

Liaison « haut-Bas »

La décision du peuple neuchâtelois est tombée : le projet TransRun a été refusé par une courte majorité de 392 voies.

Ce projet devait constitué le point d'orgue du projet d'agglomération. A la fois structurant et fonctionnel, il devait permettre de désenclaver les Montagnes en reliant celles-ci de manière optimale (14 minutes) au plateau suisse, tout en rapprochant le haut et le bas. Malgré une très forte majorité du Grand Conseil et la quasi unanimité des régions, le projet a été finalement rejeté et par là même la vision globale de développement du canton. Hormis la Ville de Neuchâtel, Cernier et Saint-Aubin-Sauges, qui ont accepté à une courte majorité le projet, un clivage « haut-bas » a été constaté.

Si les erreurs sont partagés, la fronde a été menée une fois de plus par une poigné de libéraux, qui de manière systématique s'opposent à tout développement en direction du haut du canton et qu'ils ont utilisé ce procédé pour fragiliser leur Conseiller d'Etat. Cette situation n'est pas acceptable, lorsque l'on sait que les crédits alloués sur le Littoral ont toujours obtenu le soutien des députés des Montagnes, que ce soit pour les investissements pour l'hôpital Pourtales ou pour Microcity, qui a concentré quasi l'ensemble des investissements d'un exercice. A l'inverse, depuis plusieurs années, les Montagnes ont perdu bon nombre de prestations et de services. Comprenant la liaison rapide Haut-Bas et un renforcement du trafic fin, le projet TransRun devait permettre un rééquilibrage de la situation.

Cette situation n'est désormais plus envisageable et un rééquilibrage des rapports de force devra voir le jour, ce d'autant plus que la Constitution précise l'obligation d'un équilibre régionale. Le développement du canton se fera avec tout le monde, où il ne se fera pas, il s'agit de maintenir la pression, afin non seulement de permettre à un nouveau projet de voir le jour et d'éviter que les CFF investissent leur denier sur la rénovation de la ligne actuelle, mais aussi d'envisager une modification institutionnelle. Ainsi, ceci passe par une meilleure représentation des régions, afin d'assurer un rééquilibrage des investissements, mais aussi de sensibiliser l'ensemble de la population aux différents projets en cours et à venir.

Différents groupements associatifs se sont mis en place pour mener à bien des réflexions et faire, le cas échéant, des propositions pour sortir de cette situation, qui pourrait d'ailleurs, comme par le passé, se répéter. Il faut plus que jamais prendre notre destin en main et trouver une solution optimale à cette impasse. De manière salubre, les différents représentants des villes, le Conseil d'Etat et les Conseillers nationaux se sont retrouvés pour échanger leur point de vue et élaborer une stratégie à entreprendre. Il s'agira désormais de passer de la parole aux actes...

Le Locle bouge! Urbanisme, une ville en développement (4)

Pôle industriel

Avec son plan d'urbanisation mixte, la Ville du Locle se caractérise historiquement par la présence de nombreuses entreprises en son centre. La fragilisation de la corrélation « habitat/travail » et le développement de la mobilité individuelle posent toutefois de nombreux problèmes, notamment en matière de gestion du trafic. A partir des années septante, la Ville opte progressivement pour la création d'une zone mixte, voire industrielle en Est de la Ville : Zone du secteur du Verger.

A partir des années 2000 et sous la pression économique, les terrains se font plus rares.

En 2014, le Conseil général accepte la modification partielle du plan d'aménagement du secteur des Saignoles. La même année, la Ville acquiert les terrains. Pôle économique d'importance régionale.

En 2016, le secteur voit l'arrivée d'un groupe international lié au domaine de la joaillerie : Cartier Joaillerie (Richemont).

Processus éco-industriel

En 2016, un **processus Eco-industriel** est lancé, conjointement avec le développement de la zone industrielle des Saignoles. Deux grands sociétés internationales, l'une dans le domaine de la joaillerie, l'autre dans le domaine médical, ont lancé avec la Ville et l'association Ecoparc une plateforme d'échange. Le but est de tendre vers une mutualisation et une coordination de certaines prestations, dont par exemple l'usage des parkings covoiturages, des navettes interentreprises ou de leur pratique énergétique. Soutenu au niveau fédéral, ce processus permet la mise en commun d'expériences et de connaissances par la biais de sociétés qui ont poussé à un haut niveau leur plan de mobilité.

En 2017, en collaboration avec la Chambre du commerce et de l'industrie et la Ville, un **forum d'échange interentreprises** a été mis en place. Le but est de favoriser les bonnes pratiques et de permettre un échange d'expérience avec les sociétés leaders dans le domaine de la gestion de la mobilité et les autres. Avec la participation du service cantonal des transports, des sociétés de Transports et coordonné par l'Association Ecoparc, ce Forum doit permettre à toutes les entreprises d'acquérir et d'optimiser les différents leviers à leur disposition (gestion et limitation des parkings - covoiturage -, navettes entreprises, abonnements de train, gestion des horaires,...). Ces mesures sont indissociables du principe de management responsable.