Zeitschrift: Défis / proJURA

Herausgeber: proJURA

Band: 4 (2006)

Heft: 15: Urbanisation et mobilité

Artikel: Le tunnel sous la Vue-des-Alpes vu par les conducteurs du Haut du canton : la parole aux utilisateurs

Autor: Jeanneret, Hubert

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824183

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Le Tunnel sous la Vue-des-Alpes
vu par les conducteurs du Haut du canton
La parole aux utilisateurs

Menée en 1999, cinq ans après l'inauguration de l'ouvrage, notre étude, réalisée auprès des conducteurs de trois communes du Haut du canton (La Chaux-de-Fonds, Le Locle et Les Ponts-de-Martel) a montré que le tunnel joue un rôle déterminant dans la perspective du désenclavement des Montagnes neuchâteloises.

L'appréciation très largement positive des retombées du nouveau tronçon de route n'empêchait toutefois pas les personnes interrogées de mettre en évidence quelques conséquences négatives.

Située à la croisée des chemins entre la géographie des transports et de la représentation, cette étude n'avait pas pour objet de proposer une évaluation «objective» du tunnel et des retombées liées à sa réalisation. Au contraire, elle visait à mettre en évidence la manière dont l'ouvrage était «subjectivement» perçu par les conducteurs. Sans surprise, ceux-ci le jugent indispensable (moins de 10% regrettait sa réalisation). Afin de cerner plus précisément leur opinion, nous leur avons demandé d'opérer un choix entre plusieurs conséquences positives découlant traditionnellement d'une amélioration du réseau routier.

Un tunnel pour les travailleurs

Pour 61% des personnes interrogées, le tunnel répond avant tout à des objectifs économiques. La diminution du temps de parcours entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel a favorisé l'attractivité des Montagnes neuchâteloises et, parallèlement, elle a permis une plus grande ouverture sur l'extérieur, en facilitant les contacts commerciaux avec le plateau suisse et en élargissant le marché du travail. Pour les conducteurs, le tunnel sert principalement les intérêts des travailleurs, qu'il s'agisse des professionnels de la route (routiers, taxi) ou des pendulaires, loin devant les utilisateurs occasionnels.

Cependant, les retombées économiques positives ne font pas l'unanimité. De nombreux enquêtés avaient imaginé un rapport de cause à effet entre l'amélioration du réseau routier et le développement des Montagnes et constatent, à regret, que cette relation est seulement indirecte. Quelques-uns déplorent même des effets pervers engendrés par le tunnel, comme un afflux de main-d'œuvre pendulaire provenant du bas du canton (concurrence accrue) et la fuite de contribuables importants vers le Val-de-Ruz ou le Littoral pour des raisons fiscales.

Au bilan des conséquences positives, l'amélioration de la sécurité routière (21% des réponses) occupe la seconde place. Le sentiment des personnes interrogées correspond, ici, à une donnée objective: le taux d'accidents de 1994 à 1999 était statistiquement dix fois plus élevé par la route du col que par celle du tunnel.

L'amélioration de la qualité de vie pour les conducteurs vient au troisième rang des conséquences positives (9%). Le tunnel permet une plus grande rapidité dans les déplacements et une conduite plus confortable. En termes pratiques, les Chaux-de-fonniers et les Loclois descendent plus facilement dans le bas du canton pour des achats et des loisirs depuis 1994. Enfin, les deux derniers critères proposés (cohésion sociale cantonale, réponse à l'augmentation du trafic) sont négligeables quantitativement.

Le tunnel et son ombre

L'enquête a été l'occasion de mettre en évidence plusieurs conséquences négatives générées par le nouveau tronçon routier. L'une d'entre-elles est de favoriser des disparités entre communes. Les conducteurs des Ponts-de-Martel remarquaient, par exemple, que le tunnel ne profite qu'aux deux villes du Haut du canton alors que les Chaux-de-Fonniers, dans leurs réponses, faisait souvent référence au désenclavement de La Chaux-de-Fonds, avec une certaine indifférence à l'égard des autres communes.

Plusieurs personnes interrogées engageaient, par ailleurs, une réflexion sur le fait de privilégier le développement du système routier en négligeant le rail. Ce choix, qui affirme la standardisation de la voiture individuelle comme moyen de déplacement, pourrait bien s'avérer négatif sur le long terme.

Par Hubert Jeanneret

Licencié ès lettres et sciences humaines de l'Université de Neuchâtel (géographie, ethnologie et journalisme), Hubert Jeanneret est également titulaire d'un certificat de français de cette même université. Après avoir enseigné au niveau secondaire, il occupe actuellement un poste d'assistant à l'Institut de littérature française moderne de l'Université de Neuchâtel. Il a publié en 2003 deux romans aux Editions La Bruyère.