

RESEAU URBAIN NEUCHATELOIS RUN

ETUDE COMPLEMENTAIRE "MOBILITE DOUCE" DU PROJET D'AGGLOMERATION RUN

RAPPORT TECHNIQUE

TABLE DES MATIERES

	<u>Page n°</u>
1 INTRODUCTION	4
1.1 CONTEXTE	4
1.2 OBJECTIFS DE L'ÉTUDE COMPLÉMENTAIRE.....	4
1.3 DÉMARCHE	4
1.4 PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE.....	6
1.5 ORGANISATION ET SUIVI DE L'ÉTUDE.....	6
2 LA MOBILITÉ DOUCE DANS LES PROJETS D'AGGLOMÉRATION.....	7
2.1 GÉNÉRALITÉS.....	7
2.2 LES PRINCIPES DE BASE.....	8
2.3 LES LIMITES DE LA MOBILITÉ DOUCE DANS LES PROJETS D'AGGLOMÉRATION.....	10
3 LA MOBILITÉ DOUCE DANS LE RÉSEAU URBAIN NEUCHÂTELOIS..	11
3.1 PARTS MODALES DE LA MOBILITÉ DOUCE	11
3.1.1 Microrecensement transports 2000.....	11
3.1.2 Analyse des flux pendulaires	14
3.2 CONCLUSIONS.....	16
3.3 ACTIONS DÉJÀ RÉALISÉES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DOUCE.....	17
3.3.1 Canton	17
3.3.2 Ville du Locle	18
3.3.3 Ville de La Chaux-de-Fonds.....	19
3.3.4 Ville de Neuchâtel	20
4 LE RÉSEAU DE LA MOBILITÉ DOUCE.....	21
4.1 RÉSEAU CYCLABLE.....	22
4.1.1 Principes de base	22
4.1.2 Démarche pour la définition du réseau cyclable.....	22
4.1.3 Définition du réseau cyclable utilitaire RUN.....	23
4.1.4 Contenu des cartes.....	23
4.2 RÉSEAU PIÉTONNIER	25
5 IDENTIFICATION DES POINTS FAIBLES DU RÉSEAU.....	29
5.1 LES "POINTS FAIBLES" EN GÉNÉRAL.....	29
5.2 DÉMARCHE POUR L'ANALYSE DES POINTS FAIBLES	29
5.3 LES POINTS FAIBLES RECENSÉS	30
5.3.1 Contenu des cartes.....	30
5.4 POINTS FAIBLES SE RETROUVANT DANS L'ENSEMBLE DU PÉRIMÈTRE.....	32



5.5	LITTORAL EST ET VILLE DE NEUCHÂTEL	33
5.5.1	Littoral Est	33
5.5.2	Ville de Neuchâtel	34
5.6	LITTORAL OUEST.....	36
5.7	LE LOCLE – LA CHAUX-DE-FONDS.....	38
6	POTENTIEL ET OBJECTIFS	40
6.1	POTENTIEL	40
6.2	OBJECTIFS GÉNÉRAUX.....	41
6.3	OBJECTIFS QUANTITATIFS POUR LA MOBILITÉ DOUCE	42
7	STRATÉGIE D'ACTION	43
7.1	GRANDS AXES	43
7.2	AXES SPÉCIFIQUES AU RÉSEAU URBAIN NEUCHÂTELOIS	44
7.2.1	Interfaces	44
7.2.2	Infrastructures.....	44
7.2.3	Institutions.....	45
8	MESURES D'INFRASTRUCTURE.....	46
8.1	LISTES DE MESURES.....	47
8.1.1	Mesures faisant l'objet d'une demande de cofinancement.....	47
8.1.2	Description des mesures	48
8.1.3	Coûts d'investissement.....	48
8.1.4	Concept-clé auquel la mesure est imputée	49
8.1.5	Catégorie de mesures	49
8.1.6	Horizon de réalisation.....	50
8.1.7	Etat d'avancement	51
8.1.8	Partenaires concernés	51
8.1.9	Lien avec le projet d'agglomération	52
8.2	LES CARTES.....	53
8.3	LITTORAL EST / VILLE DE NEUCHÂTEL.....	54
8.4	LITTORAL OUEST.....	69
8.5	LA CHAUX-DE-FONDS – LE LOCLE.....	80
9	COÛTS GLOBAUX.....	91
9.1.1	Répartition par couloir et concept-clé.....	91
9.1.2	Répartition sur les horizons de réalisation	91
9.1.3	Comparaison avec les montants du projet d'agglomération global.....	92
10	MISE EN ŒUVRE.....	93



LISTE DES FIGURES

Figure n°

- 1: *Démarche*
- 2: *Parts modales des déplacements dans le canton de Neuchâtel (chiffres 2000)*
- 3: *Parts modales des kilomètres parcourus dans le canton de Neuchâtel (chiffres 2000)*

1 INTRODUCTION

1.1 CONTEXTE

Le 21 décembre 2007, le Canton de Neuchâtel a remis à l'Office fédéral du Développement territorial (ODT) le volet "Transports et Urbanisation" de son projet d'agglomération RUN (Réseau Urbain Neuchâtelois, stratégie cantonale de développement).

Les réflexions sont déjà bien avancées en matière de transports collectifs, avec le TransRUN comme élément central du futur système de transports. L'importance de la mobilité douce dans les régions urbaines est largement reconnue, en tant que mode de déplacement à part entière pour les courtes distances ainsi que pour le rabattement sur les axes de transports collectifs. Les principes généraux de promotion de la mobilité douce ont été fixés pour l'essentiel dans la fiche 16 du projet d'agglomération.

Pour satisfaire aux exigences de la Confédération et ainsi remplir les conditions nécessaires à l'octroi de subventions, il reste néanmoins à préciser la stratégie de promotion de la mobilité douce ainsi qu'à établir un programme de mesures concrètes.

L'ODT a accordé un délai supplémentaire au Canton de Neuchâtel pour remettre une étude complémentaire "mobilité douce" qui sera partie intégrante du projet d'agglomération.

1.2 OBJECTIFS DE L'ÉTUDE COMPLÉMENTAIRE

La présente étude répond aux exigences de la Confédération en matière de mobilité douce dans les projets d'agglomération en concrétisant les intentions du RUN formulées dans la fiche 16 du projet d'agglomération. Les **objectifs** de l'étude sont de :

- faire un tour d'horizon de la situation actuelle en matière de mobilité douce ;
- en déduire des objectifs quantitatifs concrets et une stratégie d'action spécifiques au RUN ;
- proposer un programme de mesures afin d'infléchir la répartition modale dans le sens voulu.

Vu la taille du périmètre étudié et les délais dans lesquels les travaux ont été effectués, il n'a pas été possible d'aller dans les détails au niveau communal. Néanmoins, l'étude pose un certain nombre de constats et propose des pistes d'action qui peuvent – et doivent – être prises en considération dans les actions futures des collectivités publiques du RUN, indépendamment du soutien financier espéré de la Confédération. Dans ce sens, la présente étude a également l'ambition d'être le point de départ d'une démarche à long terme d'intégration et de promotion de la mobilité douce.

1.3 DÉMARCHE

La démarche retenue pour cette étude s'appuie très largement sur la méthodologie proposée par l'OFROU dans son aide de travail "La mobilité douce dans les projets d'agglomération".



Elle consiste en les étapes suivantes :

- Analyser le contexte cantonal en matière de mobilité douce (institutions, outils de planification, réalisations récentes) ainsi que les parts modales et les caractéristiques du comportement "mobilité" dans le canton ;
- Définir les réseaux cyclable et piétonnier utilitaires principaux et pertinents à l'échelle de l'agglomération, puis relever et analyser les points faibles de ces réseaux ;
- En déduire les potentiels de la mobilité douce dans le périmètre étudié ;
- Définir les objectifs quantitatifs et les grands axes des mesures à prendre ;
- Proposer une liste de mesures concrètes d'infrastructure et proposer des pistes pour les mesures à prendre au niveau institutionnel.

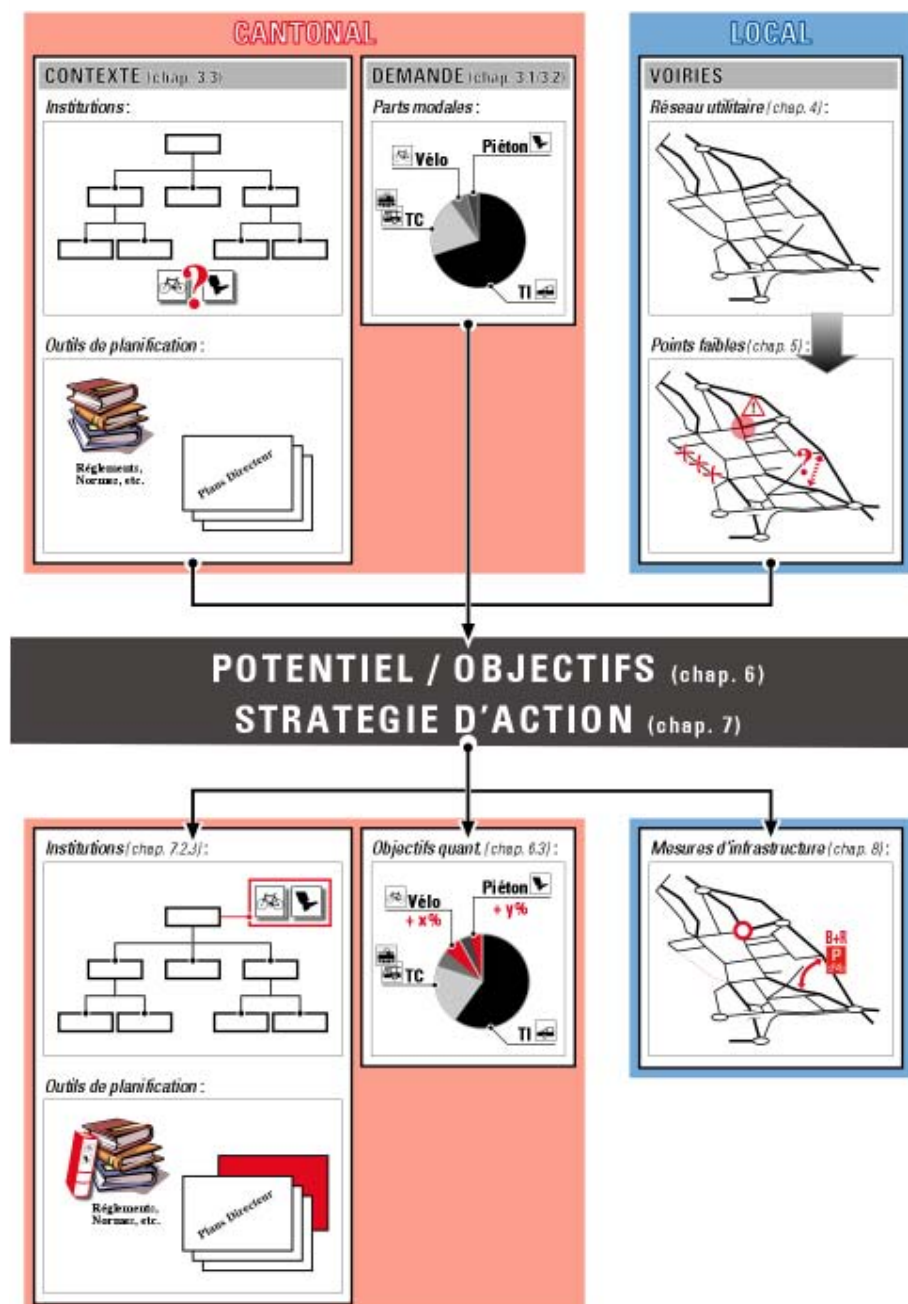


Figure n° 1 : Démarche de l'étude

1.4 PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

Le périmètre d'étude reprend celui du volet Transports et Urbanisation du projet d'agglomération (14 communes, à savoir les 3 villes ainsi que les communes de la COMMunauté Urbaine du Littoral COMUL). Les communes de Fenin-Vilars-Saules, Valangin et Savagnier, présentant un caractère très différent du reste du périmètre, n'ont cependant pas été prises en compte, tout comme Morteau et Villers-le-Lac (collectivités françaises).

1.5 ORGANISATION ET SUIVI DE L'ÉTUDE

La présente étude est un mandat de la République et Canton de Neuchâtel, attribué aux bureaux Transitec, Lausanne, et planum, Bienne, en co-traitance.

Les travaux ont été pilotés du point de vue technique par un groupe de suivi constitué de :

- Raphaëlle Probst-Outzinout, coordinatrice du projet RUN, Bureau des agglomérations et des régions (BAR) ;
- Rémy Zinder, délégué aux transports et à la mobilité, Ville de Neuchâtel ;
- Nicolas Vuilleumier, collaborateur spécialisé en aménagements urbains et mobilité, Ville de la Chaux-de-Fonds ;
- Jean-Marie Cramatte, urbaniste communal, Ville du Locle ;
- Nicolas Wälti, Office des Transports, canton de Neuchâtel ;
- Nicolas Grandjean, coordinateur externe des projets relatifs aux transports du projet d'agglomération.

Le rapport intermédiaire du 14 mars 2008 (comprenant principalement la définition des réseaux et l'analyse des points faibles) a été soumis pour une première consultation à Pro Velo Neuchâtel et Montagnes Neuchâteloises. Les remarques de l'association ont été discutées au cours d'une séance le 20 mars avec M. Nicolas Grandjean et les mandataires. Un entretien de M. Nicolas Grandjean avec Mme Marie-Claire Pétremand, en qualité de représentante de l'ATE et de l'association "Chemin des Rencontres", a également eu lieu le 27 mars 2008 sur la base du rapport intermédiaire.

Une version provisoire des travaux, comprenant également la liste des mesures, a été présentée au Service cantonal des Ponts et Chaussées qui a pris position le 25 avril 2008. L'entretien a été mené par M. Nicolas Grandjean avec MM. Yves-Alain Meister et Patrice Blanc.

Malgré les délais très courts à disposition, les organes politiques exécutifs ont été invités dans le courant du mois de mai 2008 à valider le présent document, avant que celui-ci ne soit remis officiellement à la Confédération.

2 LA MOBILITE DOUCE DANS LES PROJETS D'AGGLOMERATION

2.1 GÉNÉRALITÉS

La politique en matière de transports de la Confédération repose sur trois piliers: le trafic individuel motorisé, les transports collectifs et la mobilité douce. Celle-ci est en milieu urbain le mode de déplacement souvent le plus rapide, toujours le plus respectueux de l'environnement et qui plus est favorisant l'activité physique d'une population toujours plus sédentaire. Chaque microrecensement fédéral le montre : le nombre de déplacements de courte distance qui pourraient se faire à pied, à vélo ou en combinaison avec les transports publics est élevé, le potentiel de la mobilité douce est encore considérable. La mobilité douce est donc appelée à jouer un rôle important dans les projets d'agglomération visant, il faut le rappeler, le désengorgement des infrastructures de transport (surtout routier) dans les zones fortement urbanisées. En outre, le report modal sur la mobilité douce contribue à réduire les émissions polluantes liées au trafic motorisé.

La Confédération a pris en compte ces aspects dans les critères d'efficacité selon lesquels les projets d'agglomération seront évalués. Les agglomérations sont donc appelées à présenter un programme concret de promotion de la mobilité douce, à la fois comme mode de déplacement à part entière et comme partie d'une chaîne de déplacements plus complexe et multimodale.

2.2 LES PRINCIPES DE BASE

Ce chapitre est consacré aux quelques principes de base relatifs à la mobilité douce qui sous-tendent les réflexions des auteurs de l'étude.

L'ensemble du réseau routier doit être accessible à la mobilité douce

Fondamentalement, chaque axe routier – à l'exception notable des autoroutes et semi-autoroutes – doit pouvoir être utilisé et franchi par les piétons et les cyclistes en toute sécurité et sans détours excessifs. Une forte charge de trafic sur un axe est dans la plupart des cas un indice que cet axe est un itinéraire préférentiel, reliant deux destinations principales ou desservant des endroits particulièrement fréquentés (p. ex. une gare ou un centre-ville aux nombreux commerces). L'accessibilité de ces endroits dans de bonnes conditions doit donc aussi, et surtout, être garantie pour la mobilité douce. Sauf exceptions notables, un tel axe doit être considéré comme faisant partie du réseau cycliste ou piétonnier et fera l'objet de mesures spécifiques de sécurisation des cheminements et des traversées de chaussée.

La circulation en milieu urbain est à organiser selon le principe de la mixité du trafic

La séparation des flux, trafic motorisé d'un côté, mobilité douce de l'autre, peut être judicieuse dans des conditions particulièrement dangereuses (jonctions autoroutières, passages souterrains sous les voies de chemin de fer, certains axes hors localité). A l'intérieur du tissu urbain cependant, c'est la mixité du trafic qui doit prévaloir pour les raisons suivantes :

- Les piétons font partie des villes et des localités, ils ne doivent pas être bannis de l'espace routier. Cela signifie notamment que les traversées piétonnes sont autant que possible à prévoir en surface ;
- Les voitures peuvent certes atteindre des vitesses plus élevées que les cyclistes. La différence n'est cependant pas très importante dans les villes, vu la densité du trafic qui y règne. Les vélos ont donc leur place sur les chaussées, dans les flux de circulation, et non sur les trottoirs. La place à disposition dans les localités suisses ne permet de toute façon pas de réaliser un réseau cyclable complètement indépendant, parallèle au réseau routier existant ;
- Le partage des surfaces de circulation, et non la séparation, favorise une attention réciproque entre les différents usagers de l'espace public et décourage les comportements relevant du "ici, je suis dans mon droit". Ainsi, les vitesses diminuent, la communication est nécessaire, et la sécurité, notamment pour les usagers les plus exposés, augmente.

La mobilité douce est à intégrer dans tous les projets

Le principe de mixité du trafic implique également que nombre de mesures en faveur de la mobilité douce ne consistent pas en des ouvrages séparés ou des réalisations de grande ampleur, mais sont à intégrer dans tous les projets relatifs à d'autres modes (p. ex. requalification d'un axe, création d'itinéraires prioritaires pour les bus, ...). Ces aspects doivent être pris en compte dès le début des travaux.

La mobilité douce ne demande pas de moyens importants

Les exigences liées à la mobilité douce ne renchérissent en général pas un projet, à condition d'intégrer ces aspects dès le début de la planification.

Les mesures spécifiques à la mobilité douce quant à elles requièrent souvent peu de moyens financiers par rapport à ce que représente un investissement dans une infrastructure routière ou ferroviaire.

Ce sont souvent des améliorations ponctuelles, des détails constructifs qui font la différence lorsqu'ils sont réalisés correctement, aux bons endroits et de façon généralisée sur un territoire :

- l'abaissement d'un trottoir facilite la traversée de la chaussée pour une personne à mobilité réduite, tels que par exemple ;
- l'abaissement du trottoir avant un carrefour dangereux permet au cycliste peu expérimenté de quitter la route pour le trottoir et ainsi de franchir à pied le passage délicat ;
- un potelet à vélo devant les magasins incite à venir faire ses achats "sur deux roues" ;
- un contresens cyclable dans une rue à sens unique raccourcit sensiblement un trajet ;
- le remplacement des pertes de priorité en "Stop" par des "Cédez-le-passage" évite au cycliste de devoir forcément poser pied à terre et donc de devoir fournir un effort supplémentaire pour repartir.

Une des forces de la mobilité douce réside dans l'intermodalité

La mobilité douce a un rôle essentiel à jouer dans les chaînes de transport, lorsque plusieurs modes de déplacement sont combinés pour parcourir des distances moyennes et longues. Ceci est particulièrement le cas dans le canton de Neuchâtel, dans lequel priorité est donnée au développement des zones de gares et des transports publics, comme en témoigne le volet "Transports et Urbanisation" du projet d'agglomération RUN.

Une attention particulière est donc à porter aux interfaces (P+R, gares, arrêts de transports publics), tant lors de l'aménagement des accès que par la mise à disposition en nombre et qualité suffisants de stationnement deux-roues. Le transport des vélos dans les transports publics est également à offrir sur l'ensemble du territoire et aux mêmes conditions.

A un niveau plus général, les politiques de mobilité (plans directeurs des transports, masterplan, etc.) intégreront la notion d'intermodalité et encourageront sa pratique, en prévoyant des interfaces partout où celles-ci sont adéquates.

2.3 LES LIMITES DE LA MOBILITÉ DOUCE DANS LES PROJETS D'AGGLOMÉRATION

Les engagements concrets et si possible chiffrés exigés par la Confédération se heurtent néanmoins à la réalité des faits, à savoir que les données détaillées concernant la mobilité douce font presque toujours défaut. Il n'est donc pas possible d'être aussi concret et détaillé que pour des projets routiers ou ferroviaires.

Il n'y a notamment pas de **chiffres détaillés** (comptages, statistiques) à l'échelle du périmètre considéré. Ainsi, il n'est pas possible d'analyser exactement à l'échelle du périmètre considéré la situation actuelle en matière de mobilité douce. De même, l'état de référence, sur la base duquel les effets des mesures proposées seront estimés, ne peut être documenté en détail. L'analyse de l'efficacité des mesures ne peut donc être effectuée que de façon schématique.

D'autre part, les aspects liés à la **mobilité piétonne** ne peuvent être appréhendés de façon satisfaisante à l'échelle de l'agglomération. Les déplacements à pied au quotidien se font en effet à une échelle très locale, et les réseaux piétonniers sont à la fois très fins, complexes et denses. Dans le cadre des projets d'agglomération, l'accent sera mis sur les principes généraux d'aménagement des voiries qui tiennent compte des piétons; le détail des mesures à prendre sera à déterminer au cas par cas.

3 LA MOBILITE DOUCE DANS LE RESEAU URBAIN NEUCHATELOIS

3.1 PARTS MODALES DE LA MOBILITÉ DOUCE

3.1.1 Microrecensement transports 2000

En 2000, le canton de Neuchâtel a financé un suréchantillonnage local du microrecensement transports, afin d'obtenir des données plus précises et plus représentatives des habitudes en matière de mobilité des Neuchâtelois. Le suréchantillonnage de 2005 n'étant pas encore disponible au moment de la rédaction du présent rapport, les parts modales ci-après se basent sur les chiffres de 2000. Ainsi, les chiffres sont cohérents avec l'autre source de données utilisée, l'analyse des déplacements pendulaires effectuée sur la base du recensement fédéral.

Les chiffres et figures présentés dans ce chapitre sont repris du rapport final "Analyse du microrecensement transports 2000: Une photographie de la mobilité des Neuchâtelois", Christophe Jemelin, Vincent Kaufmann, MicroGIS SA, St-Sulpice (VD), août 2004.

Dans cette étude, seules les villes de la Chaux-de-Fonds et de Neuchâtel ont fait l'objet d'analyses spécifiques. Pour la ville du Locle et pour les autres communes, l'échantillonnage n'était pas suffisant pour permettre des conclusions significatives. Les dénominations "centres urbains" ainsi que "Montagnes" sont reprises également de l'étude.

3.1.1.1 L'équipement des ménages

- 19% des ménages ne possèdent pas de voiture, ce qui correspond à la moyenne suisse ;
- Cette proportion est nettement plus élevée dans les centres urbains (28% en ville de Neuchâtel, 26% à la Chaux-de-Fonds) ainsi que dans les Montagnes (24%) ;
- 40% des ménages ne possèdent aucun vélo, une valeur nettement supérieure à la moyenne suisse (28%) ;
- Cette proportion est plus élevée dans les centres urbains (48% en ville de Neuchâtel, 47% à la Chaux-de-Fonds) ainsi que dans les Montagnes (45%).

3.1.1.2 Parts modales

Les parts modales de la mobilité douce sont ici considérées en termes de nombres de déplacements (un trajet avec un seul motif) et en termes de kilomètres parcourus.

Déplacements:

- Le pourcentage de déplacements effectués à pied exclusivement est de 29 %, cette valeur étant légèrement plus élevée dans les Montagnes et dans les villes ;
- Le pourcentage de déplacements effectués à vélo est avec 1,5 % faible.

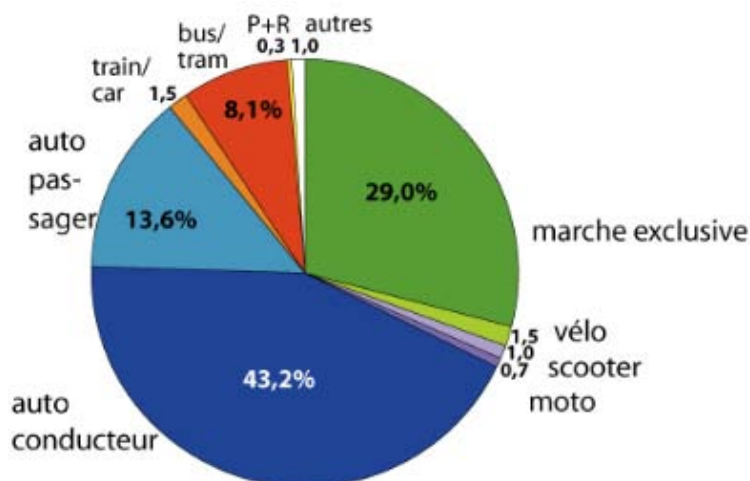


Figure n° 2 : Parts modales des déplacements dans le canton de Neuchâtel

Source : "Analyse du mirrecensement transports 2000 : Une photographie de la mobilité des Neuchâtelois", C. Jemelin, V. Kaufmann, MicroGIS SA, St-Sulpice (VD), août 2004

Kilomètres parcourus

- En termes de nombre de kilomètres parcourus, la part modale de la marche à pied est de 4,8 % (Suisse : 4,6 %), celle du vélo de 1,4 % (Suisse: 2,5 %).
- La Chaux-de-Fonds se caractérise par une pratique plus marquée de la marche à pied (6,6 %), par contre une utilisation du vélo plus marginale que la moyenne cantonale (0,5 %)

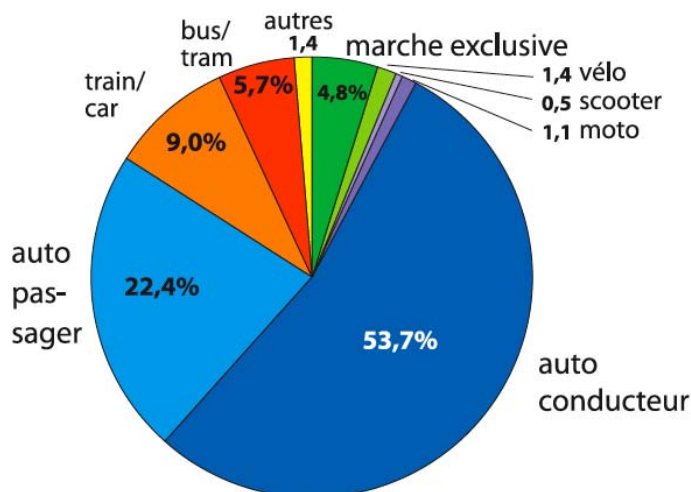


Figure n° 3 : Parts modales des kilomètres parcourus dans le canton de Neuchâtel

Source : "Analyse du mirrecensement transports 2000 : Une photo-graphie de la mobilité des Neuchâtelois", C. Jemelin, V. Kaufmann, MicroGIS SA, St-Sulpice (VD), août 2004

3.1.1.3 Motifs de déplacement (tous modes)

- Le motif « travail » représente 27 % des déplacements, venant après les loisirs (38 %) et devant les achats (17 %). ;
- Toutefois, ce motif reste structurant de la mobilité quotidienne, car il est souvent combiné avec d'autres au cours de la journée (38 % du total des boucles¹ de déplacement, 44 % même pour le centre-ville).

3.1.1.4 Intermodalité

- La combinaison de moyens de transport au cours de la journée est rare, seules 15 % des personnes interrogées l'ont pratiquée ;
- Les boucles de déplacement sont elles aussi caractérisées par une forte "monomodalité", seules 6 % des personnes combinant plusieurs modes au sein d'une boucle.

3.1.1.5 Distance moyenne des boucles de déplacement

La distance moyenne d'une boucle est de 20,6 km, mais la majorité des boucles est inférieure à 10 kilomètres.

Les boucles de moins de 2 km (soit 20 %) sont majoritairement effectuées à pied.

Les boucles entre 2 et 5 km par contre (soit 23 %) sont effectuées pour 43 % en voiture et concernent à 30 % le motif travail. Cette situation est notamment frappante pour les villes-centres. Elle peut s'expliquer d'une part par la bonne accessibilité voiture des centres-villes, et d'autre part par la fréquente disponibilité d'une place de parc au lieu de travail. 87 % des actifs du canton de Neuchâtel disposant d'une place de parc viennent au travail en voiture, ce qui est une valeur tout à fait usuelle. Par contre, la proportion de 50 % des personnes qui viennent en voiture sans avoir de place de parc réservée, est élevée. Elle est l'illustration que le parcage sur voie publique ne semble pas être un obstacle.

3.1.1.6 Constatations

Les parts modales de la mobilité douce dans le canton de Neuchâtel (chiffres 2000) sont faibles et clairement inférieures à la moyenne suisse. Elles se situent néanmoins dans le même ordre de grandeur que les valeurs relevées à Lausanne.

En termes de kilomètres parcourus, l'utilisation du vélo notamment est nettement inférieure à la moyenne suisse (6,3 % dans les agglomérations moyennes, 7,5 % dans les petites agglomérations).

Toujours en termes de kilomètres parcourus, la part modale de la marche à pied est par contre légèrement supérieure à la moyenne suisse. A l'intérieur du périmètre considéré, la ville de la Chaux-de-Fonds se caractérise par une pratique particulièrement assidue de la marche à pied, qui va de pair avec une utilisation particulièrement faible du vélo.

¹ Une boucle de mobilité quotidienne décrit la mobilité d'un individu du départ de son domicile à son retour. Il peut donc s'agir soit d'un seul déplacement (par exemple une promenade), soit d'un aller-retour (pour aller au travail), soit de plusieurs déplacements à la suite (aller au travail, puis faire des courses, et enfin rentrer au domicile)

Sans disposer de chiffres de comparaison au niveau national, la pratique de l'intermodalité, qui concerne 15 % des personnes interrogées, paraît bien modeste. La population neuchâteloise semble avoir un certain penchant au "tout voiture".

Enfin, la proportion de courtes distances effectuées en voiture est élevée, mais se situe dans la moyenne nationale.

3.1.2 Analyse des flux pendulaires

Les données recueillies lors des recensements fédéraux de la population font l'objet d'une analyse détaillée concernant les pendulaires actifs (motif de déplacement: travail) ainsi que ceux en formation. Ci-après, seuls les pendulaires actifs ont été pris en considération, les pendulaires en formation étant par définition majoritairement des jeunes voire des enfants qui n'ont pas de véritable choix modal. Le travail n'est aujourd'hui certes plus le principal motif de déplacement (voir plus haut), mais il garde cependant toute son importance quand la mobilité est appréhendée en termes de boucles de déplacement. En outre, les trajets domicile – travail continuent à être caractérisés par une certaine régularité d'horaire et de trajets. Ils représentent donc la "porte d'entrée" à des changements de comportement : la personne se rendant tous les jours à vélo au travail sera plus disposée à aller faire également ses courses ou une promenade le week-end à vélo, parce qu'elle est habituée, connaît les itinéraires, etc.

L'analyse du **recensement fédéral de la population de l'année 2000** met en évidence les faits suivants concernant le canton de Neuchâtel² :

La part des actifs travaillant dans leur commune de domicile est très variable selon la région considérée.

- La Chaux-de-Fonds : 74 %
- Le Locle : 56 %
- Neuchâtel : 56 %
- Littoral Est : 22 % en moyenne (entre 12 et 36% selon les communes)
- Littoral Ouest : 23 % en moyenne (entre 18 et 27% selon les communes)

² Il faut ici relever que le recensement fédéral ne prend en compte que les personnes domiciliées en Suisse. Les résultats présentés ici ne sont donc pas entièrement représentatifs de la situation effective, notamment pour les villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle, qui ont une forte proportion de pendulaires frontaliers.

Par définition, ces actifs ont des trajets relativement courts, puisque se déplaçant à l'intérieur d'une même commune. La part modale de la voiture est néanmoins étonnamment élevée (environ 30 %), notamment dans les villes du Locle et de la Chaux-de-Fonds (45-50 %). La part modale de la marche varie entre 18 et 26 %, celle du vélo entre 2 et 3 %.

	marche à pied	vélo	voiture individuelle	transports publics	autres ³
La Chaux-de-Fonds	18 %	2 %	46 %	20 %	14 %
Le Locle	24 %	3 %	49 %	18 %	16 %
Neuchâtel	19 %	2 %	34 %	30 %	15 %
Littoral Ouest	22 %	3 %	29 %	5 %	41 %
Littoral Est	26 %	3 %	27 %	2 %	42 %

Parts modales des déplacements domicile – travail à l'intérieur d'une même commune
(Source: recensement fédéral de la population 2000)

Parmi les actifs venant de l'extérieur ou ceux se rendant à l'extérieur de leur commune de domicile, la mobilité douce, tant la marche à pied que le vélo, représente avec une part modale variant entre 0 et 1 % une part extrêmement faible des déplacements.

³ autres modes ou sans trajet domicile - travail (le lieu de travail et celui du domicile sont les mêmes)

3.2 CONCLUSIONS

Les conclusions suivantes s'imposent des chiffres et faits présentés ci-dessus:

- La **marche à pied** est pratiquée par la population neuchâteloise aussi assidûment que par le reste de la population suisse. Etant donné le rôle essentiel des déplacements à pied dans la mobilité quotidienne – tout déplacement commence et finit par une étape à pied, ne serait-ce que pour aller à l'arrêt de transports publics ou à sa place de parc – il est indispensable d'améliorer la qualité des cheminements et de prendre en compte les piétons dans les politiques de transports.
- Le **vélo** par contre semble ne pas être considéré comme un mode de déplacement valable au quotidien. L'analyse des flux pendulaires montre en outre que si 2 à 3 % des actifs se déplacent à vélo lorsqu'ils habitent et travaillent dans la même commune, les déplacements à vélo d'une commune à une autre sont très peu fréquents.

Les **raisons** du désamour des Neuchâtelois pour le vélo ne peuvent être traitées en détail dans le cadre de cette étude. La topographie est une explication, les conditions climatiques en sont une autre. L'analyse des chiffres ci-dessus ainsi que du réseau routier cantonal permet de proposer encore d'autres pistes :

Premièrement, et très logiquement, la pratique du vélo ne peut être répandue si près de la moitié des ménages ne possèdent pas de vélo.

Deuxièmement, la mobilité douce est particulièrement compétitive en combinaison avec d'autres modes de transports. L'intermodalité n'est cependant pas (encore?) entrée dans les mœurs des Neuchâtelois.

Enfin, la politique des transports semble avoir privilégié jusqu'à présent une accessibilité fondamentalement orientée sur la voiture ; outre le maintien d'une offre généreuse de stationnement (en partie non payant), l'accent a été mis sur la réalisation d'infrastructures routières visant à délester les centres de localité (notamment les tunnels sous Neuchâtel et l'A5 en direction d'Yverdon-les-Bains). Les anciens axes principaux n'ont cependant pas été requalifiés et ont gardé leur caractère de route dédiée au trafic et au transit.

Le **potentiel** de la mobilité douce, et surtout du vélo, est donc considérable dans le canton de Neuchâtel. Il y a certes beaucoup à faire. Mais c'est aussi le moment approprié pour engager une démarche concrète de promotion de la mobilité douce. D'une part, les bases ont été posées ces dernières années en intégrant systématiquement la mobilité douce dans les outils de planification (plan directeur des transports, plan directeur cantonal, contrats d'agglomération). D'autre part, le projet d'agglomération RUN consacre le changement intervenu ces dernières années dans la politique des transports, qui met désormais l'accent sur le développement des transports publics, domaine dans lequel le potentiel est également important. Si ce développement va de pair avec une amélioration sensible des conditions de déplacement pour les piétons et les cyclistes, les objectifs du projet d'agglomération seront atteints.

3.3 ACTIONS DÉJÀ RÉALISÉES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DOUCE

Ce chapitre est consacré un rapide tour d'horizon des institutions, des outils de planification et des mesures réalisées en matière de mobilité douce au niveau cantonal ainsi que dans les trois villes.

3.3.1 Canton

Institutions et financement

Le canton de Neuchâtel n'a pas de poste spécialement dédié à la mobilité douce. Dans le plan directeur des transports ainsi que dans la première révision du plan directeur cantonal, il est question de **créer à terme un service de la mobilité**, afin de regrouper l'ensemble des tâches cantonales de planification en matière de transports et de mobilité. Le canton a aussi déjà engagé des réflexions concernant un **nouveau mode de financement des transports** (fonds multimodal d'investissement et fonds multimodal d'exploitation).

Outils de planification

Au niveau des outils de planification, le **plan directeur cantonal** (première révision) ainsi que le **plan directeur des transports** fixent les grandes orientations, aussi concernant la mobilité douce. Un plan directeur des itinéraires cyclotouristiques a été entamé en 2004, mais n'a pas été finalisé.

Mesures réalisées

Suite à l'ouverture de l'A5 entre Auvernier et Grandson des bandes cyclables ont été marquées sur de nombreux tronçons de la route cantonale. Cependant, des aménagements pour les liaisons transversales manquent. La requalification de la traversée de localité entre Vauseyon et Peseux mérite également d'être mentionnée, avec la réalisation de bandes cyclables et de traversées piétonnes protégées. Malheureusement, la berme centrale n'est pas franchissable.

3.3.2 Ville du Locle

Institutions et financement

Les questions relatives à la mobilité douce sont traitées au Locle directement par l'urbaniste communal. Il n'y a pas de poste spécialement dédié aux transports ou à la mobilité.

Outils de planification

La ville du Locle s'est dotée dans les années 90 d'un plan directeur des cheminements piétonniers. En matière de mobilité en général, l'étude de circulation effectuée par Transitec en 2007 fixe les principes généraux de gestion du trafic à l'intérieur de la ville et propose des mesures concrètes pour tous les modes. Ainsi, cette étude est considérée par le service d'urbanisme comme un "plan directeur".

Mesures d'infrastructure

Suite à un inventaire des points noirs, les itinéraires scolaires ont été sécurisés, aménagements dont profitent tous les piétons. Une attention particulière est portée aux cheminements piétonniers qui relient le centre-ville avec les quartiers sur les hauteurs (éclairage, revêtement).

Pour les cyclistes, des aménagements ont été réalisés en sortie de localité ; des bandes cyclables en direction du Col-des-Roches ainsi qu'à la descente entre le Crêt-du-Locle et le Locle. En direction du Crêt-du-Locle à la montée, les cycles sont autorisés à circuler sur le trottoir. Enfin, la vieille ville du Locle est une zone de rencontre et des zones 30 km/h sont prévues dans l'ensemble des zones résidentielles (réalisation bloquée par une opposition.)

3.3.3 Ville de La Chaux-de-Fonds

Institutions et financement

Les questions relatives à la mobilité douce sont traitées à La Chaux-de-Fonds au sein du **secteur mobilité et développement durable** intégré au service d'urbanisme et de l'environnement. La commission interservices des aménagements urbains **CISAMUR** règle toutes les questions relatives à l'usage du domaine public et aux interventions qui s'y déroulent. Elle préavise les projets et oriente les autorités communales dans leurs choix. Enfin, la consultation, voire l'intégration, d'acteurs extérieurs à l'administration (ATE et récemment PRO VELO Montagnes Neuchâteloises) commence à s'établir.

Outils de planification

La ville de La Chaux-de-Fonds s'est en outre dotée en 2002 d'un **plan directeur de la mobilité urbaine**, élaboré par la C.E.A.T. (communauté d'études sur l'aménagement du territoire, un institut de l'EPFL) sur la base d'un processus participatif et selon une démarche innovante.

Mesures d'infrastructure

Suite à un inventaire des points noirs, les itinéraires scolaires ainsi que les abords des écoles ont été sécurisés, aménagements dont profitent tous les piétons. Les exigences liées à la mobilité douce ont en outre été prises en compte lors de divers projets de (ré)aménagement de l'espace urbain en cours de réalisation (zone de rencontre sur la place du Marché), en voie de l'être (réaménagement du secteur Est du boulevard Léopold-Robert) ou en cours de planification (réorganisation de la place de la Gare). Certains quartiers résidentiels ont été mis en zone 30 km/h. Enfin, la ville a amorcé une réflexion allant dans le sens d'un plan directeur des itinéraires cyclables en définissant des itinéraires préférentiels "urbains", le long des axes principaux, ainsi qu'une boucle d'itinéraires "scolaires" reliant les écoles entre elles par des axes secondaires, moins fréquentés.

Promotion et communication

L'édition d'une carte du centre-ville avec les temps de parcours pour piétons, la participation à la Semaine de la Mobilité, la promotion des vélos et scooters électriques dans le cadre du programme "NewRide", la participation du personnel de l'administration communale à l'action "bike to work", le financement du transport des vélos sur les lignes de train régionales ou encore la mise à disposition de vélos de service (traditionnels et électriques) pour les collaborateurs de l'administration communale sont également à mentionner comme des mesures de promotion de la mobilité douce.

3.3.4 Ville de Neuchâtel

Outils de planification

Un Plan directeur de la mobilité douce (PDMD) a été élaboré en 2007, qui remplacera dès son entrée en vigueur les anciens plans directeurs des itinéraires cyclables et du réseau piétonnier datant de 1999. Une première étape de réalisation, appelée "plan d'actions mobilité douce", est en cours d'élaboration. La demande de crédit suivra en été 2008.

Institutions

La mobilité douce est représentée au sein des services communaux par le délégué à la mobilité et au développement durable, rattaché à la Direction des transports. Le délégué est consulté sur les projets de stationnement et de circulation en ville de Neuchâtel, afin de s'assurer de l'application de la stratégie "mobilité douce" définie dans le PDMD. Il peut s'appuyer sur les travaux de la commission de la mobilité.

Un groupe de suivi technique, dont le rôle est purement consultatif, a été mis en place lors de l'élaboration du PDMD et regroupe des représentants des transports publics (TN), de PRO VELO, du bpa, de l'ATE ainsi que de divers services de l'administration et de la police. Vu les expériences positives réalisées avec cette forme de participation, ce groupe, de même que le comité de pilotage (compétence décisionnelle), sera réactivé dans le cadre du plan d'actions.

Mesures réalisées

Au niveau de la politique générale des transports, il faut mentionner le plan de stationnement en plusieurs étapes dont l'objectif est de limiter le temps de stationnement sur l'ensemble de la commune pour ainsi favoriser les résidents par rapport aux pendulaires (troisième étape en cours). En outre, des zones 30 km/h doivent être à terme réalisées dans l'ensemble des quartiers résidentiels (première étape en cours)

L'ouverture des voies bus aux vélos (octobre 2007) ainsi que les bandes cyclables sur l'avenue du 1^{er} Mars et la rue Pierre-à-Mazel sont des mesures récentes en lien avec la réalisation du nouveau centre commercial "Maladière Centre". Plusieurs projets sont en cours pour améliorer le stationnement des vélos en ville.

Enfin, les vélos peuvent être transportés sur la ligne du Littorail (compartiments aménagés spécialement à cet effet) ainsi que (gratuitement) sur les bateaux de la LNM.

Promotion et communication

La Ville de Neuchâtel a réalisé diverses mesures et actions de promotion de la mobilité douce, notamment dans le cadre de ses activités en tant que Cité de l'énergie : participation à Bike to work (administration communale), promotion des vélos électriques (programme NewRide), mise en place de Pédibus, organisation de bourses aux vélos, édition de cartes avec les itinéraires vélos et temps de parcours.

Pour la quatrième saison, la ville soutient Neuchâtel Roule !, un service gratuit de prêt de vélos à la place du Port qui fonctionne d'avril à octobre. Il semblerait que ce service ne soit pas utilisé principalement par les touristes comme dans d'autres villes offrant le même service, mais aussi par de nombreux habitants de la ville.



4 LE RESEAU DE LA MOBILITE DOUCE

Ce chapitre est consacré à la définition et à la représentation du réseau de la mobilité douce pertinent à l'échelle du Réseau Urbain Neuchâtelois. Vu la taille du périmètre considéré, il va de soi que le réseau a été représenté avec une certaine abstraction.

Il ne s'agit pas d'un réseau au sens d'un maillage d'itinéraires visibles sur le terrain, balisés spécifiquement et aménagés avec des bandes ou des pistes cyclables en continu. La définition d'un axe comme faisant partie du "réseau" tel qu'entendu dans la présente étude ne donne aucune indication sur le degré d'équipement (bande cyclable) de la route concernée ni sur la qualité des conditions de circulation en l'état actuel (ce sera l'objet du chapitre suivant, l'analyse des points faibles du réseau).

Le réseau de la mobilité douce comprend les tronçons, reliés entre eux pour former un maillage cohérent, desservant les principales destinations à l'intérieur de l'agglomération, soit notamment les gares et principaux arrêts des transports collectifs, les centres de localité (commerces, administration, poste), les établissements scolaires, les hôpitaux et les installations sportives. Ces destinations se trouvent fréquemment le long des axes routiers principaux, qui présentent en général de fortes charges de trafic. Comme déjà mentionné au chapitre 2, la charge de trafic n'est en soi pas un motif d'exclusion de cet axe du réseau, les piétons et les cyclistes devant pouvoir accéder à ces destinations aussi bien que les automobilistes ou les usagers des transports publics.

La définition d'un tronçon comme partie intégrante du réseau cyclable n'exclut enfin pas la possibilité de prendre des mesures de sécurisation ou d'aménagement sur des axes parallèles, si aucune mesure n'est, pour une raison ou pour une autre, envisageable sur le tronçon en question, ou si les mesures réalisables ne permettent pas d'assurer des conditions de déplacement suffisamment adéquates (confort, sécurité, ...). pour les cyclistes.

4.1 RÉSEAU CYCLABLE

4.1.1 Principes de base

L'Office fédéral des routes OFROU postule dans le chapitre 2.1.1 du document "La mobilité douce dans les projets d'agglomération – une aide de travail" (mai 2007) la définition de deux types de réseau, l'un pour les déplacements au quotidien, appelé ci-après "réseau utilitaire", l'autre pour les déplacements dans le cadre des loisirs :

*Pour être performante, la mobilité douce est tributaire de réseaux attrayants, sûrs et bien reliés entre eux. Il faut en outre séparer les réseaux pédestres et cyclables selon les objectifs et les besoins de mobilité: un **réseau pour la vie quotidienne**, qui répond aux besoins des personnes actives, de celles qui se déplacent pour aller à l'école ou en formation et de celles qui vont faire leurs courses, ainsi qu'un **réseau pour les loisirs**, qui répond aux besoins de la population en matière de loisirs et de détente de proximité. Les caractéristiques des réseaux du quotidien : des itinéraires courts, directs et sécurisés qui relient le lieu d'habitation, la place de travail et les magasins ; ceux du réseau de loisirs : itinéraires peu fréquentés, sûrs et attrayants qui constituent un lieu de ressourcement par eux-mêmes et qui, en même temps, relient les installations de loisirs. Les deux types de réseaux se superposent partiellement.*

Les réseaux "de loisirs" étant traités dans d'autres cadres (SuisseMobile, planification cantonale des chemins pédestres, etc.), la présente étude s'attache principalement à la définition et à l'analyse du réseau utilitaire.

Le Guide n° 5 de recommandations en matière de mobilité douce, le "Manuel de conception d'itinéraires cyclables", (OFROU, SuisseMobile et FSR, 2008), édicte le principe suivant concernant le **réseau utilitaire** :

Les itinéraires destinés aux déplacements quotidiens doivent permettre d'atteindre une destination, p. ex. pour le travail, la formation, les achats, les activités professionnelles ou sportives. Le chemin le plus court est prépondérant alors que l'attrait est secondaire. C'est pourquoi les itinéraires destinés aux déplacements quotidiens seront les plus directs possible, sur les routes principales ou à proximité immédiate.

4.1.2 Démarche pour la définition du réseau cyclable

En l'absence de plans directeurs cantonaux fixant le réseau de mobilité douce, la définition du réseau cyclable a été réalisée sur la base des éléments suivants :

- les plans directeurs communaux, lorsqu'il en existe (Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds – en projet) ;
- le réseau routier ;
- les itinéraires cyclotouristiques balisés ;
- les indications des responsables techniques communaux ;
- et finalement, les reconnaissances sur le terrain.

4.1.3 Définition du réseau cyclable utilitaire RUN

Le réseau cyclable utilitaire du Réseau Urbain Neuchâtelois est constitué de :

- toutes les routes cantonales ;
- des principales routes communales: traversées de localité et accès principaux dans les quartiers ;
- des itinéraires de cyclotourisme (La Suisse à vélo), qui sont souvent sur des voiries secondaires, et représentent des alternatives intéressantes aux itinéraires principaux.

Le réseau cyclable utilitaire est représenté sur les cartes des pages 26 à 28.

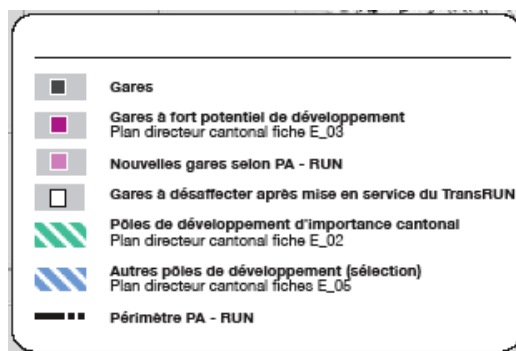
4.1.4 Contenu des cartes

Pour des raisons de lisibilité, le périmètre de la présente étude a été découpé et représenté sur trois cartes. Le découpage reprend la structure du projet d'agglomération et assure la cohérence avec les corridors et fiches de mesures du projet d'agglomération :

- Littoral est et ville de Neuchâtel (fiches 21 et 23) ;
- Littoral ouest (de Peseux et Auvernier à Bevaix) (fiches 22 et 24) ;
- La Chaux-de-Fonds – Le Locle (fiches 25 à 27).

4.1.4.1 Fond de carte

Les éléments suivants se retrouvent sur toutes les cartes intégrées à la présente étude :



Les gares (CFF, BLS, CJ, Littorail et funiculaires) ont été représentées en raison de l'importance de l'intermodalité dans la maîtrise du trafic d'agglomération. Trois types de gares particuliers ont été représentés séparément :

- les gares définies dans le plan directeur cantonal comme ayant un fort potentiel de développement ;
- les nouvelles gares liées au TransRUN et définies comme telle dans le projet d'agglomération ;
- enfin, les gares destinées à disparaître suite au TransRUN.

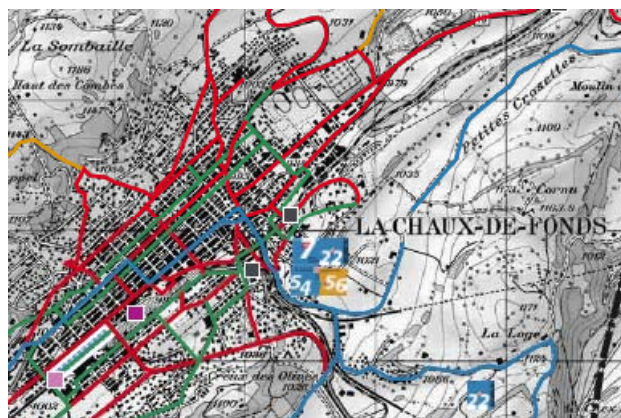
Les pôles de développement cantonaux et autres zones de développement (selon les fiches E_02 et E_05 du plan directeur cantonal) sont représentés, parce qu'ils sont situés à des endroits névralgiques de l'agglomération et représentent une chance pour la mobilité douce.

D'une part, ce sont de grandes surfaces sur lesquelles il est possible de créer de nouvelles infrastructures. D'autre part, étant donné qu'il s'agit de nouveaux quartiers ou centres d'activité, il est indispensable que leur accessibilité soit pensée aussi pour la mobilité douce, afin d'éviter de devoir "corriger" ultérieurement.

4.1.4.2 Représentation du réseau cyclable utilitaire

Le réseau cyclable utilitaire est représenté en trois catégories en fonction du type de cyclistes qui les utilisent en général :

- en rouge, le réseau principal : itinéraires les plus directs sur des routes principales, en général à forte charge de trafic, parcourus en première ligne par des cyclistes expérimentés ;
- en vert, le réseau complémentaire : itinéraires alternatifs ou complémentaires aux itinéraires rouges, également directs mais sur des axes moins chargés et donc plus appropriés à des cyclistes moins expérimentés ;
- en bleu, le réseau cyclotouristique : itinéraires parcourus (aussi) par des cyclistes occasionnels⁴, souvent sur des voiries secondaires, et représentant des alternatives intéressantes aux itinéraires principaux.



Le réseau complémentaire n'a été représenté que là où les mandataires avaient connaissance de tronçons définis comme tels par les communes (itinéraires "scolaires" à la Chaux-de-Fonds, axe "modes doux" au Locle, une sélection des itinéraires complémentaires selon le PDMD à Neuchâtel). Il est donc tout à fait possible que d'autres tronçons rentrent dans cette catégorie; il n'a simplement pas été possible de pousser l'analyse aussi loin sur l'ensemble du périmètre considéré dans les délais impartis.

Lorsque les différentes catégories de réseau se recouvrent, c'est la catégorie aux exigences les plus contraignantes qui a été représentée (bleu > vert > rouge). Un cycliste occasionnel a par exemple plus rapidement un sentiment d'insécurité qu'un pendulaire qui effectue tous les jours le même trajet entre son domicile et son travail aux heures de pointe.

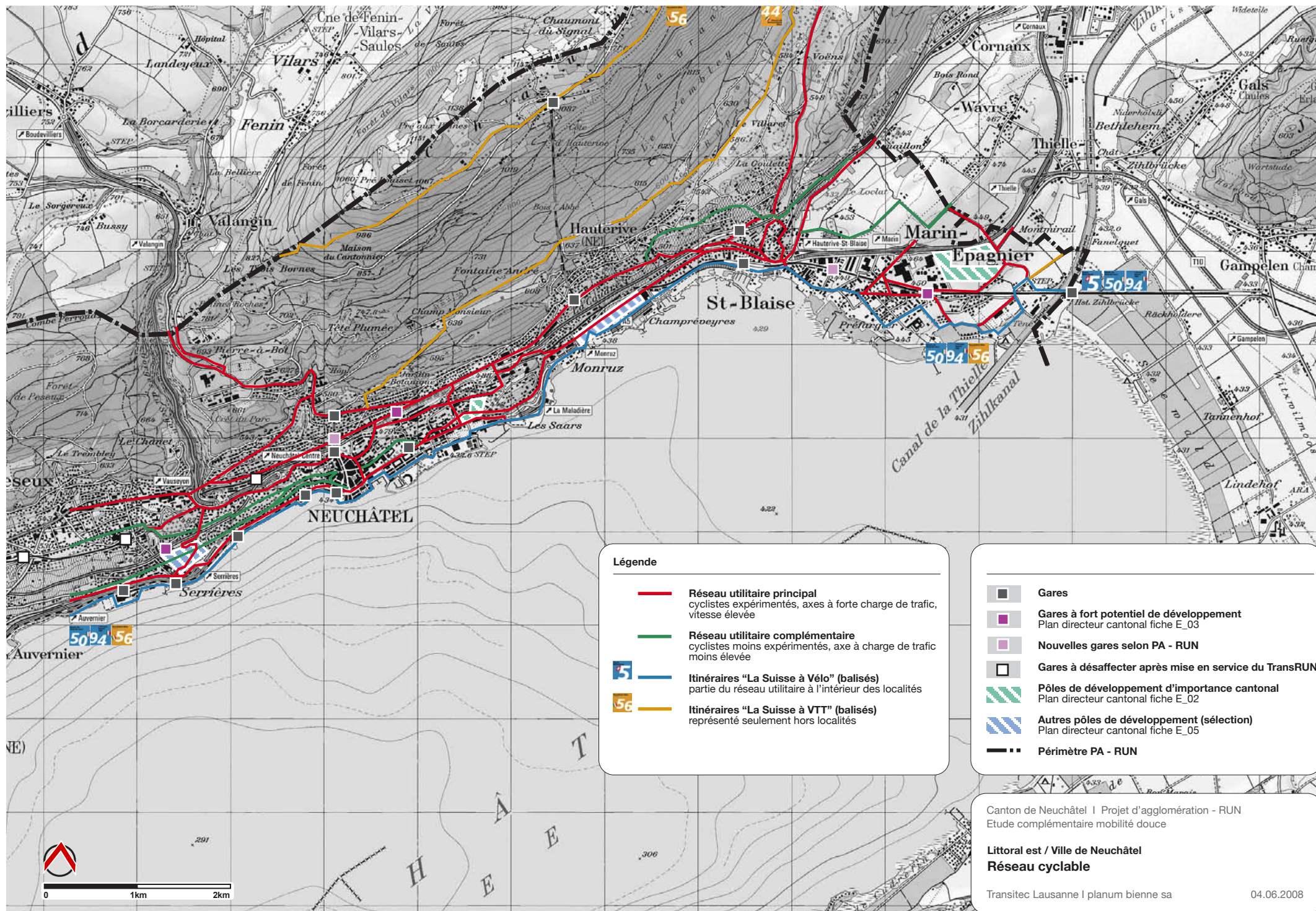
⁴ Les itinéraires de "La Suisse à VTT" sont également représentés, à part, leurs points de départ étant considérés comme des destinations "principales" devant par nature être accessibles à vélo dans de bonnes conditions.

4.2 RÉSEAU PIÉTONNIER

Les distances parcourues à pied pour des raisons utilitaires sont trop faibles pour être pertinentes au niveau de l'agglomération. Le réseau piétonnier comprend a priori l'ensemble du réseau routier, ainsi que les espaces dédiés plus spécifiquement aux piétons tels que places, escaliers, passerelles, passages sous-voies. Il est cependant tellement complexe et dense qu'il ne peut être représenté à l'échelle du RUN. La définition du réseau piétonnier utilitaire doit se faire à l'échelle de la commune et en étroite collaboration avec les usagers de ce réseau (démarche participative). Une attention particulière sera portée aux cheminements scolaires ainsi qu'à l'accessibilité des arrêts de transports publics et des gares.

Les enjeux en termes de mobilité piétonne traités dans le cadre du présent projet d'agglomération concernent :

- l'aménagement des axes routiers principaux de telle sorte que les liaisons tant longitudinales que transversales puissent se faire aisément, sans détour important et en toute sécurité ;
- le franchissement d'infrastructures lourdes de transport à effet de barrière (lignes de train, autoroutes) à l'aide d'ouvrages spécifiques (passerelles et souterrains) ;
- les liaisons verticales mécaniques (ascenseurs, escaliers roulants ou funiculaires, comme à Neuchâtel) lorsque de fortes dénivellations ou des pentes importantes représentent un obstacle aux déplacements à pied.



Légende

- Réseau utilitaire principal**
cyclistes expérimentés, axes à forte charge de trafic, vitesse élevée
- Réseau utilitaire complémentaire**
cyclistes moins expérimentés, axe à charge de trafic moins élevée
- Itinéraires "La Suisse à Vélo" (balisés)**
partie du réseau utilitaire à l'intérieur des localités
- Itinéraires "La Suisse à VTT" (balisés)**
représenté seulement hors localités

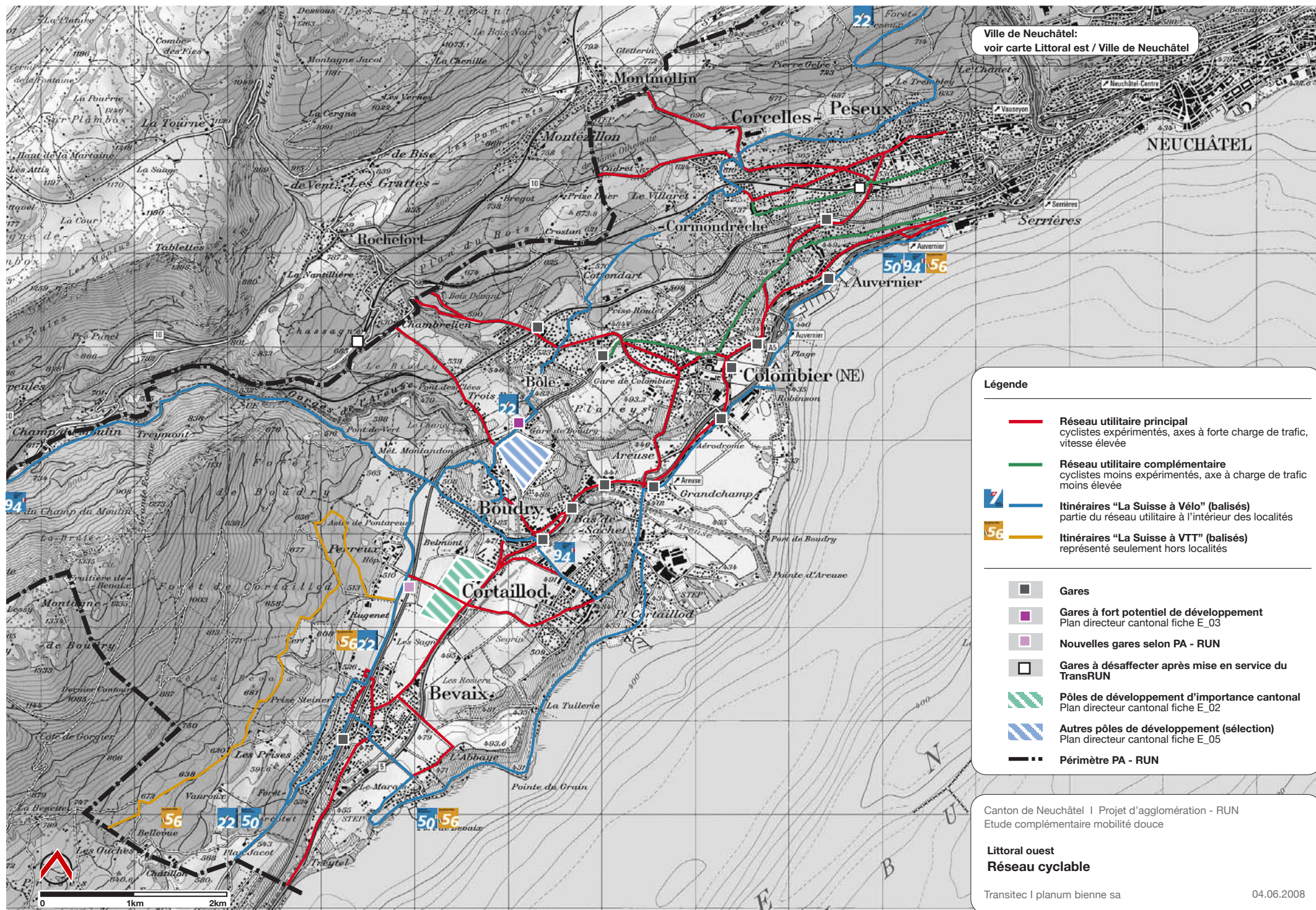
- Gares**
- Gares à fort potentiel de développement**
Plan directeur cantonal fiche E_03
- Nouvelles gares selon PA - RUN**
- Gares à désaffecter après mise en service du TransRUN**
- Pôles de développement d'importance cantonale**
Plan directeur cantonal fiche E_02
- Autres pôles de développement (sélection)**
Plan directeur cantonal fiche E_05
- Périmètre PA - RUN**

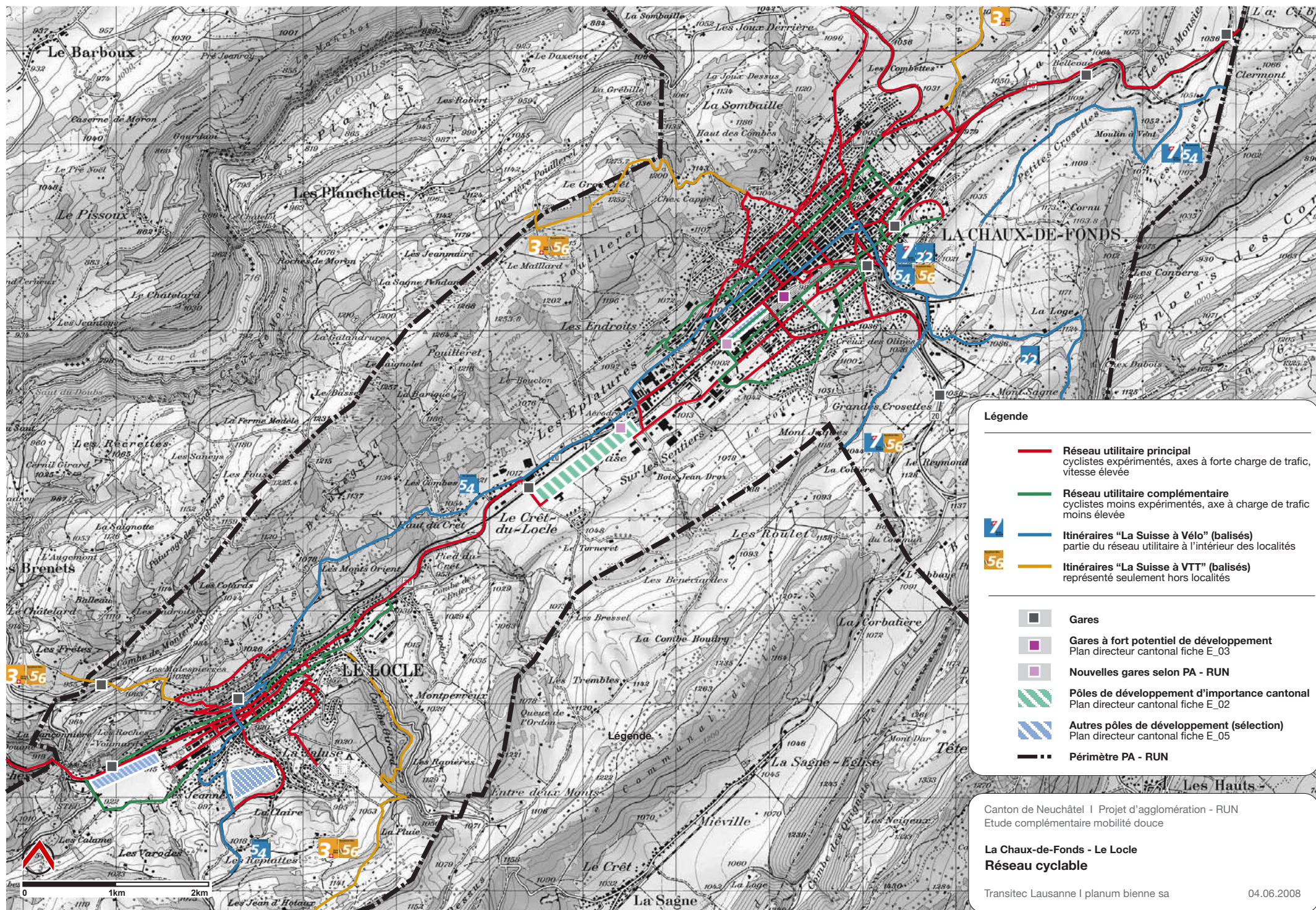
Canton de Neuchâtel | Projet d'agglomération - RUN
Etude complémentaire mobilité douce

Littoral est / Ville de Neuchâtel
Réseau cyclable

Transitec Lausanne | planum bienne sa

04.06.2008





5 IDENTIFICATION DES POINTS FAIBLES DU RESEAU

Ce chapitre est consacré à une analyse qualitative du réseau de la mobilité douce. C'est sur cette base que sera ensuite défini un programme de mesures.

5.1 LES "POINTS FAIBLES" EN GÉNÉRAL

Les "points faibles" d'un réseau sont les problèmes que rencontrent (certains de) ses usagers et constituent généralement la raison pour laquelle une personne renoncera à faire un trajet à pied ou à utiliser son vélo, au profit la plupart du temps de la voiture.

L'OFROU différencie quatre types de points faibles (cf. chap. 3 de l'aide de travail "La mobilité douce dans les projets d'agglomération") :

- **Réseau** : discontinuité du réseau (p.ex. une bande cyclable ou un trottoir qui s'arrête soudainement), détours importants (notamment pour traverser), obstacles (attente aux feux rouges, ligne de chemin de fer infranchissable, ...) ;
- **Interfaces multimodales** (gares, arrêts des transports collectifs) : absence ou insuffisance de stationnement deux-roues, mauvaise accessibilité (notamment pour les personnes à mobilité réduite), arrêts mal équipés, etc. ;
- **Sécurité** : prédominance du trafic motorisé, éclairage insuffisant, mauvaise visibilité, traversées non sécurisées, etc. ;
- **Information / signalisation** : pas ou trop peu de balisage des itinéraires, manque d'informations sur les itinéraires adéquats et sûrs, etc.

5.2 DÉMARCHE POUR L'ANALYSE DES POINTS FAIBLES

L'analyse des points faibles a été effectuée selon quatre volets :

- l'analyse des données existantes, notamment :
 - Projet d'agglomération RUN, Volet "transports et urbanisation", chap. 3, notamment les listes fournies par les communes ayant servi à l'élaboration des cartes pp. 74-75 ;
 - Rapport "Accidents de la circulation sur les axes de maintenance du réseau routier neuchâtelois", SPC, janvier 2007 ;
 - Propositions concrètes de PRO VELO Neuchâtel pour le RUN, courrier du 13 juin 2007 ;
 - Ville de la Chaux-de-Fonds, Plan directeur de la mobilité urbaine, Rapport justificatif, C.E.A.T., août 2002 ;
 - Ville de Neuchâtel, Plan directeur de la mobilité douce, planum bienne, décembre 2007.
- des entretiens qualitatifs avec les techniciens des communes concernées ainsi que des représentants d'associations intéressées par la thématique (voir aussi chap. 1.4) ;
- les réactions des communes de Marin-Epagnier, d'Auvernier et de Corcelles-Cormondrèche suite au courrier de M. le Conseiller d'Etat F. Cuche du 15 février 2008 ;
- des reconnaissances sur le terrain par les mandataires.



La liste des points faibles représentés sur les cartes ci-après ne peut être considérée comme exhaustive pour l'ensemble du périmètre RUN. D'une part, l'analyse s'est concentrée sur les voiries faisant partie du réseau défini au chapitre 4. D'autre part, les points faibles annoncés par les communes ou constatés lors des visites sur le terrain ne sont pas tous pertinents au niveau de l'agglomération.

5.3 LES POINTS FAIBLES RECENSÉS

Les points faibles recensés dans le cadre de la présente étude sont représentés sur les cartes des pages 35, 37 et 39 et sont commentés dans les pages 33-34, 36 et 38.

5.3.1 Contenu des cartes

Comme pour le réseau cyclable, le périmètre de la présente étude a été découpé et représenté sur trois cartes pour des raisons de lisibilité. Le découpage reprend la structure du projet d'agglomération et assure la cohérence avec les corridors et fiches de mesures du projet d'agglomération.

- Littoral est et ville de Neuchâtel (fiches 21 et 23) ;
- Littoral ouest (de Peseux et Auvier à Bevaix) (fiches 22 et 24) ;
- La Chaux-de-Fonds – Le Locle (fiches 25 à 27).

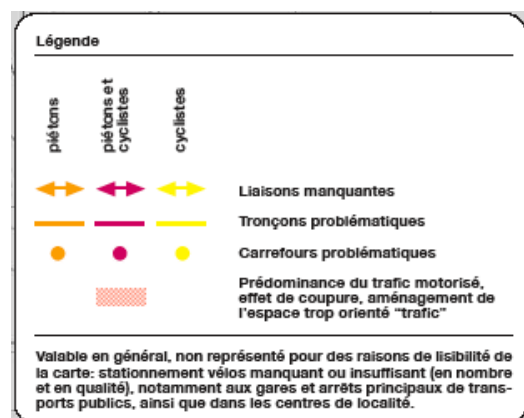
5.3.1.1 Fond de carte

Le fond de carte est identique à celui des cartes "réseau" (voir chapitre 4.1.4.1).

5.3.1.2 Représentation des points faibles

L'analyse des points faibles a permis de définir quatre types de points faibles pour trois catégories d'usagers :

- liaisons manquantes dans le réseau ;
- tronçons problématiques, soit par exemple :
 - pour les piétons : traversées manquantes ou dangereuses, trottoirs manquants ou trop étroits ;
 - pour les cyclistes : voies de circulation trop étroites, fortes pentes, pas d'aménagements facilitant les tourne-à-gauche, pas d'aménagements longitudinaux sur des axes à forte charge de trafic ;
- carrefours problématiques, soit par exemple :
 - pour les piétons : pas de traversée de la chaussée possible ou traversées dangereuses, longs temps d'attente aux feux ;
 - pour les cyclistes : giratoires à deux voies d'entrées ou de circulation, affectation problématique des voies aux carrefours (p. ex. voie de gauche pour aller tout droit), pas de bande cyclable et/ou de sas sur la présélection la plus utilisée, phases de feux ne tenant pas compte des cyclistes (plus lents) ;



- aménagement inadéquat de l'espace à l'intérieur des localités : prédominance du trafic motorisé, aménagement des voiries suggérant que l'axe est principalement dédié au trafic (de transit), partage de l'espace (mixité) difficile en raison de la densité et de la vitesse du trafic, effet de barrière de l'axe.

Trois catégories d'usagers ont été distinguées:

- piétons uniquement / principalement ;
- cyclistes uniquement / principalement ;
- piétons et cyclistes dans une mesure plus ou moins égale.

Pour des raisons de lisibilité, les problèmes liés au stationnement vélos n'ont pas été représentés. C'est néanmoins un point extrêmement important qui conditionne aussi l'utilisation du vélo, de même que la disponibilité d'une place de parc à destination encourage à prendre la voiture pour s'y rendre.

5.4 POINTS FAIBLES SE RETROUVANT DANS L'ENSEMBLE DU PÉRIMÈTRE

Le périmètre d'étude se caractérise par une topographie relativement plate dans le sens sud-ouest <-> nord-est et des **pent**es assez marquées montant du lac au Jura (Littoral) et s'étirant sur les deux côtés du vallon La Chaux-de-Fonds – Le Locle.

C'est logiquement dans ce même sens sud-ouest <-> nord-est que se concentrent les **infrastructures de transport** telles que routes, autoroutes, lignes de train et de tram, provoquant une **coupure des itinéraires transversaux déjà pénalisés par les pentes**.

Les points suivants sont en outre à relever:

- une **prédominance du trafic motorisé** (voir aussi chap. 3), notamment sur les routes cantonales, malgré la présence dans de nombreux cas d'une autoroute ou d'un contournement en parallèle, destiné à reprendre le trafic de transit. Les routes cantonales ont été trop peu réaménagées et requalifiées, les voiries ont gardé leur caractère d'axe à orientation "trafic", l'effet de déstagement des nouvelles infrastructures n'a donc été que partiellement atteint et les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes s'en ressentent ;
- des **voiries souvent étroites**, notamment dans les centres de localités historiques et sur le Littoral ouest, pays de vignes aux murs caractéristiques et structurant le paysage ;
- peu d'infrastructures favorisant l'**intermodalité** (notamment le rabattement sur les transports publics, tant en termes d'accessibilité des gares/arrêts que de stationnement vélos) ;
- en localité, peu d'aménagements de l'espace urbain favorisant la **mixité du trafic** et le partage des voiries entre les différents usagers ;
- en localité toujours une **prédominance du stationnement des voitures sur voirie**, souvent gratuit, occupant ainsi une place précieuse qui pourrait sinon être utilisée en faveur des transports collectifs et / ou de la mobilité douce; dans ce contexte, il est à relever qu'il n'y a pas de règlement cantonal fixant des minima en matière de stationnement des deux roues ;
- une **offre de stationnement vélos insuffisante**, en nombre et / ou en qualité (non couvert, difficile à trouver, éloigné), voire insuffisante ;
- enfin, concernant les villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle, des **conditions climatiques** n'encourageant pas a priori l'utilisation du vélo tout au long de l'année.

5.5 LITTORAL EST ET VILLE DE NEUCHÂTEL

5.5.1 Littoral Est

La route principale est problématique à partir de St-Blaise: giratoires à deux voies, entrées et sorties d'autoroute qui peuvent prêter à confusion et forcent les cyclistes voulant aller tout droit à devoir se mettre en présélection à gauche. Depuis l'ouverture de l'autoroute, ces axes ne sont plus destinés au trafic de transit; leur aménagement est resté néanmoins celui d'un axe à orientation trafic, qui ne favorise pas la mobilité douce ou les transports collectifs et ne décourage pas le transit.

L'itinéraire de "La Suisse à vélo" au bord du lac est une bonne alternative (itinéraire direct, asphalté, peu ou pas de conflits avec les piétons) mais son accessibilité est limitée. Seule possibilité: le passage sous-voies au terminus du bus 1 à St-Blaise, avec une pente décourageante et des trottoirs peu larges.

L'accessibilité à pied ou à vélo de Marin Centre ainsi que de la zone commerciale et d'activités des Sors est insuffisante. L'avenue des Champs-Montants est particulièrement dangereuse. L'accès principal à Marin Centre se fait par un giratoire à deux voies auquel est également rattachée l'autoroute, sans aménagement particulier de la transition entre autoroute et route principale. Les voies d'accès sont pensées uniquement pour la voiture. Malgré leur vocation "grande consommation", Marin Centre et les autres commerces de la zone peuvent être également les commerces des achats quotidiens des habitants de Marin-Epagnier, St-Blaise et dans une moindre mesure de Hauterive.

Quant aux gares, leur accessibilité ainsi que les possibilités de stationnement pour vélos sont insuffisantes.

La commune de Marin signale deux liaisons manquantes, sous la ligne BLS d'une part (Les Sugiez <-> Epagnier) et sous l'autoroute d'autre part (Les Cheintres <-> Wavre), qui pourront être réalisées avec le développement du pôle cantonal.

Il n'y a pas de liaison satisfaisante en direction de Cornaux / Cressier (NE). La route cantonale est étroite, sans aménagements spécifiques, mal éclairée et il n'y a pas d'itinéraire alternatif à l'exception des bords du canal de la Thielle sur un chemin non asphalté, ce qui représente en outre un gros détour.

5.5.2 Ville de Neuchâtel

Particulièrement problématiques sont les jonctions autoroutières de Vauseyon et de Serrières, deux points noirs des réseaux piétonnier et cyclable. Les conditions de circulation sur les autres axes est – ouest ne sont pas non plus optimales. Il en résulte une véritable **barrière à la hauteur de Serrières et de Vauseyon**, qui rend l'entrée dans la ville de Neuchâtel par l'ouest très difficile et dangereuse pour les cyclistes.

De nombreux points faibles sont des "liaisons manquantes" qui résultent de l'effet de barrière des axes ferroviaires (ligne CFF, mais également Littorail entre Neuchâtel et Serrières) et de l'autoroute (Monruz, Vauseyon) mais sont également dus à la topographie (p. ex. franchissement du vallon de l'Evole).

Il faut mentionner ici également les difficultés d'accès au lac et aux zones de détente situées sur ses rives, notamment entre Neuchâtel et Serrières et autour de Monruz.

En outre, des réaménagements en profondeur sont nécessaires d'une part sur les axes entourant la vieille ville (Quai Godet, place Numa-Droz, axe Hôtel-de-Ville – Terreaux – Bercles) et les accès à la gare (avenue de la Gare, rue du Crêt-Taconnet, rue des Fahys). D'autre part, les routes cantonales, axes principaux avant l'ouverture de l'autoroute, méritent un aménagement plus favorable à la mobilité douce et aux transports collectifs, qui décourage le trafic de transit.

Une analyse détaillée a été effectuée dans le cadre du Plan directeur de la mobilité douce. Les principales catégories de problèmes qui ont été relevés, outre les points mentionnés ci-dessus, sont :

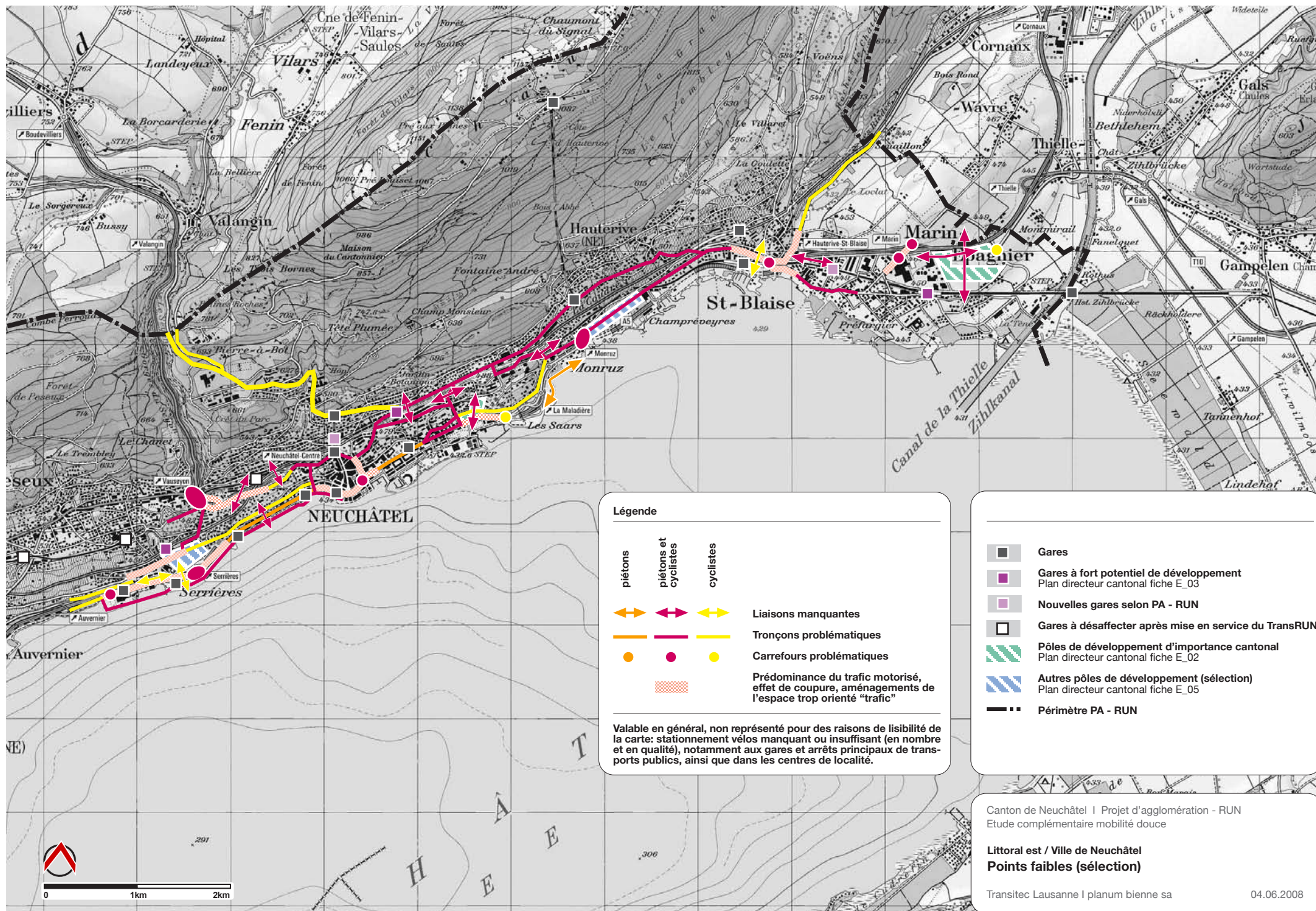
pour les cyclistes :

- des axes (principalement parallèles aux rives) à forte charge de trafic, donc des conditions de circulation peu agréables ;
- un manque de bandes cyclables, surtout à la montée ;
- un manque d'aménagements facilitant les liaisons transversales (p. ex. tourne-à-gauche) ;
- des temps d'attente aux feux trop longs, pas de possibilité de remonter la file ou de se placer devant les voitures ;
- des sens uniques sans contresens cyclables ;
- une offre de stationnement vélo insuffisante (notamment à la gare, aux abords du centre-ville piéton et sur les rives du lac) ;
- un potentiel de transport des vélos dans les transports collectifs pas encore complètement exploité.

pour les piétons :

- des axes à forte charge de trafic, donc des itinéraires peu attrayants ;
- des traversées de chaussées difficiles ;
- des temps d'attente aux feux trop longs, pas d'"onde verte" pour traverser en une seule fois ;
- la dénivellation ;
- des lieux d'insécurité.





5.6 LITTORAL OUEST

Les liaisons **entre Auvernier et Neuchâtel** sont particulièrement problématiques; le long du lac, l'itinéraire mène d'Auvernier à Serrières en bordure d'autoroute et se prolonge sur l'itinéraire cyclotouristique au bord du lac qui est cependant étroit (d'où de nombreux conflits entre piétons et cyclistes) et n'est pas en ligne directe (nombreux virages étroits à angle droit). Un "étage" plus haut, par le vieux bourg d'Auvernier, l'itinéraire est très attrayant. Cependant, l'accès à cet itinéraire passe par la route de la Brena, dénuée de tout aménagement, étroite, en pente, déjà passablement chargée et destinée à reprendre le trafic venant de Corcelles (évitement H10) et devant ne plus traverser Peseux.

Les bandes cyclables sur la route cantonale, réalisées dans le cadre du réaménagement suite à l'ouverture de l'A5, ont amélioré la qualité des cheminements cyclables longitudinaux. Cependant, les liaisons transversales n'ont pas fait l'objet d'aménagements spécifiques, et les giratoires à deux voies d'entrée, voire de circulation, représentent une forme de carrefour particulièrement inconfortable pour les cyclistes, même expérimentés et sûrs d'eux. La **route cantonale RC 5** mériterait d'être requalifiée en profondeur, afin de décourager vraiment le trafic de transit, qui doit se reporter sur l'autoroute, et de favoriser la mobilité douce.

A l'exception de Cormondrèche, du vieux bourg d'Auvernier et d'une partie de Colombier, les **centres de localité** aux qualités urbanistiques indéniables mériteraient d'être aménagés en adéquation avec leur fonction de centre de commerces et de services, de lieu de rencontres des piétons, de grande place publique. En l'état actuel, c'est la route et le trafic motorisé qui dominant et ont un effet de coupure dans la localité.

Il manque des traversées des grands axes, notamment de l'autoroute entre Colombier et Auvernier ainsi que des lignes de train dans la région d'Auvernier, Corcelles-Cormondrèche et Peseux (effet de coupure).

La gare de Corcelles-Peseux est difficilement accessible, notamment en venant du bas, tant pour les piétons (trottoirs manquants, souterrains à angles droits et à escaliers) que pour les cyclistes (seule traversée sous les voies possible: la route cantonale, sans aménagement spécifique, même à la montée, qui est raide, sans possibilité de dévier sur les trottoirs).

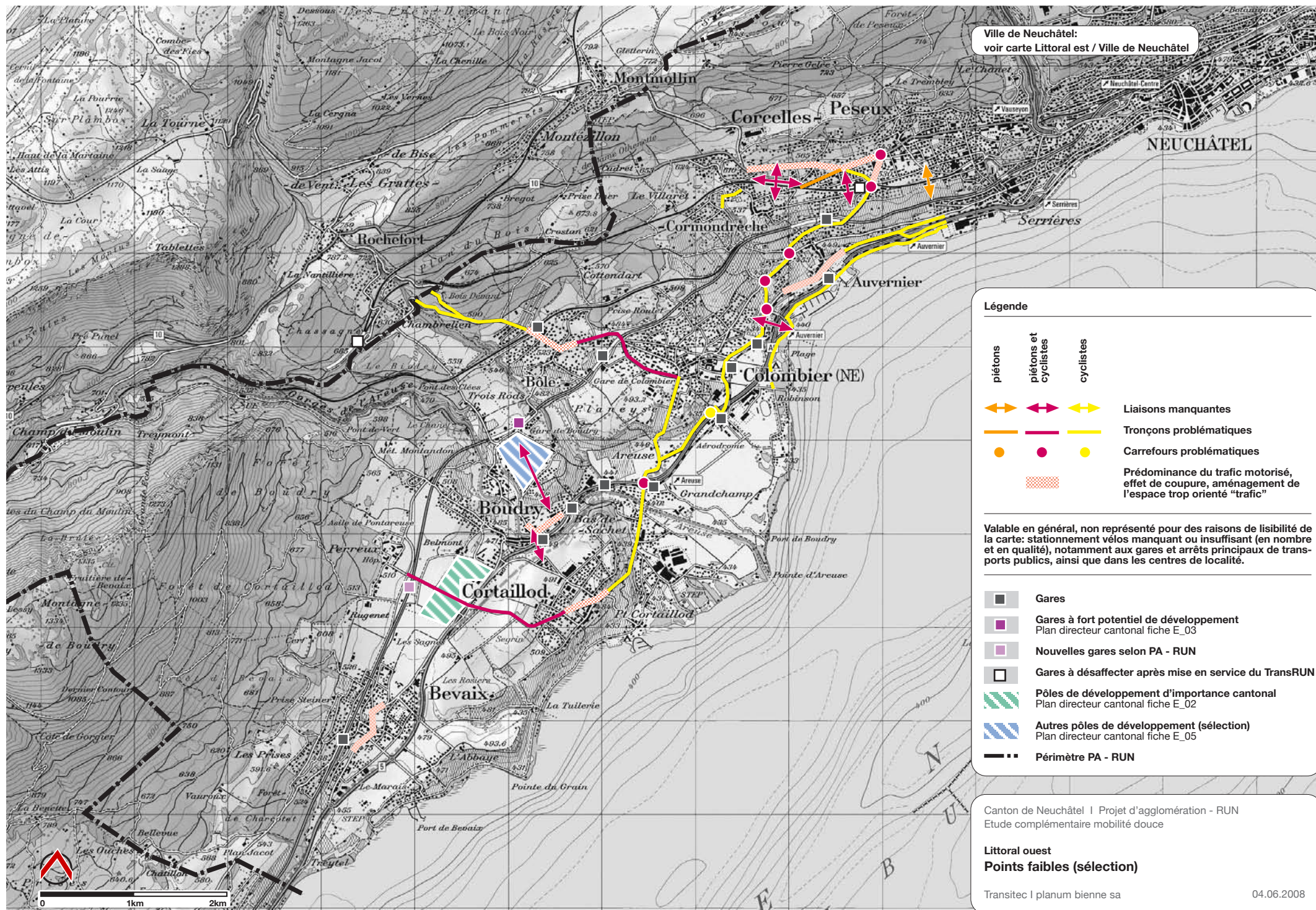
Les liaisons Cortaillod <-> Perreux et Cortaillod <-> Colombier par Areuse (par le bas ou par le haut) mériteraient des aménagements spécifiques pour les cyclistes, étant donné les charges de trafic, les vitesses autorisées et la largeur des voies de circulation.

Aucune gare n'est équipée de stationnement deux-roues en quantité et en qualité suffisantes.

L'itinéraire cyclotouristique au bord du lac entre Colombier et Auvernier passe en partie sur des chemins de promenade, ce qui provoque des conflits avec les piétons ; il semblerait également que la traversée du camping pose problème.

La commune de Corcelles-Cormondrèche signale en outre les éléments suivants:

- une liaison piétonne manque le long de la ligne CFF au sud du quartier récemment construit du Cudeau-du-Haut ainsi qu'un souterrain pour relier ce quartier à celui du Cudeau-du-Bas par-delà la ligne de train;
- un tronçon de l'itinéraire cyclotouristique, le chemin des Villarets, est étroit, sinueux et présente de fortes pentes.



Ville de Neuchâtel:
voir carte Littoral est / Ville de Neuchâtel

Légende

piétons	piétons et cyclistes	cyclistes	
↔	↔	↔	Liaisons manquantes
—	—	—	Tronçons problématiques
●	●	●	Carrefours problématiques
			Prédominance du trafic motorisé, effet de coupure, aménagement de l'espace trop orienté "trafic"

Valable en général, non représenté pour des raisons de lisibilité de la carte: stationnement vélos manquant ou insuffisant (en nombre et en qualité), notamment aux gares et arrêts principaux de transports publics, ainsi que dans les centres de localité.

■	Gares
■	Gares à fort potentiel de développement Plan directeur cantonal fiche E_03
■	Nouvelles gares selon PA - RUN
□	Gares à désaffecter après mise en service du TransRUN
■	Pôles de développement d'importance cantonale Plan directeur cantonal fiche E_02
■	Autres pôles de développement (sélection) Plan directeur cantonal fiche E_05
---	Périmètre PA - RUN

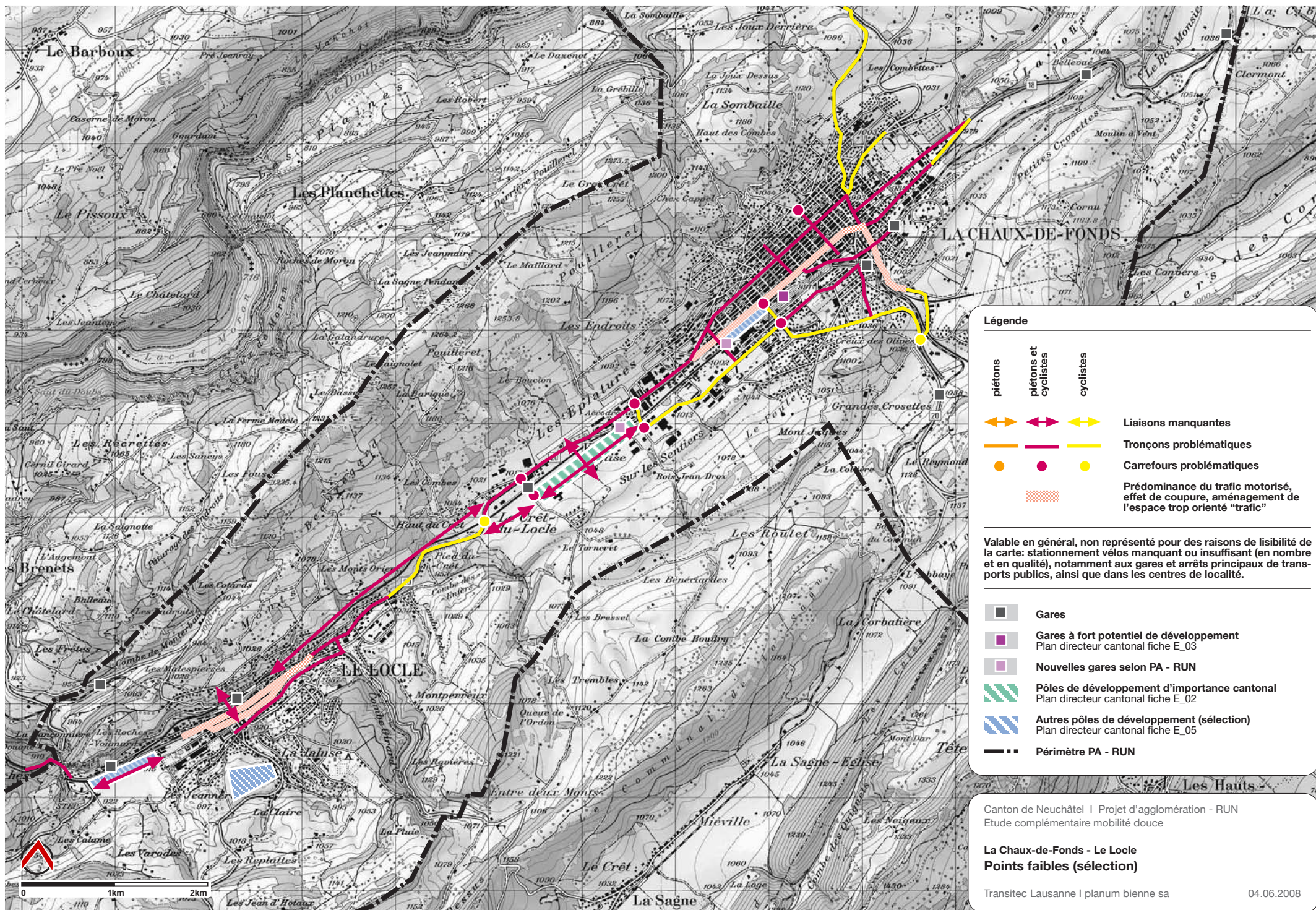
5.7 LE LOCLE – LA CHAUX-DE-FONDS

Dans la ville du **Locle**, ce sont les charges de trafic sur le réseau structurant ainsi que l'omniprésence du stationnement le long des voiries qui représentent le principal obstacle aux déplacements à pied ou à vélo dans le centre. Les rues parallèles aux axes de transit représentent des alternatives cyclables intéressantes (charges de trafic moins élevées, peu de pente); elles ne permettent toutefois pas d'accéder aux commerces et autres bureaux et services se trouvant le long des axes principaux, et leur aménagement ne correspond à ce jour pas à leur fonction d'axe privilégié "modes doux". La ville, de par sa taille, se prête bien aux déplacements à pied. Les liaisons avec les quartiers sur les hauts se font par des cheminements directs, mais raides, et la plupart du temps aménagés (éclairés, asphaltés), qui conviennent à des personnes en bonne santé. La gare, qui nécessite un autre niveau d'accessibilité que les quartiers, se trouve en hauteur, à l'écart du centre, et est difficilement accessible tant à pied qu'à vélo.

La liaison cyclable **entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds** s'effectue le long de la route cantonale, partiellement hors localité, dans un contexte globalement difficile (zones peu denses, industries, voies CFF, nouvelle H20). Les possibilités de traversée sont peu nombreuses, les cheminements peu attrayants, les vitesses du trafic automobile élevées. Notamment entre Le Crêt-du-Locle et La Chaux-de-Fonds, cet axe a gardé son caractère de route principale, alors que l'ouverture de la H20 en parallèle rend possible (et nécessaire) un aménagement plus urbain. La **jonction du Crêt-du-Locle** (passage sous-voies) est dangereuse, les indicateurs de direction ne sont visibles qu'au dernier moment, le passage du régime autoroutier à une route principale se fait sans transition et aucun aménagement ne sécurise le cheminement des cyclistes. **L'accès au pôle de développement** du Crêt-du-Locle, réalisation récente, est très problématique. Depuis le boulevard des Eplatures, les pentes de la route dans le sous-voies, sans bandes cyclables ni surlargeur à la montée, représentent un sérieux obstacle à l'utilisation du vélo. **L'accès à la gare du Crêt-du-Locle** (récemment réaménagée et réouverte) n'est possible en surface que depuis le nord; depuis pôle, situé au sud, seul un escalier étroit, sans rampe pour pousser un vélo ou une poussette et commençant tout en bas du souterrain, permet l'accès aux quais.

Dans la ville de **La Chaux-de-Fonds**, les principaux axes sont larges (souvent deux voies de circulation) et difficiles à traverser, et présentent de fortes charges de trafic. Les phases de feux ne sont pas toujours réglées de façon optimale pour les piétons (p. ex. traversée de l'avenue Léopold-Robert au sortir de la gare en deux temps). Les carrefours sont souvent problématiques (giratoires à deux voies, voie de gauche pour aller tout droit). Les rues parallèles à l'avenue Léopold-Robert offrent autant d'alternatives aux grands axes, à différents niveaux, et sont plates ; cependant la succession de croisements avec les rues perpendiculaires tous réglés différemment (cédez-le-passage, sens unique, stop) rend les itinéraires cyclables correspondants ni très fluides ni très lisibles.

Ces éléments avaient déjà été relevés dans le rapport justificatif du Plan directeur de la mobilité urbaine. Celui-ci posait en outre le diagnostic général suivant, qui n'a rien perdu de sa pertinence: les aménagements cyclables sont rares, le stationnement vélos se limite aux écoles. Le réseau piéton est incomplet, manque de cohérence et d'attractivité, notamment en raison des conflits avec les voitures circulant ou stationnant. Les espaces publics ont perdu leur fonction de lieux de rencontre. Enfin, les feux de régulation lumineuse entravent la progression des piétons.



Légende

- | piétons | piétons et cyclistes | cyclistes | |
|---------|----------------------|-----------|--|
| | | | Liaisons manquantes |
| | | | Tronçons problématiques |
| | | | Carrefours problématiques |
| | | | Prédominance du trafic motorisé, effet de coupure, aménagement de l'espace trop orienté "trafic" |

Valable en général, non représenté pour des raisons de lisibilité de la carte: stationnement vélos manquant ou insuffisant (en nombre et en qualité), notamment aux gares et arrêts principaux de transports publics, ainsi que dans les centres de localité.

- | | |
|--|--|
| | Gares |
| | Gares à fort potentiel de développement
Plan directeur cantonal fiche E_03 |
| | Nouvelles gares selon PA - RUN |
| | Pôles de développement d'importance cantonal
Plan directeur cantonal fiche E_02 |
| | Autres pôles de développement (sélection)
Plan directeur cantonal fiche E_05 |
| | Périmètre PA - RUN |

6 POTENTIEL ET OBJECTIFS

Les chapitres précédents ont mis en évidence un potentiel considérable de la mobilité douce dans le Réseau Urbain Neuchâtelois. Il s'agit maintenant de définir la part de ce potentiel qui devra être mobilisé d'ici 2020, en fixant d'une part des objectifs généraux de promotion de la mobilité douce et d'autre part des objectifs quantitatifs en termes de parts modales.

6.1 POTENTIEL

Les chiffres présentés au chapitre 3 mettent en évidence une pratique limitée du vélo au quotidien, ce qui représente en même temps un potentiel important. La marche à pied est, quant à elle, plus pratiquée, particulièrement dans les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds. L'utilisation de la voiture individuelle est prédominante, sur de courtes distances également. Il existe donc un important potentiel théorique de report modal.

Le projet d'agglomération offre l'occasion idéale d'entreprendre une démarche de promotion combinée de la mobilité douce et des transports publics. La stratégie de développement urbain du RUN est désormais centrée sur les zones de gares ainsi que sur l'extension et l'amélioration de l'offre des transports publics. La mobilité douce a là un rôle essentiel à jouer en tant que mode privilégié pour accéder aux arrêts et gares, et ainsi contribuer au report modal.

L'analyse des points faibles du chapitre 5 montre enfin que les Neuchâtelois ont de nombreuses raisons de ne pas pratiquer assidûment la mobilité douce (liaisons manquantes, aménagements inadéquats, effet de barrière, offre de stationnement insuffisante).

Il existe donc un potentiel important pour la mobilité douce dans le Réseau Urbain Neuchâtelois, qu'il s'agit désormais de mobiliser. Les chapitres suivants s'attachent à présenter une stratégie d'action ainsi que les mesures concrètes permettant d'y arriver.

6.2 OBJECTIFS GENERAUX

Sur la base de ce qui précède, la stratégie de promotion de la mobilité douce dans le RUN doit s'articuler autour des trois objectifs généraux suivants :

Etablir la mobilité douce comme un élément essentiel des chaînes de transport

La marche à pied et le vélo sont les modes privilégiés pour parcourir de courtes distances. Ils sont donc les modes d'accès privilégiés aux gares et aux arrêts des transports collectifs, représentant ainsi un maillon essentiel des chaînes de transport. Cet aspect est particulièrement important dans le Réseau Urbain Neuchâtelois où la pratique de l'intermodalité est marginale à ce jour et où la stratégie de développement vise à densifier autour des gares.

Etablir la mobilité douce comme mode de déplacement à part entière

- Assurer la continuité et la qualité des réseaux : les réseaux de la mobilité douce doivent assurer une accessibilité aussi directe que possible aux principales destinations du périmètre considéré, être continus et sûrs.
- Proposer des cheminements courts et directs : par définition, la vitesse des déplacements à pied et à vélo n'est pas aussi élevée que celle des modes motorisés. Il est donc d'autant plus important de réduire les distances à parcourir en offrant des cheminements directs.
- Améliorer la sécurité routière et éliminer les points noirs du réseau routier : la sécurité routière est un aspect central de toute politique des transports. Dans le Réseau Urbain Neuchâtelois aussi, les conditions de circulation pour les piétons et les cyclistes doivent être améliorées afin de limiter objectivement les risques d'accident et de renforcer le sentiment de sécurité.

Etablir une "culture mobilité douce"

L'amélioration des conditions de déplacement pour les piétons et les cyclistes ne peut se faire que si leurs besoins sont pris en compte dans tous les projets et à toutes les échelles, que si les responsables des projets ont le "réflexe mobilité douce". Il faut pour cela établir une véritable culture de la mobilité douce qui intègre ces aspects tant au niveau des institutions que dans le déroulement des projets, les bases légales ou les principes de financement des réalisations.

6.3 OBJECTIFS QUANTITATIFS POUR LA MOBILITE DOUCE

La pratique de la marche à pied est déjà bien répandue, surtout dans les villes-centres, les objectifs sont donc moins ambitieux que pour le vélo. Pour celui-ci, le nombre de boucles de déplacement inférieures à 10 km, les aménagements insuffisants ou inadéquats des interfaces multimodales ainsi que la part importante de la voiture dans les déplacements sur de courtes distances (notamment les pendulaires à l'intérieur d'une même commune), laissent entrevoir une marge de progression importante et réalisable rapidement, si les investissements nécessaires aux mesures préconisées sont consentis.

Sur la base de ce qui précède, le RUN se fixe les objectifs suivants, ambitieux mais réalistes:

- multiplier par quatre la part des déplacements effectués à vélo, de 1,5 à 6 %
- doubler la part des déplacements effectués à pied, de 29 à 58 %

Il est indispensable de fixer des objectifs quantitatifs, afin de pouvoir apprécier par rapport à un point de référence l'efficacité des mesures prises et des efforts consentis. Il est toutefois inévitable de rappeler ici que les données actuellement à disposition et collectées régulièrement sont très lacunaires. Elles ne suffiront pas à appréhender de façon fiable une évolution des parts modales et/ou des volumes de trafic. Il sera nécessaire de mettre en place des comptages et relevés systématiques à l'échelle du RUN (si ce n'est du canton) ainsi que dans les différents corridors du projet d'agglomération.

7 STRATEGIE D'ACTION

7.1 GRANDS AXES

Pour atteindre les objectifs définis précédemment, la stratégie de promotion de la mobilité douce s'orientera selon les grands axes suivants:

La mobilité douce comme mode d'accès privilégié aux interfaces multimodales

Un soin particulier est porté à l'aménagement des gares, des arrêts des transports collectifs ainsi qu'à leurs accès.

Le transport des vélos dans les véhicules des transports collectifs est possible sur l'ensemble du territoire, aux mêmes conditions tarifaires.

La mobilité douce comme mode de déplacement à part entière

Les maillons manquants des réseaux piétonnier et cyclable sont réalisés, afin d'assurer la continuité des itinéraires.

Les espaces publics sont aménagés afin de rendre les cheminements plus attrayants et de favoriser la mixité du trafic.

Les nombreux petits obstacles qui découragent la pratique de la marche à pied et du vélo (voir aussi chap. 2) sont éliminés.

Politique de mobilité durable et mesures d'incitation

Une politique de mobilité durable considère le trafic individuel motorisé, les transports collectifs, le vélo et la marche à pied comme des moyens de déplacement à part entière et égaux, et intègre les aspects liés à l'intermodalité.

Une politique de mobilité cohérente prévoit des mesures ciblées au niveau du trafic individuel motorisé, par exemple la gestion du stationnement sur la voie publique, pour renforcer l'effet des investissements consentis dans les transports publics et la mobilité douce.

Prise en considération de la mobilité douce dans tous les projets

Les besoins spécifiques des piétons et des cyclistes, voire les problèmes qu'engendre un aménagement ou une infrastructure (routière ou ferroviaire) pour la mobilité douce sont à intégrer dès le début de la planification.

Institutions, financement et processus de planification

Les collectivités publiques se dotent de compétences en matière de mobilité douce et définissent le financement adéquat des mesures (infrastructure et communication).

Le processus de planification intègre tous les acteurs concernés, tant internes qu'extérieurs (tels que les groupes d'intérêt présents dans le canton).

Communication et sensibilisation

Toute bonne offre n'est utilisée que si elle est également connue et "vendue". Les efforts consentis en matière d'infrastructures font l'objet d'une information large et répétée. Des campagnes de marketing améliorent l'image peu attrayante de la mobilité douce auprès du grand public.



7.2 AXES SPÉCIFIQUES AU RÉSEAU URBAIN NEUCHÂTELOIS

L'analyse du territoire du Réseau Urbain Neuchâtelois sous l'angle de la mobilité douce a mis en évidence la nécessité d'agir particulièrement sur les axes spécifiques suivants, regroupés en trois catégories : interfaces, infrastructures et institutions.

7.2.1 Interfaces

Le projet d'agglomération du RUN table sur un développement important des transports collectifs. Pour obtenir le report modal escompté, l'accessibilité et l'aménagement des interfaces doivent être particulièrement adaptés à la mobilité douce.

7.2.2 Infrastructures

Les mesures concrètes d'infrastructures sont développées dans le chapitre suivant. En résumé, il s'agit dans ce domaine de :

Réduire l'effet de barrière des infrastructures lourdes

Le territoire du RUN se caractérise par de nombreuses infrastructures lourdes de transport orientées est – ouest (autoroute, lignes de chemin de fer), qui représentent des obstacles soit pas du tout soit difficilement franchissables. L'élimination de cet effet de barrière par la réalisation de passerelles ou de passages sous-voies représentera une amélioration majeure des liaisons nord – sud dans le périmètre. Pour tout le Littoral, c'est ainsi l'accessibilité du lac qui s'en trouvera fortement facilitée.

Renforcer l'effet de délestage des nouvelles infrastructures routières

Des montants importants ont été investis ces deux dernières décennies dans le canton de Neuchâtel pour la réalisation d'autoroutes et routes de contournement afin de décharger les centres de localité du trafic. L'ouverture de ces nouveaux axes n'a malheureusement pas toujours été accompagnée d'une requalification des anciennes routes principales qui ont gardé leur caractère d'axes à orientation trafic. Un réaménagement en profondeur permettra de décourager le transit à travers les localités et d'améliorer notablement les conditions de circulation pour la mobilité douce – ainsi que, dans les villes, pour les transports collectifs. L'élimination du trafic de transit et la réduction des charges de trafic permettent d'envisager une affectation non conventionnelle de l'espace, telle qu'elle s'est établie dans le canton de Berne avec le "modèle bernois"⁵, sans réduction importante de la capacité.

⁵ voir sous <http://www.bve.be.ch> -> Office des ponts et chaussées -> Publications -> Le modèle bernois

7.2.3 Institutions

Le premier jalon dans l'établissement d'une culture "mobilité douce" passe par la nomination de personnes en charge de ces aspects à l'intérieur et aux divers échelons des collectivités publiques. Cela peut se faire sous la forme de délégués à la mobilité douce au canton et dans les principales communes. Ces spécialistes doivent cependant être coordonnés. Le travail de planification dans ce domaine doit être mené dans une logique partenariale entre le Canton et les groupements de communes.

Les tâches principales de ces délégués sont:

- l'intégration des exigences des piétons et des cyclistes dans les projets ;
- le conseil aux communes et régions ;
- la sensibilisation des autres services concernés à l'intérieur de l'administration.

Sur un autre plan, les bases légales sont à adapter, afin notamment d'introduire de nouvelles sources de financement pour le fonctionnement du système de transport (voir également concept-clé 14 du projet d'agglomération).

Enfin, une ordonnance cantonale fixant les principes de la gestion du stationnement sur la voie publique est souhaitée par certaines communes, dans lesquelles se fait sentir une forte opposition à un changement de régime dans ce domaine. Une ordonnance à un niveau supracommunal permettrait en outre que la restriction du stationnement dans les centres urbains incite la délocalisation d'entreprises dans des régions sans mesures similaires. Enfin, la révision de la législation est nécessaire afin de préciser les modalités de financement du renforcement de l'offre en transports publics favorisant le report modal.

D'autre part, il a été constaté que les règlements de construction ne contiennent aucun minimum relatif au stationnement deux-roues.

8 MESURES D'INFRASTRUCTURE

Ce chapitre est consacré aux mesures concrètes d'infrastructure, dont l'analyse ci-avant a démontré la nécessité. Seule une partie de ces mesures fait l'objet d'une demande de subvention auprès du Fonds d'infrastructures de la Confédération, les autres mesures, non moins importantes, étant à réaliser et à financer indépendamment.

Seules les mesures ponctuelles, relatives à un endroit ou à un tronçon de route précis, sont traitées ici. Elles sont représentées sous forme de listes d'une part et de cartes d'autre part. Le chapitre 8.1 présente en détail la structure et le contenu des listes, le chapitre 8.2 celui des cartes. Les listes elles-mêmes et les cartes correspondantes se trouvent dans les chapitres 8.3 (Littoral est / Ville de Neuchâtel), 8.4 (Littoral ouest) et 8.5 (La Chaux-de-Fonds – Le Locle).

En parallèle à ces mesures ponctuelles, toute une série de mesures doivent être mises en œuvre systématiquement lors de l'entretien des voiries ou en même temps que d'autres travaux (voir également chapitre 2). Il peut s'agir par exemple de détails constructifs, de signalisation, d'adaptations de feux de régulation ou de modération du trafic dans les zones résidentielles.

Au préalable de ces améliorations systématiques, il est opportun d'effectuer pour chaque commune un recensement de tous les points faibles qui donnera une vue d'ensemble de la nécessité de mesures et permettra de définir un programme de réalisation répartissant les mesures sur plusieurs années en fonction des moyens à disposition.

8.1 LISTES DE MESURES

Pour faciliter la coordination entre le projet d'agglomération général et la présente étude complémentaire "mobilité douce", les mesures ont été réparties selon les mêmes couloirs et font l'objet de fiches séparées, une par couloir, complétant le contenu des fiches 20 à 27 du projet d'agglomération.

Fiche 21 Amélioration du corridor Neuchâtel - Marin-Epagnier (-Le Landeron)									
Les mesures surlignées en jaune sont celles faisant l'objet d'une demande de cofinancement au Fonds d'infrastructure									
N°	Emplacement	Description	Catégorie de mesure (Mec, Cef)	Horizon de réalisation	Etat d'avancement (2008)	Partenaires concernés	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Remarques
		1: spécificités modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes local. localité Concepts de mesure (tr de la PA RUN)							

8.1.1 Mesures faisant l'objet d'une demande de cofinancement

Les listes et cartes ci-après contiennent l'ensemble des mesures préconisées suite à l'analyse des points faibles. Cependant, seules certaines mesures font l'objet d'une demande de cofinancement au Fonds d'infrastructure de la Confédération. Elles répondent aux critères suivants :

- mesures déjà mentionnées dans le volet "Transports et urbanisation" du projet d'agglomération (rapport du 13 décembre 2007) ;
- mesures accompagnant ou complétant une mesure déjà mentionnée dans le volet "Transports et urbanisation" du projet d'agglomération (rapport du 13 décembre 2007) ;
- mesures relatives à l'aménagement des interfaces multimodales (accessibilité et stationnement) ;
- mesures liées aux pôles de développement cantonaux en cours de réalisation ;
- ouvrages uniquement dédiés à la mobilité douce qui complètent le réseau (nouveaux chemins) ou limitent l'effet de barrière des infrastructures lourdes (passages souterrains, passerelles, ascenseurs, etc.) ;
- mesures de requalification des anciens axes principaux désormais délestés du trafic de transit suite à la réalisation d'une nouvelle infrastructure en parallèle (autoroute ou route de contournement).

Les mesures faisant l'objet d'une demande de cofinancement au Fonds d'infrastructure sont surlignées (voir exemple ci-dessous).

21.3a	Giratoires de l'Etoile	Sécuriser les accès pour piétons et cyclistes à Centre Marin par le nord (depuis la route de Wavre) pour leur éviter de devoir traverser des entrées ou sorties d'autoroute, rendre possible l'accès par la rue des Pervuils				< 2011	1	Conféd. Canton Communes			x	mesure (et coûts) à intégrer dans le projet d'assainissement de l'autoroute (UPLANS réalisation 2010 - 2013)
21.3b	Centre Marin	Accessibilité à Centre Marin et à la zone d'activités des Champs-Montants/Indiennes par l'ouest: profiter de la mise à double sens de circulation de l'avenue des Champs-Montants (et donc de son élargissement) et de la réalisation de la nouvelle ligne de bus pour réaliser des cheminements sûrs et confortables à la fois pour les piétons (trottoir) et pour les cyclistes (p.ex. bandes cyclables ou voie bus+cycles ou trottoir surlarge)		16		2011 - 14	1	Canton Communes TN	(x)	x		mise à double sens Champs-Montants et nouvelle ligne de bus mentionnées dans le PA; modes doux à intégrer dans le projet de mise à double sens des Champs-Montants, coûts à intégrer à ce même projet
21.5	Marin-Epagnier Louis-de-Meuron - Musinière	Il s'agit notamment d'améliorer les traversées piétonnes et de faciliter les mouvements de tourne-à-gauche pour les cyclistes, mais également de sécuriser les cyclistes à la montée aux endroits les plus étroits (p. ex. marquage asymétrique)						Commune			x	

A contrario, ne font pas l'objet d'une demande de cofinancement :

- les mesures en cours de réalisation ou qui seront réalisées avant 2011 ;
- les mesures dont l'horizon de réalisation n'est a priori pas réaliste avant 2019 ;
- les mesures pouvant être intégrées à des projets tiers et profitant donc d'autres sources de financement de la Confédération (notamment en lien avec les routes nationales et jonctions autoroutières ainsi qu'avec les itinéraires cyclotouristiques) ;
- les mesures à caractère local ou de petite envergure pouvant être financées par les collectivités publiques ou réalisées dans le cadre d'autres travaux ;
- les mesures de valorisation urbanistique, de réaménagement global et multimodal de l'espace public. Très importantes, ces mesures ne sont cependant pas imputables uniquement à la mobilité douce, qui n'est qu'un aspect parmi d'autres. L'analyse menée ici a certes soulevé le problème, mais elle ne suffit pas à justifier l'ensemble de la mesure. Enfin, ces mesures ne sont pas mentionnées dans le projet d'agglomération global ; une demande de cofinancement pour une partie seulement est ainsi difficilement justifiable.

8.1.2 Description des mesures

Chaque mesure est décrite par son numéro, son emplacement et un texte descriptif. Le premier chiffre de la numérotation fait référence au couloir dans lequel se trouve l'emplacement de la mesure.

Fiche 21 Amélioration du corridor Neuchâtel - Marin-Epagnier (-Le Landeron)											
Les mesures surlignées en jaune sont celles faisant l'objet d'une demande de cofinancement au Fonds d'infrastructure											
Remarques	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructure	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Partenaires concernés	Etat d'avancement (2008)	Horizon de réalisation	Catégorie de mesure	Concepts de mesure	Coût d'investissement (Mio. CHF)	Description	Emplacement

8.1.3 Coûts d'investissement

Le montant des investissements nécessaires a été estimé pour toutes les mesures faisant l'objet d'une demande de subvention, à l'exception des mesures déjà chiffrées dans le volet Transports et urbanisation du projet d'agglomération (rapport du 13 décembre 2007). Au vu des délais imposés, il n'a pas été possible de faire un avant-projet permettant d'affiner les estimations. Il s'agit donc d'un ordre de grandeur se basant sur des valeurs d'expérience.

Il s'agit toujours des coûts imputables à la mobilité douce, même si les mesures touchent parfois également d'autres modes.

Fiche 21 Amélioration du corridor Neuchâtel - Marin-Epagnier (-Le Landeron)											
Les mesures surlignées en jaune sont celles faisant l'objet d'une demande de cofinancement au Fonds d'infrastructure											
Remarques	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructure	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Partenaires concernés	Etat d'avancement (2008)	Horizon de réalisation	Catégorie de mesure	Concepts de mesure	Coût d'investissement (Mio. CHF)	Description	Emplacement

8.1.4 Concept-clé auquel la mesure est imputée

Les différents champs d'action du projet d'agglomération ont fait l'objet de "concepts-clé" qui sont documentés dans les fiches 10 à 19 (rapport du 13 décembre 2007). Les mesures d'infrastructure en faveur de la mobilité douce sont rattachées :

- au concept-clé "Création et amélioration des points de transbordement" (fiche 18) ; mesures relatives aux interfaces multimodales (accessibilité et stationnement couvert), ou
- au concept-clé "Promotion de la mobilité douce" (fiche 16) qui regroupe toutes les autres mesures (réalisation de liaisons manquantes, aménagements ponctuels, réaménagements des voiries).

Le concept-clé auquel elle est imputée a été intégré dans les listes pour chaque mesure faisant l'objet d'une demande de cofinancement et pour laquelle les investissements nécessaires ont été estimés.

Fiche 21 Amélioration du corridor Neuchâtel - Marin-Epagnier (-Le Landeron)									
Les mesures surlignées en jaune sont celles faisant l'objet d'une demande de cofinancement au Fonds d'infrastructure									
Remarques	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructure	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUM	Mesure mentionnée dans le PA RUM	Partenaires concernés	Etat d'avancement (2008)	Horizon de réalisation	Catégorie de mesure	Concept-clé auquel relève la mesure (r de la fiche PA RUM)	Description

8.1.5 Catégorie de mesures

Pour les mesures imputées au concept-clé 16, trois catégories ont été définies :

- 1 : ouvrages spécifiques à la mobilité douce (nouveau cheminement séparé, passerelle, passage sous-voies, ascenseur) ;
- 2 : aménagement des voiries en localité, concernant potentiellement d'autres modes (partage du même espace de circulation entre piétons, cyclistes et autres véhicules) ;
- 3 : aménagements spécifiques à la mobilité douce sur des tronçons hors localité ou en dehors de zones à urbanisation dense mais sur voiries partagées.

Fiche 21 Amélioration du corridor Neuchâtel - Marin-Epagnier (-Le Landeron)									
Les mesures surlignées en jaune sont celles faisant l'objet d'une demande de cofinancement au Fonds d'infrastructure									
Remarques	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructure	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUM	Mesure mentionnée dans le PA RUM	Partenaires concernés	Etat d'avancement (2008)	Horizon de réalisation	Catégorie de mesure	Concept-clé auquel relève la mesure (r de la fiche PA RUM)	Description

8.1.7 Etat d'avancement

L'état d'avancement des mesures envisagées est variable. Pour cette raison, trois catégories ont été définies, qui rendent compte de l'état d'avancement de la mesure lors de la rédaction du présent rapport (printemps 2008):

- 1 : la mesure proposée est une idée qui n'a encore fait l'objet d'aucune étude, concours ou réflexions plus poussées ;
- 2 : la mesure proposée a fait l'objet d'un concours, d'une étude, d'un avant-projet. Sa faisabilité a été prouvée ;
- 3 : la mesure est prête à être réalisée ou en bonne voie de l'être (financement assuré, permis de construire).

Fiche 21 Amélioration du corridor Neuchâtel - Marin-Epagnier (-Le Landeron)									
Les mesures surlignées en jaune sont celles faisant l'objet d'une demande de cofinancement au Fonds d'infrastructure									
Remarques	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructure	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Partenaires concernés	Etat d'avancement (2008)	Horizon de réalisation	Catégorie de mesure	Description	N°
					1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé		1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes locaux, localité de l'axe PA RUN		

8.1.8 Partenaires concernés

Mention des institutions concernées par la mesure, sans indication de la responsabilité du pilotage et / ou du financement.

Fiche 21 Amélioration du corridor Neuchâtel - Marin-Epagnier (-Le Landeron)									
Les mesures surlignées en jaune sont celles faisant l'objet d'une demande de cofinancement au Fonds d'infrastructure									
Remarques	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructure	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Partenaires concernés	Etat d'avancement (2008)	Horizon de réalisation	Catégorie de mesure	Description	N°
					1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé		1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes locaux, localité de l'axe PA RUN		

8.1.9 Lien avec le projet d'agglomération

Le lien de chaque mesure avec le projet d'agglomération (PA RUN, rapport du 13 décembre 2007) est indiqué par une croix dans une des colonnes suivantes :

Fiche 21 Amélioration du corridor Neuchâtel - Marin-Epagnier (-Le Landeron)									
Les mesures surlignées en jaune sont celles faisant l'objet d'une demande de cofinancement au Fonds d'infrastructure									
Remarques	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructure	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Parcelles concernées	Etat d'avancement (2008)	Horizon de réalisation	Catégorie de mesure	Description	N°
					1 : idée 2 : avant-projet 3 : projet financé et prêt à être réalisé		1 : spécifiques modes doux 2 : aménagements (tous modes) en localité 3 : réaffectation d'axes hors localité de l'axe PA RUN		

- Mesure mentionnée dans le PA RUN :
 - mesure déjà mentionnée dans une des fiches 20 à 27, pour laquelle le montant des investissements nécessaires et l'horizon de réalisation ont déjà été déterminés. Ces informations n'ont été reprises dans les fiches "mobilité douce" que dans la mesure où elles ont subi des corrections par rapport au rapport du 13 décembre 2007.
- Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN :
 - la plupart des mesures de l'étude complémentaire sont des mesures nouvelles. Une mesure nouvelle fait l'objet d'une demande de cofinancement au Fonds d'infrastructure, soit en tant que telle, soit intégrée à une autre mesure.
- Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructure : voir chapitre 8.1.1.

8.2 LES CARTES

A l'exception de quelques mesures qui n'ont pas été représentées pour des raisons de lisibilité de la carte (notamment concernant le stationnement deux-roues), toutes les mesures des fiches ont été localisées sur une carte.

Comme pour le réseau cyclable et les points faibles, le périmètre de la présente étude a été découpé et représenté sur trois cartes pour des raisons de lisibilité. Le découpage reprend la structure du projet d'agglomération et assure la cohérence avec les corridors et fiches de mesures du projet d'agglomération :

- Littoral est et ville de Neuchâtel (fiches 21 et 23)
- Littoral ouest (de Peseux et Auvernier à Bevaix) (fiches 22 et 24)
- La Chaux-de-Fonds – Le Locle (fiches 25 à 27)

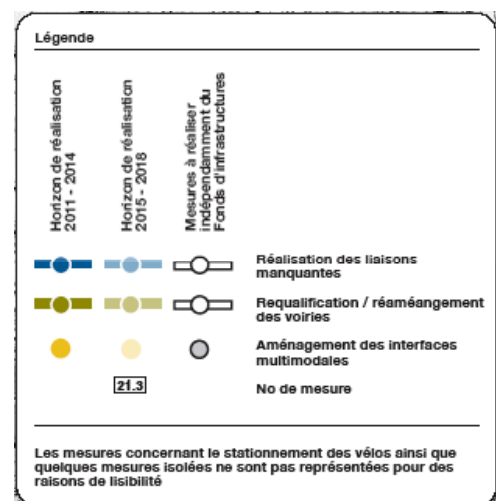
8.2.1.1 Fond de carte

Le fond de carte est identique à celui des cartes "réseau" et "points faibles" (voir chapitre 4.1.4.1).

8.2.1.2 Représentation des mesures

Le numéro de la mesure permet de retrouver sa description dans la liste correspondante. Trois types de mesures sont représentés :

- réalisation des liaisons manquantes (bleu) : ouvrages spécifiques à la mobilité douce (cheminements séparés, passages sous-voies, passerelles, ascenseurs) complétant les réseaux et / ou améliorant la continuité des itinéraires ;
- requalification / réaménagement des voiries (kaki) :
 - aménagements ponctuels sécurisant et facilitant les déplacements longitudinaux (bandes cyclables, trottoirs) ou transversaux (tourne-à-gauche, berme centrale, feux de régulation, passages piétons, îlots de sécurisation) ;
 - requalification d'axes routiers principaux dans le sens d'un réaménagement complet de l'espace routier ;



- aménagement des interfaces multimodales :
 - réalisation / aménagement de cheminements directs, sûrs, bien signalés pour les accès aux arrêts et aux gares, ainsi qu'aux parkings à vélos ;
 - amélioration des conditions de stationnement pour les deux-roues : les emplacements doivent être couverts, facilement accessibles à vélo, situés à proximité des accès aux quais ou aux véhicules, éclairés, et offrir la possibilité de cadenasser son vélo, éventuellement surveillés ;
 - aménagement des points d'arrêt (notamment abris et information aux passagers).

8.3 LITTORAL EST / VILLE DE NEUCHÂTEL



Fiche 21 Amélioration du corridor Neuchâtel - Marin-Epagnier (-Le Landeron)

Les mesures surlignées en jaune sont celles faisant l'objet d'une demande de cofinancement au Fonds d'infrastructure

N°	Emplacement	Description	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité	Horizon de réalisation	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Partenaires concernés	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructure	Remarques
21.1a	Pôle de développement cantonal	Création d'une nouvelle liaison directe pour piétons et cyclistes sous l'autoroute en direction de Wavre qui, combinée à la mesure 21.2, représente un nouvel itinéraire menant à Marin Centre et à la gare en évitant les giratoires de l'Etoile				2011 - 14	1	Conféd. Canton Communes			x	mesure (et coûts) à intégrer dans le projet d'assainissement de l'autoroute (UPLANS réalisation 2010 - 2013)
21.1b	Pôle de développement cantonal	Création d'une nouvelle liaison directe pour piétons et cyclistes sous la voie BLS en direction d'Epagnier, et donc du centre sportif, du lac et de la Tène					1	Canton Communes BLS			x	développement du pôle réaliste à moyen terme
21.2	Pôle de développement cantonal	Liaison pour piétons et cyclistes rue de Henripolis - rue des Perveuils - Marin Centre (partie du réseau interne du pôle permettant un accès par l'est à Marin Centre)					1	Canton Communes			x	développement du pôle réaliste à moyen terme
21.3a	Giratoires de l'Etoile	Sécuriser les accès pour piétons et cyclistes à Marin Centre par le nord (depuis la route de Wavre) pour leur éviter de devoir traverser des entrées ou sorties d'autoroute, rendre possible l'accès par la rue des Perveuils				< 2011	1	Conféd. Canton Communes			x	mesure (et coûts) à intégrer dans le projet d'assainissement de l'autoroute (UPLANS réalisation 2010 - 2013)
21.3b	Marin Centre	Accessibilité à Marin Centre et à la zone d'activités des Sors par l'ouest: profiter de la mise à double sens de circulation de l'avenue des Champs-Montants (et donc de son élargissement) et de la réalisation de la nouvelle ligne de bus pour réaliser des cheminements sûrs et confortables à la fois pour les piétons (trottoir) et pour les cyclistes (p.ex. bandes cyclables ou voie bus+cycles ou trottoir surlarge)		16	2	2011 - 14	1	Canton Communes TN	(x)	x		mise à double sens Champs-Montants et nouvelle ligne de bus mentionnées dans le PA; modes doux à intégrer dans le projet de mise à double sens des Champs-Montants, coûts à intégrer à ce même projet

N°	Emplacement	Description	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Concept - de duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité	Horizon de réalisation	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Partenaires concernés	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Remarques
21.5	Marin-Epagnier <i>Louis-de-Meuron - Musinière</i>	Améliorer les traversées piétonnes et faciliter les mouvements de tourne-à-gauche pour les cyclistes. Sécuriser en outre les cheminements cyclistes à la montée aux endroits les plus étroits (p. ex. marquage asymétrique)						Commune			x	
21.6	St-Blaise <i>Soleure - Bachelin - Neuchâtel - Musinière</i>	Principe: encourager le report du trafic de transit sur l'autoroute en requalifiant l'espace à disposition afin de limiter les vitesses et de favoriser les transports publics ainsi que les modes doux. Mesures envisageables: repenser l'affectation des voies de circulation et leur gabarit (p. ex. chaussée à voie centrale banalisée, bande centrale multiusage pour les mouvements de tourne-à-gauche à la place de présélections, voies de circulation surlarges, etc.) ainsi que leurs bordures.	0.5	16	2	2015 - 18	1	Canton Communes		x		mesures réalisables dans le gabarit existant voir aussi mesure 23.37
21.7	St-Blaise <i>chemin des Pêcheurs</i>	Transformation du souterrain existant (étroit et raide) ou construction d'un nouveau souterrain direct entre l'arrêt TN et le chemin des Pêcheurs pour une meilleure accessibilité du lac (piétons et cyclistes) et notamment de l'itinéraire secondaire/touristique menant à St-Blaise/Marin en évitant les routes principales et les carrefours dangereux		16	1	2011 - 14	1	Canton Communes		x		à coordonner avec la mesure 21.9 (on peut éventuellement renoncer à 21.7 si 21.9); coûts indiqués en conséquence uniquement pour 21.9
21.8*	St-Blaise <i>terminus ligne 1</i>	Stationnement vélos couvert (50 places, à intégrer/réaliser lors de la réorganisation de l'interface TC mentionnée dans le PA)	0.1	18		2011 - 14	1	Canton Communes TN		x		
21.9	St-Blaise Lac (gare)	Réaménagement et élargissement du passage sous-voies. Dans son état actuel, ce sous-voies est trop étroit pour être traversé à vélo. La rampe d'accès côté St-Blaise (étroite et avec des virages à 180°) n'est pas non plus adaptée aux cycles et n'est pas idéale pour des poussettes ou chaises roulantes. Il s'agit cependant d'un accès direct à l'itinéraire cyclotouristique (alternative intéressante et confortable aux routes principales) et au bord du lac.	1.0	16	1	2011 - 14	1	BLS Commune		x		voir également mesure 21.7

N°	Emplacement	Description	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Concept - de duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité	Horizon de réalisation	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Partenaires concernés	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Remarques
21.10a*	Gares <i>St-Blaise CFF</i> <i>St-Blaise Lac (BLS)</i> <i>Marin-Epagnier (BLS)</i>	Amélioration des accès pour piétons et cyclistes aux gares existantes				2011 - 14	1 - 2	CFF BLS Communes	(x)	x		mesures à concevoir et à réaliser lors des aménagements de surfaces (en relation avec les P+R) prévus selon fiche 21 PA; elles n'engendrent alors pas de surcoûts.
21.10b*		Stationnement vélos longue durée (100 places en tout, couvert)	0.15	18		2011 - 14	1	CFF BLS Communes	(x)	x		remplace (avec mesures 22.2b et 22.3b) la mesure de la fiche 22 PA (500 places vélostations), coûts également à remplacer
21.11	Marin-Epagnier <i>Maupré - Henripolis</i>	Sécurisation de la traversée du carrefour pour les cyclistes venant du lac et continuant en direction de Wavre. Ceux-ci se retrouvent en situation de tourne-à-gauche dans un carrefour à priorité de droite, sans protection, sur un tronçon à 80km/h						Canton			x	mesure à réaliser lors d'autres travaux, pas décisive au niveau de l'agglomération
21.12	St. Blaise - Cornaux	Aménagements cyclables le long de la route cantonale, qui est étroite, mal éclairée, et roulante (limitation de vitesse à 80km/h). Mesures envisageables: bandes cyclables ou chaussée à voie centrale banalisée (élargissement vraisemblablement nécessaire) ou réalisation d'un chemin séparé pour piétons et cyclistes (à double sens)						Canton			x	
21.13	Rue de la Dime / Route des Longchamps	Valorisation de l'espace urbain, aménagement des voiries favorisant les transports publics et les modes doux (liaisons longitudinales et transversales), en adéquation avec la vocation de desserte locale de l'axe	1.0	16	2	2015 - 18	1	Canton Ville		x		
21.14	Rue du Brel (Hauterive)	Maillon important reliant le lac et le centre de Hauterive, raide, parcouru par des bus, prédominance du trafic motorisé, vitesses élevées. Sécurisation des traversées piétonnes, aménagements cyclables à la montée (p.ex. marquage central asymétrique)	0.1	16	2	2015 - 18	1	Canton Ville		x		note: le gabarit actuel ne suffit pas au marquage de bandes cyclables en plus des voies de circulation. Il faut d'autre part tenir compte du passage des bus.

Remarques	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Partenaires concernés	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Horizon de réalisation	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité Concept - clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Description	Emplacement	N°
		x		Canton Ville	1	2011 - 14	3	0.5	Principe: encourager le report du trafic de transit sur l'autoroute en requalifiant l'espace à disposition afin de limiter les vitesses et de favoriser les transports publics ainsi que les modes doux Mesures envisageables: repenser l'affectation des voies de circulation et leur gabarit (p. ex. chaussée à voie centrale banalisée, bande centrale multiusage pour les mouvements de tourne-à-gauche à la place de présélections, voies de circulation surlarges, etc.) ainsi que leurs bordures. Adaptation des feux de régulation. Prolongation de la mesure 21.6	Gouttes d'Or / Rouges Terres	21.15
* mesures non représentées sur la carte											

Fiche 23 Valorisations en ville de Neuchâtel

Les mesures surlignées en jaune sont celles faisant l'objet d'une demande de cofinancement au Fonds d'infrastructure										
Remarques	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Partenaires concernés	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Horizon de réalisation	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité	Concept - clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Description
N°	Emplacement									
23.1	Quai Jeanrenaud <i>dir. centre-ville</i>	Sécurisation des itinéraires pour cyclistes le long de l'A5, mise en place d'un itinéraire confortable et sûr sur le site de Phillip Morris Mesure prévue dans le projet de couverture de l'autoroute A5 à Serrières (mise en service 2013)				< 2011				
23.2	Quai Jeanrenaud <i>dir. Auvornier</i>	Réalisation du tronçon manquant entre la jonction "Serrières" et la piste cyclable en direction d'Auvornier: aménagements permettant d'autoriser la circulation des vélos sur ce tronçon Mesure prévue dans le projet de couverture de l'autoroute A5 à Serrières (mise en service 2013)				< 2011				
23.3	Quai Jeanrenaud <i>Passerelles</i>	Amélioration des accès aux deux passerelles existantes, pour faciliter l'accès direct au lac pour les personnes à mobilité réduite (notamment en chaise roulante ou avec des poussettes); réalisation d'un ascenseur du côté sud		x		2011 - 14	1	16	0.5	
23.4	Quai Jeanrenaud <i>Passage inférieur</i>	Rendre possible l'accès au lac pour les cyclistes sans qu'ils ne doivent descendre de leur vélo. Mesure prévue dans le projet de couverture de l'autoroute A5: suppression du passage inférieur pour piétons et remplacement par un accès en surface sur la couverture autoroutière				< 2011				

N°	Emplacement	Description	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité	Horizon de réalisation	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Partenaires concernés	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Remarques
23.5	A5 Jonction Serrières	Mesures d'aménagement clarifiant la transition entre autoroute et route principale (avec mixité du trafic), facilitant l'orientation des cyclistes qui traversent la jonction Serrières. Traversées piétonnes des rampes d'accès à l'autoroute Mesure prévue dans le projet de couverture de l'autoroute A5 à Serrières (mise en service 2013)				< 2011		Conféd. Canton Ville			x	mesure en voie de réalisation
23.6	Quai Max-Petitpierre, Quai Louis Perrier	Favoriser les liaisons piétonnes transversales, assurer la continuité des bandes cyclables, assurer l'accès au bord du lac par la réalisation d'une nouvelle traversée piétonne de la route et du tram si possible à niveau (accès notamment à l'arrêt "Champ Bougin" du Littorail).	1.5	16	2	2011 - 14	1	Canton Ville		x		mesures possibles à l'intérieur du gabarit existant; coûts tenant compte d'un nouveau souterrain (et non d'un passage à niveau) sous le tram
23.7	Serrières <i>Tivoli / Clos de Serrières</i>	Mise en valeur de l'espace en adéquation avec la vocation de centre commerçant, aménagement de la voirie favorisant les modes doux, la mixité et la modération du trafic Concept d'aménagement de façade à façade, réorganisation du stationnement				2015 - 18	1	Ville			x	réaménagement complet et complexe, milieu urbain très dense, lignes de bus, peu d'espace à disposition coûts globaux estimés à 4 millions
23.8a	Erhard Borel / Tivoli	Construction d'un ascenseur pour faciliter l'accès au centre de Serrières (dénivellation) et aménagement des accès				2011 - 14	1	Ville			x	
23.8b	Usines / Amandiers	Construction d'un ascenseur pour faciliter l'accès à la gare de Serrières Sud (dénivellation) et aménagement des accès	1.0	16	1	2011 - 14	1	Ville		x		
23.9*	Ruelle Bonhomme - Tivoli	Réfection du revêtement et amélioration de l'escalier sur ce cheminement très parcouru par les piétons se rendant de la gare de Serrières à la rue de Tivoli (bureaux de l'administration cantonale)				2011 - 14	1	Ville			x	

N°	Emplacement	Description	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité	Horizon de réalisation	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Partenaires concernés	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Remarques
23.10a	Vauseyon	Objectif: valorisation urbanistique de la jonction autoroutière à l'intérieur du tissu urbain. Mesures pour les automobilistes: aménager la sortie autoroutière de telle façon que la transition sur une route principale où circulent aussi des cyclistes et des piétons soit claire Aménagements pour piétons: îlots protecteurs pour faciliter les traversées, traitement des accès aux arrêts de transports publics, valorisation des zones où se tiennent les piétons Aménagements pour cyclistes: bande cyclable, tourne-à-gauche				2015 - 18	1	Conféd. Canton Ville			x	mesure absolument prioritaire, très importante, mais aussi très complexe, avec de nombreux acteurs et d'énormes défis. Mise en œuvre possible au mieux 2015 - 18. Estimation de coûts impossible en l'état.
23.10b	Rue des Poudrières	Valorisation de l'espace urbain, améliorations des liaisons piétonnes transversales, bandes cyclables Axe important entre Vauseyon et le centre-ville, très roulant, les conditions de circulation (cyclistes) et de cheminement (piétons) ne sont pas idéales.				2015 - 18	1	Canton Ville			x	à étudier en même temps que le réaménagement de la jonction de Vauseyon
23.12	Liaison Poudrières - Parcs	Nouvelle passerelle pour piétons et cyclistes par-dessus la ligne CFF	1.0	16	1	2015 - 18	1	Canton Ville		x		
23.13	Liaison Parcs - Petit Pontarlier (Musée d'ethnographie)	Nouvelle passerelle pour piétons et cyclistes par-dessus la ligne CFF et la rue de l'Ecluse				2015 - 18	1	Ville			x	
23.14	Passerelle existante entre Ecluse et Parcs	Amélioration de la passerelle et de ses accès (sécurité et attrait de l'aménagement)				2011 - 14	1	Ville			x	

N°	Emplacement	Description	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité	Horizon de réalisation	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Partenaires concernés	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Remarques
23.15	Rue de l'Ecluse	Aménagements cyclables dans le sens de la montée et au niveau de la jonction autoroutière de Champ-Coco					1	Canton Ville			x	note: tenir compte des bus circulant sur cet axe
23.16*	Neuchâtel-Serrières Gare	Stationnement vélos couvert (50 places)	0.1	18		2011 - 14	1	CFF Ville		x		
23.17	Quai Philippe Godet / place Pury / Place d'Armes	Objectif: valorisation urbanistique de l'espace ("vestibule" de la vieille ville, accueil au centre-ville) Mesures: créer un accès en surface au terminus du Littorail, réduire l'effet de barrière des voiries, favoriser les liaisons transversales piétonnes, améliorer les conditions de circulation des cyclistes Prolongation du réaménagement prévu de la place Numa-Droz (cf. mesure 23.19)				2011 - 14	1	Canton Ville			x	Mesure prioritaire, très importante, mais projet complexe, très exigeant (qualité du bâti), nombreux acteurs. Accès en surface au terminus Littorail: la traversée piétonne existante au niveau du dépôt TN est trop éloignée pour représenter une bonne alternative
23.18	Ruelle Mayor	Objectif: sécurisation du cheminement cyclable dans le tunnel, surtout à la montée, et de ses accès Mesure envisageable: marquage de bandes cyclables, redéfinition des voies de circulation en tenant compte de la capacité nécessaire (p. ex. une voie surlage sur laquelle deux voitures peuvent rouler en parallèle), adaptation des feux.	0.5	16	2	2015 - 18	1	Canton Ville		x		Pourrait faire l'objet d'un aménagement provisoire en tant qu'essai (pas de mesures constructives)
23.19	Place Numa-Droz	Dans le cadre du réaménagement prévu de la place Numa-Droz, les modes doux doivent être particulièrement pris en compte, afin de favoriser les liaisons transversales entre le lac et le centre-ville commerçant et de sécuriser les cheminements, notamment pour les cyclistes. Aménagement des voiries favorisant la mixité du trafic, aménagement de l'espace public en adéquation avec l'importance de cette place dans la structure urbaine				2011 - 14	2	Canton Ville	x			mesure comprise dans la fiche 23 PA les modes doux sont à intégrer dès la conception, ainsi ils n'engendrent pas de surcoûts

N°	Emplacement	Description	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité	Horizon de réalisation	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Partenaires concernés	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Remarques
23.20	Hôtel de Ville - Terreaux - Bercles	Comme l'axe Godet - place Pury - place d'Armes, cet axe est essentiel dans la ville, est un des accès au centre-ville commerçant (piétonnier). Les fortes charges de trafic et la répartition de l'espace à disposition en font des axes peu attrayants, à effet de barrière important. Concept de réaménagement de façade à façade, plus d'espace pour les modes doux, réduire les vitesses Prolongation du réaménagement de Numa-Droz (mesure 23.19)				2011 - 14	1	Canton Ville			x	projet exigeant et complexe dans un tissu urbain très dense coûts globaux estimés à 2 millions
23.21	Av. de la Gare	Réaménagement de cet axe urbain reliant directement le centre commerçant à la gare principale; plus d'espace pour les modes doux (trottoirs, bandes cyclables à combiner év. avec couloirs bus), favoriser les liaisons transversales Mesure envisageable: réaffectation des voies de circulation (bande centrale multifonctionnelle, une voie par sens, arrêt de bus sur la chaussée)	1.0	16	2	2011 - 14	1	Canton Ville		x		point noir (accidents) mesure pouvant faire l'objet d'un aménagement provisoire à titre d'essai (notamment pour évaluer les effets sur l'exploitation des bus)
23.22	Place de la Gare	Favoriser les liaisons piétonnes transversales sur la place de la Gare (côté sud de la gare)					1	Canton Ville			x	
23.23a*	StationVélo Gare	StationVélo d'env. 200 places qui doivent être: - couvertes et sûres - à proximité immédiate des accès aux quais A compléter avec env. 200 places supplémentaires gratuites (mais couvertes) dans les environs immédiats de la gare, des deux côtés des voies, à répartir en fonction de la qualité des accès cyclables	1.3	18		2011 - 14	2	Ville	x			le coût total de 1.8 million remplace les 0.8 millions prévus dans le PA RUN pour les 2 vélostations (coûts sous-estimés)
23.23b*	StationVélo Fun'ambule	StationVélo d'env. 100 places qui doivent être: - couvertes et sûres - à proximité immédiate de l'accès A compléter avec env. 100 places supplémentaires gratuites (mais couvertes) dans les environs immédiats	0.5	18		2011 - 14	1	Ville	x			

N°	Emplacement	Description	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité	Horizon de réalisation	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Partenaires concernés	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Remarques
23.23c*	StationVélo <i>Littorail terminus</i>	StationVélo d'env. 50 places qui doivent être: - couvertes et sûres - à proximité immédiate de l'arrêt A compléter avec env. 50 places supplémentaires gratuites (mais couvertes) dans les environs immédiats	0.25	18		2011 - 14	1	Ville TN		x		StationVélo à réaliser après prolongation du Littorail si celle-ci dans un horizon réaliste. Sinon envisager une solution intermédiaire, "provisoire" au terminus actuel Dans tous les cas, réaliser les places gratuites (voir aussi mesure 23.17)
23.24	Gare CFF <i>Passerelle rue des Fahys/Fg Gare - place de la Gare</i>	Créer une nouvelle passerelle cyclable sur les voies assurant l'accès à la StationVélo depuis le nord (condition sine qua non à la réalisation de la StationVélo)				2011 - 14	2	Canton Ville	x			coûts estimés dans PA (fiche 23)
23.25	Gibraltar <i>Esp. de l'Europe / Quartier Bel Air</i>	Créer une nouvelle passerelle pour piétons et cyclistes au-dessus la rue Gibraltar; liaison directe entre la gare et l'université. Peut représenter pour les cyclistes venant de et allant à l'est une alternative sûre à la rue des Fahys.				2011 - 14	2	Ville	x			continuité de l'itinéraire en direction de la Coudre: voir mesure 23.39 coûts estimés dans PA (fiche 23)
23.26	Crêt Taconnet	Aménagements cyclables sur cet accès à la gare très important, mais actuellement très étroit et à forte charge de trafic Le projet de mise à sens unique à la montée avec contresens pour vélos (voie mixte voiture+vélos à la montée, bande cyclable à la descente et élargissement du trottoir) fait l'objet d'oppositions. Contre-proposition: trottoir surlarge à aménager du côté nord de la rue, autoriser les cycles sur le trottoir à la montée, et bande cyclable à la descente. Ou mise à sens unique à la descente, avec voie mixte voitures+cycles à la descente				< 2011	3	Ville			x	mesure anticipée

N°	Emplacement	Description	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité	Horizon de réalisation	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Partenaires concernés	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Remarques
23.27	Cassarde - Cadolles - Pierre-à-Bot - Valangin	Amélioration des liaisons piétonnes transversales et aménagements cyclables à la montée				2011 - 14	1	Canton Ville		x		aspects à prendre en compte/réaliser lors de l'électrification de la ligne 9 mentionnée dans fiche 23 du rapport du 13.12.07 et coûts à intégrer au projet note: tenir compte du stationnement longitudinal entre Cassarde et Cadolles
23.28	Rue de la Maladière	Aménagement des voiries favorisant les cheminements et les liaisons transversales (piétons et cyclistes)				2011 - 14	1	Ville			x	mesures possibles dans le gabarit actuel tenir compte du bus
23.29a	Route des Falaises	Réaménagement de cet axe à 4 voies à fort effet de barrière (aucune traversée piétonne possible, barrières physiques) et dédié uniquement au trafic motorisé. Maillon manquant de la liaison cyclable entre la rue Pierre-à-Mazel et le Nid-du-Crô, où l'on rejoint l'itinéraire cyclotouristique Réalisation de traversées piétonnes, marquage de bandes cyclables avec redéfinition des voies de circulation (p.ex. une voie surlarge sur laquelle deux voitures peuvent rouler en parallèle).	0.25	16	2	2011 - 14	1	Canton Ville		x		mesures (immédiates) possibles dans le gabarit actuel aspect à prendre en compte également lors des études pour la prolongation du Littorail
23.29b	Route des Falaises <i>Giratoire ouest</i>	Aménagement correctif du giratoire en adéquation avec son rôle de porte d'entrée dans la ville, de transition entre l'autoroute et un régime de circulation mixte, urbain Guidage des vélos en direction de l'itinéraire cyclotouristique pour éviter qu'ils ne se retrouvent sur l'autoroute	0.25	16	3	2011 - 14	1	Conféd. Canton Ville		x		

N°	Emplacement	Description	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité	Horizon de réalisation	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Partenaires concernés	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Remarques
23.30	Pierre-à-Mazel / Falaises <i>Passerelle Saars - Nid-du-Crô</i>	Amélioration des accès à la passerelle existante, notamment pour les vélos et personnes à mobilité réduite depuis le côté nord de la rue des Falaises (rampe pour vélos et poussettes) Prolongation pour un accès direct au lac (actuellement un assez long détour est nécessaire autour des hangars) serait intéressante, mais à réaliser indépendamment du cofinancement de la Confédération	0.25	16	1	2011 - 14	1	Canton Ville		x		
23.32	Piscine - Monruz	Nouveau chemin pour piétons, afin que le cheminement se fasse vraiment au bord du lac					1	Canton Ville			x	
23.33	Monruz	Valorisation urbanistique de la jonction autoroutière à l'intérieur du tissu urbain; créer des cheminements pour piétons et cyclistes larges et confortables afin de limiter l'effet de barrière de la route				2015 - 18	1	Conféd. Canton Ville			x	Mesure prioritaire, importante et complexe, avec de nombreux acteurs et de gros enjeux. Mise en œuvre possible au mieux 2015 - 18. Estimation de coûts impossible en l'état.
23.34	Chemin des Mulets	Sécuriser les cheminements piétonniers et cyclables (trottoirs et rue étroits), favoriser les liaisons piétonnes transversales, aménagements cyclables à la montée (p.ex. marquage central asymétrique)					1	Ville			x	
23.38	rue des Fahys / av. des Portes-Rouges / av. du Vignoble	Réaménagement des voiries favorisant les liaisons piétonnes transversales et sécurisant les sorties d'immeubles côté nord; sécurisation des itinéraires pour cyclistes (bandes cyclables notamment à la montée); réduction du stationnement longitudinal Si la plupart des mesures sont à prendre sur la rue des Fahys, le projet devra considérer également la suite de l'itinéraire en direction de Hauterive pour assurer la cohérence et la continuité de l'aménagement.	1.5	16	2	2011 - 14	1	Canton Ville		x		point noir (accidents) Projet aux enjeux complexes, peu de place à disposition

Remarques	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Partenaires concernés	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Horizon de réalisation	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité	Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Description	Emplacement	N°
		x		Ville	1	2015 - 18	1	16	1.0	Nouvelle passerelle pour piétons et cyclistes par-dessus la voie ferrée reliant le quartier de la Coudre (rue Marval) au parc et au centre sportif et scolaire du Mail. On crée ainsi, en combinaison avec la passerelle sur Gibraltar (mesure 23.25), une nouvelle liaison extrêmement intéressante en direction de la gare de Neuchâtel, parce que directe et sans grande dénivellation.	F.-C.-de-Marval - Parc du Mail	23.39

* mesures non représentées sur la carte

8.4 LITTORAL OUEST



Fiche 20 TransRUN : nouvelle liaison ferroviaire entre Montagnes et Littoral

Les mesures surlignées en jaune sont celles faisant l'objet d'une demande de cofinancement au Fonds d'infrastructure											
Remarques	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Partenaires concernés	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Horizon de réalisation	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Description	Emplacement	N°
	Pourrait être un nouveau tracé pour l'itinéraire régional 22 Nord Vaudois - Jura Lausanne-La Chaux-de-Fonds		x	CFF Canton Communes	1	2015 - 18	1	2	Quand TransRUN réalisé: réutilisation de l'ancienne ligne pour la mobilité douce (utilitaire et touristique) Aménagements des accès à l'itinéraire, notamment depuis la gare de Neuchâtel, Boudry, Bôle et Colombier	Ligne CFF Neuchâtel - Les Hauts-Geneveys	20.1
		x		CFF Communes	1	2015 - 18	1	0.5	Stationnement vélos couvert (500 places)	Nouvelles gares <i>Neuchâtel - Vieille Ville</i>	20.2a*
	la mesure n'engendre par de surcoûts; les modes doux doivent être pris en compte dès la planification des nouvelles gares	x		CFF Communes év. Canton	1	2015 - 18		--	Aménagement des accès aux gares en tenant particulièrement compte des piétons et cyclistes, notamment lors de la conception et l'aménagement des passages sous-voies, qui doivent pouvoir être franchis par les cyclistes sans que ceux-ci doivent descendre de leur vélo	<i>Marin - Cité Martini Boudry - Perreux CDF - Morgarten CDF - Eplatures Cernier</i>	20.2b*

* mesures non représentées sur la carte

* mesures non représentées sur la carte

Fiche 22 Amélioration du corridor Neuchâtel - Boudry/Cortailod

Les mesures surlignées en jaune sont celles faisant l'objet d'une demande de cofinancement au Fonds d'infrastructure												
Remarques	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Partenaires concernés	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Horizon de réalisation	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité	Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Description	Emplacement	N°
		x		TN Commune	1	2011 - 14		18	0.15	Stationnement vélos longue durée à la nouvelle interface TC à Boudry (100 places, couvert)	Gare TN de Boudry	22.1*
	mesures à concevoir et à réaliser lors des aménagements de surfaces (en relation avec les P+R) prévus selon fiche 21 PA; elles n'engendrent alors pas de surcoûts.	x	(x)	CFF Canton Communes	1 - 2	2011 - 14				Amélioration des accès pour piétons et cyclistes aux gares	Gares CFF Bevaix Boudry Colombier CFF Auvornier CFF	22.2a*
	remplace (avec mesures 22.3b et 21.10b) la mesure de la fiche 22 PA (500 places vélostations), coûts également à remplacer	x	(x)	CFF Communes	1	2011 - 14		18	0.25	Stationnement vélos longue durée (150 places en tout, couvert)		22.2b*
	forfait; mesures concrètes à examiner au cas par cas	x		TN Canton Communes	1	2011 - 14		18	0.1	Amélioration des accès piétons et cyclistes aux gares	Gares Littorail Areuse Les Chézards	22.3a*
	remplace (avec mesures 22.2b et 21.10b) la mesure de la fiche 22 PA (500 places vélostations), coûts également à remplacer Boudry TN: mesure 22.1 N'tel-place Pury: mesure 23.23c	x	(x)	TN Communes	1	2011 - 14		18	0.5	Stationnement vélos longue durée (280 places en tout, couvert)		22.3b* Colombier Bas-des-Allées Auvornier Serrières-Ruau Port-Serrières

N°	Emplacement	Description	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité	Horizon de réalisation	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Partenaires concernés	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Remarques
22.4	Cortailod - Perreux <i>rue des Courtils - route de Perreux</i>	Le centre de Cortailod est à 2 km à peine du pôle de développement et de la future gare de Boudry - Perreux, donc à une distance cyclable (et dans une moindre mesure également piétonne). Il est donc absolument nécessaire de réaliser des cheminements agréables, directs et sûrs, à la fois pour les piétons et pour les cyclistes. La rue des Courtils et la route de Perreux dans leur état actuel ne remplissent pas ces conditions (routes étroites, mal éclairées, sans trottoir). Mesure envisageable: réalisation d'un nouveau chemin pour piétons et cyclistes et d'une passerelle par-dessus l'autoroute.	1.5	16	1	2011 - 14	1	Canton Communes		x		à coordonner avec la nouvelle desserte TC prévue selon fiche 22
22.5	Cortailod <i>centre</i>	Mise en valeur de l'espace en adéquation avec la qualité du bâti dans le centre historique, aménagement de la voirie favorisant la mixité et la modération du trafic					1	Canton Commune			x	note: une ligne de bus traverse le village
22.6a	Cortailod - Areuse	La gare Littorail d'Areuse est à environ 1.5km du centre de Cortailod, donc à une distance cyclable. La route y menant est par endroits assez raide et roulante. Principes de la mesure: sécurisation et visibilité de la liaison cyclable, sécurisation des traversées piétonnes, réduction de la vitesse. Mesures envisageables: chaussée à voie centrale banalisée, marquage central asymétrique, bandes cyclables à la montée, îlots de protection	0.1	16	3	2011 - 14	1	Canton Commune		x		mesures possibles à l'intérieur du gabarit existant
22.6b	Areuse - Colombier <i>rue Pierre-Beau</i>	Suite à l'ouverture de l'autoroute, cet axe n'est plus destiné au transit. D'autre part, la montée Notre-Dame (liaison directe Cortailod - Colombier) est destinée aux poids lourds en transit, elle n'est donc pas appropriée comme itinéraire cyclable principal (gabarit étroit, murs des deux côtés, pente). Il est donc possible, et nécessaire, d'envisager une redéfinition des voies de circulation favorisant les modes doux et réduisant la vitesse des véhicules sur la rue Pierre-Beau (p. ex. chaussée à voie centrale banalisée).	0.1	16	3	2011 - 14	1	Canton Communes		x		mesures possibles dans le gabarit existant

N°	Emplacement	Description	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité	Horizon de réalisation	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Partenaires concernés	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Remarques
22.7	Cortailod - Boudry TN	Accessibilité à la nouvelle interface TC de Boudry TN: élargissement et adaptations du souterrain existant (éclairage, revêtement, tracé) et de ses accès entre le chemin des Rochettes (Cortailod) et la rue des Rochettes (Boudry) pour en faire une liaison directe et confortable pour les piétons et les cyclistes	1.0	16	1	2011 - 14	1	Canton Communes		x		
22.8	Boudry centre	Mise en valeur de l'espace en adéquation avec la vocation de centre commerçant, aménagement de la voirie favorisant les modes doux, la mixité et la modération du trafic Concept d'aménagement de façade à façade					1	Canton Commune			x	
22.9a	Boudry liaison centre - gare CFF	Faubourg Suchard - route de la Gare: aménagements pour piétons principalement (p.ex. trottoir à droite dans le sens de la montée, assez large pour que les cycles puissent y être autorisés)					1	Canton Commune			x	
22.9b		Route des Conrardes: le projet de nouvelle route des Conrardes représente une possible alternative au faubourg Suchard - route de la Gare. Les modes doux sont à intégrer dans le projet.				2011 - 14	2	Canton Commune		x		mesures à concevoir et à réaliser avec la nouvelle route et la desserte TC du plateau de Boudry; elles n'engendrent alors pas de surcoûts.
22.9c		Liaison verticale centre - gare (ascenseur) accessible aux personnes à mobilité réduite et aux cyclistes, à intégrer et réaliser en même temps que le développement du pôle					1	Canton Commune			x	
22.10	Colombier arrêt "Les Chézards" (Littorail)	Signalisation de l'itinéraire cyclotouristique à rendre visible plus tôt; affectation des voies év. à repenser pour éviter aux cyclistes voulant continuer tout droit sur la route cantonale de devoir se déporter sur la présélection de gauche					1	Canton SuisseMobile			x	

N°	Emplacement	Description	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité	Horizon de réalisation	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Partenaires concernés	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Remarques
22.11	Colombier - Auvernier	Objectif: encourager le report du trafic de transit sur l'autoroute, afin de favoriser les modes doux et la desserte locale. Principes de la mesure: sécurisation et visibilité de la liaison cyclable, sécurisation des traversées piétonnes, décourager les véhicules en transit. Mesures envisageables: îlots centraux aux extrémités des tronçons (ralentissement), chaussée à voie centrale banalisée, îlots de protection, bande centrale multiusages	0.25	16	3	2011 - 14	1	Canton		x		mesures possibles à l'intérieur du gabarit existant
22.12	Colombier <i>giratoire Brena</i>	Elargissement / réaménagement du souterrain existant sous la bretelle de l'autoroute permettant d'éviter le giratoire et de sécuriser la liaison en direction d'Auvernier. Pour la liaison en direction de Peseux, une solution est à aménager en surface entre la sortie de ce souterrain et la route de la Brena (traversée de la route cantonale puis "by-pass" dans le giratoire)	0.5	16	1	2011 - 14	1	Conféd. Canton Commune		x		des mesures sur le giratoire existant sont également envisageables si elles n'entraînent pas de réduction importante de la capacité du carrefour
22.13		Nouvelle liaison pour piétons et cyclistes entre le giratoire et le lac (parallèle à la jonction autoroutière)					1	Canton Commune			x	
22.14	Auvernier <i>centre, sur la RC5</i>	Depuis l'ouverture de l'autoroute, la route cantonale n'est plus destinée au trafic de transit. Il est donc possible, et nécessaire, de valoriser l'espace public en adéquation avec la nouvelle vocation de l'axe. Principes des mesures: décourager le trafic de transit, favoriser les modes doux, aménager le centre de la localité comme un espace de vie Concept d'aménagement de façade à façade; nombre, affectation et gabarit des voies de circulation à repenser en tenant compte tous les modes				2011 - 14	1	Canton Commune			x	Prolongation des mesures prises avec le recouvrement de l'A5 à Serrières, donc horizon de réalisation 2011 - 14

N°	Emplacement	Description	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité	Horizon de réalisation	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Partenaires concernés	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Remarques
22.15	Auvernier - Serrières	Aménagements cyclables le long de l'ancienne route cantonale (notamment réinsertion des cyclistes dans la circulation à la hauteur de Philip Morris ou accès à l'itinéraire du bord du lac) Mesure prévue dans le projet de couverture de l'autoroute A5 à Serrières (mise en service 2013)				< 2011		Canton Commune			x	mesure en voie de réalisation voir aussi 23.1 et 23.2
22.16	Bevaix centre	Depuis l'ouverture de l'autoroute, cet axe n'est plus destiné au trafic de transit. Il est donc possible, et nécessaire, de valoriser l'espace public, de décourager le transit, de limiter les vitesses et de favoriser ainsi les modes doux (liaisons longitudinales et transversales) Concept d'aménagement de façade à façade; nombre, affectation et gabarit des voies de circulation à repenser en adéquation avec la vocation de l'axe, en tenant compte tous les modes					1	Canton Commune			x	remplace la mesure "bandes cyclables" de la fiche 22 PA (sans coûts) note: cet axe reprend le trafic de l'autoroute en cas de fermeture de celle-ci
22.17	Colombier camping	Déviation de l'itinéraire cyclotouristique pour éviter la traversée du camping				2011 - 14	1	Commune SuisseMobile Canton			x	

* mesures non représentées sur la carte

Fiche 24 Amélioration du corridor Neuchâtel - Peseux - Corcelles (- Colombier)

Les mesures surlignées en jaune sont celles faisant l'objet d'une demande de cofinancement au Fonds d'infrastructure

N°	Emplacement	Description	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité	Horizon de réalisation	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Partenaires concernés	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Remarques
24.1	Colombier <i>Sombacour</i>	Aménagements pour piétons (sécurisation de traversées, trottoirs assez larges) d'une route à fort trafic poids lourds; éventuellement aménagements ponctuels cyclistes (tourne-à-gauche)						Canton Communes			x	
24.2	Colombier - Bôle <i>Lac</i>	Aménagements pour piétons (trottoirs à créer ou élargir) et pour cyclistes à la montée (bande cyclable)						Canton Communes			x	
24.3	Bôle <i>centre</i>	Réaménagement de la traversée de la localité afin de valoriser l'espace public, de sécuriser les cheminements et les liaisons transversales pour les modes doux en adéquation avec la vocation de cet axe aussi destiné au transit					1	Canton Communes			x	projet complexe, peu de place à disposition, trafic poids lourds
24.4a	Colombier - Peseux gare	Aménagements cyclables (au minimum bandes cyclables à la montée, redéfinition de l'affectation des voies de circulation), notamment pour le tronçon entre 24.4b et 24.4c (itinéraire utilitaire complémentaire aux exigences plus élevées) Seul axe reliant Colombier à Peseux. Aménagements d'autant plus nécessaires qu'il est destiné à reprendre le trafic qui ne doit plus traverser Peseux (suite au contournement de Corcelles)	1.5	16	3	2011 - 14	1	Canton Communes		x		tenir compte de la nouvelle ligne de bus prévue selon PA peu de place à disposition
24.4b	<i>Tilleuls</i>	Sécurisation des traversées pour piétons et cyclistes (p. ex. îlots, tourne-à-gauche, zones d'attente sur trottoirs)						Canton		x		

Remarques	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Partenaires concernés	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Horizon de réalisation	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Description	Emplacement	N°
	projet existant, mais financement non réglé	x		Canton					Sécurisation des traversées pour piétons et cyclistes (p. ex. îlots, tourne-à-gauche, zones d'attente sur trottoirs)	Brena dessus	24.4c
	x mesures complémentaires au contournement de Corcelles			Canton Communes	1	2011 - 14			Objectif: encourager le report du trafic de transit sur le contournement (bientôt fini) de Corcelles afin de favoriser les modes doux Valorisation de l'espace public et de la qualité du bâti, concept d'aménagement de façade à façade favorisant la mixité et la modération du trafic	Corcelles - Peseux centre	24.5
		x		Canton Communes	1	2011 - 14	2	1.0	Carrefours: sécurisation des traversées et des cheminements Axe: suite des aménagements réalisés entre Vauseyon et Peseux centre en 2007	Peseux centre et gare	24.6
	attendre la décision concernant le TransRUN; mesure pertinente que si ligne CFF encore utilisée stationnement vélos à réaliser de toute façon	x		Canton Communes	1	2015 - 18		0.5	Accès à la gare depuis depuis l'avenue Beauregard (passage sous-voies) à aménager de telle sorte qu'il soit plus convivial (sentiment de sécurité) Stationnement vélos au sud de la gare	Gare de Peseux-Corcelles	24.7a
		x		CFF Communes	1	2011 - 14		0.1	Stationnement vélos longue durée (50 places, couvert)		24.7b*
	x attendre la décision concernant le TransRUN; mesure pertinente que si ligne CFF encore utilisée			Commune	1				Nouvelle liaison avenue Soguel - rue des Nods (le long de la voie CFF, côté nord)	Corcelles - Cormondrèche	24.8

Remarques	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Partenaires concernés	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Horizon de réalisation	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Description	Emplacement	N°
	x			Commune	1				Liaison Cudeau du Bas - Cudeau du Haut (passage sous-voies si ligne CFF encore utilisée, traversée à niveau si ligne réaffectée à la mobilité douce suite au TransRUN)	Corcelles - Cormondrèche	24.9
	x			SuisseMobile Commune		< 2011			Itinéraire de la Suisse à vélo à sécuriser/améliorer (nouvelle desserte communale entre le terminus de la ligne 1 TN et le cimetière de Cormondrèche)	Corcelles - Cormondrèche <i>route des Villarets</i>	24.10
	x			Commune TN	1				Aménagement des accès pour piétons aux arrêts TN ligne 1	Corcelles <i>rue Soguel</i>	24.11
	x			Commune ev. Canton		< 2011			Réalisation d'une "coulée verte" (cheminement piétonnier)	Corcelles <i>Giratoire de la Chapelle - limite communale de Peseux</i>	24.12*
		x		TN Communes	1	2011 - 14		0.1	Stationnement vélos longue durée (50 places, couvert)	Corcelles - Cormondrèche <i>terminus ligne 1 TN</i>	24.13*
* mesures non représentées sur la carte											

8.5 LA CHAUX-DE-FONDS – LE LOCLE



Fiche 25 Valorisations en Ville de La Chaux-de-Fonds

Les mesures surlignées en jaune sont celles faisant l'objet d'une demande de cofinancement au Fonds d'infrastructure											
Remarques	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Partenaires concernés	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Horizon de réalisation	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Description	Emplacement	N°
	mesure incluse dans le réaménagement pl. de la Gare		x	CFF Ville		2011 - 14			Stationnement vélos couvert (100 places)	Gare CFF / CJ	25.2*
			x	CFF Ville		2011 - 14			Amélioration/remplacement de l'ascenseur à la sortie du souterrain de la gare côté sud (éclairage, accès, assez grand pour être utilisable avec un vélo ou une poussette) L'ascenseur actuel sera remplacé par une passerelle sur les voies dans le cadre du plan de quartier le Corbusier (ancienne gare aux marchandises) et un nouvel ascenseur sera réalisé pour l'accès au souterrain de la gare et donc aux quais	Gare CFF / CJ	25.3
	mesures possibles dans le gabarit existant si le contournement H2O passe sur le boulevard de la Liberté, il faudra prévoir un itinéraire de remplacement pour piétons et cyclistes	x		Canton Ville	1 - 2	2011 - 14	2	0.25	Bandes cyclables dans les deux sens, intégration des vélos sur le Grand Pont, intégration des vélos au futur giratoire à l'intersection Liberté-Arpenteurs, intégration des vélos au giratoire à l'intersection Crêtes-Liberté, aménagements facilitant et séduisant les liaisons transversales piétonnes et cyclistes	Liberté Léopold-Robert - Bas-du-Reymond	25.4

Remarques	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Partenaires concernés	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Horizon de réalisation	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Description	Emplacement	N°
		x		Canton Ville	1 - 2	2011 - 14	3	0.1	Sécurisation des itinéraires et des traversées pour les piétons et les cyclistes, cyclistes sur trottoir, bandes cyclables, év. cyclistes sur voie bus le tronçon entre Morgarten et Liberté est particulièrement sensible parce que partie du réseau secondaire "scolaire"	Chevrolet - Crétets	25.5
		x		Ville	1	2011 - 14	2	0.25	Sécurisation et amélioration du confort de l'itinéraire cyclable - var. a: par réaménagement/requalification de l'axe Numa Droz (p.ex. voie centrale multi-usage pour faciliter les tourne-à-gauche et comme mesure d'aménagement), uniformisation du régime des priorités aux carrefours afin d'éviter autant que possible le "stop&go" pour les cyclistes - var. b: par l'aménagement des deux axes parallèles (Paix et Progrès) ainsi que des traversées (projet de zone 30 km/h avec réorganisation du stationnement) Pour les piétons: sécurisation des traversées (p. ex. îlots centraux)	Numa Droz	25.7
	x			Ville	1 - 2				Sécurisation des itinéraires et des traversées pour les piétons et les cyclistes, en tenant compte notamment du train CJ et de la réfection du pont déjà prévue Le tronçon entre Promenade et Etoile est particulièrement sensible puisque partie du réseau secondaire "scolaire"	Tranchée-Manège-Crêt	25.8
		x		Canton Ville	2	2011 - 14	2	0.1	Sécurisation des itinéraires et des traversées pour les piétons et les cyclistes, bandes cyclables des deux côtés; entre Etoile et Marais particulièrement sensible carte partie du réseau secondaire "scolaire"	Fritz-Courvoisier	25.9a
									Bande cyclable en direction sortie de La Chaux-de-Fonds		25.9b

Remarques	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Partenaires concernés	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Horizon de réalisation	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Description	Emplacement	N°
		x		Canton Ville	2	2011 - 14	2	0.1	Sécurisation des itinéraires et des traversées pour les piétons et les cyclistes, bande cyclable en direction entrée dans la ville	Collège	25.10
			x (voie bus)	Ville TRN	1 - 2	2011 - 14			Aménagements pour les cyclistes: autoriser les cycles sur la voie bus (en projet) ou bande cyclable à la montée	Armes Réunies	25.11
			x (voie bus)	Ville TRN	1 - 2	2011 - 14			Itinéraire cyclable avec bandes cyclables dans les deux sens sur rue Modulor (affectation Dr. Coullery aux bus uniquement) variante: autoriser les cycles sur les voies bus à réaliser	Dr. Coullery	25.12
		x		Canton Ville	1	2011 - 14	2	2.0	Prolongation du réaménagement de l'avenue Léopold-Robert (voir 25.15), à coordonner avec les couloirs-bus prévus jusqu'au giratoire de la Combe-à-l'Ours Types de mesure: élargissement des surfaces dédiées à la mobilité douce, favoriser les liaisons transversales (piétons et cyclistes), voies bus autorisées aux cyclistes, aménagements favorisant la mixité du trafic	Eplatures - Locle - Léopold-Robert	25.13
	x			Canton Ville	1				Valorisation de l'espace urbain, aménagement des voiries favorisant la mixité du trafic, modération de la vitesse du trafic motorisé, perméabilité des axes pour les piétons et les cyclistes	Hôtel de Ville - Balance - Versoix	25.14a

Remarques	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Partenaires concernés	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Horizon de réalisation	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Description	Emplacement	N°
		x	(x)	Ville	2	2011 - 14	3	0.1	Sécurisation de l'itinéraire cyclable (bandes cyclables)	Hôtel de Ville	25.14b
	concerne 2 itinéraires SuisseMobile à coordonner avec le renforcement de la ligne de bus 11 mesure possible dans gabarit actuel sera partie plus tard des mesures de revalorisation suite au contournement Est										
		x	x	Canton Ville	1 - 2	2011 - 14	2	2.5	Prolongation du réaménagement du secteur Est, si celui-ci fait ses preuves, jusqu'à la gare Types de mesures: valorisation de l'espace urbain, élargissement des surfaces dédiées à la mobilité douce, favoriser les liaisons transversales (piétons et cyclistes, notamment pas pour cyclistes et phases adaptées aux feux de régulation), bandes cyclables ou autoriser cycles sur voies bus	Léopold-Robert	25.15
	secteur Est mentionné dans le PA (3.5 millions), le reste est une mesure nouvelle, les coûts indiqués (2.5 millions) ne le sont que pour celle-ci										
		x		Canton Ville	1	2011 - 14	3	0.1	Sécurisation de l'itinéraire cyclable (réduction du nombre de voies, bande cyclable) pour le franchissement de ce giratoire à deux voies de circulation	Giratoire du Bas-du-Reymond	25.16
	concerne 3 itinéraires SuisseMobile, tronçon à 60 km/h										
				Canton Ville					Aménagements pour cyclistes à la montée (axe à forte pente): marquage central asymétrique, év. bandes cyclables sur les tronçons les plus raides	Biaufond et Jérusalem	25.17
	peu de place à disposition certains tronçons élargissement prévu par canton										
		x		Ville		2011 - 14	2	0.1	Sécurisation des itinéraires et des traversées pour les piétons et les cyclistes, bandes cyclables dans les deux sens	Morgarten	25.18
	mesure possible dans gabarit actuel itinéraire "scolaire"										

Remarques		Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Partenaires concernés	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Horizon de réalisation	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité Concept-cle duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Description	Emplacement	N°
x en partie itinéraire "scolaire"							2011 - 14			Sécurisation des itinéraires et des traversées pour les piétons et les cyclistes, bandes cyclables (surtout à la montée)	Charles-Naine - Louis Agassiz - Grillon	25.19
à intégrer au projet de réaménagement de Charles-Naine (suite à un recours de l'ATE concernant le centre commercial)												
en partie itinéraire "scolaire"			x		Ville		2011 - 14	2	16	Sécurisation des itinéraires et des traversées pour les piétons et les cyclistes, bandes cyclables (surtout à la montée)	Grenier	25.20

* mesures non représentées sur la carte

Fiche 26 Valorisations en Ville du Locle

Les mesures surlignées en jaune sont celles faisant l'objet d'une demande de cofinancement au Fonds d'infrastructure

Remarques	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Partenaires concernés	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Horizon de réalisation	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Description	Emplacement	N°
			x	Ville	2 - 3	2011 - 14			Liaison verticale place du 1er août - gare (ascenseur)	Centre-ville - Gare	26.1
	coûts et mesures concrètes selon étude Transitec 2007 mesure mentionnée dans PA, coûts déjà compris		x	Canton Ville	2	2011 - 14			Principe: requalification des axes Temple - France et Hôtel-de-Ville - Jeanrichard, aménagement des voiries favorisant la mixité du trafic et la fluidité du transport public Mesures concrètes: - politique de stationnement (regrouper pour libérer de la place sur voirie, tarification) - limitation du transit aux heures de pointe par un système de contrôle d'accès à l'extérieur de la ville et de régulation à l'intérieur - réorganisation des circulations au centre - voies bus et cycles combinées - sécurisation et/ou aménagement des traversées piétonnes et cyclistes, etc.	Axes de transit	26.2
	coûts selon étude Transitec	x	x	Ville	2	2015 - 18	2	1.0	Axe dédié aux modes doux: aménagement favorisant la mixité du trafic, modération du trafic, continuité de l'itinéraire (à l'ouest sur la rue des Jeanneret, à l'est sur Envers - Concorde - Progrès - Gérardmer)	Axe Technicum - Bournot	26.3
		x		Ville	1 - 2	2015 - 18	2	0.25	Aménagement favorisant la mixité du trafic, modération du trafic, continuité de l'itinéraire vers l'est (sur Crêt-Vallant puis intégration sur Girardet)	Axe Billodes - Grand Rue	26.4

Remarques	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Partenaires concernés	Etat d'avancement (2008) 1 : idée 2 : avant-projet 3 : projet financé et prêt à être réalisé	Horizon de réalisation	Catégorie de mesures 1 : spécifiques modes doux 2 : aménagements (tous modes) en localité 3 : requalification d'axes hors localité Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Description	Emplacement	N°
		x		CFF Ville	1	2011 - 14	18	0.1	Stationnement vélos couvert (50 places)	Gare	26.5*
	en même temps que le réaménagement pour les bus (mesure comprise dans le PA RUN)	x		TRN Ville	1	2011 - 14	18	0.1	Stationnement vélos couvert (50 places)	Place du 1er août	26.6*
* mesures non représentées sur la carte											

Fiche 27 Valorisation du corridor (St-Imier -) La Chaux-de-Fonds - Morteau

											Les mesures surlignées en jaune sont celles faisant l'objet d'une demande de cofinancement au Fonds d'infrastructure
Remarques	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructure	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Partenaires concernés	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Horizon de réalisation	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Description	Emplacement	N°
		x		CFF Canton Ville CDF	1	2011 - 14	18	1.0	Réaménagement des accès pour piétons et cyclistes depuis le pôle de développement cantonal (p.ex. cheminement piétonnier et cyclable à mi-hauteur dans le sous-voies actuel, afin de limiter la dénivellation; élargissement et éclairage de l'accès aux voies) Stationnement vélos couvert (50 places)	Crêt-du-Locle Gare	27.1
		x		Canton Ville CDF	1	2011 - 14	16	2.5	Nouvelle liaison Défricheurs - Alisiers à aménager pour piétons et cyclistes	Crêt-du-Locle pôle de développement	27.2a
		x	(x)	CFF Canton Ville CDF	1	2011 - 14	16		Nouvelle liaison pour piétons et cyclistes à réaliser entre le boulevard des Eplatures et le pôle de développement (souterrain sous H20 et voie CFF) à la hauteur de la nouvelle halte "Eplatures" prévue		27.2b
			x	Canton Ville LL privés		2011 - 14			Nouvelle liaison pour piétons et cyclistes à niveau le long de la voie CFF (Chemin des Rencontres)	Crêt-du-Locle - Le Locle Gare au niveau voie CFF	27.3a

N°	Emplacement	Description	Coûts d'investissement (Mio. CHF)	Concept-clé duquel relève la mesure (n° de fiche PA RUN)	Catégorie de mesures 1: spécifiques modes doux 2: aménagements (tous modes) en localité 3: requalification d'axes hors localité	Horizon de réalisation	Etat d'avancement (2008) 1: idée 2: avant-projet 3: projet financé et prêt à être réalisé	Partenaires concernés	Mesure mentionnée dans le PA RUN	Mesure nouvelle à intégrer au PA RUN	Mesure à réaliser indépendamment du Fonds d'infrastructures	Remarques
27.3b	Crêt-du-Locle - La Chaux-de-Fonds	Requalification de la H20: cheminement séparé pour piétons et cyclistes (itinéraire pour les loisirs), chaussée à voie centrale banalisée (itinéraire utilitaire principal)						Canton Ville CDF	x			mesure anticipée partie du Chemin des Rencontres (voir mesure 27.3a)
27.4a	Crêt du Locle - Le Locle H20	- var. a: Nouvelle affectation des voies de circulation (une voie par sens de circulation), au profit de voies bus autorisées aux cyclistes (prolongation du principe valable pour le tronçon sur CDF) ou de bandes cyclables - var. b (sans toucher à l'état existant, à considérer comme une mesure immédiate en attendant une solution définitive): rafraîchir le marquage des bandes cyclables à la descente (tronçon à 80 km/h), amélioration du revêtement, regards de canalisation jointifs au niveau de la chaussée, év. léger élargissement du trottoir à la montée	0.25	16	3	2011 - 14	1	Canton Ville LL		x		
27.4b		Guidage des vélos à la jonction avec la nouvelle H20 (piste cyclable en site propre, bande cyclable dans le passage sous-voies)		16	3	2011 - 14	1	Canton Ville CDF		x		Mesure à laquelle on peut renoncer si 27.2b, 27.3a et 27.5 réalisés
27.5	Crêt du Locle	Réalisation du tronçon manquant et adaptation du chemin asphalté existant entre la H20 et le pôle de développement du Crêt-du-Locle pour offrir une liaison directe et sans souterrain entre le Locle et le pôle.	0.1	16	1	2011 - 14	1	Canton Ville		x		un chemin asphalté existe déjà
27.6	Col des Roches Gare	Stationnement vélos couvert (50 places, à coordonner avec le P+R prévu)	0.1	18		2011 - 14	1 - 2	CFF Canton Ville LL		x		stationnement vélos non prévu dans PA
27.7	Col des Roches pôle de développement	Liaison piétonne et cyclable Col des Roches - Les Jeanneret le long du Bied et du lac (à coordonner avec le développement du pôle)				2015 - 18	2	Canton Ville LL			x	Partie intégrante du projet lauréat du concours Europan; réalisation et coûts à intégrer à la réalisation du développement global

9 COUTS GLOBAUX

Le volume des investissements nécessaires pour les mesures d'infrastructure en faveur de la mobilité douce dans le Réseau Urbain Neuchâtelois se monte à 44,65 millions.

C'est le montant qui fait l'objet d'une demande de cofinancement par le Fonds d'infrastructure auprès de la Confédération.

Des mesures-clé pour 9,15 millions sont déjà comprises dans le rapport du 13 décembre 2007. La présente étude complémentaire a donc mis en évidence la nécessité d'un investissement supplémentaire de 35,5 millions.

Les tableaux ci-dessous montrent la répartition de ces coûts par fiche (couloir) et par concept-clé ainsi que pour les deux horizons de réalisation considérés.

9.1.1 Répartition par couloir et concept-clé

Fiche	Mesures étude complémentaire [mio CHF]		Mesures déjà comprises dans le PA du 13 décembre 2007 [mio CHF]		Total [mio CHF]	
	Concept-clé 16 "Promotion de la mobilité douce"	Concept-clé 18 "Points de transbordement"	Concept-clé 16 "Promotion de la mobilité douce"	Concept-clé 18 "Points de transbordement"	Concept-clé 16 "Promotion de la mobilité douce"	Concept-clé 18 "Points de transbordement"
20	2.00	0.50			2.00	0.50
21	3.10	0.25			3.10	0.25
22	3.45	1.00			3.45	1.00
23	8.75	2.15	2.00		10.75	2.15
24	2.50	0.70			2.50	0.70
25	5.70	0.00	2.50	0.15	8.20	0.15
26	1.25	0.20	1.50		2.75	0.20
27	2.85	1.10	3.00		5.85	1.10
Total	29.60	5.90	9.00	0.15	38.60	6.05

Rappel: Total des mesures annoncées dans le PA 2007 20.00 30.00

Dépassement 18.60

9.1.2 Répartition sur les horizons de réalisation

Fiche	2011 - 2014 [mio CHF]	2015 - 2018 [mio CHF]	Mesures déjà comprises dans le PA du 13 décembre 2007 [mio CHF]	Total net [millions CHF]
20	0.00	2.50		2.50
21	1.75	1.60		3.35
22	4.45	0.00		4.45
23	8.40	2.50	2.00	12.90
24	2.70	0.50		3.20
25	5.70	0.00	2.65	8.35
26	0.20	1.25	1.50	2.95
27	3.95	0.00	3.00	6.95
	27.15	8.35	9.15	44.65



9.1.3 Comparaison avec les montants du projet d'agglomération global

Les montants pour les mesures d'infrastructure dépassent d'environ 18 millions les montants prévus dans le projet d'agglomération global (20 millions pour le concept-clé 16), tandis que les 3,5 millions imputés au concept-clé 18 sont très inférieurs au cadre financier indiqué dans le rapport du 13 décembre 2007 (20 millions). Rapporté aux montants globaux – près de 600 millions pour toutes les mesures relatives aux transports et à l'urbanisation, il ne s'agit pour le concept-clé 16 néanmoins que d'un léger dépassement, qui ne remet pas en question l'ensemble du projet d'agglomération.

Le but de l'étude complémentaire était précisément d'affiner l'analyse de la situation et de la nécessité d'intervention en matière de mobilité douce dans le périmètre du RUN. De nombreux points faibles du réseau routier, piétonnier et cyclable ont été ainsi mis en évidence, qui appellent maintenant des mesures.

Ces mesures sont d'autant plus appropriées qu'elles s'inscrivent parfaitement dans la politique d'une mobilité durable voulue par le canton de Neuchâtel et documentée par le projet d'agglomération RUN, qui table presque exclusivement sur des améliorations dans les transports publics et au niveau des interfaces multimodales. Les déplacements à pied et à vélo sont une partie essentielle d'une mobilité d'agglomération durable.

Les investissements dans des infrastructures de mobilité douce présentent un rapport efficacité-coûts positif. Le gain en efficacité de l'ensemble du programme justifie donc amplement les moyens supplémentaires nécessaires.

10 MISE EN ŒUVRE

La présente étude complémentaire documente la demande de subvention du Réseau Urbain Neuchâtelois à l'attention du Fonds d'infrastructure de la Confédération concernant des mesures liées à la mobilité douce. Mais elle a également permis de prendre conscience de la nécessité d'intégrer la mobilité douce dès le début des planifications, afin de ne plus devoir corriger a posteriori des réalisations récentes.

Dans ce sens, ce rapport peut également représenter pour le canton de Neuchâtel et les trois villes le point de départ d'une démarche visant à promouvoir largement la mobilité douce sur leur territoire.

Pour cela, il s'agira dans un premier temps de préciser et d'affiner l'analyse et les mesures proposées dans cette étude, notamment en mettant à jour les parts modales actuelles sur la base du suréchantillonnage 2005 du microrecensement transports et en élaborant pour chaque mesure prévue pour l'horizon 2011 – 2014 un avant-projet permettant de cerner plus précisément les coûts.

Les aspects institutionnels sont à traiter en parallèle. Il s'agit de déterminer la forme sous laquelle la mobilité douce va être intégrée dans les organigrammes des collectivités publiques, et de définir ensuite le cahier des charges et les compétences des personnes ou organisation désignées.

Ces travaux sont à entamer indépendamment d'un éventuel subventionnement par la Confédération. La mobilité douce a un rôle essentiel à jouer dans la maîtrise du trafic dans les agglomérations. Des actions et des réalisations doivent donc désormais concrétiser l'engagement des collectivités.

TRANSITEC
Ingénieurs Conseils SA

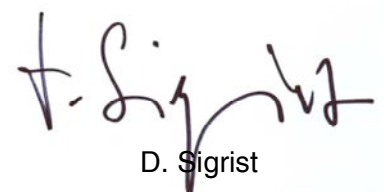


S. Guillaume-Gentil



A. Renard

planum bienne



D. Sigrist

Lausanne, le 16 juin 2008

9505_81/SG/RE

