Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 60 (1987)

Heft: 3

Artikel: Neuchâtel au contact de la N5

Autor: Courcier, Marcel

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-128759

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: 09.07.2025

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

En 1962, le gouvernement fédéral accorda aux villes une subvention destinée au développement des transports publics.
Pour la ville de San Francisco la réalisation de routes pouvant assurer la fluidité du trafic aurait coûté, d'après les estimations, cinq fois plus cher que la construction d'un système de transports publics pouvant prendre en charge le même nombre de passagers. Le choix se porta alors sur le métro. (Bay Area-Rapid Transit – BART).
Les transports publics connurent la faveur d'autres villes qui entreprirent la construction d'un métro: Atlanta et Washington.
Toujours dans le même pays, des efforts ont été accomplis pour une utilisation plus rationnelle des véhicules privés. Déjà dans les années 50, les employés du centre de recherche de la General Motors, près de Detroit, prenaient en charge à tour de rôle leurs collègues se rendant au travail, de manière que les véhicules étaient complètement occupés. Cela allait dans le sens d'une réduction des véhicules en circulation et d'une diminution des places de stationnement.
Des mesures encourageant une utilisation plus rationnelle des véhicules privés furent introduites par certains Etats, notamment sur les autoroutes: priorité aux accès encombrés aux heures de pointe et utilisation de la voie de roulement contre la bande médiane pour les voitures transportant plusieurs personnes (pour les autoroutes à trois pistes dans chaque sens).
En Europe et plus particulièrement en France le regain d'intérêt pour les transports publics correspond à la période de la crise pétrolière (relation de cause à effet ou pure coïncidence?). Des villes ont opté pour le métro classique (Lyon et Marseille), d'autres pour le métro automatique à petit gabarit (Lille et Strasbourg), d'autres reviennent aux tramways (Grenoble et Nantes).
Les articles figurant dans ce dossier donnent un clair aperçu de la situation de trois grandes villes de France.
L'approche française n'a pas envisagé les transports publics uniquement en tant que solution pour les déplacements, mais également comme moyen pour favoriser le cadre de vie: revitalisation des centres-ville et développement harmonieux de la périphérie. Et cet aspect est pour nous particulièrement réjouissant.
Toutefois, résoudre le problème des transports dans les agglomérations existantes est en soi positif, mais faudrait-il encore que la planification urbaine, notamment la localisation des logements, de leurs prolongements et des emplois soit conçue en symbiose avec le réseau des transports publics de manière à réduire les déplacements à un niveau optimal.

Fulvio MORUZZI

NEUCHÂTEL AU CONTACT DE LA N5

Avec la mise en service, d'ici la fin de ce siècle, de l'autoroute N5 au travers et sous Neuchâtel, le paysage urbain aura subi une transformation dont l'importance pourrait se révéler tout aussi marquante que le fut, au siècle passé, la construction de la ligne de chemin de fer du pied du Jura, dont la conséquence première fut de réaliser une coupure entre les parties nord et sud de la ville.
Cette barrière, accentuée par une topographie à forte pente et complétée par l'axe naturel de pénétration de la cluse du Seyon, a déterminé la structure du réseau routier communal qui se caractérise par deux routes parallèles au lac et à la voie de chemin de fer, reliées par deux axes transversaux qui, l'un vers le nord-ouest et l'autre vers le nord-est, aboutissent à proximité immédiate du centre-ville.
Pour compléter la présentation schématique du réseau, il faut encore souligner que ces axes sont, en même temps, l'ossature principale du réseau cantonal faisant de la ville un passage obligé et à proximité du centre, pour la plupart des relations tant intercommunales qu'intercantonales et au-delà.
Le passage de la N5 doit apporter une solution partielle aux problèmes d'ordre régionaux et, par là même, un soulagement des difficultés communales que l'on peut énumérer de la manière suivante:

1. Accessibilité au centre-ville
Le centre-ville est à la fois centre administratif, communal et historique, son accessibilité conditionne son rôle de pôle économique. La route N5 permettra d'éliminer le transit régional et à longue distance et permettra ainsi une meilleure accessibilité, par une décharge des chaussées communales dont la limite de capacité est atteinte actuellement. Cette amélioration n'interviendra toutefois pas avant la mise en service des tunnels de la N5.

2. Compléments à la zone piétonne
La zone piétonne, inaugurée en 1979 déjà, souffre depuis cette date d'être scindée en deux parties par une artère à forte circulation (la rue du Seyon) qui n'est autre que la route cantonale Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds.
Pour supprimer la circulation privée, à terme, et améliorer ainsi le visage de la zone piétonne, l'ouverture d'une artère parallèle était nécessaire. L'augmentation du gabarit d'un ouvrage indispensable à la route N5, le tunnel de Prébarreau, en service depuis près de deux ans maintenant,

soulage la rue du Seyon d'une part et complète la ceinture de la zone piétonne; mais lui aussi ne jouera pleinement son rôle qu'avec l'ouverture partielle ou totale de la N5.

3. Parcage aux abords du centre

Le fonctionnement de la ceinture autour du centre-ville et de la zone piétonne n'est concevable qu'avec la mise en service d'un certain nombre de parkings, à une distance raisonnable du centre-ville qui, pour Neuchâtel, est estimée entre 200 et 300 m. A l'heure actuelle, et depuis une dizaine d'années, un parking de 400 places fonctionne au nord de la ceinture. Un autre de même capacité est en construction au sud-ouest et un troisième serait souhaitable, à terme, au sud-est. Ces parkings contribuent également à l'amélioration de la zone piétonne, par le remplacement de places de parc en surface, par des zones vertes ou réaménagées.

4. Amélioration des transports publics

L'attractivité des transports publics dépend de plusieurs facteurs qui ne sont pas spécifiques à Neuchâtel. Les parcours en site propre, si l'on excepte un tronçon de 400 m entre la gare et le centre-ville par une ligne de trolleybus, sont des réalisations ferroviaires anciennes.

A l'extérieur de la zone piétonne, la création de nouveaux tronçons en site propre est économiquement et techniquement trop difficile.

La politique de la Compagnie des transports en commun de Neuchâtel et environs, dont les actionnaires sont des collectivités publiques, se marque dans l'amélioration du matériel et donc du confort offert aux usagers.

Des priorités sont accordées dans les phases de signalisation lumineuse aux transports en commun, ce qui diminue les temps de parcours. C'est là un effort constant de la part des responsables de la police.

Un projet de parking, en liaison avec la gare CFF, établi en commun par l'Etat de Neuchâtel, les CFF, les PTT et la ville, a été déposé auprès des services de la Confédération, pour approbation.

5. Amélioration de l'accessibilité entre secteurs nord et sud de la ville et passages piétons

Ce problème est ancien, aggravé par la coupure des voies CFF.

Le passage de la N5, en déchargeant quelques artères, sera un facteur de temporisation pour des solutions qui ont des conséquences financières importantes. Si le problème reste donc latent pour les véhicules, il sera, en revanche, amélioré pour les piétons; la couverture de l'échangeur de Champ-Coco permet, en effet, la construction en cours d'une passerelle par-dessus les voies CFF, entre la rue des Parcs au nord et celle de l'Ecluse, au sud des voies.

Dans le même ordre d'idées, les liaisons piétonnières avec les rives du lac réaménagées, seront rendues facilitées au droit des jonctions est et ouest.

Un passage à piétons est également en construction sous la route cantonale. Outre un meilleur accès au lac, il assurera également la liaison entre le futur parking couvert, une tête de ligne du train du littoral et la zone piétonne.

6. Voies réservées aux cyclistes et aux vélomotoristes

Souhaitables pour l'amélioration de la sécurité et de la fluidité du trafic, la création de pistes réservées aux cyclistes et aux vélomotoristes se heurte à la densité des constructions et à l'augmentation du gabarit des chaussées.

De façon générale, le passage de la route N5 en tunnels, à Neuchâtel, aura été l'occasion de résoudre ou de reporter un certain nombre de problèmes de circulation qui devrait faire oublier les inconvénients inhérents à des chantiers importants par leur ampleur et qui dureront jusqu'en 1992, date prévue pour l'ouverture des tunnels.

L'ingénieur communal
Marcel Courcier

LAUSANNE, 7 HEURES DU MATIN...

Lausanne, 7 h du matin: la plupart des 12 000 habitants du centre-ville sont encore chez eux, et seuls quelques-uns des 35 000 emplois sont déjà occupés. Durant soixante minutes, jusqu'à 8 h, 20 000 personnes arriveront au centre-ville; 6000 se transporteront dans 5000 voitures et 14 000 dans 200 véhicules des transports publics. Dans le même temps, 10 000 personnes traverseront le centre sans s'arrêter, huit sur dix dans leur voiture et les deux autres dans un véhicule des transports collectifs. La plupart des voitures arrivées entre 7 h et 8 h resteront toute la journée dans le centre et occuperont une part importante des 8500 places de parc disponibles. Leurs propriétaires, les «pendulaires fixes», par opposition aux «pendulaires dynamiques» qui utilisent leur véhicule durant la journée, sont peu nombreux: environ 5000 personnes; à peine 2% de l'ensemble des 250 000 qui viennent chaque jour dans le centre pour des activités diverses. Même peu nombreux, les «pendulaires fixes» arrivent tous ensemble et stationnent très longtemps; ils utilisent ainsi plus de 25% de la capacité du réseau routier aux heures de pointe et occupent près de 50% des places de parc. Les besoins qu'ils créent, aménagements routiers et places de parc, représentent des investissements considérables.

L'incitation faite aux pendulaires d'utiliser les transports en commun est essentielle pour arriver à des résultats tangibles. Le gain de capacité sur le réseau serait redistribué aux transports publics à l'aide d'une nouvelle signalisation lumineuse sélective, d'où une amélioration importante de leur attractivité. L'augmentation de l'offre en places de parc – 10 utilisateurs divers (achats, professionnel, loisirs) peuvent dans la journée uti-