



Rapport d'information du Conseil communal au Conseil général concernant la prolongation des funiculaires Ecluse-Plan et La Coudre-Chaumont

(Du 27 mai 2009)

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs,

1. Introduction

Avec des dénivellations allant jusqu'à 250 mètres et des pentes dépassant par endroits 30%, la ville de Neuchâtel est un site idéal pour l'implantation de funiculaires.

L'ancien aqueduc qui acheminait l'eau du Seyon depuis Valangin, désaffecté pour des raisons sanitaires en 1887, a permis la réalisation du premier funiculaire de la ville en 1890 entre la rue de l'Ecluse et le Plan. L'eau utilisée pour remplir le réservoir-contrepois du véhicule amont permettait de hisser le véhicule aval dont le réservoir était vidé dans la station inférieure. Par ce jeu de balancier, le centre-ville était ainsi relié aux nouveaux quartiers surplombant la ville. En 1907, ce dispositif a été remplacé par un moteur électrique lorsque le funiculaire a été racheté par la Compagnie des Tramways.

De vocation plus touristique, le Funiculaire de Chaumont a été inauguré en 1908 pour remplacer les voitures de la Société des automobiles Neuchâtel-Chaumont. Un premier projet prévoyait de relier directement

la gare à Chaumont, mais les difficultés techniques ont très rapidement écarté le projet. La solution a été une solution mixte tramway-funiculaire.

Parallèlement deux autres funiculaires à usage technique ont été installés dans le vallon de la Serrières. Le premier depuis la gare de Serrières jusqu'en rive droite de la rivière pour acheminer les matières premières à l'ancienne fabrique de chocolat Suchard et le deuxième pour acheminer le bois depuis la gare des Deurres vers l'ancienne papeterie du vallon.

Presque un siècle plus tard, en 2001, initié par les besoins de l'Expo.02, un troisième funiculaire pour le transport du public, le Fun'ambule, a été construit pour ouvrir un nouvel accès à la gare depuis le niveau du lac.

La question du développement et de la prolongation des funiculaires est une suite logique de cette évolution liée la situation morphologique de la ville comme l'évoquent le plan directeur communal du 27 avril 1994 (6.4 Les Cadolles – prolongement du funiculaire du Plan jusqu'aux Acacias et 6.9 Monruz – prolongement du funiculaire de Chaumont) et le plan d'aménagement communal du 2 février 1998

Deux motions datant de 1997 et 1998 posent par ailleurs concrètement la question du prolongement des funiculaires Ecluse-Plan et la Coudre-Chaumont

Pour y répondre, la Faculté de l'environnement naturel, architectural et construit de l'institut du développement territorial de l'EPFL, par le laboratoire d'intermodalité des transports et de planification (LITEP) a été mandatée par la Ville de Neuchâtel et par les TN pour effectuer une étude exploratoire.

2. Eléments du patrimoine et de la mobilité quotidienne

Parfaitement intégrés dans le paysage urbain et régional, les funiculaires Ecluse-Plan et la Coudre-Chaumont ont une identité propre. Ce patrimoine historique a une place importante dans le cœur des Neuchâtelois comme le montre la sensibilité de l'opinion publique lorsque leur existence est remise en question.

Au-delà de l'aspect historique, ces deux funiculaires ont conservé une fonction dans la mobilité urbaine. Le funiculaire Ecluse-Plan, aujourd'hui automatisé, a pris le rôle d'un ascenseur urbain tandis que le second a

conservé leur rôle touristique et de liaison avec le secteur de Chaumont.

Le plan d'aménagement communal marque leurs rôles de manière forte comme des éléments structurants du développement territorial en inscrivant le principe de leur expansion et leur interconnexion avec le réseau des transports urbain.

3. Motions

3.1 Motion no 239 acceptée le 3 novembre 1997

Intitulé	Prolongation de la ligne actuelle du funiculaire Ecluse-Plan
Signataires	Mme Aline Bandelier-Baus, MM. Daniel Perdrizat, Mathieu Menghini, Christian Piguet
Déposée le	19 mars 1997
Libellé	<p><i>« Le funiculaire est, pour l'usager, un moyen de transport rapide et bon marché. Celui d'Ecluse-Plan mériterait d'être prolongé jusqu'aux habitations récemment construites dans le haut de la ville et les quartiers contigus .</i></p> <p><i>C'est pourquoi le groupe Force de Progrès demande au Conseil communal d'étudier, d'entente avec les TN, la possibilité de prolonger la ligne actuelle, suggestion d'ailleurs émise dans le plan d'aménagement du territoire, accepté par notre Conseil »</i></p>
Références	PV 1997, p.971,1917,1924

3.2 Motion no 244 acceptée le 23 novembre 1998

Intitulé	Réalisation d'un infrastructure de transport reliant la station inférieure du funiculaire de Chaumont et le futur musée d'archéologie
Signataires	M. Pierre Bonhôte, Mme Anne Tissot-Schulthess, Mme Françoise Bachmann, M. Daniel Bugnon, Mme Béatrice Bois, Mme Pierrette Erard, Mme Mireille Gasser, M. Daniel Huguenin-Dumittan, M. Thomas Facchinetti, M. Eric Vial, Mme Raymonde Wicky, Mme Catherine

	Panighini, M. Philippe Loup
Déposée le	17 novembre 1997
Libellé	«Le Conseil communal est prié d'étudier, éventuellement en collaboration avec les TN, la réalisation d'une infrastructure de transport reliant la station inférieure du funiculaire de Chaumont et le futur musée d'archéologie»
Références	PV 1997/1998, p.2055,3168,3868

4. Funiculaire La Coudre Chaumont



1902-1910



1910-2003



2003-2009

4.1 Historique

- 1910 Mise en exploitation par la Société anonyme de Neuchâtel-Chaumont,
- 1912 Inauguration de la tour de Chaumont,
- 1943 Reprise de l'installation par la Compagnie des TN,
- 1978 1^{ère} étude démontrant que les frais d'exploitation sont plus élevés si le funiculaire était remplacé par un bus,
- 1992 2^{ème} étude sur la substitution du funiculaire par un service de bus aboutissant à la même conclusion que celle de 1978,
- 1993-2003 Réfection complète de l'installation et remplacement des 2 voitures,
- 2008 Réduction à une seule voiture et augmentation de la vitesse d'exploitation.

4.2 Fréquentation

Le graphique ci-dessous montre l'évolution du nombre de passagers du funiculaire La Coudre-Chaumont au cours des 30 dernières années.

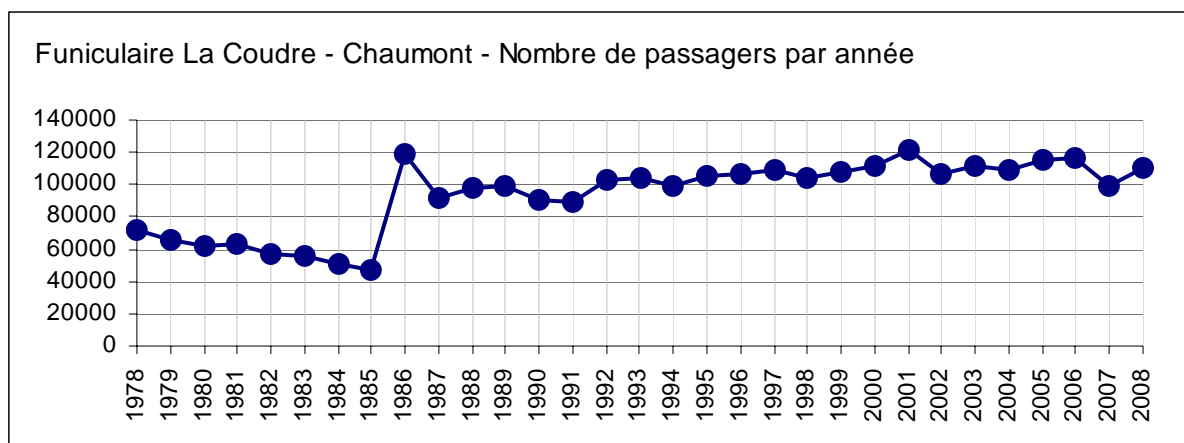
Depuis les années 70 et jusqu'à la moitié des années 80, la fréquentation du funiculaire de Chaumont diminue régulièrement pour atteindre en 1985 le nombre de 47'000 passagers.

Dès 1986, la tendance s'inverse brusquement avec 119'000 passagers. Même si cette année-là est marquée par l'ouverture du Grand Hôtel cela n'explique pas un tel bond. Les années suivantes la fréquentation se stabilise autour des 100'000 passagers/an.

Depuis, le nombre de passagers suit une très légère tendance positive. Actuellement nous tendons vers le seuil de 120'000 passagers/an.

Le développement de l'offre touristique (sentier du Temps, parcours VTT, place de jeux, rénovation de la Tour de Chaumont, parcours Free Ride) contribue certainement à l'augmentation de la fréquentation du funiculaire.

La légère baisse observée en 2007 est liée à une période d'arrêt du funiculaire pour des travaux. En 2007, le Conseil d'administration des TN a en effet accepté un crédit d'investissement de 3,2 millions pour rénover ce funiculaire.

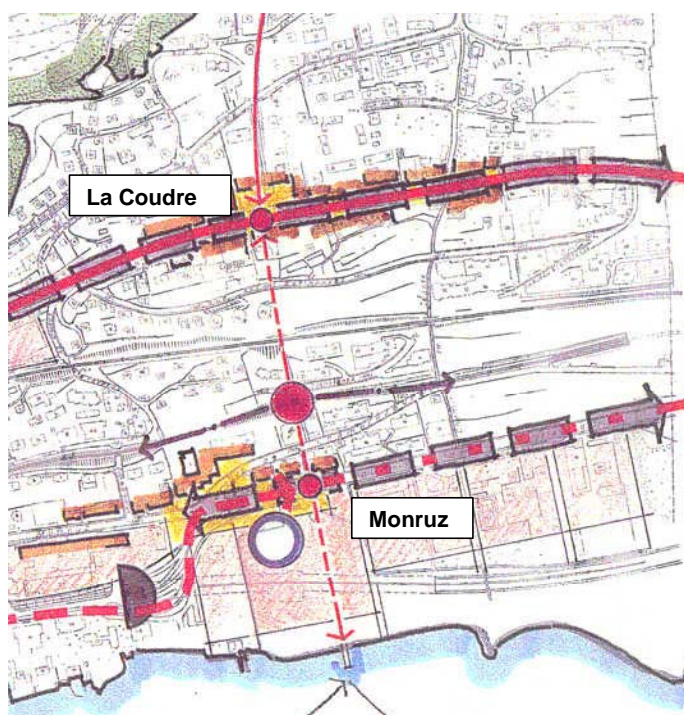


4.3 Rôle et fonction

Le funiculaire La Coudre-Chaumont assure quelques fonctions urbaines permettant aux habitants de Chaumont de se rendre en ville. La durée du parcours et l'excentricité du tracé font que cette utilisation reste faible. La direction des TN estime à 20 le nombre d'enfants l'utilisant pour se rendre à l'école à Neuchâtel et entre 2 et 5 (pour chacune des directions) le nombre d'adultes qui l'utilisent quotidiennement pour leurs déplacements pendulaires. Ainsi, l'intérêt majeur de la liaison vers Chaumont est lié au tourisme, dans toutes ses formes, et aux loisirs. Sans exagérer la situation, on peut affirmer qu'aujourd'hui ce funiculaire remplit une fonction principale touristique et, très subsidiairement, une fonction suburbaine.

4.4 Potentiel des régions reliées par une prolongation du parcours

Le principe d'une prolongation du tracé du funiculaire de Chaumont vers le secteur de Monruz cité dans le plan d'aménagement communal a été repris dans le plan directeur sectoriel Monruz sud afin de donner à ce site une position stratégique en matière de transports publics en parallèle avec le prolongement d'une ligne en site propre du centre-ville à Monruz qui pourrait s'étendre à terme jusqu'à Marin.



Par contre, même si le potentiel d'aménagement industriel et d'habitation est important dans le secteur de Monruz, cela n'est pas en corrélation avec des développements touristiques entre le lac et Chaumont.

4.5 Coût de la prolongation du tracé

Actuellement, la ligne est longue de 2'097 mètres.

L'étude de LITEP nous a appris que :

- la prolongation pour joindre le secteur de Monruz est de 486.5 mètres pour une dénivellation de 88 mètres. Deux variantes ont été retenues pour l'évaluation des coûts, la première en viaduc et la deuxième en souterrain. Ces variantes ne comprennent aucune station intermédiaire.
- l'estimation des coûts de la variante en viaduc : 28 millions de francs
- l'estimation des coûts de la variante en souterrain : 40 millions de francs

5. Funiculaire Ecluse - Plan



1890-1907



1907-1985

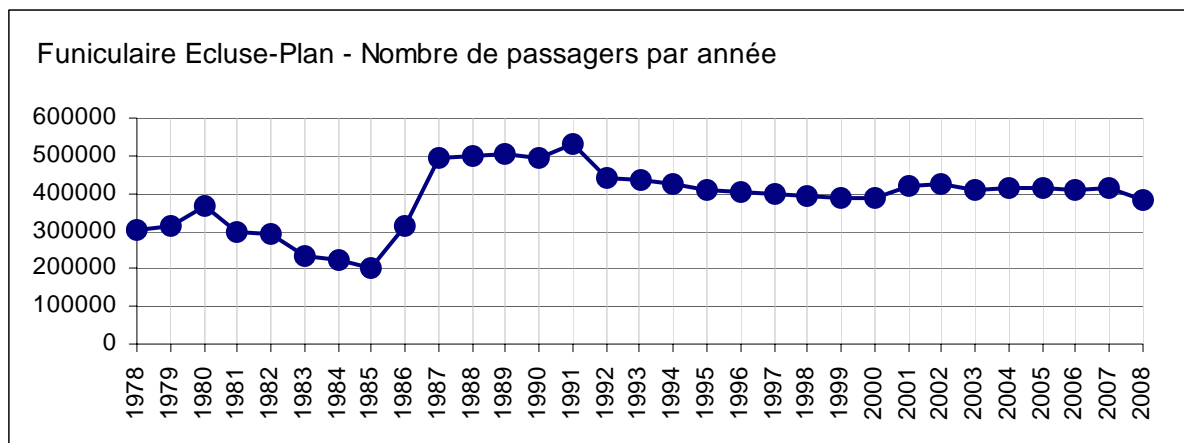


1985-2009

5.1 Historique

1890	Mise en exploitation par une société privée,
1907	Rachat par la compagnie des Tramways,
1907	Abandon de la traction hydraulique, pose d'un moteur électrique et nouvelles voitures,
1962	Exploitation avec une seule voiture occupée,
1985	Le funiculaire a été transformé pour fonctionner de manière automatique avec une télésurveillance. Le voitures ont été remplacées,
2008-09	Réfection complète de l'installation.

5.2 Fréquentation



Avec une fréquentation de plus de 400'000 passagers par année, (3.5 fois plus élevée que le funiculaire de Chaumont), le funiculaire Ecluse – Plan démontre qu'il est un maillon important dans le réseau urbain des transports publics. La légère baisse en 2008 est liée à des travaux débutés en juin 2008. Un crédit d'investissement de 3,8 millions a en effet été accordé par le Conseil d'administration des TN fin 2006 (renouvellement des équipements électrotechniques et électroniques, réfection de la voie, rafraîchissement des voitures et réaménagement des stations pour y créer des rampes d'accès afin de faciliter l'usage du funiculaire pour les personnes à mobilité réduite).

5.3 Rôle et fonction

Le funiculaire Ecluse – Plan assume un rôle d'ascenseur urbain. Avec un temps de parcours de l'ordre de 4 minutes et une course toutes les 5 minutes, il fait partie intégrante du réseau urbain et assure une "présence" temporelle indiscutable. Au même titre que les meilleures lignes urbaines, il est à disposition "tout le temps". Il peut être utilisé sans devoir consulter et se conformer à un horaire.

N'étant pas relié dans sa partie basse au pôle d'échanges important que constitue la Place Pury, assurant ainsi une couverture territoriale bien plus limitée que les lignes de bus, ce funiculaire joue un rôle de liaison urbaine complémentaire, utilisée principalement lorsque les origines et destinations des déplacements sont dans un rayon convenable autour de ses stations.

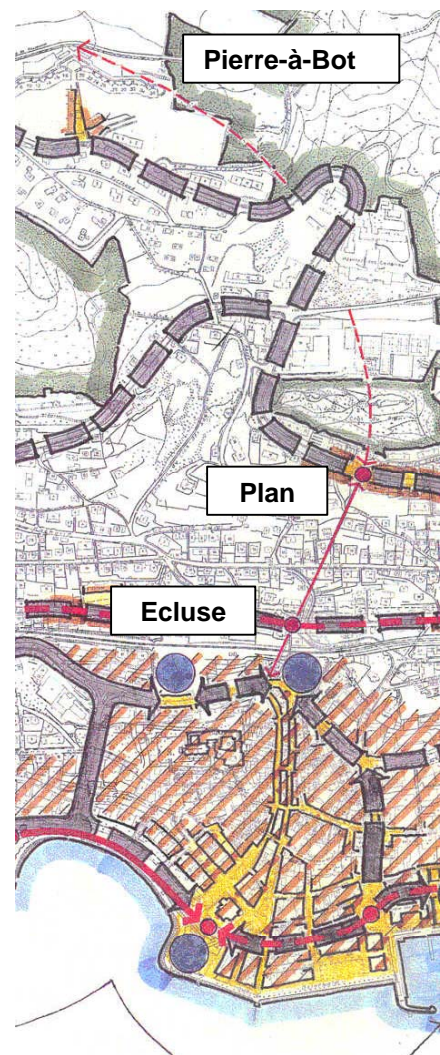
Par contre, pour ce type de déplacements, grâce à une qualité de service exceptionnelle, il reste sans concurrence. Une ligne de bus qui offrirait la même desserte territoriale ne capterait probablement qu'une toute petite fraction de la charge actuelle du funiculaire.

5.4 Potentiel des régions reliées par une prolongation du parcours

Comme dans le cas du funiculaire de Chaumont, un plan directeur sectoriel reprend le principe inscrit dans le plan d'aménagement communal. En effet, les plans directeurs sectoriels des Cadolles et de Pierre-à-Bot mentionnent que cette option pourrait être intéressante en fonction du développement de l'habitat et des activités de ces quartiers.

Le potentiel d'accroissement de la population est de 400-600 habitants.

Pour tirer profit d'un éventuel prolongement de ce funiculaire, il serait indispensable de prévoir plusieurs stations intermédiaires.



5.5 Coût de la prolongation du tracé

L'étude de LITEP nous a appris que :

- actuellement la ligne mesure 402 mètres. La prolongation jusqu'à Denis-de-Rougemont via l'avenue des Cadolles et la rue des Acacias serait de 957 mètres dont 548 mètres en galeries souterraines et une dénivellation de 116 mètres.

- l'estimation des coûts s'élève à 65 millions de francs.

6. Synthèse et conclusion

Dans les deux cas, il s'agit de budgets exploratoires qui mériteraient d'être affinés si l'on souhaite poursuivre concrètement ces options de prolongation. Toutefois, ces « ordres de grandeur » montrent qu'un tel budget est aujourd'hui disproportionné par rapport au potentiel financier actuel de la Ville. Dans le cadre de l'élaboration du programme politique et de la planification financière 2010-2013 y afférente, notre Conseil envisage en effet de limiter les investissements à la capacité d'autofinancement de la Ville, à savoir entre 16 et 18 millions maximum annuellement. Nous avons également défini des objectifs plus prioritaires en matière d'investissement que la prolongation des funiculaires. En tout état de cause, nous devons trouver un partenaire pour réaliser ces prolongations, à tout le moins un prestataire en matière d'exploitation. Or, les Transports publics du littoral neuchâtelois (TN), partenaire « naturel », ont consenti d'importants investissements en 2008 puisque le 8 mai 2008, le Conseil d'administration a accordé le plus gros crédit de l'histoire des TN, 24 millions de francs, pour permettre l'acquisition de 20 trolleybus articulés. Les TN ont au surplus, très récemment, déjà investi 7 millions pour la rénovation de ces deux funiculaires.

Or, les investissements nécessaires pour la prolongation des deux lignes de funiculaires sont très élevés. Cela s'explique par l'infrastructure lourde qui doit être mise en place et les dépenses conséquentes imposées par les traversées de zones urbaines.

Par ailleurs, la Communauté Urbaine du Littoral (COMUL), qui regroupe les douze communes de l'agglomération littorale, met une priorité aux liaisons entre les pôles de développement ainsi que les centres urbains voisins. Ces communes ont précisément, dans le cadre de leurs budgets 2009, accepté le financement de la prolongation de la ligne 10 à raison de 630'000 francs. A teneur du contrat d'agglomération du 8 novembre 2007, la deuxième priorité de la Conférence régionale des transports 1 / commission mobilité de la COMUL, priorité fondée également sur l'étude du bureau Boss de 2006 « plan de développement des transports publics à l'échelle du Littoral neuchâtelois » sera l'introduction de la nouvelle desserte « route des Conrardes – plateau de la gare » à Boudry.

Toutefois, le potentiel de développement des sites de Pierre-à-Bot, des Cadolles, de Monruz et les besoins associés en transports publics pourraient changer la donne à moyen terme. Il ne s'agit donc pas ici d'exclure tout prolongement de ces funiculaires, mais de différer la réflexion au moment où la liaison rapide entre la Chaux-de-Fonds et Neuchâtel sera réalisée dans le cadre du projet du TransRun attendu que la barre horizontale du H prévoit la création de nouvelles gares, en particulier « Neuchâtel vieille ville » et « Neuchâtel Monruz ».

Pour ces motifs, nous vous invitons à prendre acte du présent rapport d'information et à classer les motions nos 239 et 244.

Cette position ne signifie pas un désintérêt de notre Conseil pour ces liaisons funiculaires. Elles restent des maillons importants dans le réseau des transports publics. A ce titre, elles viennent de profiter de profondes rénovations qui attestent de la claire volonté de les maintenir.

Neuchâtel, le 27 mai 2009

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

Le président ,

Le chancelier,

Pascal Sandoz

Rémy Voirol