RAPPORT D'INFORMATION DU CONSEIL COMMUNAL AU CONSEIL GENERAL CONCERNANT LA REPONSE AU POSTULAT N°186 DE L'ANCIENNE COMMUNE DE NEUCHATEL: «LA RUE DU CRET-TACONNET RETROUVERA-T-ELLE DU BON SENS?»

(Du 12 décembre 2022)

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

Le 8 juin 2020, le Conseil général de l'ancienne Ville de Neuchâtel a adopté un postulat amendé du groupe PLR, déposé par M. Yves-Alain Meister et consorts, intitulé «*La rue du Crêt-Taconnet retrouvera-t-elle du bon sens?*» dont le texte est le suivant: «*Le Conseil communal est prié de faire une analyse comparative de trois variantes – sens unique montant, sens unique descendant et interdiction à la circulation automobile – pour la rue du Crêt-Taconnet, en y intégrant la problématique de la mobilité douce, avec un trottoir élargi et un cheminement des cycles dans les deux sens de circulation, ainsi que l'intervention du SIS sur le plateau de la gare en cas d'incident.*»

Après un rappel du contexte dans lequel le réaménagement de la rue du Crêt-Taconnet s'inscrit, ce rapport présente à votre Autorité l'analyse et les démarches entreprises pour répondre aux questions du postulat et proposer une nouvelle variante, plus à même, aux yeux de notre Conseil, de répondre aux défis de la gestion du trafic dans le secteur concerné: il s'agit de réaménager non seulement la rue du Crêt-Taconnet, mais aussi l'entier de l'axe sud de la gare en zone de rencontre: cette organisation fait sens compte tenu de la configuration des lieux, et elle est la seule qui permette de répondre de manière satisfaisante à la globalité des enjeux.

Inscrit à la planification des investissements, le montant du crédit de réalisation du réaménagement de la rue du Crêt-Taconnet sera demandé à votre Autorité à l'hiver prochain (2023-2024), après le bilan de la phase test et l'affinage des coûts qui en résultera. Un co-financement fédéral à hauteur de 35% sera sollicité via le projet d'agglomération (PA1).

La rue du Crêt-Taconnet, qui relie l'est de la ville à l'entrée sud de la gare, a fait l'objet de nombreuses analyses depuis plus d'une vingtaine années. Son rôle essentiel d'accès à la gare nécessite une approche prenant en compte l'entier du périmètre qui y conduit. En effet, des problèmes récurrents d'engorgement du trafic sont constatés à différents endroits, sur tout le secteur qui va du rondpoint de Clos-Brochet à celui de la Gare, et en particulier au débouché du Crêt-Taconnet sur l'esplanade de l'Europe. Ces problèmes se sont accentués au fil du temps, en parallèle à l'accroissement sensible, ces dernières années, des activités sur le plateau de la gare: outre le trafic généré par la clientèle-voyageurs des CFF, le secteur est désormais caractérisé par diverses offres commerciales, hôtelière et de restauration, et il donne notamment accès aux bâtiments de la HE-ARC, de l'OFS, du Conservatoire, de la Haute école de musique et à de nouveaux immeubles résidentiels.

L'analyse présentée dans le cadre de ce rapport a donc considéré l'ensemble du contexte dans lequel le réaménagement de cette rue doit s'inscrire. Elle porte sur une vision d'ensemble qui sera coordonnée à l'horizon 2023-2024 dans le cadre d'un «masterplan», en partenariat avec les principaux acteurs concernés (CFF, OFT, Canton, TransN). Un programme d'actions permettra ainsi de déterminer les autres projets à développer et leur planification à futur sur l'entier du plateau de la gare, en lien notamment avec la réalisation de la ligne directe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds.

Dès lors, notre Conseil présente, par ce rapport d'information en réponse au postulat n°186, d'une part l'aménagement du Crêt-Taconnet (chapitre 2) et, d'autre part, le projet d'aménagement provisoire, au sud de la gare (chapitre 3), afin d'apporter une amélioration des circulations, de la sécurité et des espaces publics dans cette zone très importante pour notre commune: la gare constitue une des portes d'entrée et une «carte de visite» de la ville pour ses nombreuses visiteuses et visiteurs qui y arrivent par les transports publics. La réorganisation du secteur sera testée et, si elle donne satisfaction, fera l'objet d'un aménagement définitif. Quant au Crêt-Taconnet, au vu de l'état de la chaussée et de la présence du trottoir, qui est en contradiction avec la zone de rencontre prévue, un assainissement et un aménagement plus rapides, inscrits à la planification des investissements, seront réalisés à l'issue de la phase test d'une année.

1. Contexte

1.1 Bref historique

Jusqu'en 2009, la rue du Crêt-Taconnet était ouverte au trafic bidirectionnel pour tous les véhicules. En raison des problèmes de pollution de l'air et de bruit dus à la charge de trafic et à la configuration de la rue elle-même (très étroite, bordant un mur et en forte pente), un changement s'est avéré nécessaire.

À l'époque, plusieurs variantes d'aménagement et de gestion du trafic sur la rue avaient été analysées dans le cadre des procédures de révision des plans de quartiers. La mise en sens unique montant à titre temporaire, en 2009, a fait l'objet d'un consensus sur la base des critères suivants:

- Contrainte de l'horaire des trains: une arrivée rapide à l'heure sur les quais de la gare pour prendre le train est prépondérante sur le départ depuis la gare avec un autre mode de transport ou à pied.
- Nécessité de disposer d'un double accès à la gare pour les véhicules de secours (en cas d'obstruction d'un des deux parcours, à l'est ou à l'ouest, l'autre reste disponible).
- Circulation autour du quartier de la gare dans le sens des aiguilles d'une montre: cette rotation facilite la circulation par des mouvements de tourner à droite, limitant notamment le tourner à gauche Gibraltar – Fahys et au rondpoint de l'avenue de la Gare qui tendent à congestionner le trafic, selon les schémas ci-après n°2 et n°3.
- Amélioration de la situation quant au respect des normes limitant les émissions de pollution et de bruit.

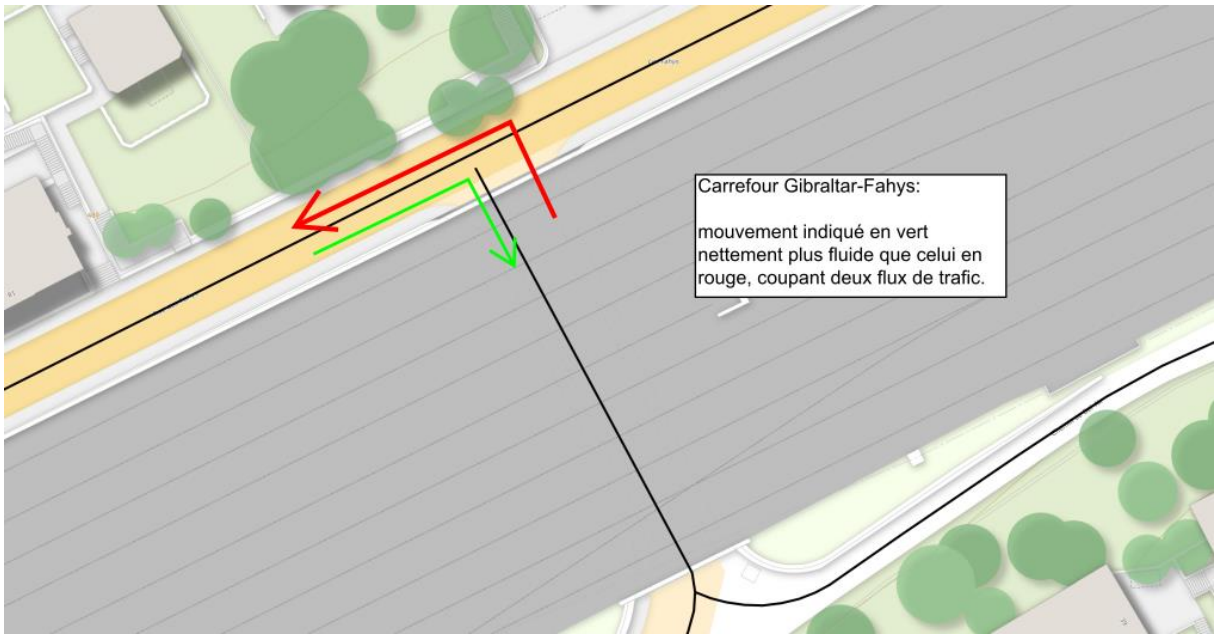
Le 3 février 2009, un arrêté de circulation lié au chantier de la HE-Arc a sanctionné la mise en sens unique montant du Crêt-Taconnet, le marquage simple d'un espace piétons élargi, la limitation de la vitesse à 30km/h et la réalisation d'un giratoire provisoire à l'avenue de la Gare.

Un nouvel arrêté, publié le 15 juin 2011, a prolongé la durée de «l'essai» de 2009, dans le but de:

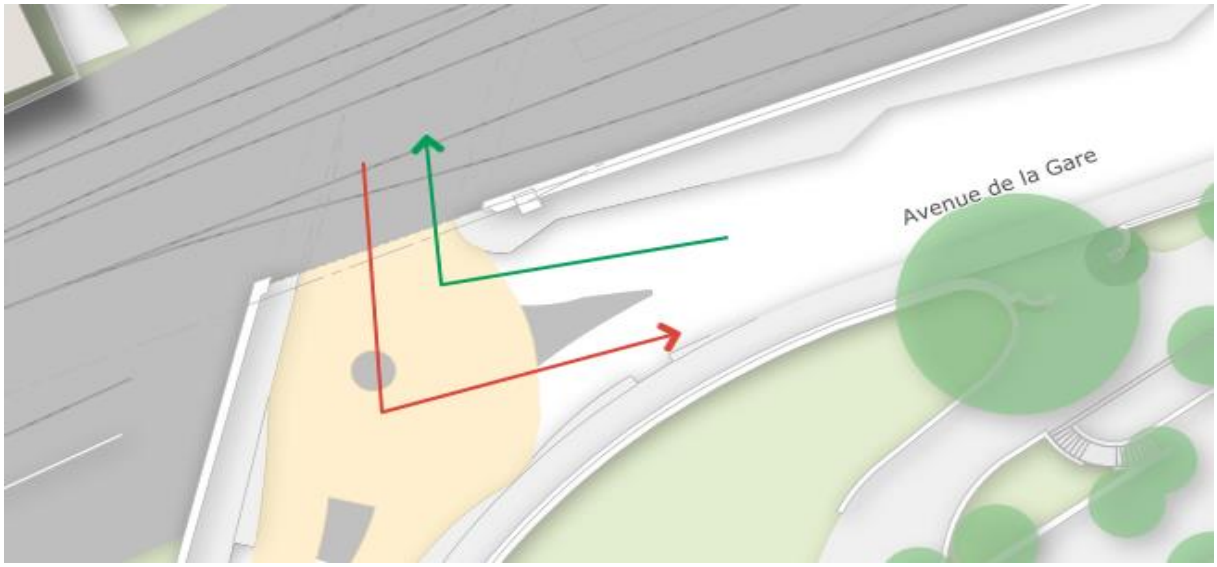
- vérifier la praticabilité à plus long terme des déplacements dans le quartier;
- vérifier l'accessibilité à la gare en fonction de l'évolution des activités aux alentours et sur le plateau de la gare;
- vérifier les conditions d'exploitation du réseau des transports publics;
- vérifier la sécurité et le confort des modes de déplacement «doux» (deux-roues et piétons), et

- garantir le respect des exigences de qualité de l'air et de limite du bruit routier.

En 2012, la Ville a mandaté deux bureaux d'ingénieurs afin de tirer un bilan global de cette gestion du trafic. L'analyse a confirmé la pertinence de la mise à sens unique montant, avec les constats qui seront exposés au chapitre 2.



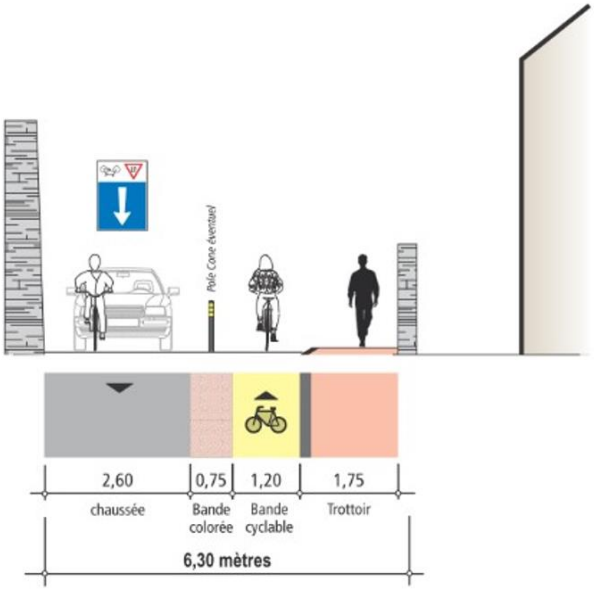
1 - Sortie problématique de la rue de Gibraltar sur la rue des Fahys pour les véhicules à destination de la gare en cas de mise à sens unique descendant de la rue du Crêt-Taconnet.



2 - Avec un sens unique descendant le Crêt-Taconnet, les flux en provenance de Gibraltar (flèche rouge) à destination de la gare coupent à nouveau les autres flux.

1.2 Variante proposée en 2019

Dans sa réponse du 4 novembre 2019 à l'interpellation écrite du groupe PLR intitulée «La rue du Crêt-Taconnet mérite mieux que des 'tacons'» (n°19-610), le Conseil communal annonçait que des travaux seraient entrepris sur cet axe en s'appuyant sur un projet autorisant le contresens cyclable, mais interdisant l'accès aux véhicules lourds.



3 - Ci-dessus: variante (30km/h) en circulation bidirectionnelle envisagées en 2019 par les anciennes Autorités de la Ville de Neuchâtel

En effet, l'étude mandatée à l'époque concluait que, dans les conditions de circulation en vigueur (vitesse 30km/h), l'aménagement nécessaire pour autoriser le contresens cyclable en garantissant les gabarits des voies piétonnes et cyclistes impliquait l'interdiction des poids lourds de plus de 10 mètres de long sur cet axe. Les règles de circulation à 30km/h imposent en effet que chaque mode de déplacement bénéficie de son propre corridor, avec des gabarits à la fois déterminés par la règlementation et contraints par la topographie de la rue.

Dans ce cas de figure, l'étroitesse de la rue ne permet pas de respecter le gabarit nécessaire au passage des véhicules lourds.

En considérant que le report du trafic de quelques poids lourds de plus de 10 mètres par jour sur le centre-ville pour accéder par l'ouest au plateau de la gare, sans être optimal, était néanmoins tolérable, les anciennes Autorités de la Ville de Neuchâtel avaient privilégié cette variante. Or, entretemps, certains éléments nouveaux, présentés au chapitre suivant, et les dernières analyses effectuées ont conduit le Conseil communal à écarter la variante choisie en 2019 et à proposer une solution permettant de mieux résoudre les problèmes liés à la configuration des lieux, en intégrant la réflexion concernant la rue du Crêt-Taconnet à celle, plus générale, qui considère l'ensemble du plateau de la gare.

1.3 Nouveau contexte

Les analyses en cours en lien avec l'arrivée en gare de la future ligne directe, dans la zone nord, ont confirmé l'importance d'une prise en considération de l'ensemble des flux de trafic du périmètre d'accès à la

gare et d'éviter les engorgements conduisant à des congestions, en particulier dus à la recherche de place et aux manœuvres de stationnement automobile en surface.

La réorganisation de l'espace au sud de la gare à l'occasion de la mise en place des bus de substitution pendant la réfection de la ligne ferroviaire historique Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds, en 2021, a quant à elle modifié de manière importante les habitudes des utilisatrices et utilisateurs. Durant les neuf mois de travaux, le parcours et la localisation provisoire des arrêts des bus ont en effet imposé une nouvelle configuration du stationnement et des circulations dans ce secteur.

La nouvelle répartition des espaces dédiés aux différents types de mobilité a permis d'observer l'évolution de leur cohabitation sur le site. Elle a également mis en exergue la permanence des faiblesses de l'aménagement actuel en matière d'attractivité du site, d'organisation du stationnement, de fluidité du trafic et de sécurité (pour les piéton-ne-s et pour les deux-roues). Enfin, divers réaménagements dans le périmètre élargi de la gare ont pu modifier les flux de circulation dans les abords de cette zone (réaménagement de la rue des Sablons, nouvelle bande cyclable sur l'avenue de la Gare, double giratoire de la Maladière, etc.).

Au vu de ces différents éléments, et pour répondre à la demande formulée par le postulat n°186, une étude a été mandatée, visant à réévaluer l'aménagement de l'ensemble du plateau de la gare, afin d'améliorer la sécurité (notamment des piéton-ne-s) et les flux de mobilité, tout en préservant l'accessibilité à la gare pour tous les modes de transports: les résultats de l'étude sont décrits au chapitre 3. Sur la base de cette étude et des analyses complémentaires qui en découlent, les conclusions principales sont les suivantes:

- l'accès au plateau de la gare par la rue du Crêt-Taconnet, aussi pour les véhicules lourds et les véhicules d'urgence, doit être maintenu;
- la circulation en bidirectionnel dans le secteur compris entre l'ouest du bâtiment de la gare et le débouché du Crêt-Taconnet doit en revanche être supprimée pour les voitures et les camions;
- l'accès à la gare par l'ouest reste toutefois possible pour tous les véhicules, moyennant une giration autour du «galet» du parking de la gare (et/ou l'utilisation du parking ouest lui-même, sans modification par rapport à la situation actuelle);
- l'ensemble du secteur compris entre le giratoire au bas de la rue du Crêt-Taconnet, à l'est, et celui en haut de l'avenue de la Gare, à l'ouest, sera réaménagé en zone de rencontre;
- ce régime de circulation est celui qui apparaît le mieux à même de répondre à la question de la cohabitation des différents modes de mobilité sur l'ensemble du secteur, dont la rue du Crêt-Taconnet,

permettant d'intégrer un contresens cyclable, dans le respect des impératifs de sécurité et compte tenu de la configuration très contraignante des lieux.

2. Propositions de circulation sur la rue du Crêt-Taconnet

2.1 Réponse au postulat n°186

Le postulat demande au Conseil communal d'analyser et comparer les trois variantes suivantes pour la circulation dans la rue du Crêt-Taconnet:

a) sens unique montant (situation actuelle)
b) sens unique descendant
c) interdiction à la circulation automobile

Les sous-chapitres suivants résument les principaux constats des études sur le secteur, à la lumière du contexte nouveau du plateau de la gare.

Si l'aménagement actuel est celui qui présente le moins d'inconvénients compte tenu des contraintes du site, il ne permet pas de régler de manière satisfaisante la question de la descente des cycles vers le rond-point de Clos-Brochet: le passage autorisé le plus court passe par la passerelle du Millénaire, mais représente un détour si important pour se rendre à vélo vers le quartier de la Maladière qu'il n'est que très peu utilisé. En effet, il est nettement plus simple et rapide de descendre à contresens par le Crêt-Taconnet, quand bien même la manœuvre est interdite. Le *statu quo* n'est donc pas satisfaisant, ce que tout le monde s'accorde à reconnaître.

a) <u>Sens unique montant</u>

La situation actuelle offre deux possibilités pour rejoindre la gare: une par l'est et l'autre par l'ouest. Ce fonctionnement satisfait en particulier les besoins en termes d'accessibilité pour les services d'urgence, mais aussi ceux des usagères et usagers de la gare pour qui une arrivée rapide, à l'heure, sur les quais pour prendre un train est plus importante que le départ depuis la gare par tout autre moyen de transport ou à pied.

En 2012, la Ville avait mandaté deux bureaux d'ingénieurs afin de tirer un bilan global de cette gestion des circulations. L'analyse avait confirmé la pertinence de la mise à sens unique montant, avec les constats suivants:

- diminution de plus de la moitié des charges de trafic (2'200 véhicules/jour au lieu de 4'800 véhicules/jour précédemment);
- fluidité de la circulation à améliorer au sud de la gare;
- sécurité piétonne au sud de la gare et des deux roues à améliorer;
- introduction d'un contresens cyclable descendant envisageable, moyennant l'interdiction de circuler des poids lourds;
- respect des normes concernant le bruit et la qualité de l'air;

- stationnement de surface (trop) fortement utilisé avec un taux de rotation élevé, et parkings en ouvrage sous-utilisés l'après-midi et le soir;
- limitation de vitesse, passée à 30 km/h, respectée par la grande majorité des usagers-ères.

Cette option du sens unique montant avait aussi été soutenue par le Canton en 2009, tout comme en 2019: le Service des ponts et chaussées (SPCH) avait approuvé le maintien du sens unique de la rue pour autant que le sens montant soit retenu.

Les différentes analyses réalisées en 2019 dans le cadre de la réponse à l'interpellation précitée arrivent à la conclusion que l'autorisation des cycles à la descente en vitesse 30km/h poserait des problèmes en cas de croisements, liés au gabarit de la rue et potentiellement un danger pour les usagères et usagers.

Ce présupposé a conduit, jusqu'à présent, à maintenir l'interdiction du contresens cyclable à la descente sur le Crêt-Taconnet, quand bien même, dans les faits, cette interdiction est quotidiennement ignorée par des dizaines de cyclistes ou de trottinettistes depuis des années, sans toutefois que cette situation n'ait conduit à aucun accident connu à ce jour[1].

b) Sens unique descendant

Cette option a été écartée dès les études de 2003 (*cf*. tableau 1). Les analyses de 2022, dont les résultats sont présentés au chapitre 3, confirment son inadaptation, même dans le nouveau contexte, exposé précédemment (§ 1.3). La variante d'un sens unique descendant pour tous les véhicules (avec autorisation des cycles à la montée) offrirait certes une plus grande sécurité théorique pour les cyclistes, en raison d'un différentiel de vitesse entre les différents types de véhicules moindre qu'à la montée.

En revanche, l'accès à la gare pour les véhicules d'intervention serait péjoré de manière significative, dans la mesure où ceux-ci, qui partent de la caserne de la Maladière, devraient faire un détour en passant par le 1er-Mars, les Terreaux et l'avenue de la Gare. Le passage via la rue des Fahys n'est pas possible pour certains véhicules en raison de la limite de hauteur imposée par le passage inférieur au droit de la rue de Gibraltar. De plus, la fluidité de la circulation en général (sécurité, transports publics, etc.) dans les alentours de la gare serait péjorée par la problématique des mouvements de tourner à gauche, présentés sur les figures 2 et 3 ci-

[1] Une analyse de l'accidentologie dans la période comprise entre 2011 et 2021 fait état d'un seul accident impliquant un cycle circulant à la descente en sens interdit sur le tracé en sens unique, qui a chuté en raison d'un défaut d'équipement, sans aucune implication de tiers.

dessus, au niveau de la rue des Fahys, puis au niveau du giratoire de l'avenue de la Gare.

c) Interdiction de la circulation automobile

Une interdiction complète du Crêt-Taconnet à la circulation motorisée permettrait un partage de l'usage de la chaussée entre les mobilités douces (cycles et piétons-ne-s) en toute sécurité. Cependant, la nécessité de maintenir des accès aux riverain-e-s de la rue du Crêt-Taconnet et les inconvénients majeurs évoqués pour l'option (b) seraient identiques dans ce cas de figure. Cette variante impliquerait une détérioration très significative de l'accès à la gare pour tous les types de mobilité et des reports de circulation de véhicules jusqu'au centre-ville.

2.2 Option retenue et régime de trafic prévu

Partant des analyses exposées et de leurs constats, une solution a été recherchée pour tirer parti de toute la surface de la chaussée, en veillant à préserver des conditions acceptables de sécurité pour l'ensemble des usagères et usagers de l'axe routier.

Une première variante consisterait à réaliser un trottoir mixte pour les cyclistes et les piéton-ne-s, d'une largeur de trois mètres, sur le modèle de celui réalisé l'an dernier le long de la «Ficelle» à Corcelles-Cormondrèche. La pente du Crêt-Taconnet pourrait cependant conduire à un dépassement de la vitesse autorisée par les cyclistes et créer un danger, doublé d'un sentiment d'insécurité, pour les piéton-ne-s. Cette option a donc été écartée.

La seconde option étudiée consiste en l'aménagement d'une zone de rencontre sur l'entier de la rue du Crêt-Taconnet. Ce régime offre l'avantage de modifier l'ordre de priorité entre les différent-e-s usagères et usagers: l'espace est partagé et les piéton-ne-s sont prioritaires en tout temps par rapport à tous les types de véhicules, cycles compris, qui devront respecter la limitation de vitesse à 20 km/h, permettant de réduire les distances de freinage et ainsi d'améliorer la sécurité.

Cette variante présente le triple avantage d'autoriser le contresens cyclable, déjà largement pratiqué dans les faits de manière illégale; d'améliorer la sécurité, tant par la limitation de vitesse pour tous les véhicules que par une signalétique appropriée, et de réduire le bruit. L'aménagement de la rue du Crêt-Taconnet en zone de rencontre permettra l'atténuation du caractère typiquement routier de l'aménagement actuel, notamment grâce à la suppression du trottoir. L'espace ainsi remodelé renforcera son caractère piéton et favorisera le respect des règles spécifiques aux zones de rencontre, notamment la priorité aux piéton-ne-s et une vitesse modérée.

Le problème identifié en 2019 relatif à la circulation des poids lourds se situait dans un contexte de vitesse à 30km/h, avec une séparation des flux: le gabarit disponible est insuffisant pour permettre le croisement dans un virage d'un camion articulé (ou d'un bus de substitution), d'un piéton et d'un vélo tous côte-à-côte. Le principe de la zone de rencontre prévoit quant à lui que chacun adapte sa vitesse et s'attende à trouver un-e piéton-ne, un-e cycliste ou un autre véhicule sur la chaussée. Puisqu'aucun marquage au sol ne délimite les voies de circulation, tou-te-s les usager-ère-s sont potentiellement mélangé-e-s et s'attendent à en rencontrer d'autres.

En outre, quelques éléments de marquage ou de mobilier urbain définiront des espaces plus protégés, en particulier pour les piéton-ne-s les plus vulnérables tels que les enfants et les personnes âgées. La suppression du trottoir, en plus de clarifier le caractère piétonnier de la zone de rencontre, résoudra en outre une problématique d'obstacle pour les personnes à mobilité réduite. Dans le cas où un camion devait croiser un piéton et un cycliste dans un virage, le camion roulant déjà à vitesse très modérée (20km/h) est tenu de ralentir. La même remarque s'applique aux cyclistes, les personnes à pied étant prioritaires.

Relevons enfin qu'après 14 ans «d'expérimentation à titre provisoire», la question d'une remise en trafic bidirectionnel ne se pose plus, au vu de l'évolution des circulations piétonnes et des gains apportés en terme de sécurité par la mise en place du sens unique.

Les analyses de deux bureaux d'ingénieurs et des services de la Commune ont confirmé en 2022 que le maintien du sens unique montant apparaît comme le régime de circulation le plus adapté à la situation très particulière des lieux, un régime qui a permis en outre de réduire les niveaux de bruit et de pollution.

Les modifications induites par le passage en régime de zone de rencontre seront attentivement monitorées lors de la phase test d'une année. Si elles s'avèrent concluantes, la solution sera pérennisée par une demande de crédit de réalisation à l'hiver 2023-2024, et l'aménagement définitif, inscrit à la planification des investissements, fera l'objet d'une demande de co-financement fédéral via le projet d'agglomération (PA1).

3. Extension de la réflexion sur tout l'axe sud de la gare

Comme indiqué plus haut, les CFF ont procédé, au cours de l'année 2021, à d'importants travaux de réfection sur le tracé historique du chemin de fer entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. L'interruption de la ligne durant environ neuf mois a nécessité la mise en place d'un important système de bus de substitution et à une réorganisation du stationnement ainsi que des

circulations au sud de la gare de Neuchâtel (cheminement piétonniers, arrêts de bus, zone taxis, livraisons, dépose-minute, stationnement automobile, etc.).

Ces aménagements provisoires liés au service des bus de substitution ont entraîné une réduction de 26 places en surface pour les véhicules motorisés, qui a eu pour corolaire une modification de certaines habitudes et une amélioration de la fluidité du trafic dans les secteurs concernés. Celle-ci est due à la diminution du nombre de voitures manœuvrant pour stationner, le secteur à proximité du magasin Coop restant toutefois problématique en raison du stationnement sauvage fréquent à cet endroit.

Ces changements ont été globalement bien acceptés et respectés. Ils ont répondu aux attentes, notamment par un usage accru des deux parkings souterrains disponibles sur le site[2]. L'analyse des taux d'occupation des parkings en question (P+R 1+2), basée tant sur la période avant 2020 que sur celle des deux dernières années, montre qu'ils disposent d'une capacité suffisante pour absorber l'entier de la demande en stationnement de courte durée actuellement offerte en surface. Il est à relever que les 20 premières minutes sont gratuites, et que la première heure est offerte à un tarif abordable (CHF 1.50). En revanche, compte tenu de leur vocation de parking d'échange pour les clients CFF, le tarif pour les autres types d'utilisation devient plus élevé dès la 2e heure.

À la lumière de cette expérience, et en lien avec les réflexions sur la rue du Crêt-Taconnet présentées plus haut, une analyse approfondie a été réalisée afin d'améliorer l'organisation générale du secteur, notamment les éléments touchant la sécurité, la fluidité du trafic et les aménagements, en prenant en considération tous les besoins liés à la desserte de la gare.

Une étude spécifique portant sur l'entier du tronçon compris entre le Crêt-Taconnet et le giratoire situé au nord de l'avenue de la Gare a été confiée à un bureau d'ingénieur. Les résultats de l'étude, les analyses et les observations effectuées tout au long de la période durant et après l'interruption de la ligne CFF Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds, ainsi que les réflexions présentées au chapitre précédant concernant le Crêt-Taconnet, ont conduit notre Conseil à proposer une nouvelle gestion des flux de trafic de tout le secteur: l'introduction d'une zone de rencontre sur l'entier des 840 mètres qui séparent le giratoire de la gare et celui de Clos-Brochet, en lieu et place du 30km/h en vigueur actuellement.

Afin de vérifier la pertinence des modifications prévues, un aménagement test du secteur compris entre le «galet» et la rue du Crêt-Taconnet sera mis en place pour la durée d'une année. À noter que les riverains et toutes les parties intéressées ont été consultées, dans certains cas à plusieurs

[2] Les chiffres précis ont été communiqués aux services communaux à titre confidentiel.

reprises, durant le processus d'élaboration du projet (CFF, TransN, taxis, hôtel, Poste, commerces, ECAP, OFS, HE-Arc, etc.). Le projet a également été présenté aux associations actives dans le domaine de la mobilité (ACS, ATE, Mobilité Piétonne, Pro Vélo et TCS), qui ont toutes accueilli très favorablement les mesures proposées.

Le temps de parcours théorique estimé s'allonge d'une minute à cause de l'abaissement des vitesses, ce qui paraît négligeable au vu des nettes améliorations escomptées, détaillées ci-dessous.

4 - Aménagement d'une zone de rencontre (Z20) au sud de la gare

3.1 Contexte de l'espace situé au sud de la gare

Selon les études et les observations effectuées par le passé dans ce secteur, la situation avant septembre 2020 posait les problèmes récurrents suivants:

- fluidité du trafic entre le «galet» et le giratoire de l'Espace de l'Europe perturbée par les véhicules manœuvrant pour se garer latéralement;
- 30% du trafic des véhicules qui arrivent de l'ouest rebroussent au giratoire de l'Espace de l'Europe, généralement à la recherche de stationnement en surface;
- places de «dépose-minute» limitées à 5 minutes difficiles à contrôler: les dépassements de temps sont systématiques;
- «dépose-minute» fréquemment utilisés plutôt pour des courses dans le secteur commercial de la gare que pour leur fonction dédiée;
- traversées piétonnes n'offrant pas les distances de visibilité légales à cause des véhicules stationnés;
- piéton-ne-s et cyclistes entravé-e-s par l'omniprésence des véhicules automobiles dans le secteur aux heures de pointe (trafic dense bidirectionnel, manœuvres, stationnement sauvage, etc.).

3.2 Aménagement «test» pour le secteur Sud de la Gare

La Gare est l'une des portes d'entrée principales de notre ville pour ses visiteurs et visiteuses, ainsi que pour ses résident-e-s. De plus, de nombreux piétons-ne-s transitent actuellement par cet espace dans des

conditions sécuritaires qui ne sont pas acceptables, en termes de distance de visibilité et en raison des manœuvres incessantes des véhicules automobiles en lien avec le stationnement en surface.

Fort de ces différents constats et sur la base des études effectuées ces derniers mois, un groupe de travail interservices a été mis en place pour élaborer et évaluer les différentes variantes d'aménagement visant à résoudre les problèmes identifiés, tout en garantissant l'accessibilité au secteur et aux services qui y sont liés. Les objectifs suivants ont été posés:

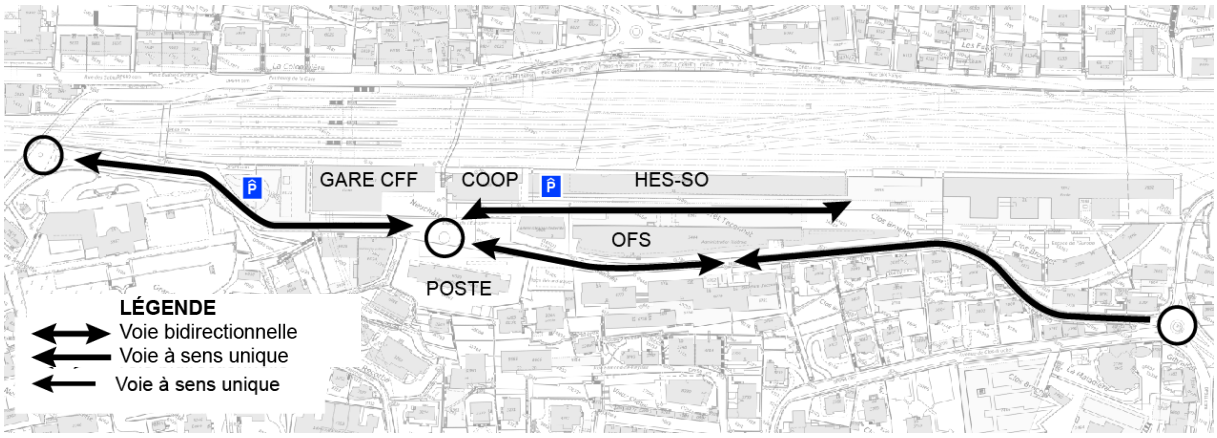
- accessibilité pour tous les modes de transport
- amélioration de la sécurité des usagers et usagères
- attribution de plus d'espace en surface pour la mobilité douce, en particulier pour les piétons-ne-s
- fluidification du trafic au sud de la gare
- maintien d'une offre en stationnement suffisante pour les automobiles et amélioration de l'offre en stationnement pour les deux-roues
- contresens cyclable dans tout le secteur, y compris la rue du Crêt-Taconnet

Les variantes ont été comparées via une grille d'analyse multicritères permettant d'apprécier les avantages et les inconvénients de chacune d'entre elles. La variante retenue à l'issue du processus, résumée par les schémas 6 et 7 ci-dessous, présente les caractéristiques suivantes:

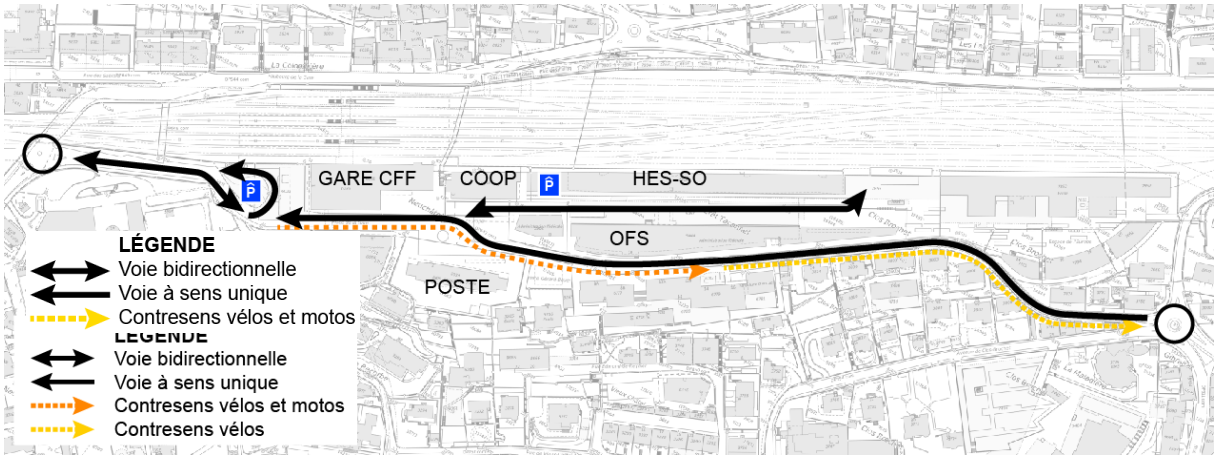
- mise à sens unique du tronçon entre le «galet » du P+R 1 et la rue du Crêt-Taconnet, avec contresens autorisé pour les deux-roues et les triporteurs de la Poste, pour supprimer les flux parasites en provenance de l'ouest qui font demi-tour au giratoire de l'espace de l'Europe à la recherche d'une place de stationnement en surface, et qui saturent le secteur;
- aménagement d'un couloir «Kiss&Rail», sur le modèle éprouvé utilisé par exemple dans les aéroports, qui permet le dépose-minute, mais pas le stationnement du véhicule;
- maintien du stationnement en surface pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et les fonctions particulières telles que les livraisons, le «Kiss&Rail», etc.;
- augmentation d'une vingtaine de places de stationnement pour les deux-roues (18 places vélos et 5 places scooters/motos);
- dans un rayon de 150 mètres autour de la gare, stationnement de courte ou moyenne durée systématiquement redirigé vers les parkings en ouvrage existants (au-delà de ce rayon, douze cases payantes en surface sont maintenues à l'est et à l'ouest du plateau de la gare, tout comme les quarante places payantes vers la HE-Arc).

Les études menées tendent à démontrer que la variante retenue fonctionne dans le système complet de circulation autour de la gare et garantit son accessibilité. Elle permet d'offrir une lisibilité claire du secteur et de fluidifier la circulation de tous les modes de transports, notamment grâce à la suppression du trafic parasite et des manœuvres sur la chaussée.

La période-test d'une année permettra, comme pour la rue du Crêt-Taconnet, de vérifier le fonctionnement des aménagements, de les affiner, voire d'y apporter au besoin des adaptations rapides en fonction des constats. Enfin, des mesures de la qualité de l'air seront menées pendant la phase de test afin de vérifier que les limites légales ne sont pas dépassées.



5 – Schéma de circulation actuel



6 – Schéma de circulation futur (cf. agrandissement en annexe p.18)

4. Planification

Printemps 2023:	Mise en place de la zone de rencontre sur l'axe du Crêt-Taconnet et au sud de la Gare, avec aménagements provisoires
Printemps 2024:	Bilan de la phase test. En fonction du résultat, pérennisation des aménagements au sud de la gare; assainissement et aménagement définitif de la rue du Crêt-Taconnet

5. Conclusion

Le secteur de la gare est en évolution constante depuis des années, ce qui a conduit à une situation actuellement peu satisfaisante, tant en ce qui concerne l'organisation du trafic, que de la sécurité et de l'attractivité d'une des principales portes d'entrée de notre ville. Cette évolution est amenée à se poursuivre, notamment en lien avec les projets CFF prévus, qui s'étaleront sur des années jusqu'à la mise en service de la nouvelle ligne directe vers La Chaux-de-Fonds, à l'horizon 2035. Ces constats ont conduit le Conseil communal à élargir sa réflexion au-delà de la rue du Crêt-Taconnet et à procéder à des analyses approfondies sur l'ensemble du secteur. Il propose donc des aménagements qui prennent en compte à la fois l'évolution future du périmètre et la nécessité de répondre aux défis actuels, dont ceux qui concernent la rue du Crêt-Taconnet, objet du postulat n°186.

Le projet présenté dans ce rapport vise à apporter une amélioration sensible des circulations, des espaces publics et de la sécurité dans cette zone-clé du territoire communal. Les besoins propres aux personnes vulnérables (enfants, personnes âgées), aux personnes à mobilité réduite et aux personnes malvoyantes seront considérés (bancs, bandes podotactiles, etc.). Ces enjeux et la place dédiée aux mobilités douces ont été envisagés en prenant en compte l'offre en stationnement pour les automobilistes et pour les deux-roues dans le secteur. L'extension de la zone de rencontre du giratoire de l'avenue de la Gare jusqu'à celui de Clos-Brochet permet de traiter d'un seul tenant les espaces publics du sud de la gare et de régler la problématique posée par la rue du Crêt-Taconnet en toute cohérence avec l'ensemble du plateau.

Les études et les analyses effectuées doivent être testées dans la réalité du terrain, raison pour laquelle une phase-test d'une année est prévue. Si les solutions proposées donnent satisfaction, elles seront pérennisées en deux temps, avec une différenciation entre la rue du Crêt-Taconnet et le reste du plateau de la gare, dont le projet s'inscrira dans le cadre du «masterplan» qui sera élaboré en 2023-24.

La rue du Crêt-Taconnet, quant à elle, au vu de l'état de sa chaussée et de la présence du trottoir, qui est en contradiction avec les aménagements prescrits pour une zone de rencontre, sera assainie et réaménagée dès l'issue de la phase test à l'hiver 2023-2024.

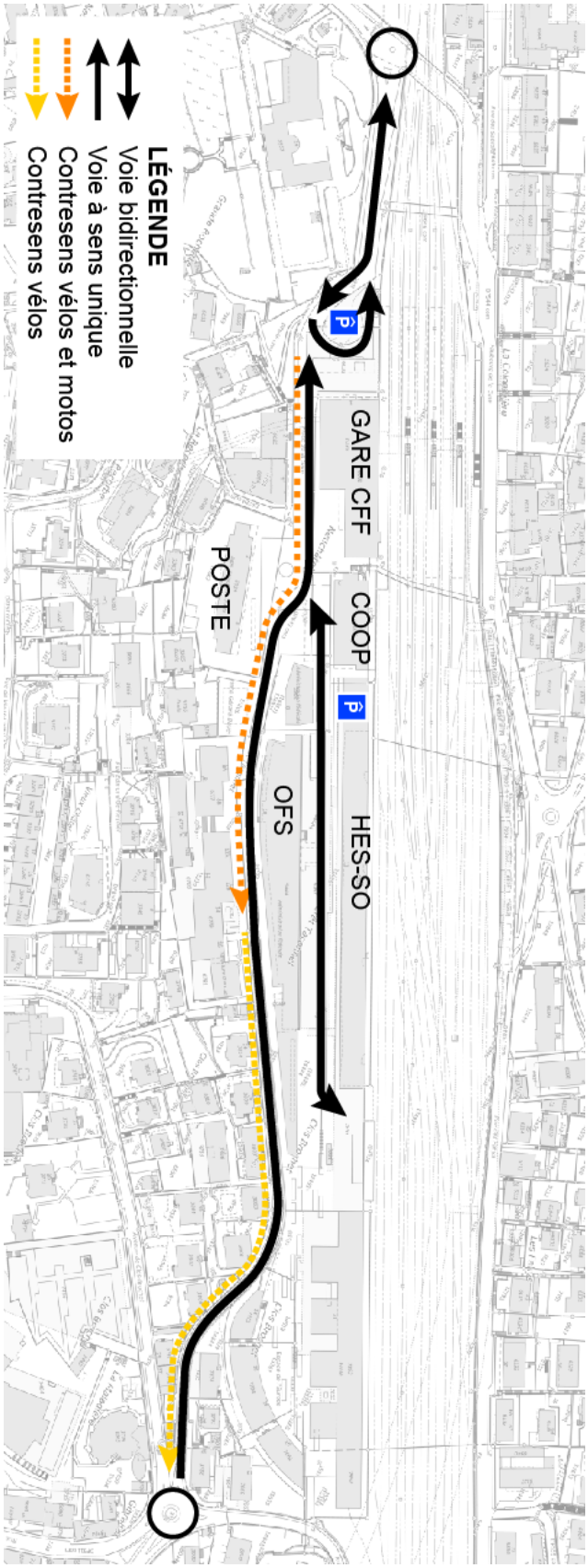
C'est dans cet esprit et sur la base de ce qui précède que nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre acte du présent rapport et classer le postulat n°186.

Neuchâtel, le 12 décembre 2022

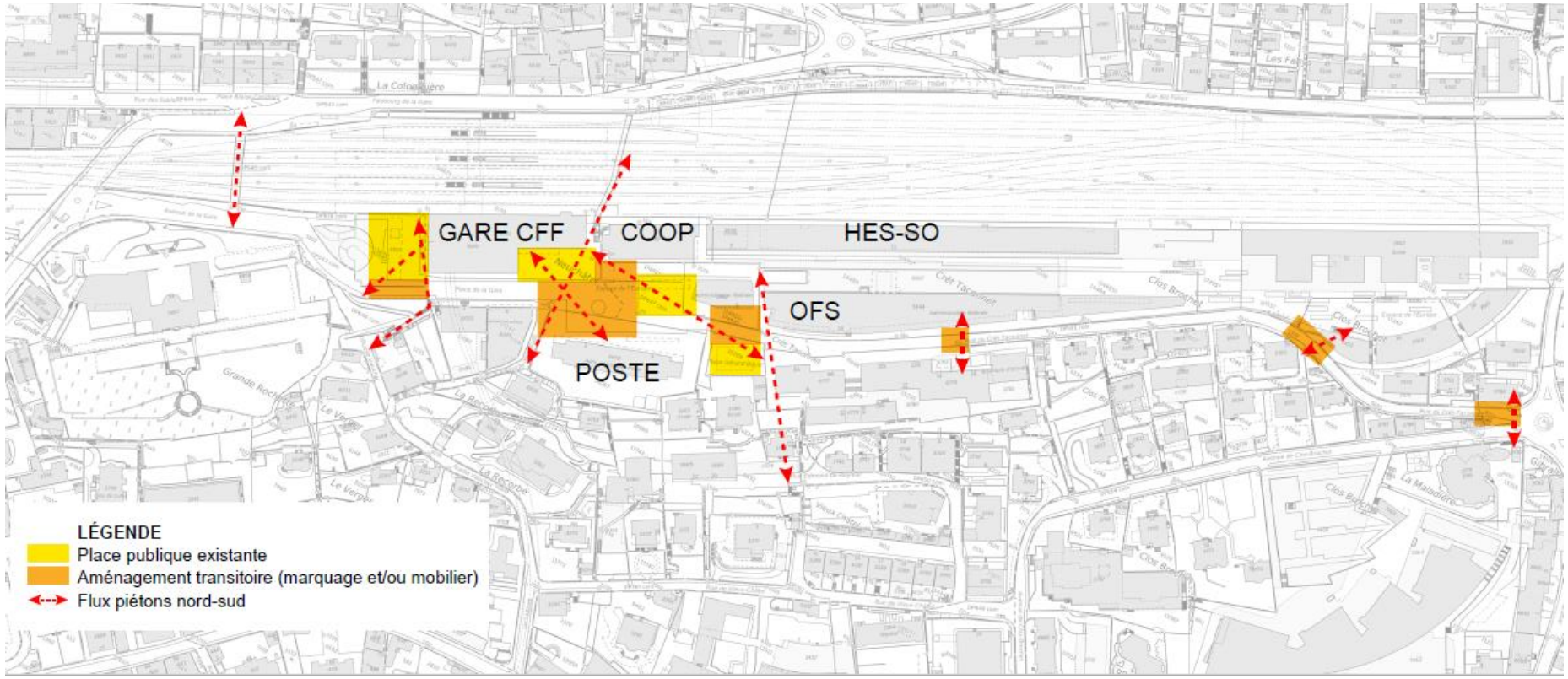
AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

La présidente,	Le chancelier,
Nicole Baur	Daniel Veuve

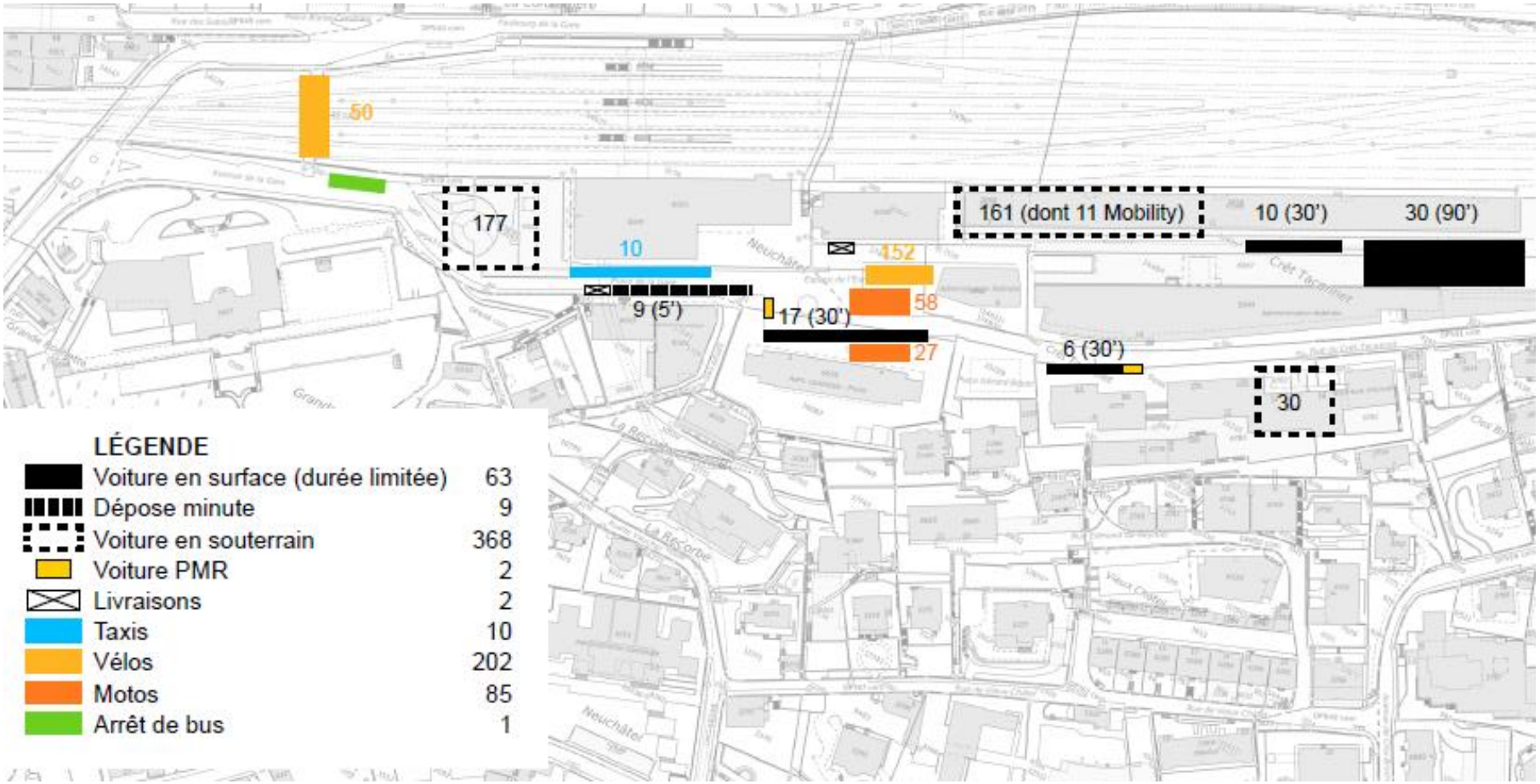
6. Annexes



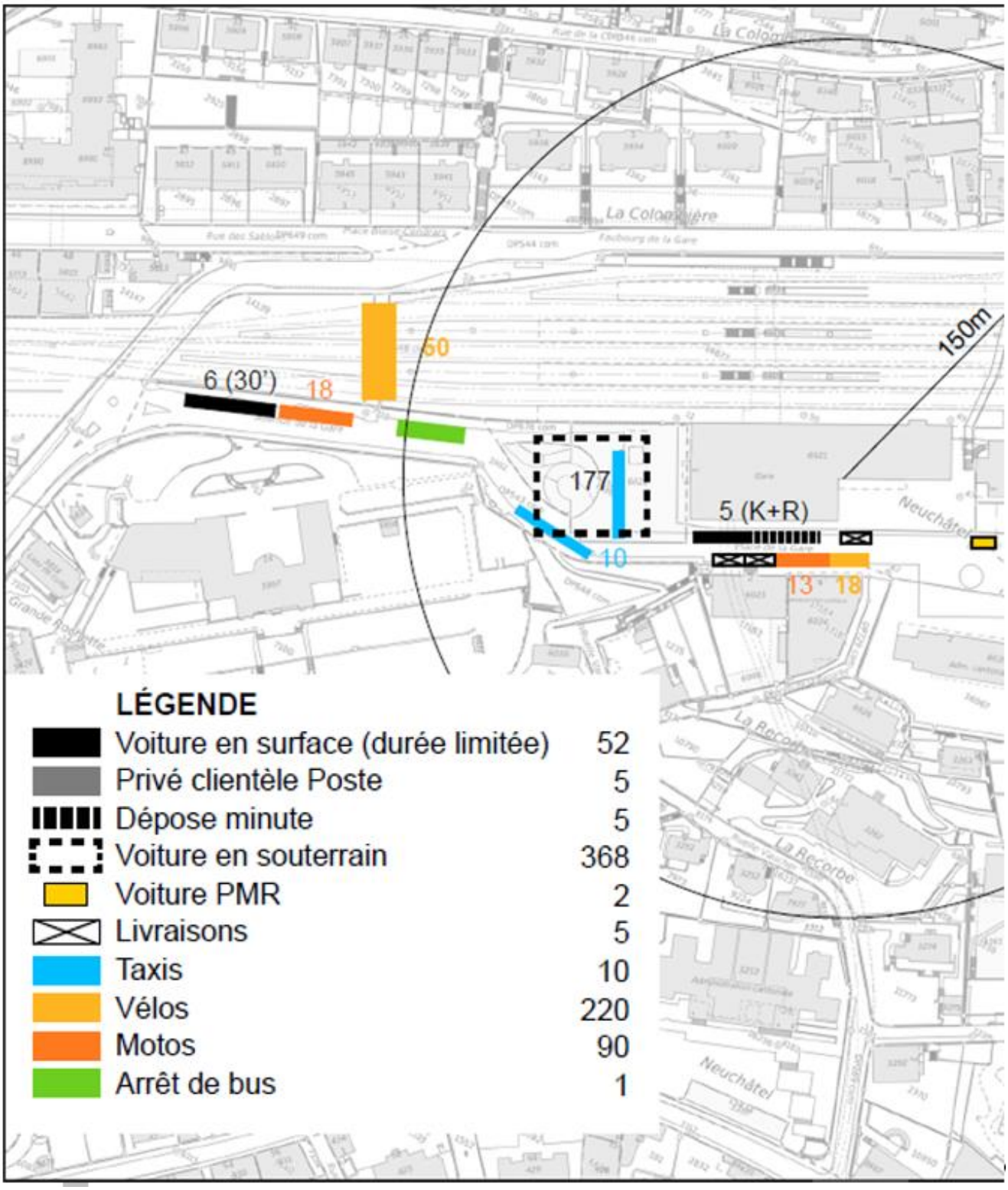
7 - Schéma de circulation testé



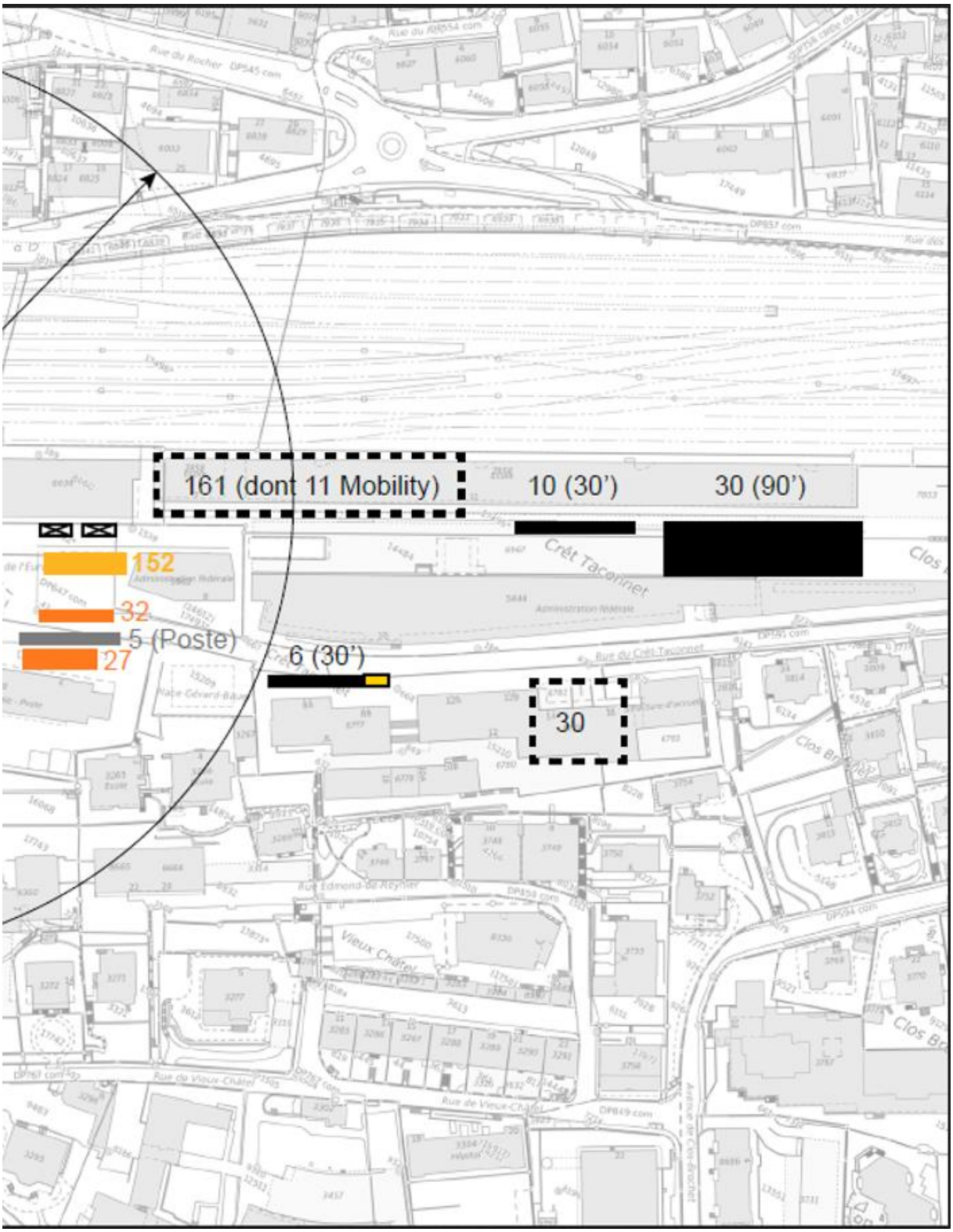
8 - Espaces publics existants complétés par des aménagements transitoires (marquage au sol et/ou mobilier urbain)



9 - Offre en stationnement actuelle pour le secteur sud de la gare



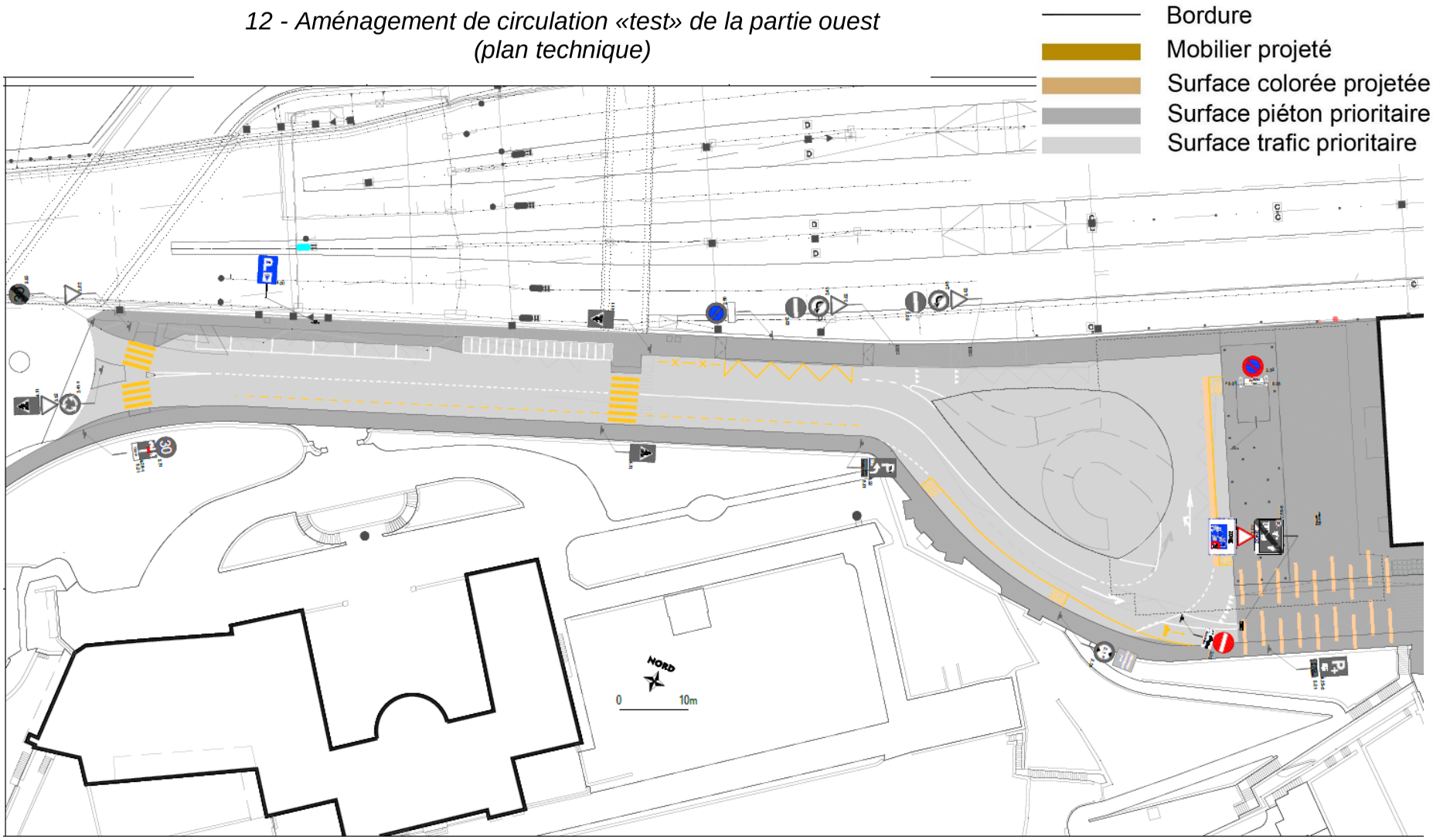
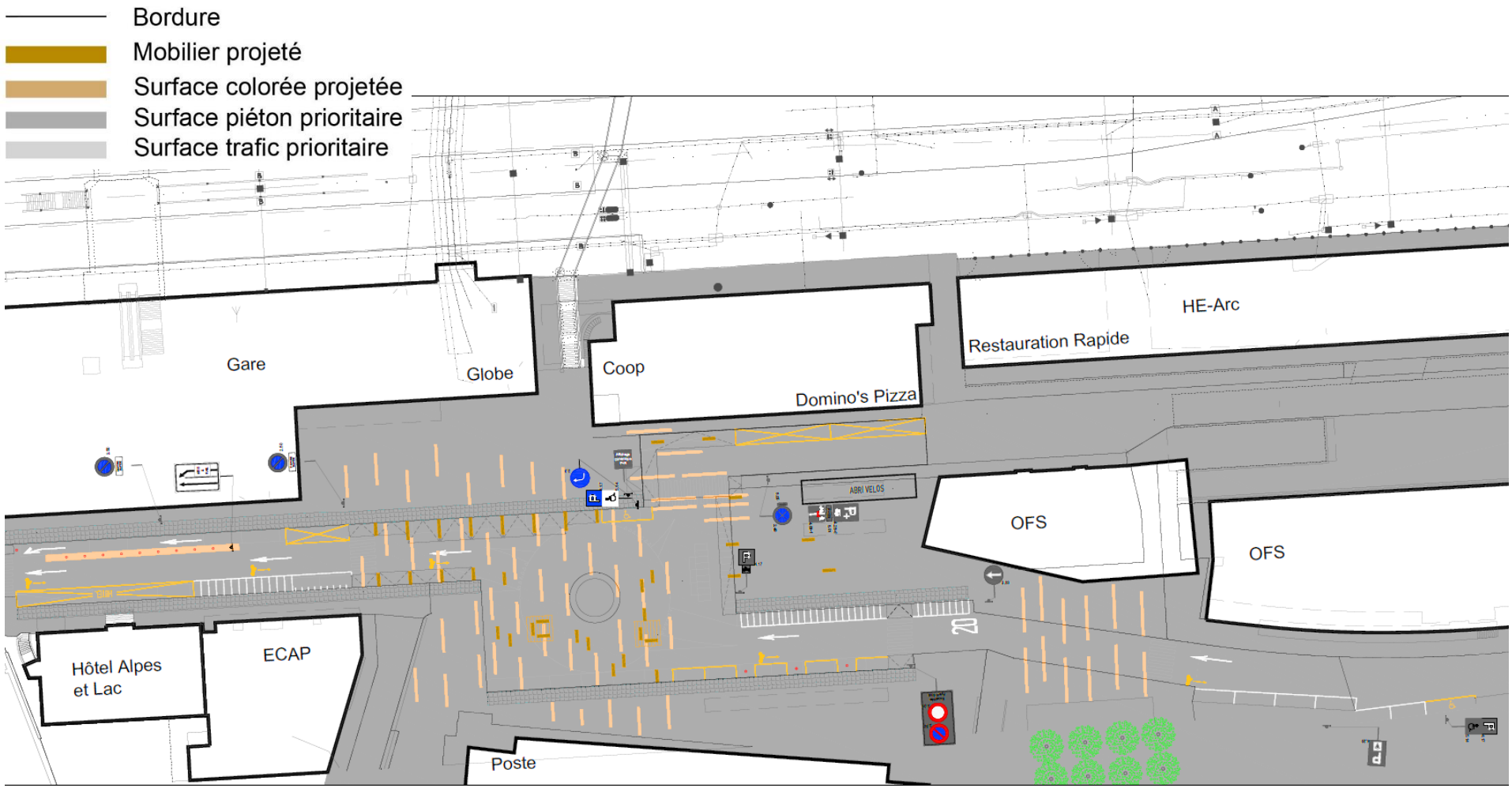
10 - Partie 1 - Offre en stationnement future pour le secteur sud de la gare



11 - Partie 2 -Offre en stationnement future pour le secteur sud de la gare

Dans un rayon de 150m, l'offre répond aux besoins spécifiques (livraisons, PMR, Kiss&Rail, 2-roues, taxis, etc.). Le stationnement de courte ou moyenne durée est redirigé vers les parkings en ouvrage (20 minutes gratuites).

12 - Aménagement de circulation «test» de la partie ouest (plan technique)



13 - Aménagement de circulation «test» de la partie centrale
(plan technique)