



L'ATE déplore l'abandon des trolleybus à La Chaux-de-Fonds

TRANSPORTS • Alors que de nombreuses villes conservent ou reviennent aux trolleybus, La Chaux-de-Fonds a fait le choix inverse. Elle veut investir dans des autobus hybrides.

CLAUDE GRIMM

Choisir un mode de transports publics est souvent un casse-tête, tant les paramètres sont nombreux et varient d'une situation à l'autre. A La Chaux-de-Fonds, les Transports régionaux neuchâtelois (TRN) ont choisi de remplacer progressivement les trolleybus, qui existent depuis plus de soixante ans, par des autobus hybrides. Une décision que l'Association transports et environnement (ATE) Neuchâtel conteste dans un courrier envoyé récemment au Conseil d'administration des TRN. «Nous déplorons la perte d'un équipement public de grande ville. S'agit-il d'une étape supplémentaire vers la 'provincialisation' du haut du canton?» s'interrogent les signataires, Marie-Claire Pétremand et Sébastien Jacobi. Ils partent du constat que la plupart des villes suisses et européennes, comme Lausanne, Genève, Fribourg Zurich, Lucerne, Lyon ou Salzbourg, renouvellent leur flotte et développent leur réseau de trolleybus.

Mobilisation pour les trolleybus

D'une taille similaire à La Chaux-de-Fonds, Schaffhouse (35 000 habitants) a renouvelé en 2011 ses sept trolleybus à la suite d'une mobilisation citoyenne contre leur remplacement par des autobus. «Malgré un coût plus élevé, ils ont opté pour l'écologie», note Sébastien Jacobi, qui espère «un sursaut de bon sens» des Chaux-de-Fonniers. Outre l'aspect écologique, les trolleybus offrent aussi, selon les signataires, un meilleur confort de roulement, une puissance de traction adaptée aux villes en pente, des moteurs électriques robustes et d'entretien facile ainsi qu'une grande longévité (vingt-vingt-cinq ans contre douze-quinze ans pour les autobus). Les trolleybus bénéficieraient aussi d'une image plus attractive, qui «ajoutent un plus à la ville». A Salzbourg, le



Les tenants des trolleybus vantent notamment un meilleur confort de roulement, une puissance de traction adaptée aux villes en pente et des facilités d'entretien. CGM

remplacement des bus diesel par des trolleybus aurait engendré une augmentation de 15% des recettes.

L'ATE estime par ailleurs que les bus hybrides ne sont pas encore éprouvés d'un point de vue technique et qu'il serait préjudiciable pour La Chaux-de-Fonds «d'en essayer les plâtres». Sébastien Jacobi rappelle que les Transports

publics du Littoral neuchâtelois (TN) viennent d'acquiescer vingt trolleybus: «Il y a dix ans, le directeur annonçait leur remplacement par des véhicules fonctionnant avec une pile à combustible. Entre la théorie et la pratique, il y a parfois un monde.»

Le directeur des TRN, Jean-Michel von Kaenel, ne partage pas l'avis de

l'ATE et défend l'option des bus hybrides qui, précise-t-il, «a été prise avec les autorités communales et cantonales». Parmi les arguments en leur faveur, le fait que le réseau de trolleybus, modeste, soit confronté à des problèmes de tension électrique; mais aussi les fréquences trop faibles (entre dix et vingt minutes); les conditions climatiques dommageables pour l'électronique; les «éternels» travaux sur l'avenue Léopold-Robert et la quinzaine de manifestations qui s'y déroulent chaque année, contraignant à remplacer les trolleybus par des autobus (qu'il faut avoir en réserve); le dégivrage des lignes aériennes l'hiver en pleine nuit; enfin, le futur réaménagement de la place de la Gare qui contraindra à investir dans de nouvelles lignes aériennes.

Pas des prototypes

Toutes ces raisons justifient, selon Jean-Michel von Kaenel, le passage aux bus hybrides Allison, «une technologie américaine lancée dans les années 1960 qui, avec 160 millions de kilomètres d'expérience, est tout sauf un prototype», lance-t-il. Il balaise avec la même vigueur les arguments écologiques: «Des bus fonctionnant au nucléaire polluent aussi. Lugano a remplacé ses trolleybus par des autobus après une étude concluant à l'absence de différence au niveau de la pollution locale.» Le choix des TRN devrait aussi permettre une économie de 1 million à 1,2 million de francs sur dix ans.

Sébastien Jacobi reconnaît qu'il s'agit d'une décision techniquement rationnelle. «Mais il y a tout le reste: le confort des utilisateurs et la disparition d'un équipement et d'un savoir-faire», regrette-t-il. L'arrivée des premiers autobus étant prévue dans le courant de l'été, il s'agit cependant sans doute d'une page qui se tourne... I

PROCESSUS DE FUSION RELANÇÉ

A la suite de l'échec, en septembre dernier, de la fusion entre les TRN et les TN, le processus a été relancé. Un nouveau groupe de pilotage a été partiellement nommé. Le Conseil d'Etat a désigné Antoine Grandjean, ancien conseiller communal à Neuchâtel, pour représenter le canton. Outre Olivier Arni, conseiller communal à Neuchâtel, Laurent Kurth, conseiller communal à La Chaux-de-Fonds et Raphaël Comte, président de l'Association des communes (ACN), trois membres indépendants doivent encore intégrer le groupe. Le directeur général de la compagnie fusionnée sera nommé une fois que le Conseil d'administration sera en place. Pour mémoire, c'est notamment l'éviction du directeur des TN Jean-Michel Germanier qui avait bloqué le dossier. Ce dernier ayant été nommé chef du service des routes et des cours d'eau à l'Etat du Valais, il quittera prochainement Neuchâtel. CGM

EN BREF

YVAN PERRIN N'EST PLUS POLICIER

NEUCHÂTEL Yvan Perrin a quitté fin janvier ses fonctions à la Police neuchâteloise. Il entre dans la société NSA, à La Chaux-de-Fonds, qui conseille les entreprises dans le domaine de la sécurité. Il abandonnera aussi début mai la vice-présidence de l'Union démocratique du centre. Son projet? Se présenter en 2013 aux élections cantonales pour briguer un siège au Conseil d'Etat. Il se retrouvera ainsi probablement aux côtés de Jean Studer, avec qui il a été en bisbille pour des propos qu'il a tenus sur la RSR pour défendre la torture dans certaines circonstances. CGM

PÉTITION DÉPOSÉE POUR UNE GUINGUETTE À CAROUGE

GENÈVE «Ceci est un anti-thé dansant.» Désireux de trouver un local afin de pouvoir se réunir dans une ambiance conviviale et de danser sous des airs de jazz, de valse ou d'accordéon, des doyens de la ville de Carouge ont déposé hier une pétition auprès de la mairie. C'est la gérante de la buvette de la patinoire, Marianne Barras, qui en est à l'origine. «Ce ne serait que trois soirs par semaine, il y aurait une petite restauration et les prix seraient modérés, explique la tenancière. Il y a une telle demande.» En moins de deux mois, la pétition a récolté plus de 1160 signatures. «Je n'exige rien, je suis prête à payer le loyer. Je demande juste un peu d'aide pour trouver un local», précise bien Marianne Barras. L'objet devrait figurer à l'ordre du jour de la prochaine séance du Conseil municipal. «On réfléchit à des solutions», confie le conseiller administratif Nicolas Walder. TAA

Le Théâtre de Carouge craque pour une douce ergonomie

GENÈVE • Entièrement démoli dans deux ans, le théâtre se relèvera en 2016 grâce au projet lausannois «Swan».

SUZANNE BREZA

Demandez le programme: une nouvelle cage de scène, un plateau avec fosse d'orchestre, une grande salle de 500 places (toutes exploitables), une petite salle modulable (de 100 à 200 places), des ateliers de montage et création de décors (serrurerie, menuiserie, etc.) et des lieux de stockage. Voilà un extrait des deux années de construction planifiées pour le nouveau théâtre. Inscrit dans un projet d'investissement de la Ville de Carouge pour la refonte globale du centre communal, le budget de 40 millions de francs couvre aussi la transformation de la salle des fêtes. Au municipal, les deux votes sont planifiés en 2012: le crédit d'étude, et celui de la construction.

Les activités du théâtre vivront une ou deux saisons nomades vers 2014. Pour l'administrateur du Théâtre de Carouge, David Junod, l'idée «d'adapter la création à une activité hors murs» se dessine. L'intégration des spectacles dans un autre théâtre, ou dans un lieu mobile semblable à la Tour Vagabonde, n'est pas à l'ordre du jour. Tant que la date de début des travaux est inconnue «on se pose la question dans le vide», lance-t-il.

Contre toute attente, la transformation du théâtre en «bel écrin» inséré «en douceur dans le tissu urbain» par l'architecte lausannois François Jolliet («Pont 12»), ne s'égarera pas dans une construction pharaonique. Du côté de chez «Swan»

justement, le mandat a séduit les architectes viscéralement: «Je suis fasciné par la rencontre entre le public et le théâtre», glisse François Jolliet. Exacteur, balayeur, et scénographe de théâtre, l'efficacité pratique au théâtre ça le connaît. Alliant sa passion à sa profession d'architecte, il aligne les transformations de scènes romandes: l'Arse (Lausanne, 2012), la Salle des Remparts (La Tour-de-Peilz, 2005) et la Salle Métropole (Lausanne, 1997).

Emballé par les possibilités d'améliorer la fonctionnalité du théâtre carougeois, «Pont 12» prévoit plusieurs entrées de lumière naturelle. Il supprime le «handicap» de l'ascenseur à l'arrière-

scène. Le tout vise un gain de temps et de confort, notamment pour les techniciens. «On a cherché l'ergonomie la plus forte possible autour des ateliers, du montage et des travailleurs de la scène», résume François Jolliet.

En chœur, le président du jury Alain-Gérard Tschumi et Philippe Waller du service «construction et aménagement» de la Ville de Carouge saluent «Swan» car le projet est pratique, fonctionnel et économique. Par exemple, les 5000 mètres carrés du nouveau théâtre intégreront 2500 mètres carrés de surfaces aujourd'hui dispersées dans la région. Rassuré, David Junod se réjouit de «rassembler quatre lieux sur le même site». Accessoirement, il s'agit de réunir des décors (à Vernier)

et quatre mille costumes (à de Staël). Qui dit gain de temps pense gain d'argent. L'administrateur précise cependant que «le même budget sera maintenu», pour une équipe de dix-neuf personnes en fixe. Si le prix des abonnements ne bougera pas, il prévoit d'investir davantage dans la création de productions.

Hormis la reconstruction du théâtre, des travaux d'assainissement de la salle des fêtes seront entrepris. Notamment, le chauffage, l'isolation et le bilan énergétique seront mis aux normes. Entre autres transformations, son hall d'entrée sera agrandi et rendu modulable, selon les besoins. Figures de convivialité depuis 1972 dans la vie culturelle et associative carougeoise, les deux bâtisses résistent péniblement aux défaillances techniques.

Autre scène en mutation à Genève, la Comédie réapparaîtra à l'avenue de la gare des Eaux-Vives, vers 2017. Les lieux du Théâtre de texte se transforment. En attendant le parachèvement de sa métamorphose, le foyer du théâtre de Carouge accueille les projets du concours international d'architecture jusqu'au 18 février. I



Le site se présente comme un îlot urbain composé de plusieurs bâtiments. L'échelle du projet reste modeste, avec une cage de scène centrale entourée de volumes bas. PONT 12

Exposition «Concours de projets d'architecture pour un nouveau centre communal», du lundi au vendredi de 10h à 18h et le samedi de 10h à 14h. Visite commentée le 4 février à 11h, le 7 février à 19h. Rens: 022 307 89 67.