TRANSPORTS
10-024

Rapport d'information du Conseil communal au Conseil général sur le projet d'agglomération RUN (volet transports et urbanisation) et la réalisation des mesures de sa première phase

(Du 18 octobre 2010)

Résumé

Le projet d'agglomération, au sens que lui donne la Confédération, est un instrument de planification portant en particulier sur la coordination de l'urbanisation et des transports dans les agglomérations. La mise en œuvre des différents projets d'agglomération au niveau suisse est soutenue par le fonds fédéral d'infrastructure à hauteur de 3.4 milliards de francs sur 20 ans.

Le présent rapport présente le projet d'agglomération du réseau urbain neuchâtelois (RUN) et les mesures qui le composent. Il est soumis dans le même temps par les Conseils communaux des trois villes du Canton et des communes de la COMUL à leurs Conseils généraux, ainsi que par le Conseil d'Etat au Grand Conseil. Cette simultanéité illustre le large partenariat et la solidarité sur lesquels est basé ce programme.

Le RUN a déposé un seul et unique projet d'agglomération à la Confédération en décembre 2007. Il intègre les trois villes du Canton, ainsi que les communes d'agglomération offrant un degré d'urbanité reconnu, pour former une entité de plus de 100.000 habitants, visible aux plans national et international.

Pour soutenir la prospérité du territoire cantonal, les axes d'action définis visent à atténuer ses divisions séculaires (haut/bas et ville/campagne), et à catalyser ses forces urbaines génératrices de croissance économique.

Outre sa mesure-phare, le TransRUN, le projet comprend de nombreuses actions concernant notamment les pôles de développement économique, la revalorisation du corridor Morteau-La Chaux-de-Fonds, ou de multiples actions au bénéfice des transports publics, de la fluidité ou de la modération du trafic urbain, ou encore de la mobilité douce.

Le calendrier prévoit que la Confédération signera à fin 2010 avec chaque agglomération de Suisse un accord sur les prestations portant sur une première phase de réalisation, et cadrant les principes généraux du financement des mesures. Il sera complété, pour chaque mesure, avant le début des travaux, par une convention de financement précisant les termes exacts de l'intervention et la participation fédérale.

Les mesures du projet d'agglomération RUN auront un réel impact sur la situation des transports et de l'urbanisme dans les communautés urbaines du Littoral et des Montagnes neuchâteloises.

Le présent rapport d'information permet de faire comprendre les enjeux des demandes de crédit qui seront prochainement soumises aux législatifs communaux et cantonal en vue de la réalisation de ces mesures.

Une des caractéristiques de ce rapport est de comporter, jusqu'au chapitre 9 inclus, une partie commune aux différents partenaires du projet d'agglomération qui s'adresseront à leur législatif. Dès le chapitre 10, les enjeux pour la Ville de Neuchâtel sont explicités, ainsi que les objectifs visés et les mesures envisagées.

*** * * * ***

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs,

1. Introduction

Un canton, une vision…

Ce titre était celui du rapport du Conseil d'Etat du 26 septembre 2007 concernant la politique régionale, le RUN, le TransRUN et leurs conséquences, qui présente une vision du développement du Canton

basée sur la mise en réseau des villes et des régions et soutenue par des axes de transports performants. Si nous reprenons ce titre ici, c'est parce qu'il s'applique toujours parfaitement à la stratégie concertée des Autorités cantonale et communales pour le développement de notre canton, dans laquelle s'inscrit le présent rapport.

Cette vision et cette stratégie trouvent leur ancrage dans la **Conception directrice cantonale de l'aménagement du territoire**, élaborée avec les Communes et approuvée par le Grand Conseil en 2004. Ce document de base fixe des principes simples et forts, qu'il convient de rappeler:

- La mise en réseau des villes est la clé pour exister comme agglomération de plus de 120'000 habitants sur une scène nationale et internationale, nous présenter unis, donc plus forts, pour contrebalancer le poids de centres de décision extérieurs au canton et être un interlocuteur reconnu pour des alliances avantageuses avec d'autres villes.

- L'alliance des villes et des régions valorise les complémentarités, par exemple entre dynamisme économique et qualité d'environnement.

Dans le domaine des **transports**, élément-clé du développement économique et du renforcement des solidarités cantonales, l'accent est mis sur le développement de l'offre des transports publics qui devront prendre en charge l’augmentation de la demande de déplacements. Le réseau de transport public souffre en effet de lacunes sur sa colonne vertébrale et d'une insuffisance de fréquence sur sa desserte capillaire. Conscient de cette situation, le Canton s'est doté successivement d'une conception directrice des transports publics et d'un plan directeur des transports visant à apporter des solutions aux problèmes de mobilité. L’objectif principal des options politiques retenues dans ces instruments est, à moyen terme, le renforcement des transports publics.

Dans le domaine de l'**urbanisme**, cela se traduit notamment par une volonté d'encourager les mobilités douces par la mise en place de réseaux cyclables sécurisés de cheminements piétonniers et de bonnes interfaces avec les transports publics. Il s'agit également d'améliorer la qualité des espaces publics urbains par des éléments d'aménagement, d'animation et d'image et de valoriser les friches urbaines.

Le développement de la complémentarité entre les modes de transport est également au premier plan: parcs relais P+R, abris à vélos B+R, aménagements d'espaces publics, etc.

… à concrétiser maintenant!

Cette stratégie nous conduira à solliciter prochainement des crédits d'investissement pour la réalisation, en 2011 et 2012, de mesures liées à l'urbanisme et à la mobilité.

Le présent rapport d'information vise cependant à poser dès aujourd'hui le cadre dans lequel s'inscrira la réalisation de ces mesures. Un rapport identique est soumis presque simultanément par les Conseils communaux de l'association « Réseau des trois villes » et des communes de la COMUL[1] à leurs Conseils généraux. Dans le même temps, il est soumis par le Conseil d'Etat au Grand Conseil. Certains exécutifs soumettent d'ailleurs à cette occasion à leur législatif les premières demandes de crédit liées à la réalisation des premières mesures du projet d'agglomération RUN.

Ces démarches parallèles et coordonnées illustrent le large partenariat sur lequel est basé ce programme. Elles seront accompagnées d'une information publique émanant du comité de pilotage du projet d'agglomération RUN (voir chap. 7)

2. Qu'est-ce que le projet d'agglomération?

Le projet d'agglomération est un instrument de planification permettant de coordonner les thèmes transversaux d'une agglomération. Il s'appuie sur la collaboration horizontale (entre partenaires à l'intérieur de l'agglomération) et verticale (Confédération–canton–agglomération). Il vise ainsi à garantir la coordination des projets et leur mise en œuvre au sein des agglomérations de Suisse, en y impliquant les différents partenaires concernés.

[1] La Communauté urbaine du Littoral (COMUL) est constituée de 12 communes du Littoral Neuchâtelois dont la Ville de Neuchâtel, unies dans la mise en œuvre de projets communs.

2.1 Origine et objectifs

Un petit retour en arrière s'impose: le 19 décembre 2001, le Conseil fédéral approuvait le rapport sur «La politique des agglomérations de la Confédération», donnant ainsi le coup d'envoi d'un engagement accru de sa part dans ce domaine. La Confédération entend désormais se préoccuper davantage des besoins des espaces urbains – sans pour autant négliger les espaces ruraux – notamment en favorisant la coopération entre la Confédération, les cantons et les villes, ainsi que la coopération au sein même des agglomérations. Le rapport du Conseil fédéral propose des mesures pour tous les domaines politiques importants qui relèvent de la compétence de la Confédération et qui touchent aux agglomérations (par ex. les transports, l'organisation du territoire, le sport et la culture, la politique sociale et la politique d'intégration des étrangers). L'introduction de projets d'agglomération constitue une priorité de la politique fédérale en la matière.

Le projet d'agglomération est un plan de mesures pour un espace déterminé et porte en particulier sur l'urbanisation et les transports. Il se concentre sur les problèmes reconnus comme prioritaires et fixe les conditions d'organisation, de financement, ainsi que l'échéancier de la mise en œuvre des mesures. Il s'agit d'un produit commun des acteurs concernés à l'échelon communal et cantonal. Dans un premier temps, l'agglomération définit au niveau stratégique les grandes lignes du développement spatial souhaité. Les instances responsables fixent ensuite les domaines d'intervention prioritaires qui découlent de cette vision d'ensemble. Ces domaines prioritaires de mise en œuvre sont progressivement concrétisés sous forme de modules d'action. Ces derniers fixent les mesures à prendre, en indiquent les effets attendus et mettent en évidence les conséquences financières et organisationnelles de leur mise en œuvre.

Le contenu du projet d'agglomération est indépendant du fait qu'une mesure soit de la compétence cantonale ou communale. Le projet d'agglomération est le résultat d'un processus placé sous la responsabilité des acteurs politiques. Un processus limité à l'échelon technique des administrations ne peut en effet garantir à lui seul la large acceptation par les milieux politiques et par la population qui est nécessaire à la réalisation du projet d'agglomération.

Le projet d'agglomération doit permettre aux agglomérations de résoudre leurs problèmes de manière ciblée, coordonnée et efficace et de se

développer en conformité avec les principes de la durabilité. Aujourd‘hui, les communes d‘une même agglomération collaborent dans certains domaines spécifiques. Le mode et l‘ampleur de cette coopération sont plus ou moins aléatoires. Il n‘existe pas de coordination générale des différentes politiques sectorielles qui doivent être mobilisées. Cette approche ne permet pas toujours de trouver des solutions efficaces aux problèmes, ni d‘exploiter pleinement les potentiels des agglomérations. Or, la coordination et l’exploitation des potentiels sont indispensables pour permettre aux agglomérations de maintenir, voire d’améliorer leur compétitivité, d’assurer leur développement et de renforcer leur qualité de vie. Le projet d‘agglomération doit aider les agglomérations à ne plus agir uniquement en termes sectoriels et dans le cadre des limites institutionnelles existantes, mais à partir d‘une vision d‘ensemble, qui dépasse les limites communales. Le projet d’agglomération permet aux agglomérations d‘établir des priorités et d‘utiliser efficacement les moyens disponibles.

2.2 Exigences de la Confédération

Dans le cadre de sa politique des agglomérations, la Confédération accorde pour l‘heure la priorité au trafic. À partir de 2006, elle a décidé de mettre à disposition chaque année entre 300 et 350 millions de francs en faveur du trafic d‘agglomération, d'abord au profit de certains grands projets qualifiés d'urgents. Ce cofinancement implique en particulier que les agglomérations soumettent un projet d‘agglomération à la Confédération. Sa préoccupation essentielle est de mieux harmoniser le développement de l‘urbanisation, du système des transports et les impératifs écologiques, seul moyen de contenir l‘extension spatiale des agglomérations. Le projet d‘agglomération doit fournir la preuve que l‘urbanisation et les transports sont coordonnés et que leurs effets négatifs sur l‘environnement ont été réduits. Le but est de garantir des structures urbaines susceptibles de contenir autant que possible les flux de trafic individuels et de favoriser une desserte efficace par les transports publics. Le projet d‘agglomération indique les mesures permettant de limiter le volume du trafic dans les agglomérations. Il montre en outre comment coordonner les moyens de transport avec le développement de l‘urbanisation (et inversement). Il détermine en particulier les pôles urbains, la localisation des générateurs de trafic (par ex. les centres commerciaux), ainsi que les mesures destinées à la rénovation urbaine, à la densification des constructions et à la limitation de l‘extension des zones urbanisées. Le projet d‘agglomération traite l‘ensemble des questions de transport : il indique les mesures à prendre

dans le domaine des transports publics, du trafic motorisé individuel et des transports non motorisés, ainsi que leurs relations d'interdépendance. Enfin, le projet d'agglomération doit contribuer à améliorer la situation environnementale globale et la qualité de vie à l'intérieur des espaces urbains.

2.3 Relations aux instruments de planification existants

Les liens entre les parties du projet d'agglomération à incidences spatiales et la planification directrice cantonale sont régis par les principes suivants:

- *Le nouveau plan directeur cantonal[2] et le projet d'agglomération se complètent et se renforcent mutuellement:*
- *Le plan directeur assure la coordination du développement de l'agglomération à grande échelle, avec les régions et les cantons avoisinants.*
- *Le projet d'agglomération fait office de zoom géographique et thématique. Il se concentre sur les problèmes spécifiques à l'agglomération et les traite de manière beaucoup plus détaillée que ne le permet le plan directeur.*

Le projet d'agglomération peut être considéré par le canton soit comme partie intégrante de son plan directeur, soit comme instrument distinct. L'effet contraignant pour la Confédération est cependant garanti exclusivement par le biais du plan directeur cantonal.

La Confédération a fixé au 31 décembre 2007 le délai pour la remise à l'Office fédéral du développement territorial (ARE) des rapports sur les projets d'agglomération de première génération, pour toutes les agglomérations prétendant à un cofinancement de leurs mesures entre 2011 et 2014 (paquet A).

---

[2] Selon la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT, art. 8), le plan directeur cantonal définit *la façon de coordonner les activités qui ont des effets sur l'organisation du territoire, compte tenu du développement souhaité, ainsi que l'ordre dans lequel il est envisagé d'exercer ces activités et les moyens à mettre en oeuvre.* Il a force obligatoire pour les autorités.

3. Fonds fédéral d'infrastructure

La mobilité croissante et les problèmes de trafic qu'elle implique dans les agglomérations et sur le réseau des routes nationales devront aussi pouvoir être gérés à l'avenir. De même, la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques devra être maintenue.

A l'initiative populaire "AVANTI" de 2002, qui demandait notamment la mise à quatre pistes du tunnel routier du Gothard, le Conseil fédéral a opposé un contre-projet. Celui-ci maintenait certes le principe de l'augmentation de la capacité du Gothard, mais y ajoutait le développement des infrastructures de transport dans les agglomérations dans le but de soulager celles-ci des nuisances liées au trafic. L'initiative était alors retirée, mais le contre-projet refusé en votation populaire en 2004. Il s'est cependant avéré que l'amélioration des infrastructures de transport dans les agglomérations était largement soutenue. Le Conseil fédéral a alors décidé de soumettre aux Chambres fédérales le principe du fonds d'infrastructure, accepté en 2006 et opérationnel depuis début 2008.

A travers le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques, ce sont au total 20,8 milliards de francs qui sont disponibles sur une durée de 20 ans dès 2008, répartis comme suit entre quatre domaines:

- *8,5 milliards de francs pour achever le réseau des routes nationales, tel que décidé en 1960;*
- *5,5 milliards de francs pour supprimer les goulets d'étranglement chroniques entravant le réseau des routes nationales existant;*
- *6 milliards de francs pour les infrastructures de trafic d'agglomération privé et public, dont 2.56 milliards pour des projets dits urgents (dont la construction peut débuter avant 2010), parmi lesquels aucun projet neuchâtelois n'a été retenu, et 3.44 milliards pour des projets d'agglomération;*
- *0,8 milliard de francs pour le maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques.*

Le fonds d'infrastructure résulte de la réorganisation du financement spécial pour la circulation routière et est alimenté par une partie des

recettes à affectation obligatoire de l'impôt sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière de même que par les réserves du financement spécial pour la circulation routière.

L'Assemblée fédérale libérera le crédit global par phases successives. En 2007, elle a approuvé l'enveloppe financière pour la première phase, en même temps que l'instauration du fonds d'infrastructure (11,86 milliards de francs). Ces moyens serviront à achever rapidement le réseau des routes nationales, à exécuter dès 2008 des projets de trafic d'agglomération urgents et prêts à être réalisés, ainsi qu'à maintenir les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques. Le reste de la ligne de crédit sera bloqué dans un premier temps.

4. Le projet d'agglomération RUN

4.1 La stratégie cantonale du RUN

Le canton de Neuchâtel est fortement exportateur. Pourtant, aucune de ses villes n'atteint le seuil de 100'000 habitants, minimal pour se positionner avantageusement sur les scènes nationale et internationale. En outre, son territoire est divisé par un antagonisme haut/bas pluriséculaire, renforcé par une opposition villes/campagnes tout aussi ancienne.

La stratégie RUN vise à dépasser ces divisions et à mettre en réseau les forces urbaines du canton, dont les atouts sont complémentaires, pour qu'elles fonctionnent comme une seule et même agglomération, plus puissante sur les scènes nationale et internationale dont dépend la prospérité cantonale. Le rôle des trois villes et de la communauté urbaine du Littoral (Comul) dans la construction de la stratégie RUN est ici à mettre particulièrement en évidence. En effet, au travers de plusieurs rencontres de travail sur leur avenir commun au début des années 2000, notamment entre représentants des villes, elles sont à l'origine des constats et des propositions ayant conduit à l'adoption de la stratégie du réseau urbain neuchâtelois et à la création de l'Association RUN. De fait, les communes urbaines sont les véritables moteurs du développement économique de la région, hébergent 70% des habitants et 80% des emplois du Canton, proportion que la mise en place des pôles de développement fera encore croître à l'avenir. Les villes et les

communes urbaines en subissent d'ailleurs également les conséquences en termes de trafic (nuisances, engorgement, etc.).

Dès 2002, dans son programme de législature 2002-2005, le Conseil d'Etat a fait de la stratégie RUN, sa première priorité, à mettre en œuvre pour redresser la situation du canton et trouver la voie d'un développement durable. Elle vise à resserrer les mailles du tissu socio-économique neuchâtelois, afin de mettre en commun les atouts respectifs des pôles urbains du canton (industrie, tertiaire supérieur, recherche, culture, sport, etc.), de dépasser les limitations des contextes locaux et de composer une agglomération plus compétitive au plan régional, national et international.

A Neuchâtel, à la différence d'autres cantons, le projet d'agglomération est une première priorité politique. Il joue un rôle structurant pour d'autres politiques cantonales, dans le but de positionner l'agglomération neuchâteloise dans le réseau des villes suisses.

4.2 Relations avec les autres politiques cantonales

La stratégie RUN est en relation avec les autres politiques cantonales, qu'elle oriente et fédère. Il s'agit notamment de :

- *l'aménagement du territoire: l'aspect prioritaire de la stratégie RUN a été confirmé par la Conception directrice cantonale de l'aménagement du territoire 2004, approuvée par le Grand Conseil le 26 janvier 2005, qui a défini les conditions de sa mise en oeuvre et développée dans la révision du Plan directeur cantonal (1ère phase, décembre 2007)*
- *la politique des transports et notamment le projet TransRUN, qui a fait l'objet de nombreuses études et se développe aujourd'hui dans le cadre du plan directeur des transports 2020 (octobre 2007)*
- *la mise en œuvre par le Canton de la nouvelle politique régionale de la Confédération: un programme pluriannuel de développement est établi à l'échelon transfrontalier, intercantonal et cantonal*
- *la stratégie cantonale des pôles de développement économique: tous les pôles d'importance cantonale sont desservis par les transports publics*
- *la politique touristique qui met le Réseau urbain neuchâtelois au cœur de l'espace du temps, stratégie cantonale*
- *les politiques cantonales de réorganisation des équipements et des services publics (hôpital, école, permis de conduire, cadastre, etc.),*

les concentrations n'étant acceptables qu'à la condition de contribuer à la concrétisation d'une agglomération multipolaire et d'améliorer l'accessibilité depuis tous les lieux du canton (corrélation avec le projet de TransRUN et les transports publics).

La politique cantonale d'agglomération RUN est au cœur de la stratégie de développement durable du canton (économique, sociale, environnementale). Sa mise en œuvre s'effectue conformément au principe fixé par la Conception directrice cantonale 2004 de l'aménagement du territoire. Le projet d'agglomération RUN est l'un des accords établis pour la mise en œuvre de la politique cantonale. Il s'articule de la manière suivante avec les contrats d'agglomération et avec le plan directeur cantonal:

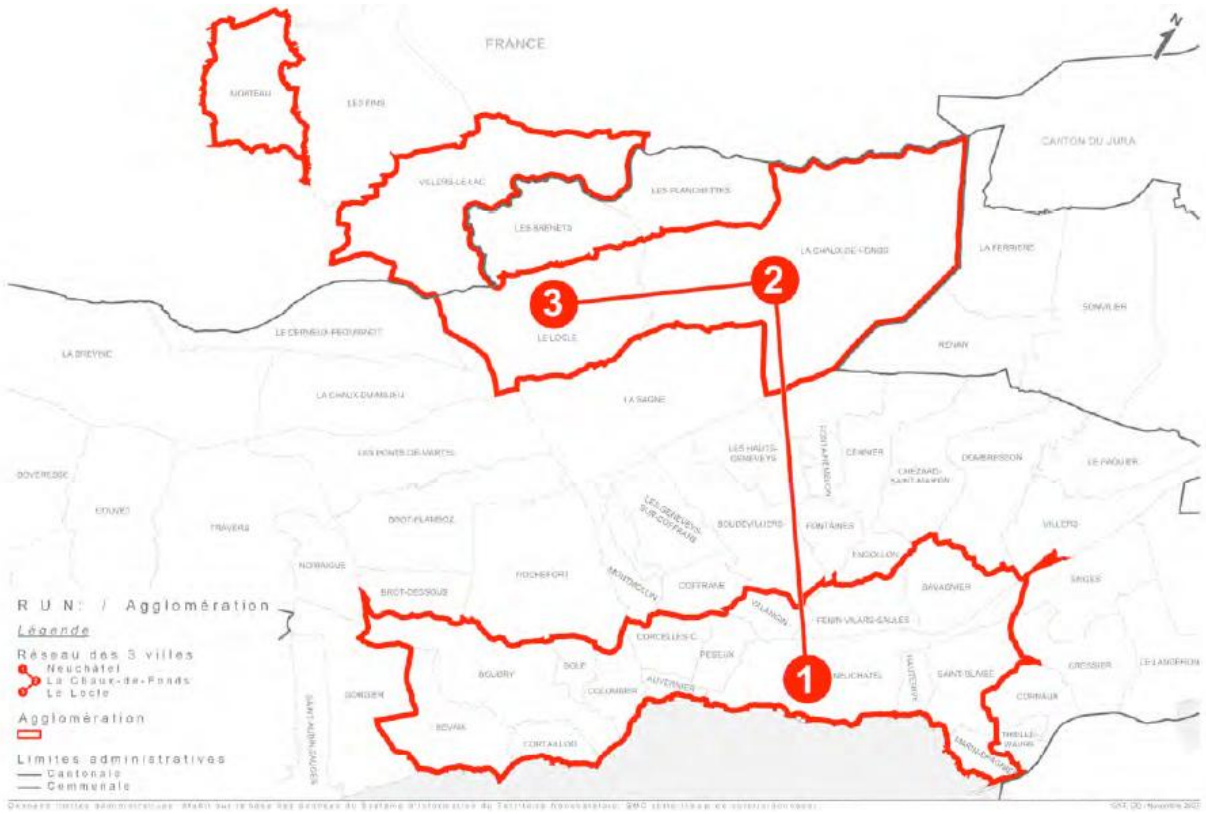
- *les contrats d'agglomération sont les accords partenariaux passés entre le canton et les communes urbaines pour la réalisation de diverses mesures, certaines étant intégrées au projet d'agglomération RUN, d'autres n'en faisant pas partie;*
- *le plan directeur cantonal est le document de référence qui lie la Confédération, le canton et les communes pour la mise en œuvre de ces politiques.*

4.3 Le projet d'agglomération RUN de décembre 2007

Dans ce contexte, il était logique et cohérent que le RUN suive et s'intègre dans la dynamique lancée par la Confédération avec sa politique des agglomérations et dépose un seul et unique projet d'agglomération en décembre 2007[3]. Un seul et non deux, comme aurait pu le suggérer la vision (aujourd'hui en cours de reconsidération) de l'OFS qui identifie toujours deux agglomérations dans le Canton de Neuchâtel. Le projet d'agglomération RUN intègre ainsi les trois villes du Canton, ainsi que les communes d'agglomération offrant un degré d'urbanité reconnue. Il s'ouvre également sur la France, le périmètre comprenant deux communes françaises, Morteau et Villers-le-Lac, qui entretiennent des liens fonctionnels très étroits avec les villes du Locle et de la Chaux-de-Fonds. Les communes de Fenin-Vilars-Saules, Savagnier, Valangin et Rochefort ont été prises en compte dans l'analyse, dans la mesure où elles font partie des périmètres OFS. Mais il

[3] à télécharger sous: http://www.lerun.ch/d2wfiles/document/578/8103/0/ProjetAgglomérationRUN.pdf

s'agit en réalité de quatre communes à caractère rural prédominant, qui n'ont pas été retenues dans le projet d'agglomération RUN.



Le périmètre du projet d'agglomération RUN (source: PA RUN 2007)

Les communes concernées par le projet d'agglomération sont les suivantes:

Le Locle, La Chaux-de-Fonds, Bevaix, Boudry, Cortaillod, Bôle, Colombier, Auvernier, Corcelles-Cormondèche, Peseux, Neuchâtel, Hauterive, St-Blaise, La Tène, ainsi que Morteau et Villers-le-Lac (F).

Le projet d'agglomération RUN intègre de nombreuses mesures, notamment dans les domaines d'action suivants qui déploient leurs effets sur tout ou partie de l'agglomération :

- *stratégie et mise en œuvre des pôles de développement économiques d'importance cantonale;*
- *revalorisation du corridor Morteau-La Chaux-de-Fonds;*
- *de la desserte en transports publics;*
- *gestion du stationnement et création de P+R;*

- *promotion de la mobilité douce et modération du trafic en zone urbaine;*
- *aménagements d'espaces publics dans les trois villes;*
- *liaisons ferroviaires et routières au niveau interrégional et international.*

La totalité des mesures du projet d'agglomération RUN est présentée dans les différents tableaux annexés. Plusieurs des quelque 130 mesures soumises à la Confédération concernent le projet TransRUN, dont l'augmentation des cadences ferroviaires, la réalisation de nouveaux points d'arrêts, le développement des transports publics en direction de la France et, bien entendu, la construction d'un nouveau tronçon de voie ferrée directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Le TransRUN est l'élément autour duquel s'articule l'ensemble de la desserte des régions par trains et par bus. Il oriente par ailleurs les réflexions dans le cadre d'autres infrastructures liées à des politiques spécifiques, telles que l'enseignement et la santé.

Pour ce qui est des autres mesures, les transports publics urbains par bus et trolleybus sont concernés par diverses améliorations. L'espace public fait l'objet de plusieurs interventions dans le sens d'une plus grande sécurité et d'une convivialité améliorée. Les cheminements piétons et cyclistes sont en outre l'objet de nombreuses mesures, ainsi que la mobilité combinée (passages d'un mode de transport à un autre, tel que les sites de P+R, p. ex.)

Hormis le TransRUN, estimé aujourd'hui à environ 850 millions de francs, les mesures prévues dans le projet d'agglomération RUN représentent des investissements estimés à quelque 200 millions de francs.

En déposant son projet d'agglomération, le Réseau Urbain Neuchâtelois sollicite une aide financière de la Confédération à la réalisation de ces mesures, incluant le TransRUN et ses mesures d'accompagnement.

Le projet d'agglomération RUN déposé auprès de la Confédération en décembre 2007 a été complété en juin 2008, d'entente avec la Confédération, par un rapport spécifique sur la mobilité douce (piétons et cyclistes) comprenant également des propositions d'actions variées dans ce domaine.

5. Analyse de la Confédération / Projet de message du Conseil fédéral

En décembre 2008, le Conseil fédéral a mis en consultation un projet d'arrêté portant sur la libération d'une première tranche de 1.5 milliard de francs du fonds d'infrastructure pour le financement des mesures prioritaires dans les agglomérations entre 2011 et 2014.

Dans le projet de message du Conseil fédéral relatif à l'arrêté susmentionné, les différents projets d'agglomération sont jugés sur leur rapport coût/utilité global. Les mesures de chaque projet remis sont classées en catégorie A (réalisable entre 2011 et 2014) et B (réalisables entre 2015 et 2018). Pour pouvoir juger de la qualité des projets d'agglomération remis par 29 agglomérations en Suisse, l'Office fédéral du développement territorial a défini des exigences de base et des critères d'efficacité.

Pour pouvoir bénéficier des contributions fédérales, les projets d'agglomération doivent en effet remplir certaines exigences de base concernant notamment la planification et l'organisation du projet d'agglomération. Ces exigences touchent en particulier les domaines suivants: participation de la population, définition d'une entité responsable, analyse de la situation actuelle en matière de transports et d'urbanisme, éventail des mesures, évaluation coût-efficacité, mise en œuvre et controlling. Le projet RUN a satisfait à ces exigences, du fait notamment des structures développées dans le canton pour la collaboration intercommunale et les relations entre communes et Etat. La reconnaissance par la Confédération du RUN comme une seule agglomération est à relever particulièrement. Cette reconnaissance fédérale constitue un soutien fort à la stratégie de développement poursuivie par les autorités neuchâteloises depuis une décennie.

Par ailleurs, les mesures du projet d'agglomération doivent apporter la preuve de leurs effets positifs dans les domaines suivants (critères d'efficacité):

- *amélioration de la qualité des systèmes de transport (accessibilité, attractivité, intermodalité);*
- *encouragement à la densification urbaine (concentration des activités sur des pôles, amélioration de la qualité de vie en ville);*

- *augmentation de la sécurité du trafic;*
- *réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources énergétiques.*

5.1 Evaluation par l'Office fédéral du développement territorial (ci-après ARE)

A la lecture du rapport d'examen de l'ARE de décembre 2008, on s'aperçoit que la Confédération a bien saisi l'objectif du projet d'agglomération RUN de concrétiser la vision du réseau urbain en premier lieu au travers d'une amélioration significative de l'accessibilité en transports collectifs des trois centres urbains (Le Locle, La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel) concrétisée par la réalisation d'un projet-clé, le TransRUN, qualifié de "coûteux, mais dont l'opportunité est démontrée".

Le rapport indique encore que les mesures d'accompagnement en faveur des transports publics urbains (prolongement de lignes, renforcements de fréquences, stabilisation de l'horaire), des mobilités douces et de la requalification du réseau routier "permettent d'améliorer la qualité des systèmes de transports dans les trois centres".

L'ARE reconnaît également que le projet d'agglomération s'attelle à structurer l'organisation urbaine dans la logique du RUN (répartition des équipements publics notamment) et propose une vision de concentration de l'urbanisation dans les pôles de développement. A cet égard, il est relevé que "les contrats d'agglomération signés avec les villes et communes définissent le rôle des différents acteurs et constituent la base pour la mise en œuvre du projet d'agglomération".

Ceci étant, l'ARE estime que compte tenu de la taille de l'enjeu, soit une rentabilisation maximale de l'investissement dans le TransRUN et de son exploitation, la stratégie d'ensemble en matière de développement urbain vers l'intérieur est encore partielle. Ainsi, il est dit que certains pôles de développement ne sont pas localisés de manière optimale, et que la coordination entre ces derniers et le futur réseau des transports publics n'est pas assurée. L'ARE regrette de plus "qu'une conception du fonctionnement du réseau routier, notamment avec la mise en œuvre du TransRUN pour en renforcer la performance, ne soit pas développée".

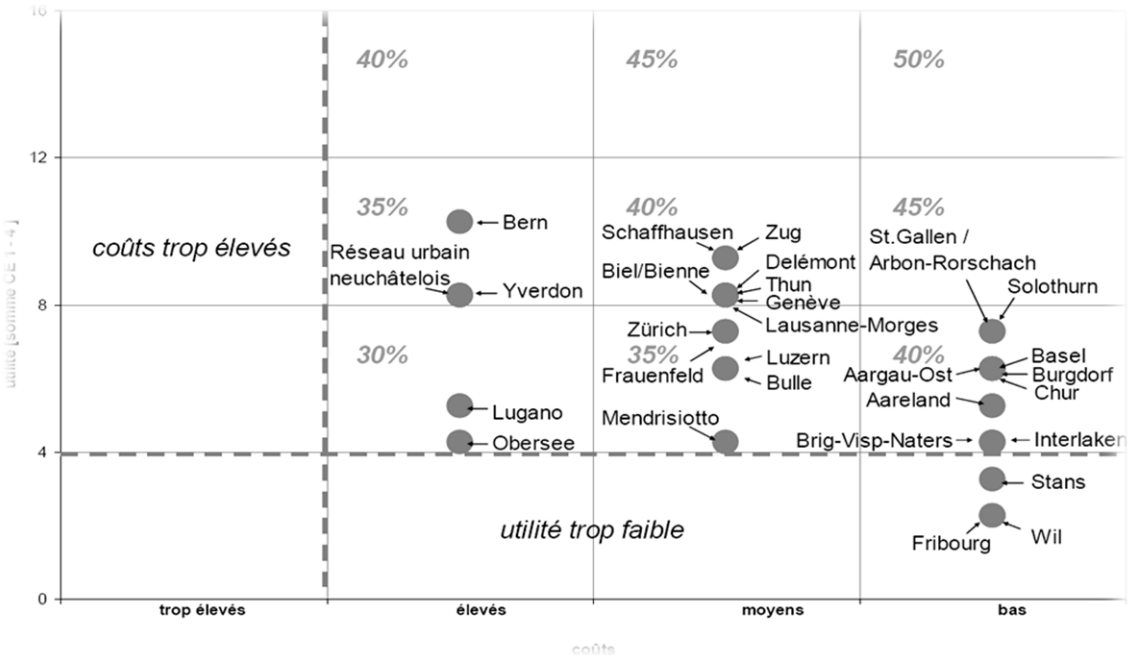
L'ARE estime que le projet permet une modification sensible des parts modales en faveur des transports collectifs, améliorant ainsi la qualité de l'air et diminuant le bruit, et que la sécurité des déplacements est également améliorée, notamment à travers les mesures de mobilité douce. Toutefois, en matière de consommation de surface, l'ARE ne voit pas d'inflexion sensible du fait du projet d'agglomération.

Ainsi, au terme de cette analyse, le projet d'agglomération RUN présente, après le réexamen de l'ordre de priorité des mesures, un coût d'investissement de 360.6 millions de francs[4] pour les listes A (projets 2011-2014) et B (projets 2015-2018), ce qui représente un coût élevé pour une agglomération moyenne.

Plus précisément, le projet d'agglomération RUN a obtenu 2 points sur 3 possibles pour chacun des quatre critères d'efficacité décrits plus haut, soit 8 points sur un total possible de 12. Ce résultat place notre projet d'agglomération parmi les dix meilleurs de Suisse. Compte tenu de ce bon résultat d'une part, et du coût relativement élevé du projet (au regard de la population concernée) d'autre part, une proposition sera soumise au Parlement fédéral visant à fixer le taux de 35% pour les contributions de la Confédération aux mesures ou paquets de mesures cofinancés du projet d'agglomération RUN. Dans la mesure où ce taux est proche du maximum de 40% obtenu par quelques agglomérations, il peut être considéré comme satisfaisant. Ce taux s'applique également à la mesure-phare du projet d'agglomération, le nouveau tronçon de ligne ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds (projet TransRUN), mais seulement après déduction du montant que les CFF devraient consacrer à l'assainissement des tunnels de la ligne actuelle, et qui pourrait théoriquement être reporté sur le nouveau tronçon.

---

[4] Dans le PA 2007, le TransRUN était estimé à env. 400 MFr. sans le raccordement au réseau CFF existant, ni plusieurs autres postes pris en considération dans l'estimation la plus actuelle.



Les points attribués aux projets d'agglomération compte tenu de leur rapport coût-utilité

5.2 Les mesures reconnues par la Confédération

Liste A

Le tableau ci-dessous contient les mesures que la Confédération estime prêtes à être réalisées entre 2011 et 2014 et qu'elle envisage de cofinancer à hauteur de 35% après avoir adapté les bases de coût pour les ramener sur une base 2005 commune à toutes les mesures. Le montant de la part de la Confédération pour cette phase A est repris dans le projet d'arrêté soumis à l'approbation des Chambres fédérales à l'automne 2010.

Il faut noter que le dossier du projet d'agglomération déposé en 2007 était basé sur des estimations. La Confédération, dans son rapport d'examen de décembre 2008, a effectué des corrections sur ces montants en se référant à la base des prix 2005 : sur ce résultat ont été calculés les 35% de contribution.
Ensuite, les projets ont été développés en 2010 avec de nouvelles estimations de coûts plus précises. Dans certains cas, cela a entraîné une augmentation notable des coûts à prévoir.

La part de contribution fédérale annoncée en décembre 2008 reste quant à elle figée.

Mesure	**Coût adaptés par la CH (base 2005, rapport examen déc.2008)[5]**	**Contrib. fédérale = 35%**
	[MFr.]	[MFr.]
La Chaux-de-Fonds: Nouvelle Gare Morgarten	1.6	0.6
Réorganisation de l'interface TC pour plusieurs lignes à St-Blaise, dont électrification du nouveau tracé du trolleybus no 7 St-Blaise-Etoile (Marin-Epagnier)	1.7	0.6
Neuchâtel: Place Numa-Droz/nouvelle gestion du trafic (aménagement, réorganisation de l'espace public)	2.8	1.0
La Chaux-de-Fonds: Nouvel aménagement de la Place de la gare	5.4	1.9
La Chaux-de-Fonds: Revalorisation Av. Léopold-Robert	3.2	1.1
La Chaux-de-Fonds: Voies trolleybus TRN rues Armes-Réunies et Dr-Coullery	1.7	0.6
Le Locle: Aménagements place du 1er-Août pour bus	0.5	0.2
Le Locle: Voies bus en traversée de localité	0.2	0.1
Le Locle: Aménagement et exploitation de carrefours et de voiries	3.7	1.3
Mobilité douce mesures liste A, y c. ascenseur Le Locle	27.3	9.6
Total	**48.1**	**17.0**

Liste B

Selon l'ARE, les mesures ou paquets de mesures ci-après ne seront pas prêts à être construits et financés d'ici quatre ans, ou alors leur rapport coût-utilité demande à être optimisé. La Confédération prévoit les moyens nécessaires pour le cofinancement dans son budget, mais ne demande pas leur libération par le Parlement :

[5] Les coûts réels des mesures, telles qu'elles seront réalisées dès 2011, diffèreront inévitablement et parfois largement des coûts indiqués dans ces tableaux, résultant d'estimations de 2007

Mesure	Coût adaptés base 2005	Contrib. fédérale
	[MFr.]	[MFr.]
TransRUN NE-LCdF : nouvelle infrastructure ferroviaire, tracé Cernier (maintien du tunnel Combes inclus)	274.6[6]	96.1
La Chaux-de-Fonds: Nouvelle gares Eplatures	1.6	0.6
2ème voie Gare Crêt-du-Locle	6.1	2.2
Neuchâtel: Nouvelle gare Vielle-Ville ou Mail	4.4	1.5
Marin: Nouvelle gare Cité Martini	3.7	1.3
Démolition ancienne ligne	8.0	2.8
La Chaux-de-Fonds: Revalorisation de l'espace public par coupure du trafic de transit et gestion du trafic vielle-ville (Hôtel-de-Ville, Versoix, Charrière, etc.), en lien avec le contournement Est	7.4	2.6
Mobilité douce mesures liste B	6.7	2.3
Total	**312.5**	**109.4**

Enfin, plusieurs mesures non retenues pour un financement par la Confédération (restrictions de stationnement dans les centres, créations de P+R, etc.) entrent néanmoins dans l'évaluation de l'ensemble du projet d'agglomération en particulier dans l'évaluation de l'efficacité des mesures envisagées.

Remarque importante sur les coûts des mesures

Dans le projet d'agglomération de 2007, les coûts des mesures ont été estimés selon les connaissances du moment, par les services compétents ou par des mandataires (estimations hors TVA) et ramenés par la Confédération à une base de prix 2005 pour tous les projets d'agglomération de Suisse (rectangle bleu clair dans le schéma ci-dessous). Pour le RUN elle a arrêté sa part à 35% du coût.

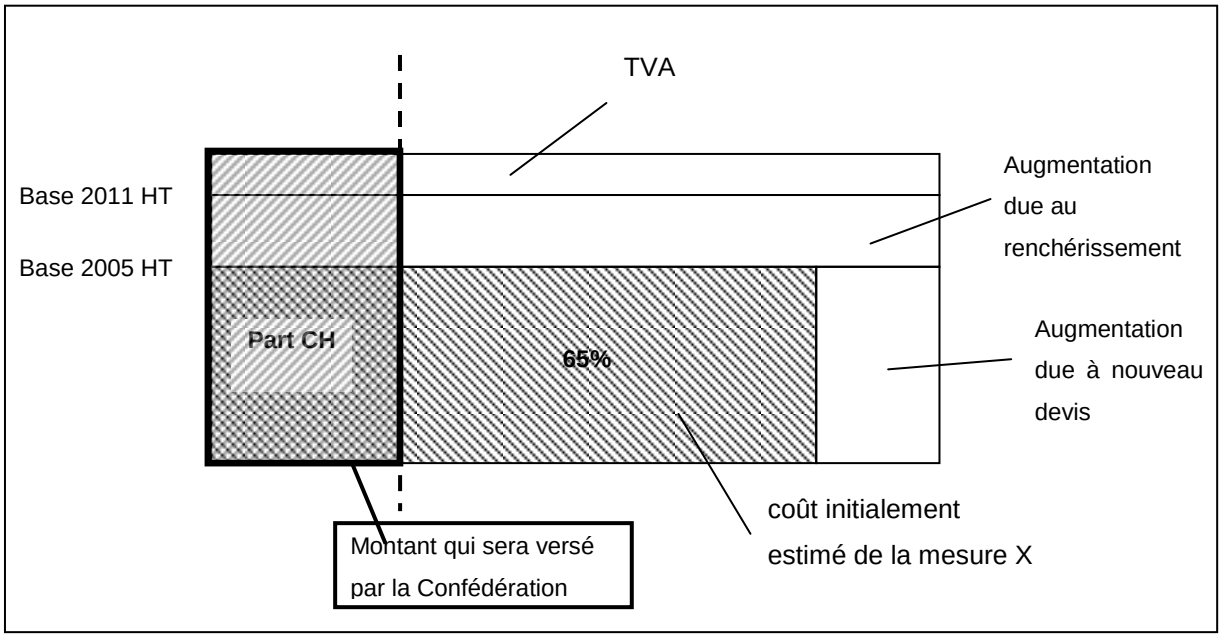
[6] pour calculer la participation fédérale sur le fonds d'infrastructure, les coûts d'investissement prévus pour l'assainissement des tunnels actuels, devisés selon le projet d'agglomération à 126 mios, sont déduits du coût du TransRUN)

De 2007 à ce jour, les études ont livré de nouvelles estimations pour les coûts des mesures, plus précises (« augmentation suite à nouveaux devis » dans le schéma ci-dessous).

Au moment où une mesure est prête à être réalisée, la demande de crédit devra se faire pour l'entier du coût de la mesure, plus la TVA (qui devra être payée au fournisseur ou au constructeur), en mentionnant que la participation fédérale viendra en déduction.

La participation fédérale se montera à 35% du coût effectif de la mesure, TVA comprise, **mais au maximum au montant annoncé dans le projet d'agglomération (base 2005, hors TVA) augmenté du renchérissement de 2005 à l'année de réalisation ainsi que de la TVA.**

Illustration:



Il est important de rappeler ici que chaque mesure fera l'objet d'une convention de financement entre l'entité responsable et l'office compétent de la Confédération. La convention de financement comprendra le plafond définitif de la contribution que la Confédération est susceptible d'allouer pour une mesure ou un paquet de mesures et ceci selon les pratiques usuelles des offices compétents. Les coûts

d’entretien en particulier ne sont pas cofinancés par le fonds d’infrastructure. En ce qui concerne les mesures d’amélioration de la sécurité dans les traversées de localité, un montant maximum par mètre carré sera fixé dans le but de garantir un standard de qualité, mais d’éviter le cofinancement de mesures perfectionnistes.

5.3 Position de l’Association RUN sur l'évaluation de l'ARE

En avril 2009, le Conseil d'Etat et les 14 communes concernées par le projet d'agglomération ont signé une prise de position à l'attention du chef du DETEC, exprimant leur satisfaction globale quant à l'appréciation portée sur le projet RUN, mais également des demandes d'adaptation de la liste de mesures "A", en particulier l'ajout du point de croisement du Crêt-du-Locle et de la station CFF de Perreux, prévus en "B", respectivement en "C" par l'ARE.

La réalisation d'une voie de croisement à la gare du Col-des-Roches, les P+R Col-des-Roches et Col-de-France, et l'électrification de la ligne ferroviaire Le Locle-Morteau doivent quant à elles pouvoir être réalisées dès 2015, de même que la route de contournement Est de La Chaux-de-Fonds, alors que la Confédération classe ces projets en catégorie C, soit à un horizon de réalisation 2019-2022.

Le Département fédéral des transports, de l'environnement et de la communication (DETEC) n'a cependant pas retenu ces demandes dans le message que le Conseil fédéral a adressé aux Chambres fin 2009. Les listes de mesures présentées plus haut restent donc la base de travail du projet d'agglomération RUN.

6. Echelonnement des mesures dans le temps

Les mesures du projet d'agglomération RUN (voir chap. 4) seront échelonnées dans le temps (2011-2014, voire au-delà) en fonction de leur urgence, de leur degré de maturité technique et de la durée de leur procédure d'approbation.

6.1 Mesures anticipées

Certaines de ces mesures ont été ou seront réalisées entre 2009 et 2010, les mesures étant approuvées et les communes ou les services

cantonaux concernés disposant des budgets nécessaires dans cette période. Elles ne seront ainsi pas cofinancées par la Confédération.

6.2 *Mesures 2011-2012*

Les mesures dont la réalisation débutera en 2011 ou en 2012 comprennent une partie de celles reconnues par la Confédération pour un cofinancement dans la tranche A (voir chap. 4 et Tableau annexé correspondant). Ce sont pour certaines des mesures nécessaires qui sont discutées depuis longtemps et pour lesquelles des études préliminaires existaient déjà, ou pour d'autres des mesures de faible ampleur qui peuvent être planifiées et réalisées relativement rapidement.

6.3 Mesures 2013-2014

Les mesures dont la réalisation débutera en 2013 ou en 2014 incluent le reste de celles cofinancées par la Confédération dans la tranche A. Il s'agit de mesures généralement moins mûres et plus complexes, voire nécessitant une coordination étroite avec d'autres projets contigus.

Aux mesures bénéficiant du soutien financier de la Confédération s'ajoutent toutefois de nombreuses mesures qui en sont exclues en vertu de la Loi sur le fonds d'infrastructure, comme par exemple des améliorations de cadences de desserte sur des lignes de transport public, qui ne génèrent que des coûts d'exploitation supplémentaires, mais pas de construction d'infrastructure à proprement parler. Il s'agira également de mesures jugées d'impact trop local ou éligibles au titre d'autres programmes fédéraux (p. ex. contributions régulières aux investissements des entreprises de transport public régional.). Ces mesures, bien que non éligibles pour un financement, sont néanmoins prises en compte dans l'évaluation d'ensemble du projet d'agglomération.

6.4 Mesures 2015-2018

Les mesures dont la réalisation est prévue à partir de 2015 (tranche B) comprendront celles que la Confédération ne considère pas comme prioritaires ou comme prêtes à être réalisées avant. Ces mesures feront l'objet du projet d'agglomération RUN de deuxième génération (voir chap. 7.4 ci-dessous) qui sera remis à la Confédération à mi-2012 et qui devra refaire la preuve de l'efficacité des mesures proposées. Elles

comprendront notamment comme mesure phare la première étape de réalisation du TransRUN.

7. Organisation de projet

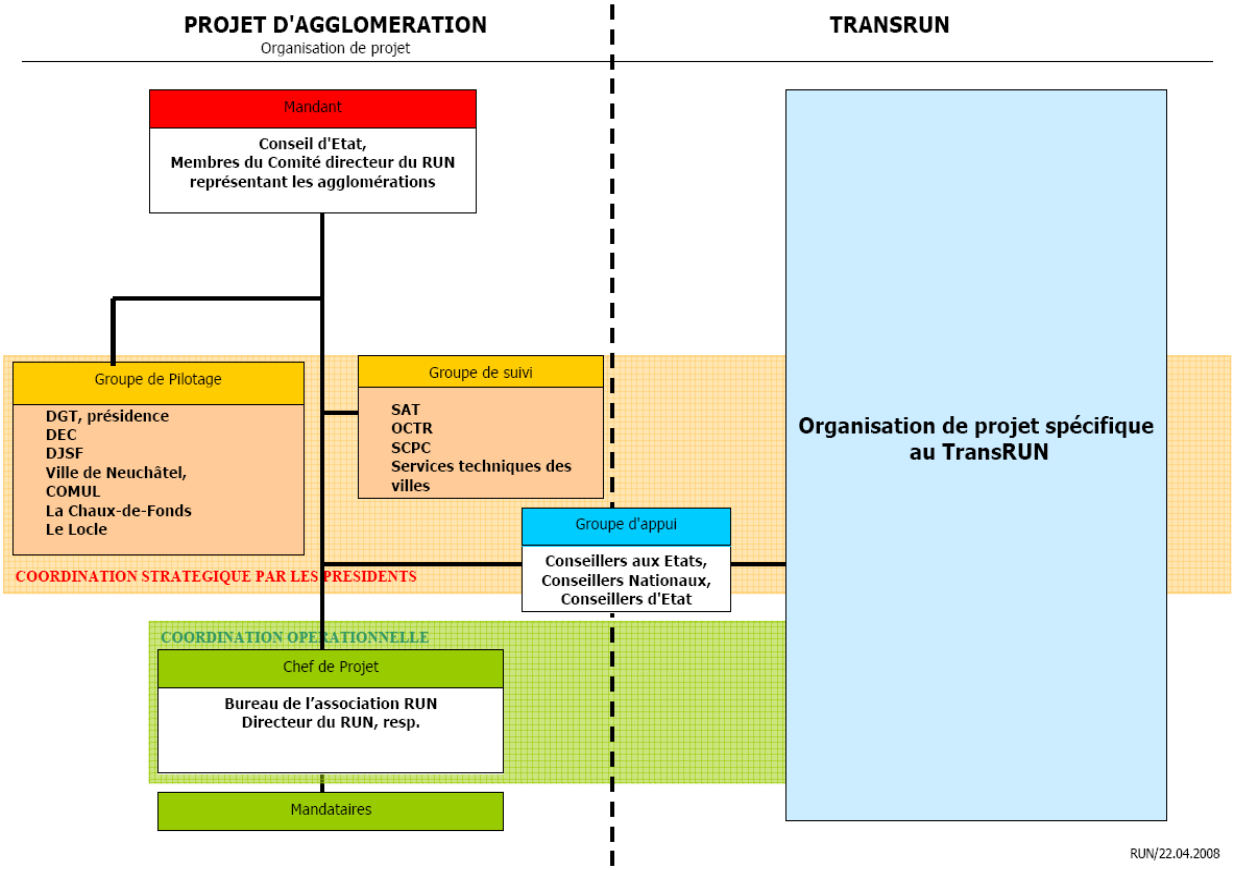
La production du projet d'agglomération pour la fin de l'année 2007 a été confiée à l'Association du Réseau urbain neuchâtelois au printemps 2007. Les travaux ont été suivis par un comité de pilotage politique et un groupe de suivi technique.

Pour l'année 2008, le bureau technique de l'Association RUN a été mandaté par le Département de la gestion du territoire pour assurer la coordination technique, administrative et financière du dossier, dans la mesure où il a établi, au nom des partenaires concernés, le dossier du projet d'agglomération déposé auprès de la Confédération en décembre 2007. Dès début 2008, des compléments d'études, convenus avec l'ARE en 2007, ont été réalisés afin de remplir les exigences de base fixées par la Confédération pour la remise des dossiers. Suite à une première séance de travail avec les offices fédéraux concernés en mars 2008, d'autres études complémentaires jugées indispensables pour la défense du dossier ont été décidées et engagées, notamment une étude complémentaire sur la mobilité douce et des concepts détaillés de desserte par les transports publics des pôles de développement du Crêt-du-Locle et des Buchilles.

7.1 Organisation mise en place pour la suite des travaux

Après la production du projet d'agglomération de 1ère génération en 2007 et la période intermédiaire de 2008, à l'issue de laquelle l'ARE a rendu son évaluation des projets d'agglomération, la poursuite de la gestion du projet d'agglomération RUN dès début 2009 est à nouveau confiée par le Conseil d'Etat et les Communes à l'association RUN et à sa structure technique. Ces derniers, partenaires de l'agglomération, sont regroupés au sein d'une structure de conduite du projet. Le groupe de pilotage est présidé par le chef du Département de la gestion du territoire, il est constitué du chef du Département de l'économie et du chef du Département de la justice, de la sécurité et des finances, pour le Conseil d'Etat, ainsi que des représentants politiques des trois villes et des délégués du Littoral ouest et du Littoral est. Il est accompagné dans ses travaux par les chefs des services de l'administration cantonale

concernés par le projet d'agglomération, à savoir ceux des ponts et chaussées de l'aménagement du territoire et des transports. Des mandataires externes complètent cette organisation au besoin. Des groupes techniques ou les administrations coordonnent les travaux techniques et la planification au plan administratif.



Organisation de projet "Projet d'agglomération"
*(source: rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil du 6 mai 2009)*Le mandat confié à l'association RUN inclut de nombreux aspects:

- *le secrétariat et la production des bases de décision du groupe de pilotage;*
- *le suivi de la planification et du développement des mesures par les services communaux ou cantonaux;*
- *le suivi de la production des données nécessaires au suivi du projet d'agglomération (monitoring);*
- *la coordination avec les projets de contournements autoroutiers du Locle et de La Chaux-de-Fonds (H18 et H20), ainsi qu'avec le projet TransRUN (groupe de pilotage ad hoc);*
- *l'élaboration du concept de financement de la part non financée par la Confédération pour la réalisation des mesures;*

- *Les contacts avec l'ARE et la coordination des directives et exigences ;*
- *l'élaboration du projet d'agglomération "2ème génération".*

La conduite du projet est assurée jusqu'à fin 2012 par un crédit de 1.600.000 francs voté par le Grand Conseil en 2009.

7.2 Calendrier "technique" pour la concrétisation des mesures

Pour toutes les mesures dont la réalisation doit débuter en 2011 et en 2012, l'ARE a demandé à recevoir les avant-projets (plans et devis à +/- 20% en règle générale) jusqu'au 31 décembre 2009, délai qui a pu être tenu grâce au considérable travail fourni par l'ensemble des partenaires au projet. Pour les mesures liées aux transports publics, les avant-projets ont en général été réalisés par les entreprises de transport concernées, pour ceux liés aux aménagements urbains et de voirie, par les communes, et notamment les trois villes.

Pour la réalisation des avant-projets pour plusieurs des mesures concernant la mobilité douce, et notamment toutes les mesures concernant les communes de la COMUL hors la Ville de Neuchâtel, le groupe de pilotage a décidé de confier un mandat à un bureau privé spécialisé, cofinancé par l'Etat et les communes.

La planification des mesures prêtes à être réalisées en 2011 et 2012 se poursuit en 2010 avec les phases de planification de détail. Les premières autorisations de construire pourront être délivrées entre fin 2010 et mi-2011, en cas de déroulement sans opposition.

En ce qui concerne les mesures prêtes à être réalisées en 2013, les avant-projets seront remis à l'ARE entre fin 2010 et mi-2011, et ainsi de suite, systématiquement 2 ans avant le début de la réalisation.

7.3 Calendrier "politique" pour l'octroi des moyens financiers

Les grands objectifs que les autorités neuchâteloises se sont donnés ont pour l'heure été atteints. Le projet RUN a été retenu par le Conseil fédéral, l'agglomération unique regroupant 14 communes du Littoral et des Montagnes (auxquelles sont associées deux communes françaises) a été reconnue et le financement des mesures retenues par la Confédération est envisagé à hauteur de 35%.

L'adoption par le Conseil fédéral du message qu'il a transmis aux Chambres fédérales à l'appui d'un projet d'arrêté portant octroi d'un crédit d'environ 1,5 milliard de francs pour l'aide à la réalisation des mesures relevant de la tranche A des projets d'agglomération a eu lieu en novembre 2009. Les Chambres traiteront le sujet en 2010, l'entrée en vigueur de la loi sur le fonds d'infrastructure devant intervenir au 1er janvier 2011.

A fin 2010, l'ARE signera avec chaque agglomération un accord sur les prestations comprenant toutes les mesures "A" utiles à l'efficacité du projet d'agglomération, y compris celles non financées par la Confédération. L'accord sur les prestations fixera les responsabilités respectives dans le cadre de la mise en œuvre des mesures, les principes généraux relatifs au financement et les exigences en matière de suivi et de contrôle des effets. A ce stade, les mesures se trouveront à des degrés de maturité très différents.

Avant le lancement des travaux pour chaque mesure et une fois toutes les autorisations délivrées, les offices fédéraux concernés et les cantons signeront des conventions de financement pour chaque mesure.

La décision des Chambres (arrêté fédéral sur le programme de développement du trafic d'agglomération) fixera le contenu du programme 2011-2014 (paquet A). Les mesures présélectionnées pour être inscrites dans le paquet B (2015-2018) figureront dans le message à titre d'information, mais ne feront pas partie de l'arrêté fédéral. Elles seront inscrites dans le projet d'agglomération de 2ème génération à déposer d'ici mi-2012 auprès de l'ARE.

En parallèle à la procédure fédérale, les autorités locales concernées doivent décider du financement de la part non couverte par la Confédération. C'est l'objet du présent rapport. Le calendrier de la direction de projet prévoit l'octroi des crédits communaux et cantonal en octobre ou novembre 2010 pour la réalisation des mesures en 2011 et 2012. Quelques demandes de crédits spécifiques feront néanmoins l'objet de rapports ad hoc pour les mesures les plus importantes des villes (à l'exemple du projet de la place de la gare de La Chaux-de-Fonds). Ces mesures font partie intégrante et sans réserve du projet d'agglomération et de la démarche présentée dans le présent rapport.

7.4 Projets d'agglomération 2ème génération

29 projets d'agglomération sont retenus par la Confédération pour un cofinancement de leurs mesures durant la période 2011–2014. On parle, pour ceux-ci, de 1ère génération des projets d'agglomération.

Les projets d'agglomération de 2ème génération visent à inscrire des mesures à l'étape 2015–2018 du trafic d'agglomération. On en distingue deux types :

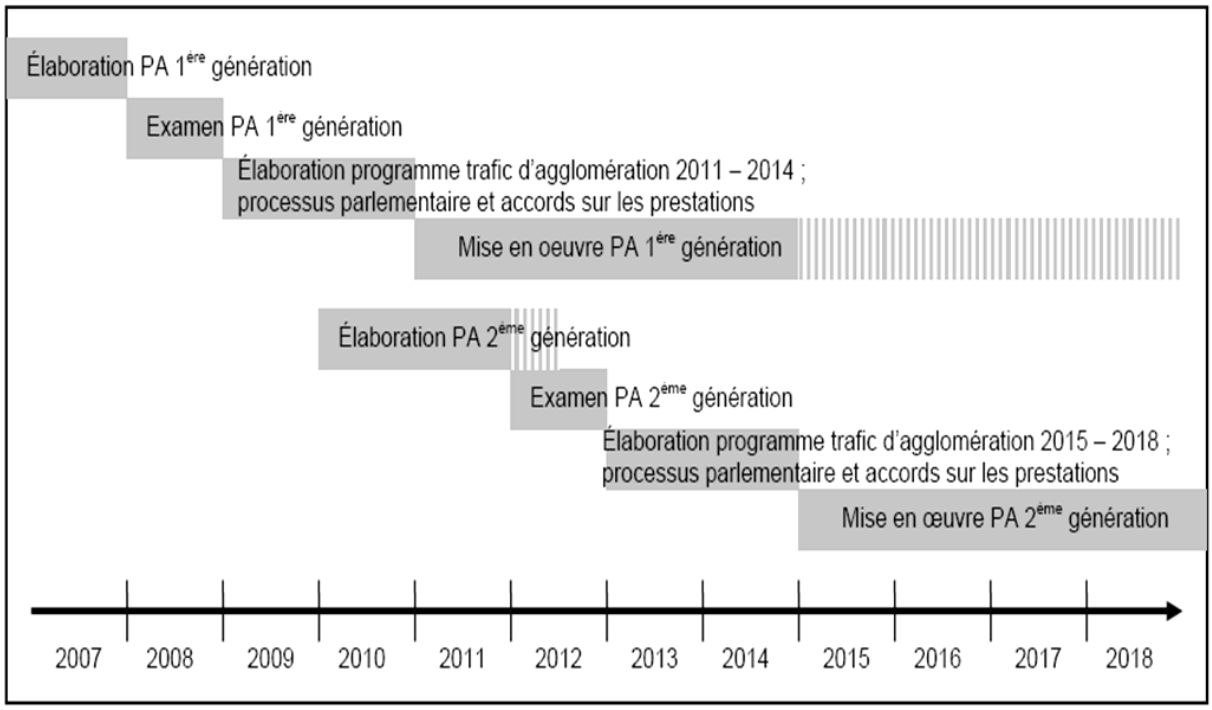
- *Les projets d'agglomération retravaillés : ils ont participé à la première étape du programme trafic d'agglomération. Ils sont retravaillés par l'organisme responsable dans le but d'en améliorer l'efficacité et de prendre en considération les modifications des conditions cadres, les effets des mesures de la 1ère génération ou autres évolutions de la situation de l'agglomération et d'accéder au fonds d'infrastructure pour la poursuite de la mise en œuvre du projet d'agglomération. Ils font l'objet d'une nouvelle évaluation.*

- *Les nouveaux projets d'agglomération : ils n'ont pas participé à la première étape du programme trafic d'agglomération et font l'objet d'une première évaluation par la Confédération.*

Le projet d'agglomération RUN fait partie des projets retravaillés. Le délai fixé pour la remise des projets retravaillés est le 30 juin 2012. Le délai fixé pour la remise des nouveaux projets d'agglomération est le 31 décembre 2011.

La Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure précise que le Conseil fédéral doit rendre compte tous les 4 ans à l'assemblée fédérale de l'état de réalisation du programme et lui proposer la libération des crédits pour la période suivante. La libération des moyens à destination du trafic d'agglomération s'effectue donc par périodes quadriennales jusqu'à la dissolution du fonds (la LFInfr précise que le fonds est dissout après une durée maximale de 20 ans).

Les étapes et délais de l'élaboration et évaluation des projets d'agglomérations sont représentés sur la figure ci-dessous :



Planning des projets d'agglomération 2ème génération (source: Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2ème génération)

Pour l'évaluation de la 2ième génération des projets d'agglomération, la réalisation des mesures A durant la période 2011-2014 (et des mesures non subventionnées annoncées pour la même période) sera prise en compte. Selon le niveau de mise en œuvre (nombre de mesures réalisées, efficacité du système), le taux de cofinancement pour la période B (2015-2018) peut être diminué de 5 ou 10% (points), voire être complètement supprimé si l'efficacité conjointe des mesures proposées n'est pas jugée suffisante.

7.5 Monitoring

Les investissements considérables qui seront effectués dans les décennies à venir par les agglomérations, les cantons et la Confédération dans le cadre des projets d'agglomération exigent un contrôle sur le plan de la mise en œuvre et de l'efficacité. A cet effet, il est nécessaire de suivre au fil du temps l'évolution d'indicateurs quantitatifs ("monitoring").

La mise en œuvre de certains indicateurs exige que les agglomérations/cantons procèdent eux-mêmes à des collectes de données ou transmettent à la Confédération des données cantonales existantes. Les indicateurs retenus (au nombre de 19) représentent les

cinq objectifs auxquels doivent satisfaire les projets d'agglomération: l'amélioration des systèmes de transport, la densification des milieux urbains, la sécurité du trafic, la protection de l'environnement et les aspects financiers.

Le set d'indicateurs permet le suivi des mesures du projet d'agglomération et rend possible une comparaison entre les agglomérations. L'analyse des résultats permet d'identifier et d'expliquer d'éventuels liens de causalité avec les mesures prises et démontrer leur efficacité.

Le contrôle des effets du projet d'agglomération se base sur la mesure de la satisfaction d'objectifs quantitatifs. Il pourrait être à la base de malus pour les agglomérations ne réalisant pas les objectifs fixés (diminution du taux de cofinancement). Il se fera par quelques indicateurs seulement, qui doivent être très fiables et disponibles dès 2010, pour assurer leur analyse dès la première période de mise en œuvre du projet d'agglomération. Ces indicateurs sont la part modale respective des différents modes de transport, les habitant-e-s et emplois par classes qualitatives de desserte par les transports publics, ainsi que les accidents de la circulation. Ils seront complétés éventuellement par un critère de coût.

La mise en œuvre de certains indicateurs exige que les communes et l'Etat procèdent eux-mêmes à des collectes de données ou transmettent à la Confédération des données cantonales existantes (p. ex. statistique des zones à bâtir et de leur taux d'occupation, horaires des entreprises de transport public, comptages de trafic routier, etc.).

8. Impact des mesures sur les communautés urbaines et le Canton

Conjointement, dans la durée et dans l'espace, les mesures des listes annexées au présent rapport auront un réel impact sur la situation des transports et de l'urbanisme dans les communautés urbaines du Littoral et des Montagnes neuchâteloises.

"Conjointement" signifie que les effets des mesures se renforcent et se multiplient les uns les autres. Vouloir estimer l'effet d'une seule mesure prise séparément n'a pas de sens. A titre d'exemple, un parking d'échange ne vaut presque rien s'il n'est pas accompagné d'une bonne

information, d'une desserte performante par les transports publics, d'une tarification des transports publics combinée et de mesures de revalorisation des centres, par exemple. Chacune de ces mesures prise séparément n'aura qu'un faible effet, voire aucun. C'est bien leur combinaison qui en fait un ensemble attractif susceptible de résoudre ou de prévenir des problèmes de circulation, en l'occurrence. En d'autres termes, le rapport coût-utilité du "paquet" de mesures de l'exemple ci-dessus est supérieur à la moyenne des rapports coût-utilité de chaque mesure prise séparément.

"Dans la durée" signifie que cet effet de synergie ne se déploiera pas immédiatement, les mesures étant réalisées progressivement, au gré des octrois d'autorisations et des possibilités de financement des pouvoirs publics. Tout comme il n'est pas pertinent de vouloir imaginer l'effet d'une seule mesure, il n'est pas non plus censé de vouloir estimer pour lui seul l'effet du projet d'agglomération déjà à fin 2012, après les deux premières années d'un programme qui s'étirera vraisemblablement sur deux voire trois périodes quadriennales. En effet, seule une partie des mesures prévues seront lancées dans la période 2011-2012 et parmi elles, certaines ne seront pas terminées à fin 2012. On se trouve donc au début d'un processus dont les effets se feront sentir progressivement.

"Dans l'espace" signifie que les effets des mesures ne se limitent pas au territoire étroit dans lequel elles se situent physiquement (dans le cas des mesures d'infrastructure), mais qu'elles ont au contraire un effet sur l'ensemble du réseau. A titre d'exemple, un seul carrefour dangereux sur une liaison cycliste par ailleurs commode d'une commune à une autre peut dissuader de l'emprunter, avec pour conséquence un déplacement motorisé. L'impact d'une mesure d'assainissement du carrefour en faveur des cyclistes (combinée avec d'autres mesures incitatives) peut ici prétendre diminuer les nuisances du trafic dans les communes concernées, et pas seulement celle "hébergeant" la mesure. A plus large échelle, la réalisation d'une nouvelle ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds incitera à l'utilisation des transports publics dans un secteur allant bien au-delà des deux villes directement concernées. A plus large échelle encore et à titre illustratif de l'importance d'une vision spatiale large, le Canton de Neuchâtel a un intérêt certain à la réalisation du doublement de la voie CFF Gléresse-Douanne, sur territoire bernois, pour améliorer les cadences et les correspondances des trains IC en gare de Neuchâtel. Il en va de manière similaire de la liaison entre La

Chaux-de-Fonds et Besançon pour assurer le lien entre le canton et la Métropole Rhin-Rhône.

Mais revenons au RUN: en se prononçant le moment venu sur les demandes de crédits objets des rapports qui leur seront adressés prochainement, les autorités législatives des communes concernées et du Canton apporteront leur pierre à un édifice bien plus large que le périmètre de leur juridiction. Chaque mesure concerne donc chaque commune ainsi que l'Etat, les bénéfices de l'ensemble des mesures se répartissant sur l'entier du périmètre de l'agglomération voire au-delà.

Le projet d'agglomération constitue un cas sans véritable précédent dans l'histoire de la République et Canton de Neuchâtel. Pour la première fois, un programme conjoint des communes et de l'Etat prévoit la mise en œuvre coordonnée de nombreuses mesures se renforçant mutuellement, dans un domaine bien délimité et dans un laps de temps relativement restreint, avec pour objectif le développement durable de notre espace de vie.

Ceci est certainement facilité par l'incitation fédérale du fonds d'infrastructure. Mais celui-ci ne fait pas tout. L'enjeu pour le réseau urbain neuchâtelois et, partant, pour l'ensemble du Canton va bien au-delà de la réalisation d'infrastructures de transport et d'aménagement de l'espace public: il s'agit ici de la capacité des communes et de l'Etat de travailler ensemble et en concertation non seulement à l'élaboration d'une stratégie de développement, mais également à sa concrétisation, celle-ci impliquant un engagement de ressources financières importantes. L'acceptation de ces crédits constituerait un acte très fort de l'agglomération RUN, matérialisant vers l'extérieur sa solidité en tant que partenaire notamment de la Confédération et vers l'intérieur l'ancrage de chaque commune au sein d'une communauté d'échelle différente, apte à apporter des réponses pertinentes à des problématiques du type de celles des transports et de l'urbanisation.

9. Montants des crédits et principes de répartition

Ce chapitre traite du financement de la première tranche quadriennale (paquet A) des mesures du projet d'agglomération (2011-2014). Le financement des mesures du paquet B (2015-2018) n'est pas traité, parce que celles-ci ne sont pas suffisamment avancées dans leur planification, et parce qu'elles ne font pas partie du projet d'arrêté fédéral

et qu'elles pourront être redéfinies à l'occasion de l'élaboration et de l'évaluation du projet d'agglomération RUN 2ème génération, en 2012-2013.

Le comité de pilotage a en outre décidé de mettre en évidence les besoins pour la tranche 2011-2014, mais de ne solliciter les crédits auprès des législatifs communaux et cantonal que pour les deux premières années 2011 et 2012, estimant préférable de faire prendre à tous les partenaires du projet des engagements sur un crédit-cadre s'étirant sur deux années plutôt que sur quatre ans.

Les tableaux annexés présentent la répartition du financement des mesures pour les différents partenaires du projet d'agglomération.

9.1 Versement de la part fédérale

Il est ici à noter que la participation fédérale pourrait ne pas être versée simultanément à la part des pouvoirs publics locaux. En effet, l'ARE a annoncé aux agglomérations que les disponibilités du fonds fédéral d'infrastructure seront probablement accaparées par les projets urgents décidés en 2008 jusqu'en 2013-2014. Dès lors, il est demandé aux cantons et communes de préfinancer à 100% la réalisation des mesures en 2011 et 2012, le remboursement de la part de la Confédération ayant lieu ultérieurement. A noter que dans ce cas le renchérissement est pris en compte, mais pas les intérêts intercalaires. Ceci est considéré comme inacceptable par les exécutifs communaux et cantonal concernés, qui sont favorables à une dotation initiale supplémentaire du fonds.

9.2 Principes de répartition

La prise en charge des coûts d'investissement est attribuée aux collectivités publiques en référence aux bases légales en vigueur, selon que la mesure est de compétence communale ou cantonale, voire relève de la compétence d'une entreprise de transport.

10. Ville de Neuchâtel

10.1 Objectifs politiques

Notre programme politique, dont votre Autorité a pris acte en janvier 2010, mentionne la volonté de développer une mobilité durable par des

actions concrètes. Cette problématique est intégrée dans l'axe stratégique qui vise « une politique de l'environnement au service du développement durable ». Cela répond aux objectifs visés par notre Ville, à moyen terme, dans le cadre de la convention des Maires, ainsi qu'à plus à long terme, soit à l'horizon 2050, en lien avec la société à 2000 watt.

Cette politique vise également l'amélioration de la santé publique par la diminution de l'impact de la mobilité sur la qualité de l'air ainsi qu'en favorisant l'exercice physique au quotidien.

Pour marquer notre engagement, nous avons signé en août 2010 la charte intitulée « *Pour une mobilité urbaine durable* » élaborée par les Villes de Bâle, Lucerne, Saint-Gall, et Zürich et proposée par l'Union des villes suisses. Ce document pose notamment les principes suivants :

- *Les différents moyens de transport doivent être planifiés en tenant compte de la nécessité d'une exploitation durable de ressources limitées telles que l'espace, l'énergie et les moyens financiers.*

- *Dans les zones urbaines à forte densité de population, des formes de transport durables comme le transport public, pédestre et cycliste assurent une grande partie de la mobilité. Ces formes de transport doivent recevoir la priorité.*

- *Une approche coordonnée des transports et des projets d'urbanisme permet de réduire au minimum les distances à parcourir. La qualité de vie et d'habitat en ville est maintenue à un haut niveau. Le système de transport doit être conçu en fonction des projets d'urbanisme, sur la base des liaisons existantes ou prévisibles et de l'ampleur des trafics escomptés.*

- *Dans les agglomérations, en particulier, l'espace public limité ordonne de répondre à diverses exigences d'utilisation. Cela suppose un arbitrage entre différents intérêts, à savoir le transport, la sécurité, l'esthétique et la qualité de vie.*

- *L'espace public est un espace limité. L'exploitation des infrastructures de transport existantes est optimisée à l'aide de technologies ultramodernes, dans une optique d'efficacité du transport.*

- *Conformément au principe de la planification orientée vers l'offre, il n'est prévu de construire de nouvelles infrastructures de transport qu'à partir du moment où les réserves sont épuisées et/ou pour désengorger des quartiers urbains. La réduction du trafic dans les rues désencombrées est garantie par des mesures d'accompagnement, de manière à assurer une amélioration durable de la qualité de vie.*
- *Les concepts d'utilisation fondés sur le principe de la coexistence (trafic mixte à faible vitesse) doivent être favorisés.*

Cette volonté est parfaitement en accord avec la démarche menée à l'échelle du Canton dans le cadre du projet d'agglomération du réseau urbain neuchâtelois.

10.2 Mesures anticipées

Pour répondre aux objectifs qu'elle s'est fixés, la Commune a mis en place des processus et des mesures visant à encourager une mobilité durable et ceci, indépendamment du projet d'agglomération. Certaines de ces mesures ont été intégrées dans le projet d'agglomération mais ne bénéficient pas de subventions fédérales, il s'agit des mesures dites « anticipées ».

- **Plan directeur de la mobilité douce PDMD (CD en annexe)**

  Adopté par notre Conseil en août 2010, le plan directeur de la mobilité douce répond à plusieurs objectifs :

- *remplacer le plan directeur des aménagements cyclables (1992) et le plan directeur des chemins pour piétons (1999),*
- *répondre au postulat no 5 03-515 (déposé le 01.09. 03, accepté le 7.2.05) intitulé « Déplacement en ville en deux-roues – pour une amélioration de la cohérence du réseau cyclable »*
- *s'accorder avec la politique de mobilité du DETEC qui fixe trois axes prioritaires : le transport individuel motorisé (TIM), les transports publics (TP) et la mobilité douce (MD).*

Ce plan est un instrument de coordination pour les services communaux et cantonaux pour les 10 à 15 prochaines années. Il permet l'application concrète des principes définis dans le programme politique de la commune :

- *favoriser les déplacements à pied, à vélo et à rollers sur la commune de Neuchâtel*
- *améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers*
- *offrir des réseaux piétonnier et cycliste complets*
- *renforcer la sécurité des usagers (aux abords des écoles, hôpitaux, entreprises, etc.)*
- *intégrer les déplacements des personnes à mobilité réduite.*

Ce travail a débuté en 2004. Dans sa phase initiale, le projet a réuni non seulement les services communaux concernés, mais également les TN, le Département de la gestion du territoire, le délégué à l'énergie, le BPA, Rue de l'Avenir et la Commission de l'éducation routière.

Les stratégies se basent sur la redéfinition du partage de la chaussée en faveur de la mobilité douce. Elles s'appuient sur le principe « Push-Pull » qui consiste à encourager les déplacements à pied, en vélo et en transports publics par des mesures attractives avec, en parallèle, des mesures visant à limiter l'usage des transports individuels motorisés en agissant, par exemple, sur l'exploitation des places de parcs et en abaissant la vitesse autorisée. Ces mesures restrictives visent principalement les pendulaires pour lesquels la voiture n'est pas un instrument de travail.

Piétons
Le réseau piétonnier a subi l'évolution du réseau routier qui a progressivement posé des obstacles parfois difficilement franchissables :

- *jonctions autoroutières (Vauseyon, Serrières, Nid-du-Crô)*
- *ceinture routière autour de la zone piétonne*

Le but est de rétablir ce réseau piétonnier en favorisant notamment les accès aux zones de détente bordant le lac, aux forêts, et les accès à la zone piétonne.

Cyclistes
Le but est de valoriser et développer le réseau d'itinéraires cyclables de manière à ce qu'il soit continu et réponde aux différents types d'utilisations : moyen de déplacement, pendulaires scolaires, randonnées, activité sportive. Les mesures préconisées sont :

- *continuité des itinéraires cyclables*

- *conserver une mixité des usagers*
- *si les conditions le permettent, autoriser le contresens cyclable pour éviter les détours*
- *bandes cyclables et aide au tourner à gauche comme éléments de sécurité*

La topographie monoclinale de la Ville définit des étages d'itinéraires cyclistes longitudinaux à différentes altitudes. Le plan prévoit de favoriser les liaisons entre ces étages en associant notamment les Transports publics.

Pour faciliter la pratique du vélo par les personnes externes à la Ville, le plan propose l'installation de site B+R (Bike and Ride) aux endroits stratégiques (p. ex. gare CFF, Fun'ambule, centre-ville) en relation avec les Transports publics.

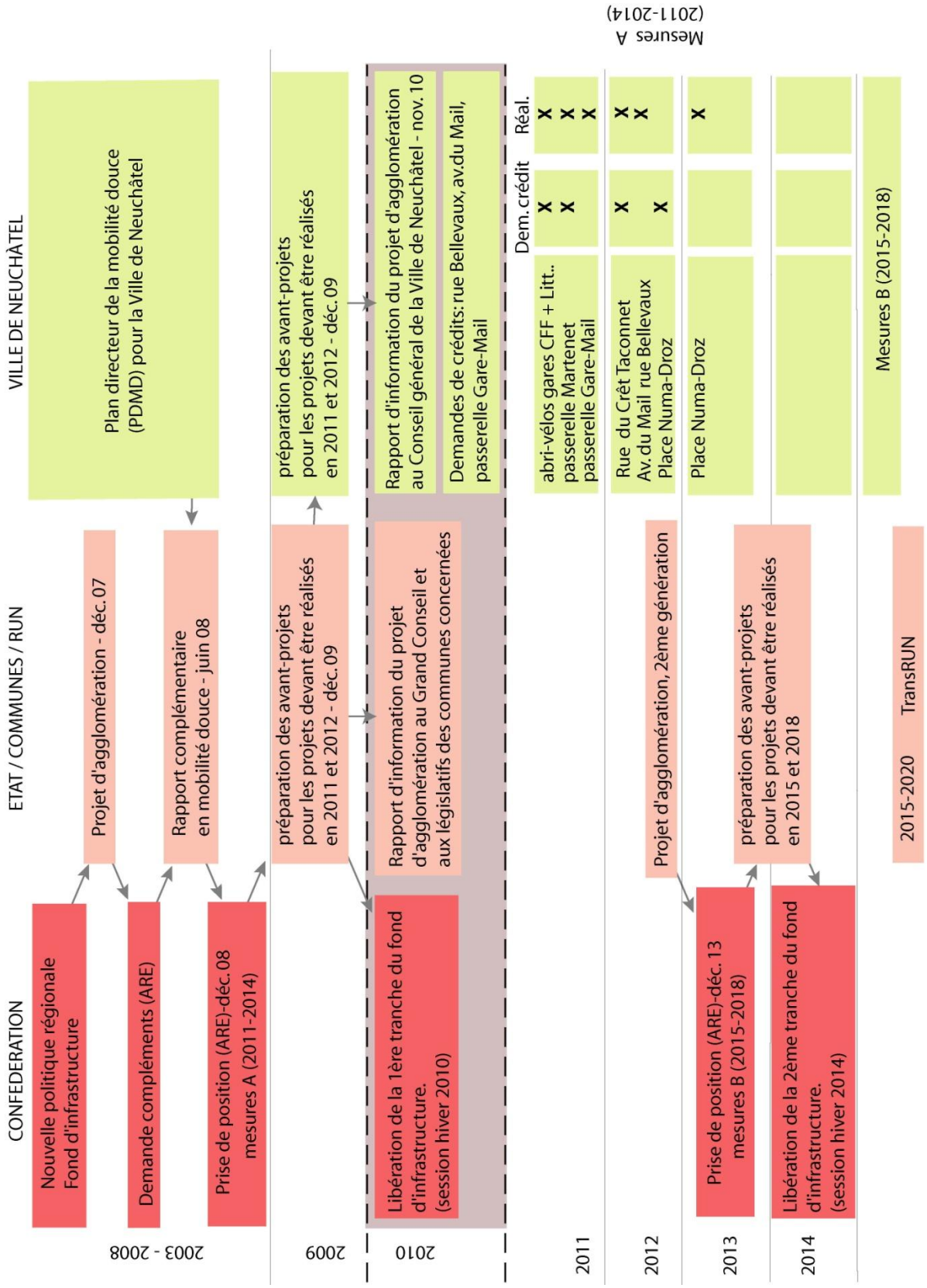
Pour rendre plus attractive la pratique du vélo, il faut mettre en place une offre suffisante de places de parcs pour vélos. Ces dernières doivent être fonctionnelles, sûres, adéquates pour des durées courtes et longues. Il faut également distinguer les zones pour les deux-roues motorisés ou non-motorisés permettant à ces derniers d'accéder à des places de stationnement stratégiquement placées à proximité des centres d'achat, des centres de loisirs et de formation.

Pour les itinéraires VTT entre Chaumont et Neuchâtel, des règles doivent être définies pour harmoniser la cohabitation avec les randonneurs pédestres et équestres, ainsi qu'avec l'exploitation forestière tout en respectant les règles concernant la protection de la nature.

Rollers
L'utilisation des rollers est essentiellement liée aux loisirs. La stratégie est de favoriser leur utilisation le long des itinéraires touristiques au bord du lac. Pour faciliter ces accès, le plan propose d'installer des casiers (consignes) à des endroits stratégiques, à proximité immédiate des B+R ou des places de parcs pour vélos.

Le PDMD a servi de base pour établir les besoins de la Commune dans le cadre du rapport complémentaire en mobilité douce demandé par l'ARE pour compléter le projet d'agglomération RUN. Il trace également les principes qui seront intégrés dans les futurs projets d'aménagement. Afin d'accentuer la promotion de la mobilité durable, des actions

spécifiques (intégrées ou non dans le projet d'agglomération) seront menées pour accélérer le processus.



- Mesures 23.c **Modernisation et sécurisation du trafic dans les quartiers (voir annexes)**

- Mesures 23.d **3ème étape du plan de stationnement**

Une réorganisation de la mobilité passe par la gestion du stationnement. La 3ème étape du plan de stationnement a notamment pour but d'inciter les pendulaires à utiliser les transports publics. Cette démarche permet de diminuer l'impact du stationnement sur le domaine public et favoriser l'accès aux places de parcs pour les résidents.

- Mesures 23.i **Aménagement du P+R du Nid-du-Crô et bus 11**

Dans le cadre de l'application de la 3ème étape du plan de stationnement décrit ci-dessus, un P+R a été aménagé au parking du Nid-du-Crô. L'objectif est de permettre aux pendulaires de laisser à cet endroit leur voiture et d'emprunter les transports publics pour se rendre à leur travail. Dans ce cadre, la Ville de Neuchâtel et l'OCT ont mis en place une ligne de bus (11) dont la phase d'essai a été prolongée jusqu'en 2012.

- Mesures 24.a **Prolongation de la ligne 10 de Peseux à Bôle.**

Après de nombreux rebondissements, la prolongation de la ligne 10 est aujourd'hui effective. En parallèle, son horaire a été étendu au dimanche. Il s'agit d'une phase d'essai qui se déroulera jusqu'au changement d'horaire en 2012.

Cette ligne permet de consolider le réseau de transports publics en direction de l'ouest entre Peseux et Colombier. Elle permet de rattacher la commune de Bôle au réseau des transports publics urbain de l'agglomération.

10.3 Mesures subventionnées par la Confédération pour la période 2011 et 2012

- Mesure 23.h **Place Numa-Droz/nouvelle gestion du trafic**

La réorganisation de la place Numa-Droz a été retenue comme une des mesures prioritaires par l'ARE. Cet espace actuellement majoritairement routier doit faire l'objet d'un réaménagement en faveur des autres usagers notamment les piétons et les cyclistes.

Le projet en cours permet cette réappropriation du domaine public en ouvrant la zone piétonne en direction du lac et en dégageant un espace piétons important. La valorisation de cet espace va permettre de donner un nouveau caractère à la Ville de Neuchâtel marquant clairement et durablement son action en faveur d'une mobilité douce.

L'avant-projet a été présenté au public au cours du premier semestre 2010. Cette mesure a fait l'objet de la réponse, apportée par le Conseil communal le 28 juin 2010, à l'interpellation no10-604.

La complexité du projet devant intégrer à la fois la circulation routière, les transports publics, les aménagements pour les deux-roues et les piétons demande une étude détaillée. Une demande de crédit pour la réaliser a été adoptée le 6 septembre 2010 sur la base du rapport au Conseil général du 18 août 2010 intitulé : « *Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant une demande de crédit d'étude pour le projet d'aménagement de la place Numa-Droz* ».

L'objectif est que la réalisation de ce projet puisse débuter à la suite des festivités du millénaire et s'achève en 2012.

- Mesures 23.23c **Accès TN et Vélos TN Place Pury**

Le projet concerne un abri pour vélos de 20 places derrière la gare du Littorail sur l'esplanade du Mont-Blanc avec une surface roulable pour y accéder.

Ce projet est rattaché aux autres projets concernant les abris vélos à l'échelle de la COMUL. Dans cette étape, il s'agit d'équiper d'abris vélos les gares ferroviaires intégrant le réseau CFF, BLS et le Littorail.

Ce regroupement permettra de faire une économie d'échelle, d'offrir une infrastructure cohérente pour la communauté urbaine et de simplifier les procédures de réalisation.

Le modèle d'abris vélos sera celui que la Comul retiendra sur la base d'une soumission publique qui sera lancée en 2011. Ce projet va être développé en 2011 avec comme objectif une réalisation en 2013.

- Mesures 23.38 ~~**Rue des Fahys**~~ →**Crêt-Taconnet**

Le montant estimé en 2007 par le projet d'agglomération pour l'action « Fahys » ne permettait pas une intervention sur l'infrastructure routière en faveur d'aménagements cyclistes efficaces pour les raisons suivantes :

- *le gabarit de la rue des Fahys est trop étroit pour permettre un simple réaménagement de la chaussée,*
- *l'élargissement de la chaussée (prévu dans le plan d'alignement en vigueur) n'est pas réalisable à court terme. Ce processus est en cours mais ne s'applique qu'en fonction des réalisations immobilières au nord de la chaussée. Pour autant qu'il soit estimé que la poursuite de ces travaux soit souhaitable d'un point de vue urbanistique, le montant réservé à cette mesure n'est de loin pas suffisant pour réaliser l'ensemble du plan d'alignement en une seule étape,*
- *une variante pourrait être la suppression des places de parc au nord de la rue des Fahys, mais il n'y a pas, pour l'instant, de solutions de remplacement pour de nombreux immeubles d'habitation situés le long de ladite rue,*
- *l'élargissement de la chaussée en direction des voies CFF (sud) n'est pas réalisable à court terme. Cette variante pourrait être étudiée et mise en œuvre en parallèle à la réalisation de l'axe NE-Cdf du TransRun dont un tronçon est parallèle à la rue des Fahys. Remodeler profondément cet axe de manière anticipée serait un non-sens.*

Un travail de sécurisation est toutefois nécessaire sur l'axe des Fahys. A court terme, il s'agit d'effectuer un travail de marquage dont le montant sera intégré dans le budget de fonctionnement. Le montant prévu initialement pour la rue des Fahys a été attribué à un autre projet prioritaire dans le secteur de la gare : le réaménagement de l'axe Crêt-Taconnet-avenue de la Gare pour les raisons suivantes :

- *la colonne vertébrale du projet d'agglomération RUN est la liaison rapide ferroviaire qui doit relier le Locle, la Chaux-de-Fonds et Neuchâtel. Dans ce concept, il est prioritaire d'améliorer les accès à la gare de Neuchâtel,*
- *la Ville, l'Etat et la Confédération sont en train de développer le quartier de la Maladière par la future construction d'un pôle de la Microtechnique dans le cadre du projet CSEM-EPFL-IMT. Il est*

indispensable d'améliorer l'axe reliant ce site et la gare en faveur de la mobilité douce (vélos/piétons),

- *la rue du Crêt-Taconnet accueille déjà une charge importante de mouvements pendulaires en mode doux (CPLN, Université,…). Les* projets de développement du quartier de la Maladière vont augmenter cette charge.

- *La réalisation de ce projet «Crêt Taconnet – Av. de la Gare » permet de résoudre une situation provisoire pas entièrement satisfaisante. En effet, la circulation des cyclistes n'est plus autorisée depuis la gare en direction de la rue de Gibraltar. Cette situation impose aux cyclistes un détour soit par le centre-ville, soit par la rue des Fahys. Cette situation pose de sérieux problèmes de sécurité et de confort pour les usagers.*

➢ Mesures 23e2 **Nouvelle passerelle Espace de l'Europe-Bel-Air**

La réalisation de la passerelle Espace de l'Europe-Bel-Air, prévue dans la première série de mesure du projet d'agglomération RUN offre une excellente alternative à la rue des Fahys entre le secteur de la rue des Portes-Rouges et la gare pour les cyclistes et les piétons sur un axe qui leur est dédié. Dans le but de relier la gare aux pôles de formation, la passerelle Espace de l'Europe-Bel-Air permet de développer l'axe gare-Université du Mail et Collège du Mail. Cette infrastructure offre également un parcours alternatif à la rue des Fahys pour accéder à la gare depuis l'Est en vélo.

Elle sera située entre le secteur du Conservatoire et la rue de Bel Air.

Le projet fera l'objet d'un rapport détaillé et d'une demande de crédit au début 2011 avec comme objectif sa réalisation dans le cadre du Millénaire.

Le projet d'agglomération RUN a été mis en place afin de développer la mobilité durable à l'échelle du canton autour d'un nouvel axe rapide entre le Locle, La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel. Les mesures qui accompagnent ce projet doivent permettre de réaliser un réseau de mobilité cohérent pour s'y rattacher. Les points d'ancrage sont les gares ferroviaires, notamment celle de Neuchâtel qui joue le rôle de plaque tournante de ce projet d'agglomération reliant le Transrun au réseau ferroviaire national et international (TGV…), en direction du littoral neuchâtelois et au niveau local.

Améliorer les axes permettant d'accéder à la gare de Neuchâtel n'est pas seulement prioritaire, mais est incontournable pour la cohérence de l'ensemble du projet d'agglomération, notamment en regard des futurs investissements pour la liaison rapide entre Neuchâtel, la Chaux-de-Fonds et Le Locle.

- Mesures 23.f **Mise en place du plan directeur de la mobilité douce (PDMD)**

Dans le cadre du projet d'agglomération, le projet 23.f « Mise en place du PDMD » a été retenu par l'ARE. Ce projet doit permettre d'ajouter quelques mesures de mobilité douce en complément des réflexions du PDMD et des autres mesures définies dans le cadre du projet d'agglomération RUN.

Le choix s'est porté sur des actions pouvant être accordées avec des projets existants en les complétant. L'objectif est d'y amener « un plus » en termes de mobilité douce et permettre de les étendre ou de les relier à d'autres secteurs. Un autre but est également de réaliser des projets modèles à l'échelle locale permettant de définir des principes qui

pourront ensuite être intégrés dans les autres projets à l'échelle du territoire urbain.

Dans ce cadre, 2 projets ont été retenus.

La réalisation de Microcity est l'occasion de revoir les principes de circulation et de stationnement dans un quartier mixte comprenant du logement et des activités liées à l'enseignement, à la recherche et au développement.

Ce projet intègre déjà un plan d'équipement pour les rues voisines (Jacquet-Droz et Marie-de-Nemours). Les deux premiers projets amenés par la mesure 23 f permettent de relier ce secteur :

- *avec l'avenue du Mail en renforçant le caractère piétonnier reliant le bord du lac et le secteur du Mail ainsi que la sécurité à proximité du nouveau collège de la Maladière*
- *Le long de la partie inférieure de l'avenue Bellevaux pour ouvrir le secteur EPFL/Maladière en direction de la Gare et de l'axe Crêt-Taconnet*

Ce quartier servira ensuite de modèle pour les aménagements analogues dans les autres quartiers de la Ville notamment en marge des projets d'aménagement, par exemple dans le quartier de Serrières : dans le secteur de Tivoli et celui du projet d'immeubles locatifs sur le site des anciens abattoirs à la rue Martenet. Le crédit a déjà été adopté par votre Conseil le 6 septembre 2010 sur la base du rapport concernant trois demandes de crédit pour le réaménagement des espaces publics dans le cadre du plan de quartier « CSEM-EPFL-IMT ».

Nous avons également rattaché à cette mesure 23F un projet urgent en lien avec la sécurité des piétons : le problème du cheminement piétonnier le long de la rue Martenet à Serrières. Le trottoir est absent sur une longue section de cette rue sinueuse où la visibilité est réduite en raison du mur au nord de la chaussée. L'espace est juste suffisant pour le croisement des véhicules et ne laisse aucun dégagement pour les piétons qui s'y sont aventurés. Ce projet, qui fera l'objet d'un rapport avec une demande de crédit au printemps 2011, visera une réalisation la même année.

Comme on peut le constater, la mise en place de la mobilité douce ne se limitera pas à cette action 23F. Le développement et les investissements

de la Ville, dans le cadre du projet d'agglomération et jusqu'à la réalisation du TransRun, seront dédiée en grande partie à la mobilité durable.

10.4 Mesures en faveur d'une mobilité durable indépendantes du projet d'agglomération

L'action de la Ville de Neuchâtel s'appliquera aussi à la poursuite de la sécurisation des parcours piétonnier et cyclable, l'encouragement à l'utilisation des transports publics, au développement de parcours et de parking pour les cyclistes et au développement des offres combinées en accord avec le PDMD. Par exemple :

- **Contresens cyclable**

Comme indiqué dans la réponse à l'interpellation du groupe PopVertsSol intitulée « Au sujet de la place du vélo dans les zones 30 », nous allons ouvrir au contresens cyclable un certain nombre de rues à sens unique en zone 30. Comme indiqué dans le rapport présenté le 17 février 2010, nous sommes en train d'établir les modifications nécessaires pour une première série de rues qui pourraient être aménagées d'ici la fin de l'année si les conditions météo le permettent (marquage au sol).

- **Stationnement deux-roues autour de la Gare**

Actuellement, il est difficile de trouver une place permettant d'attacher son vélo dans le secteur de la gare. De nombreux cyclistes ne voient que la solution d'attacher leur vélo aux barrières. De nombreux utilisateurs s'en plaignent. La situation n'est pas non plus satisfaisante pour les exploitants de la Gare.

Pour répondre à cette demande à court terme, la Ville de Neuchâtel va réorganiser les places existantes et en proposer de nouvelles en installant des supports permettant d'attacher les vélos. Il s'agira notamment de séparer les parkings destinés aux scooters de ceux destinés aux cyclistes. Ce type de réorganisation sera étendu progressivement aux autres parkings deux-roues situés sur la commune de Neuchâtel.

Parallèlement à cette action urgente, nous étudions avec les CFF le développement du parking deux-roues aux abords de la gare avec des infrastructures plus conséquentes (abris, vélo station, …). Ces projets seront traités dans la suite des actions du projet d'agglomération

- **Subventions Onde verte**

Le développement des transports publics va de pair avec la promotion de leur utilisation. La Ville subventionne l'abonnement Onde verte pour les adultes en ramenant ainsi son montant au tarif junior. Cette subvention appliquée aux abonnements annuels et depuis ce printemps aux abonnements mensuels.

Cette mesure est intégrée au budget de fonctionnement des transports.

- **Promotion des deux–roues électriques**

La Ville de Neuchâtel participe activement au programme Newride en hébergeant la plateforme romande et en organisant régulièrement des Roadshows permettant à la population de découvrir ce nouveau genre de mobilité particulièrement bien adapté à la morphologie de notre ville.

Par ailleurs, le budget des Transports dispose de 15'000 francs pour soutenir l'introduction sur le marché local de solutions alternatives à la mobilité classique. Ce montant est actuellement dédié aux scooters électriques. Ces véhicules ont une efficacité énergétique nettement supérieure à leur homologue thermique.

La Ville dispose d'un réseau de 5 bornes de recharge pour les scooters électriques. Notre volonté est d'élargir ce réseau à l'échelle de la COMUL dans le cadre du projet Région E-scooters de NewRide.

- **NeuchâtelRoule**

Le succès de ce programme se poursuit avec une augmentation régulière de son utilisation. Ce programme comporte à la fois des actions sociale et environnementale. Pour rappel, les vélos sont mis à disposition gratuitement.

La réflexion se poursuit pour étudier l'opportunité de développer un système de vélos en libre service à Neuchâtel. Nous observons attentivement le développement de ces systèmes chez nos voisins romands. Nous sommes particulièrement intéressés au projet pilote de Fribourg dont le système intègre des vélos électriques.

- **Millénaire**

Le Millénaire est l'occasion de faire le bilan de notre mobilité et de l'inscrire dans une perspective à long terme. Ce sera l'occasion de dynamiser les solutions de mobilité durable.

Dans ce sens, la Ville de Neuchâtel en partenariat avec ses partenaires dans le domaine des transports publics prépare un programme visant à favoriser l'utilisation des transports publics dans le cadre des festivités du Millénaire.

Ce sera l'occasion de mener une campagne de communication soutenue en faveur de l'utilisation des transports publics.

Nous étudions également des solutions permettant de favoriser l'accès aux cyclistes pour atteindre les manifestations principales et y stationner de manière sécurisée.

10.5 Mesures subventionnées par la Confédération pour la période 2013 et 2014

Le deuxième groupe de mesures en catégorie A pour la période 2013-2014 doit encore faire l'objet d'avant-projets. La plupart d'entre-elles devront être adaptées et coordonnées en fonction d'autres projets d'aménagement.
Ces mesures concernent notamment :

- *une liaison entre le Vallon de la Serrières à la Gare de Serrières par un ascenseur en adaptant une installation existante ;*
- *l'amélioration des accès au Littorail à Serrières (Serrières-Ruau et Serrières-Port) à relier avec les aménagements de la RN5 ;*
- *l'amélioration des liaisons piétonnières et cyclistes le long des quais Jeanrenaud, Max-Petitpierre, et Louis-Perrier à relier avec les aménagements de la RN5 ;*
- *L'amélioration des liaisons piétonnières et cycliste à travers et autour du carrefour de Vauseyon en lien avec les futurs aménagements de la RN5 ;*
- *la sécurisation des parcours cyclistes à l'ouest de la rue des Falaises ;*
- *l'amélioration de la passerelle Pierre-à-Mazel/Falaises ;*
- *nouvelle passerelle entre la rue des Fahys et l'Espace de l'Europe avec, si possible, accès direct aux quais à relier avec le TranRun et le projet d'extension de l'immeuble TransEurope ;*
- *Parking couvert pour les cyclistes dans ou à proximité de la station inférieure du Funambule à relier avec le projet de réaménagement des Jeunes-Rives ;*

- *Vélo Station à la gare de Neuchâtel parallèlement au développement du projet TransEurope ;*

Pour la phase suivante, les mesures B, une adaptation du projet d'agglomération sera établie pour la fin du premier semestre 2012 accompagné d'une liste de mesures pour la période 2015 à 2018.

Afin de suivre l'évolution de ce projet et de permettre d'élargir la réflexion, une commission du Conseil général pour les affaires de l'agglomération devrait être instituée par votre Autorité. Elle sera informée de l'évolution du processus.

10.6 Postulats et motion

La croissance des besoin de mobilité est un défi d'actualité que les collectivités publiques se doivent de relever. Le processus lancé par le projet d'agglomération et le PDMD est accompagné de mesures concrètes dont le financement occupe une part importante des investissements de la Ville au cours des prochaines années.

Ces démarches conjointes entre la Ville, l'Etat et la Confédération répondent aux postulats nos 123, 129, 138 ainsi qu'à la motion 250 acceptés par votre Autorité :

- Postulat no 123 du 25 mars 2002 de M. Christian Boss et consorts, relatif au développement coordonné des transports en commun (procès-verbaux 2002, p 2682, 2683, 2846, 2849)

  La demande était qu'une étude soit réalisée en collaboration avec les TN et les instances cantonales compétentes en vue d'établir un plan directeur des transports en commun de l'agglomération neuchâteloise.

  Une étude a été menée par la Comul et l'Office cantonal des transports pour établir « Plan de développement des transports publics à 'échelle du Littoral neuchâtelois ». Le plan a été réalisé par le Bureau Boss.

  Le projet d'agglomération actuel va au-delà de cette demande car il planifie la mobilité durable dans le but de coordonner nos modes de déplacement au sein du canton.

- Postulat no 129 du 12 janvier 2004 de M Robert Vauthier et consorts, concernant une étude des transports publics bien adaptés à notre agglomération (procès-verbaux 2003/2004, p.3947, 3958, 5518, 5528)

  Le postulat demande, d'entente avec les TN et ses partenaires, d'introduire le paiement par tranches mensuelle des abonnements annuels et la possibilité de réviser la politique tarifaire à l'échelle de l'ensemble du réseau TN, cela de concert avec la mise en œuvre de mesures d'amélioration de l'offre (horaire, cadence, qualité de desserte).

  Depuis 2009, la tarification des transports publics a été centralisée dans la Communauté tarifaire neuchâteloise (CTNE) gérée par Onde Verte. Dans cette structure, les entreprises de transports n'ont pas d'autres choix que d'appliquer le tarif défini. Les communes n'ont pas d'influence directe sur ces montants. Par contre, le projet d'agglomération répond à la deuxième partie par le développement cohérent à l'échelle locale et l'échelle régionale des lignes de transports publics allant de pair avec une amélioration de la qualité de la desserte.

- Postulat no 138 du 07 février 2005 de M. Jean-Pierre Baer et consorts, intitulé « Déplacement en ville en deux-roues – pour une amélioration de la cohérence du réseau cyclable » (procès-verbaux 2003/2005, p.4841, 4847, 775, 780)

  Ce postulat signalait que le dernier plan directeur des pistes cyclables avait été conçu avant l'ouverture des tunnels de l'A5. Il demandait qu'un nouveau plan directeur des déplacements à vélo soit réalisé afin de permettre une meilleure cohérence du réseau et surtout prendre en compte tous les éléments urbanistiques nouveaux réalisés.

  Le PDMD présenté dans le cadre du présent rapport répond à cette demande avec des mesures concrètes. Par ailleurs, il a l'avantage de s'intégrer dans un processus plus large à l'échelle de la COMUL et de l'agglomération neuchâteloise.

- Motion no 250 du 11 septembre 2000 de Mme Anne Tissot Schulthess et consorts, intitulé « Pour des réseaux cyclables et

piétonniers attractifs » (procès-verbaux 1998, p.3629, procès-verbaux 2000, p.394)

La motion demande d'étudier de nouvelles propositions visant à favoriser les déplacements à pied et en vélo. Elle suggère d'autoriser les cyclistes à circuler à contresens dans les rues à sens unique partout où cela semble possible afin d'éviter des détours inutiles, d'installer sur certains escaliers montants, des aménagements permettant de pousser les vélos et d'élaborer un plan de réseaux de chemins pour piétons.
Le PDMD pose les principes sur lesquels des mesures pourront s'appuyer pour obtenir un réseau cohérent. Certaines mesures comme le contresens ont déjà fait l'objet d'un rapport le 17 février 2010 suite à une interpellation « Au sujet de la place du vélo dans les zones 30 ». Le Conseil communal est entré en matière pour les contresens dans certaines zones 30 si les conditions de sécurité pouvaient être maintenues.

L'ensemble du processus lancé par le projet d'agglomération et le PDMD va dans le sens de cette motion. La réponse est contenue dans ce rapport et dans les réalisations qui vont se succéder au cours des prochaines années.

Au vu de ce qui précède, du présent rapport et du PDMD, notre Conseil vous propose de classer les postulats et la motion ci-dessus.

11. Demandes de crédit ultérieures

Les engagements financiers de l'ensemble des communes concernées et de l'Etat sont nécessaires pour assurer le financement de la première phase du projet d'agglomération. En effet, la part fédérale ne sera versée que si la part des pouvoirs publics locaux est assurée. Par ailleurs, l'octroi des crédits cantonal et communaux nécessaires à la mise en œuvre des mesures sera extrêmement important comme message envoyé à l'administration fédérale dans l'optique de versements ultérieurs de la Confédération au titre de soutien à des mesures de grande ampleur comme par exemple le nouveau tronçon de voie ferrée entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, dans le cadre du projet TransRUN.

12. Conclusion

Au travers du projet d'agglomération, c'est l'ensemble du Canton qui va se transformer dans les mois et années à venir.

Les enjeux sont de taille :

- *favoriser mobilité durable et développement, qu'il soit économique, urbanistique ou démographique,*
- *bénéficier d'infrastructures en transports publics efficaces et adaptées aux besoins de la population.*
- *A terme, c'est la réalisation du TransRun ainsi que la création d'une agglomération urbaine neuchâteloise d'une taille suffisante pour compter dans le paysage helvétique.*

La Ville de Neuchâtel a un rôle important à jouer dans la réussite du projet d'agglomération. Elle se situe au cœur du futur réseau des transports régionaux, au carrefour de l'axe Littoral (Marin-Vaumarcus) avec le TransRun. L'ensemble de cette future organisation des transports s'articulera autour de la gare de Neuchâtel. Un effort particulier sera donc mis en œuvre pour améliorer son accessibilité, notamment en ce qui concerne la mobilité douce.

Avec les autres villes du Canton, les membres de la COMUL et l'Etat, nous nous engageons pour qu'un partenariat, fort et respectueux de chacun, donne le ton du projet d'agglomération et lui permette de se concrétiser.

Le chemin sera certes long et les obstacles nombreux. Seul un partenariat solide permettra de surmonter les difficultés, de dépasser les divers clivages existants dans notre Canton et, finalement, de réaliser ensemble ce que chacun, tout seul, ne pourrait pas faire.

Nous vous remercions de bien vouloir prendre en considération le présent rapport d'information sur le projet d'agglomération RUN et la réalisation des mesures de sa première phase.

Des demandes de crédit correspondantes y feront suite le moment venu, au Grand Conseil et dans les communes concernées, en fonction des priorités établies par le comité de pilotage et du temps nécessaire à la production des dossiers techniques.

Vous voudrez bien également procéder au classement formel des postulats nos 123, 129, 138 et de la motion no 250.

Neuchâtel, le 18 octobre 2010

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

Le président, Daniel Perdrizat

Le vice-chancelier, Bertrand Cottier

Annexes:
No 1 Tableau des mesures 2009-2010 (mesures anticipées)
No 2 Tableau des mesures 2011-2012 (1ère partie tranche A) y compris mesures mobilité douce
No 3 Plan zones à trafic modéré
CD Plan directeur de la mobilité douce

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION 2

2. QU'EST-CE QUE LE PROJET D'AGGLOMÉRATION? 4

2.1 Origine et objectifs 5

2.2 Exigences de la Confédération 6

2.3 Relations aux instruments de planification existants 7

3. FONDS FÉDÉRAL D'INFRASTRUCTURE 8

4. LE PROJET D'AGGLOMÉRATION RUN 9

4.1 La stratégie cantonale du RUN 9

4.2 Relations avec les autres politiques cantonales 10

4.3 Le projet d'agglomération RUN de décembre 2007 11

5. ANALYSE DE LA CONFÉDÉRATION / PROJET DE MESSAGE DU CONSEIL FÉDÉRAL 14

5.1 Evaluation par l'ARE (ci-après ARE) 15

5.2 Les mesures reconnues par la Confédération 17

5.3 Position de l'Association RUN sur l'évaluation de l'ARE 21

6. ECHELONNEMENT DES MESURES DANS LE TEMPS 21

6.1 Mesures anticipées 21

6.2 Mesures 2011-2012 22

6.3 Mesures 2013-2014 22

6.4 Mesures 2015-2018 22

7. ORGANISATION DE PROJET 23

7.1 Organisation mise en place pour la suite des travaux 23

7.2 Calendrier "technique" pour la concrétisation des mesures 25

7.3 Calendrier "politique" pour l'octroi des moyens financiers 25

7.4 Projets d'agglomération 2ème génération 27

7.5 Monitoring 28

8. IMPACT DES MESURES SUR LES COMMUNAUTÉS URBAINES ET LE CANTON 29

9. MONTANTS DES CRÉDITS ET PRINCIPES DE RÉPARTITION 31

9.1 Versement de la part fédérale 32

9.2 Principes de répartition 32

10. VILLE DE NEUCHÂTEL 32

10.1 Objectifs politiques 32

10.2 Mesures anticipées 34

10.3 Mesures subventionnées par la Confédération pour la période 2011 et 2012 38

10.4 Mesures en faveur d'une mobilité durable indépendantes du projet d'agglomération .. 44

10.5 Mesures subventionnées par la Confédération pour la période 2013 et 2014 46

10.6 Postulats et motion 47

11. DEMANDES DE CRÉDIT ULTÉRIEURES 49

12. CONCLUSION 50