TRN 2.5 MFr., Ville 3.5 MFr.)	6.0		2011-12	2	Ville, TRN
	Revalorisation secteur Est Av. Léopold-Robert	3.5		2012	2	Ville, Ct.
	Aménagement Rue verte dans le cadre du Plan de quartier "Le Corbusier" sur friche gare aux marchandises	3.9		2012-13	2	Ville
	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 (*)	8.0		2018	1	Ville
	Voies trolleybus TRN rues Armes-Réunies et Dr-Coullery	2.0		2011-12	2	Ville, TRN
	Desserte vers l'Ouest (jusqu'au Crêt-du-Loche) : desserte de la gare du Crêt-du-Loche et au sud de la route		0.8	2010	2	TRN, Canton
	P+R Hôtel-de-Ville, Forains, Charrière	4.2		2012-14	1	Ville
	Renforcement de la ligne 11: cadence 10mn desserte P+R		0.5	2012	2	TRN, Canton
	Nouvelle politique de stationnement	1.2		2012	2	Ville



(tarification et limitation durée)						
■	Passerelle sur les voies CFF dans le cadre du PO "Le Corbusier"	2.5		2012	1	Ville
	Réaménagement Eplatures-Grillon avec site propre bus et piste cyclable	0.5		2008	2	Canton
	Revalorisation de la Place du Marché et zone de rencontre	1.0		2008	3	Ville
	Moderation du trafic (zones 30)	1.0		2008	3	Ville
	Pistes cyclables scolaires-utilitaires et Velostations Gare, Crêt, Forains, centre	0.2		2008	3	Ville
	<b>Coûts totaux</b>	<b>94.6</b>		<b>1.1</b>		

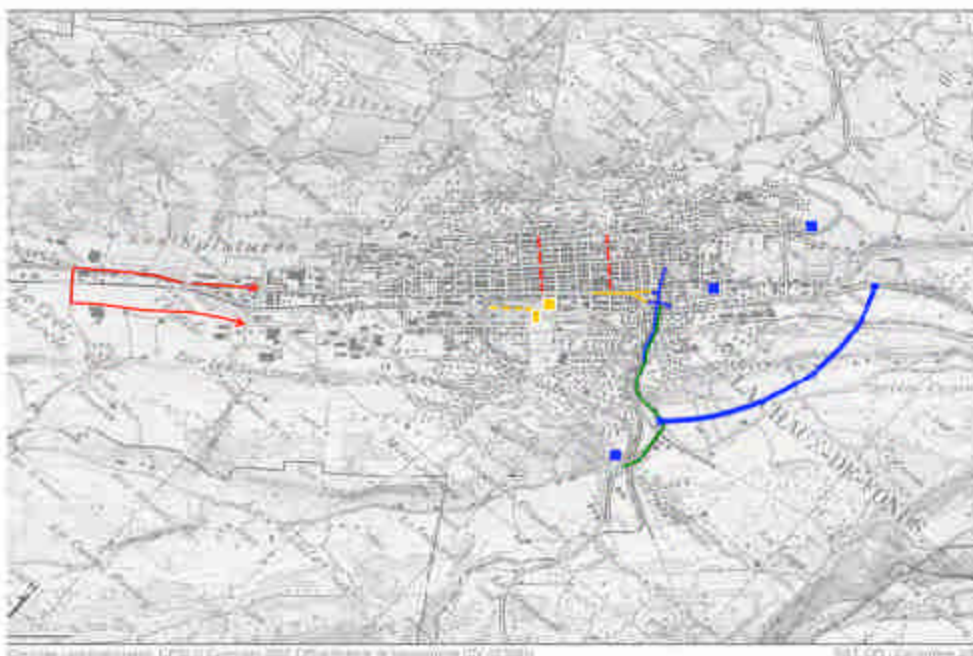
#### NOTES

(\*) Le contournement Est est lié aux mesures de revalorisation de l'espace public qu'il permet. Le projet du contournement Est devrait être prêt entre 2011 et 2014.

Les prestations anticipées (projets réalisés avant 2011) sont surlignées en gris. Elles ne sont pas comprises dans la requête de cofinancement par la Confédération.

Le Contournement Est de La Chaux-de-Fonds permettra de délester d'un important trafic de transit la Place de l'Hôtel-de-Ville et d'une manière générale le quartier de la vieille ville, souffrant actuellement d'une surcharge de trafic pénalisante pour son attractivité. Ce projet sera développé ces prochaines années par le Canton, en parallèle avec l'étude, à piloter par la Ville, du réaménagement des espaces publics dans le centre. L'avancement des dossiers permet l'établissement d'un projet pour la période 2011-2014, mais ne laisse pas augurer d'un début des travaux dans cette période. Les autres projets sont réalisables entre 2011 et 2014 et objets de la liste A.

#### CARTE



<b>Valorisations en Ville du Locle</b>		<b>26</b>
<b>Coûts</b>	<b>Investissement: 7.2 Moï. CHF</b> <b>Entretien/Exploitation : 1.6 Moï. CHF p.a.</b>	<b>Priorité A</b>

<b>Description</b>	Amélioration de l'attractivité et de la sécurité de l'espace urbain au centre du Locle par la réduction des nuisances liées à la surcharge de trafic et l'incitation au transfert modal
<b>Explications</b>	La Ville du Locle est fortement touchée par les nuisances liées à un important trafic de transit. Un éventail de mesures de gestion du trafic et du stationnement, ainsi que d'amélioration de l'offre TC et MD, doit permettre de les atténuer. Dans ce cadre un accès mécanisé à la gare du Locle est prévu ainsi que la valorisation de toute la zone du Col-des-Roches
<b>Relation avec projet-clé</b>	14 Gestion des transports collectifs 15 Stationnement 16 Promotion de la mobilité douce 18 Points de transbordement 20 Transrun 27 Corridor La Chaux-de-Fonds-Morteau

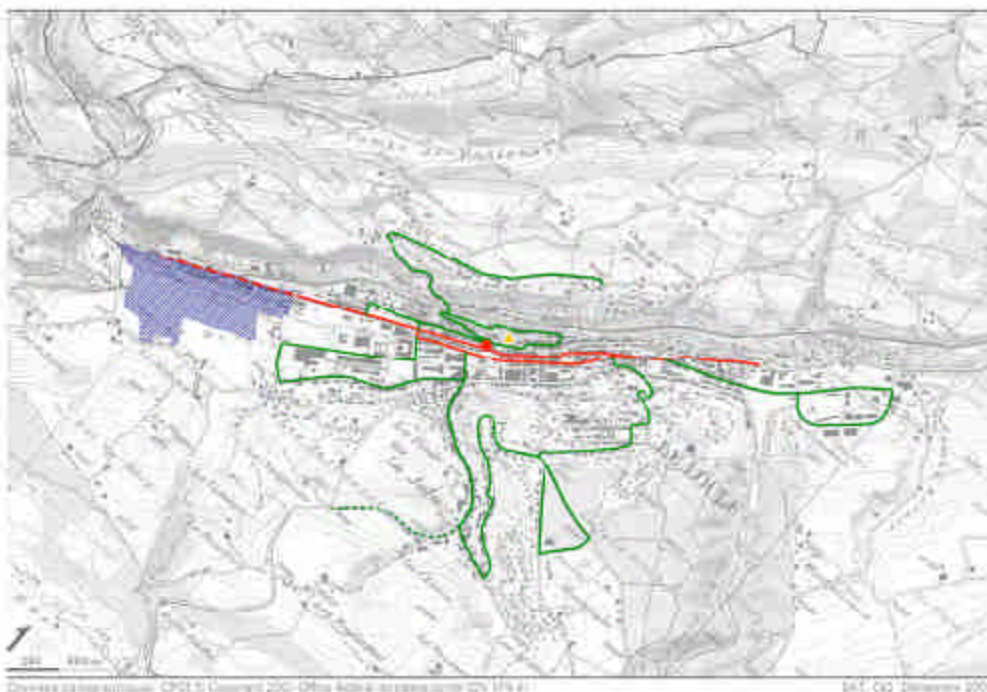
Symbole carte	Mesures	Coûts invest. (Mio. CHF)	Coûts exploit. suppl. (Mio. CHF/an)	Horizon réalisation	Etat réalisation (2007)	Compétences
—	Renforcement de l'offre TC urbaine (cadence 10 min. la journée avec 6 bus (+ 3))	0.1	1.3	2011	2	Canton, Ville, TRN
...	Desserte P+R du Col-des-Roches et liaisons avec zones d'emploi		0.3	2012	1-2	Canton, Ville, TRN
●	Aménagements place du 1 <sup>er</sup> Août pour bus	0.6		2012	1-2	Ville, TRN
—	Voies bus en traversée de localité	0.2		2011	1	Canton, Ville
	Aménagement et exploitation de carrefours et de voiries, selon étude Transitec 2006	3.8		2011	1-2	Canton, Ville
	Mesures de gestion du stationnement, selon étude Transitec 2006	0.3		2010-12	1	Ville
	Moderation du trafic, selon étude Transitec 2006	0.7		2011-12	2	Canton, Ville
▲	Ascenseur gare-Place du 1 <sup>er</sup> Août	1.5		2012	2	Ville
	Aménagement de la zone du Col-des-Roches (concours European)				1-2	Ville, Canton
	<b>Coûts totaux</b>	<b>7.2</b>	<b>1.6</b>			

## NOTES

L'étude confiée au bureau Transitec (voir références bibliographiques) consistait à prévoir toute mesure permettant d'améliorer la situation du trafic au Locle, dans la situation sans tunnel de contournement, c'est-à-dire à court et moyen terme. Les mesures principales préconisées sont reprises dans cette fiche. L'évitement du Locle en tunnel sera étudié par le Canton de manière approfondie en 2008. La décision de réaliser cet ouvrage incombera vraisemblablement à la Confédération, si la H20 est classée route nationale.

Le réaménagement de la place du 1<sup>er</sup>-Août pour accueillir les bus TFN, ainsi que la réalisation d'un ascenseur pour l'accès à la gare depuis cette place, combinée avec l'augmentation des cadences sur le réseau urbain et sur la liaison Le Locle-La Chaux-de-Fonds (TransRUN) doit rendre nettement plus attractive l'utilisation des transports publics au Locle.

## CARTE



<b>Valorisation du corridor (St-Imier-) La Chaux-de-Fonds- Morteau</b>		<b>27</b>
<b>Coûts</b>	<b>Investissement: 53 Mio. CHF</b> <b>Entretien/Exploitation : 2.5 Mio. CHF p.a.</b>	<b>Priorité A/B</b>

<b>Description</b>	Favoriser le transfert modal et la mobilité combinée dans le trafic frontalier, en offrant des possibilités de P+R efficaces.
<b>Explications</b>	Le corridor Morteau-La Chaux-de-Fonds est fortement fréquenté par les frontaliers travaillant dans les Montagnes neuchâteloises. Cette tendance se renforcera encore avec la croissance du pôle de développement du Crêt-du-Loclé. Des mesures en lien avec le TransRUN doivent encourager les frontaliers à utiliser les transports collectifs pour se rendre au Loclé, à la Chaux-de-Fonds, voire à Neuchâtel. Un axe dédié à la mobilité douce viendra en outre relier les villes entre Morteau et St-Imier, le tronçon présentant le plus de potentiel à cet égard étant celui reliant La Chaux-de-Fonds au Loclé.
<b>Relation avec projet-clé</b>	10 Politique d'urbanisation durable 11 Pôles de développement et zones près des gares 14 Gestion des transports collectifs 16 Promotion de la mobilité douce 18 Points de transbordement 20 TransRUN 25 Valorisation en Ville de La Chaux-de-Fonds 26 Valorisation en Ville du Loclé

Symbole carte	Mesures	Coûts invest. (Mio. CHF)	Coûts exploit. suppl. (Mio. CHF/an)	Horizon réalisation	Etat réalisation (2007)	Compétences
	Electrification et réfection de la voie Col-des-Roches – Morteau (*)	36.0		2015-17	2	RFF, CFF, Région F.-C.
	Nouvelle gare Col-des-Roches y compris 2 <sup>ème</sup> voie.	6.0		2014	2	CFF, Canton
	Transrun LL-Morteau: offre cadence 1/2h (*)		2.5	2016		Canton, SNCF
	4 x P+R (Morteau, Col France, Col-des-Roches, St-Imier), au total env. 500 pl. y c. équipement de qualité des interfaces	8.0		2011-13	1-2	Région, Canton, SNCF, CFF
	Chemin des Rencontres (tronçon LCdF-LL)	3.0		2012-13	2	Canton, Villes
	Pôle de développement du Crêt-du-Loclé, avec potentiel de 3000 emplois à moyen-long terme			2008	1	Canton, Ville CdF
	<b>Coûts totaux</b>	<b>53.0</b>	<b>2.5</b>			



## NOTES

(\*) La modernisation de la ligne Morteau-le Locle est nécessaire à la mise en place d'une offre performante pour les frontaliers, qui travaillent aussi dans le bas du canton. Des réflexions doivent à ce sujet s'engager avec les autorités françaises. Ces mesures sont importantes à moyen-terme.

Le Chemin des Rencontres est une voie dédiée à la mobilité douce qui utilise en partie l'ancien tracé de la H20 entre La Chaux-de-Fonds et le Crêt-du-Locle, puis la plateforme CFF jusqu'au Locle. D'autres mesures pour ce corridor sont comprises dans la fiche 20 TransRUN.

## CARTE



#### **5.4 Fiches 30 et 31: projets d'infrastructure au rayonnement plus important**

Les routes nationales et les axes ferroviaires relient les villes suisses et la France en passant par Neuchâtel. Le développement de ces axes, prévu par la Confédération et les Cantons, doit être coordonné avec celui de l'agglomération RUN.

Les projets nationaux ou internationaux sont décrits dans les fiches 30 et 31

- 30 Réseau routier interrégional, national et international
- 31 Réseau ferroviaire interrégional, national et international

<b>Réseau routier interrégional et national/international</b>		<b>30</b>
<b>Localisation</b>	Agglomération et connexion au reste de la Suisse/à la France	
<b>Coûts</b>	Investissement: 155 Mio. CHF Entretien/Exploitation : non encore évalué	<b>Priorité</b>

<b>Description</b>	compléter le réseau routier reliant l'agglomération RUN avec les villes suisses et la France			
<b>Explications</b>	Le réseau routier national a pour tâche de prendre en charge le trafic de transit et de décharger les routes locales en milieu urbain. En complétant et en améliorant ce réseau, la marge de manœuvre augmente pour revaloriser des traversées de localités par exemple.			
<b>Relation avec projet-clé</b>	14 Politique de gestion des transports			
<b>Measures</b>	<b>Coûts d'investissement (Mio.)</b>	<b>Coûts d'exploitation supplémentaires (Mio./a)</b>	<b>Horizon de réalisation</b>	<b>Etat de réalisation</b>
Tunnel A5 de Sarrières	155			2
<b>Coûts totaux</b>				
<b>Remarques</b>	1)			

## Réseau ferroviaire interrégional et national/international

# 31

Localisation	Agglomération et connexion au reste de la Suisse/à la France		
Coûts	Investissement:	> 490 Mio. CHF	Priorité
	Entretien/Exploitation	Estimation pas complète	

Description	compléter le réseau ferroviaire reliant l'agglomération RUN avec les villes suisses et la France			
Explications	Le RUN se trouve sur trois axes ferroviaires d'importance nationale et internationale doivent être conservés et améliorés : la ligne du pied du Jura reliant Neuchâtel avec Bâle/Zurich et Lausanne/Genève, l'axe Neuchâtel – Berne/Fribourg et la ligne TGV Berne-Neuchâtel-Paris. Le concept ZEB prévoit notamment quelques développements de l'infrastructure/offre intéressant l'agglomération RUN, mais est insuffisant.			
Relation avec projet-clé	14 Politique de gestion des transports			
	Coûts d'investissement (Mio.)	Coûts d'exploitation supplémentaires (Mio./a)	Horizon de réalisation	Etat de réalisation (2007)
<b>Mesures</b>				
Liaison ICN vers Lausanne à la cadence ½ h			2012	2
Liaison ICN directe vers le Valais à rétablir, une fois par heure			2012	2
Maintien de la liaison ICN directe vers Genève une fois par heure, sans arrêt à Lausanne				2
Liaison ICN vers Bienne-Zurich/Bâle, cadence ½ h			2012	2
Double-voie Gléresse-Douanna	250		2020	2
Liaison RE vers Berne cad. 1/2 h		6.0	2012-20	2
Création liaison IR-RE vers Fribourg cadence 1 h			2020	2
Amélioration des performances du TGV Neuchâtel-Paris sur le tronçon Neuchâtel-Berne (projet LGV)	140		2012	2
Soutien de la Confédération au TGV Rhin-Rhône	100		2012	1
Liaison TER rapide Neuchâtel – Besançon			2012	
<b>Coûts totaux</b>				
Remarques				