



**Réponse du Conseil communal
à l'interpellation n°14-608 du groupe PLR
par M. Félix Gueissaz et consorts, intitulée
« *Les attentes du Conseil communal vis-à-vis du Canton, de la Confédération et de TransN en matière de réseau routier et de transports publics* »**

(Du 17 décembre 2014)

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

Le 18 juin 2014, le groupe PLR par Félix Gueissaz & consorts, a déposé l'interpellation intitulée « *Les attentes du Conseil communal vis-à-vis du Canton, de la Confédération et de TransN en matière de réseau routier et de transports publics* » dont le contenu est le suivant :

« Le groupe PLR souhaite connaître les feuilles de route du Conseil communal dans ses démarches avec le Canton et la Confédération dans le domaine des axes routiers et avec TransN dans le domaine des transports publics en Ville de Neuchâtel. Le groupe souhaite également connaître de quelle façon le Conseil communal a notamment tenu compte de l'augmentation de la population, des objectifs de mobilité et du développement que s'est fixés la Ville et quel agenda a été retenu.

Quelles sont les attentes du Conseil communal face aux grands axes routiers cantonaux et fédéraux et leurs implications sur le réseau des routes communales ? Nous pensons aux 3 axes principaux est-ouest, nord-est et nord-ouest, soit en particulier :

- *au vaste carrefour de Vauseyon et à sa cuvette,*
- *à l'accessibilité au nord de la ville depuis le carrefour au sud de Valangin,*
- *aux 3 giratoires à l'est dans le secteur Nid-du-Crô – Maladière,*
- *au passage sous voies entre la rue des Fahys et la rue de Gibraltar (dans ce cas particulier, les CFF sont aussi touchés),*
- *à l'axe : Place Pury – Place Numa-Droz – Avenue du Premier Mars.*

Le développement de ces axes par le Canton et la Confédération ne peut se faire qu'en partenariat avec la Ville qui s'est fixé des priorités telles que le développement de la Ville au nord avec de nouveaux quartiers d'habitation (Les Cadolles) ainsi que de la zone industrielle de Puits-Godet et le futur visage du "Grand centre-ville" avec une diminution souhaitée de la circulation (zone 30).

De plus, quelles sont les attentes du Conseil communal en ce qui concerne

- *le développement des transports publics sur le territoire communal,*
- *l'offre pour les habitants de la Ville*
- *et l'utilisation de l'espace public de la Ville ? »*

Le texte de l'interpellation valant comme développement écrit et conformément à l'art 38 du Règlement général de la Ville de Neuchâtel, nous y apportons la réponse écrite ci-après.

1. Introduction

Les questions des interpellateurs couvrent un très large spectre du domaine de la mobilité, soit le lien entre le réseau routier et le réseau de transports publics. Les deux doivent se concevoir dans le contexte donné par la topographie, les constructions, les espaces publics, etc., leur interdépendance avec les différents types de déplacements, ainsi qu'avec les modes de vie. Aborder toutes ces dimensions dans le cadre d'une réponse à une interpellation mènerait trop loin.

Nous livrons donc ici des réponses brèves aux questions posées qui s'insèrent, bien entendu, dans une approche systémique de la mobilité.

2. Vision

La mobilité est une préoccupation constante de notre Conseil. Elle joue un rôle primordial dans la vision adoptée dans son plan de législature. (Programme politique, chap 3.9)

Elle doit répondre de manière concrète aux axes stratégiques et s'adapter aux besoins de la population ainsi qu'à ceux liés aux développements de projets économiques, immobiliers et culturels.

Comme le précise le programme politique : « *ce développement ne saurait se faire (...) au détriment de l'environnement, patrimoine premier que nous laisserons à nos enfants*¹ »

La politique de mobilité durable intègre ainsi un triple enjeu :

1. répondre à l'évolution des besoins
2. garantir une mobilité efficace de porte à porte, en optimisant les différents moyens de transports
3. réduire l'impact sur l'environnement

La réflexion doit donc aller au-delà d'un traitement individuel de chaque mode de mobilité. Il s'agit clairement une thématique transversale qui doit se coordonner avec différentes politiques sectorielles, telles que :

- l'aménagement du territoire et l'urbanisme
- la qualité des services à la population
- la sécurité
- la valorisation des espaces et lieux publics (y c. infrastructures de loisir)
- le développement des pôles économiques
- le développement du centre-ville et le tourisme
- l'environnement et la politique énergétique
- l'agenda 21

Ces enjeux doivent également s'adapter à une situation en constante évolution, notamment le développement de collaborations avec les communes voisines et les planifications fédérales concernant l'aménagement du territoire, les réseaux routiers et les réseaux ferroviaires qui répondent néanmoins à des processus indépendants.

¹ Programme politique et planification des dépenses d'investissement, p. 4.

3. Stratégies d'intervention

Environnement

Notre Conseil s'est fixé des objectifs au niveau énergétique en s'engageant dans la convention des Maires. En la signant en 2008, Neuchâtel s'est engagé à tout mettre en œuvre pour réduire de 20% les émissions de CO₂ au niveau du territoire communal d'ici à 2020. Notre ville a également adhéré à la Charte pour une mobilité urbaine durable de l'Union de Villes Suisses (en annexe). Si la réduction de la consommation d'énergie est sensible au niveau du parc immobilier, ces économies sont malheureusement compensées par l'augmentation du trafic routier. La politique de maîtrise du trafic doit donc inclure la réduction de la consommation d'énergie, en particulier d'origine fossile.

Réseau

Les différents modes de transports doivent être cohérents afin de garantir des trajets complets « origine - destination » ou « porte à porte ». L'amélioration des interfaces favorisera le transfert modal. Ces démarches vont s'appuyer sur le modèle de mobilité que le service cantonal des transports est en train d'établir. L'objectif est d'optimiser la réponse aux besoins avec les moyens financiers à disposition. Le Conseil communal a inscrit cette volonté comme premier objectif du chapitre Transports et mobilité du programme politique en vigueur².

Collaborations intercommunales

L'optimisation nécessite un renforcement des collaborations à différents niveaux. Grâce à la politique menée dans le cadre du réseau urbain neuchâtelois (RUN), des associations de représentants de communes ont vu le jour. Elles ont permis de développer des projets communs et ont renforcé les actions locales en agissant de manière coordonnée. Citons par exemple : la communauté du littoral neuchâtelois (COMUL), l'association des 3 villes, la conférence des directeurs communaux des transports (CDC-transports). Ces entités permettent d'élaborer et de renforcer les positions politiques vis-à-vis de l'Etat et elles sont des lieux de consultation des projets régionaux.

Toutes ces mesures à l'échelle régionale doivent également garantir les dessertes locales et assurer les activités urbaines (centre-ville, quartiers d'habitation,...)

² Programme politique et planification des dépenses d'investissement 2014-2017, p.33

De plus, la Ville de Neuchâtel s'est engagée au niveau national en assurant la vice-présidence de la Conférence des Villes Suisses pour la Mobilité.

4. Contexte de la planification

La politique de mobilité est tributaire d'un héritage d'infrastructures parfois séculaire. Leur maintien et leur développement nécessitent un financement souvent lourd.

Dans le cadre des routes cantonales, nationales ou des infrastructures pour les transports publics, nous dépendons de financements externes (à l'échelle du Canton et de la Confédération). La planification au niveau local pâtit du fait que les calendriers des entités institutionnelles supérieures et des types de transport ne sont pas forcément synchrones et les objectifs parfois divergents.

- Depuis le vote du FAIF, l'ensemble du réseau ferroviaire est géré par l'Office fédéral des transports (OFT). Le développement de nouvelles infrastructures ferroviaires est défini par cet office sur proposition des Cantons. Les propositions déposées en 2014 ne pourront faire l'objet d'une décision qu'en 2018 ou 2019 pour des réalisations à l'horizon 2030. Les projets élus seront retenus sur la base d'une liste regroupant l'ensemble des demandes à l'échelle nationale. La concurrence est donc importante notamment vis-à-vis des pôles économiques au niveau de la Romandie comme au niveau national. Ces échéances sont indépendantes de celles du plan de législature communale.
- L'ARE, de son côté, a un échancier indépendant de l'OFT (FAIF) pour les projets d'agglomération. Cette situation complique la mise en œuvre des visions politiques locales par des prises de position asynchrone basées sur des objectifs financiers et de résultats indépendants des volontés politiques locales.
- Un processus analogue au FAIF est prévu pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, appelé FORTA. Le Conseil fédéral a précisé le contour de ce Fonds le 19 septembre dernier. Actuellement en consultation, ce projet devra être validé par les chambres fédérales. Le planning est semblable à celui du FAIF avec un programme stratégique (PRODES) pour l'horizon 2030.

5. Cadre des actions

Les réseaux routiers et de transports publics ont été créés au cours d'un long processus. Le défi est de les adapter en fonction des volontés politiques, des contraintes et opportunités actuelles et futures.

La transversalité et la diversité des politiques sectorielles concernées impliquent que ces réseaux doivent s'intégrer dans les différents outils de planification, en particulier :

- Plan directeur cantonal
- Plan directeur régional (à réaliser d'ici à 2016)
- Plan directeur communal et Plan d'aménagement communal (révision planifiée pour cette législature)
- Projet d'agglomération 1^{ère} génération
rapport de déc. 2007, période de déclenchement 2011-2014
- Projet d'agglomération 2^{ème} génération
rapport de juin 2012, période de déclenchement 2015-2018
- Projet d'agglomération 3^{ème} génération
rapport prévu en 2016, période de déclenchement 2019-2022

Avec l'élaboration des projets d'agglomération, réalisés sous l'égide du RUN, l'objectif est de coordonner les différents outils de planification précédents à l'échelle de l'agglomération neuchâteloise en intégrant les communes du littoral et les Villes du Locle et de la Chaux-de-Fonds. Le travail a été effectué en partenariat entre les villes, les communes du Littoral (COMUL), les services de l'Etat et la Confédération. Le but a été, et sera de développer une vision cohérente qui intègre urbanisme et mobilité dans le cadre d'une densification vers l'intérieure.

La démarche a permis de définir une vision générale, puis des objectifs, pour aboutir à une liste d'actions concrètes. Ces actions peuvent être subventionnées par Berne dans le cadre du fonds d'infrastructures. Une partie des projets retenus du projet d'agglomération 1^{ère} génération ont obtenu une participation de 35% et ceux de la 2^{ème} génération une contribution de 30%. Tous les rapports, fiches de mesures et cartes sont disponibles sur le site www.agglorun.ch.

Les mesures majeures qui nous concernent dans cette planification sont les infrastructures et l'urbanisme qui conditionnent la mobilité pour l'ensemble de la ville : le périmètre du centre-ville ainsi que le secteur de la gare qui est la principale interface entre les différents niveaux de mobilité urbaine, régionale, nationale et internationale. La liaison entre les deux secteurs est bien entendu intégrée à la réflexion, en particulier l'avenue de la Gare. De plus, ce thème fera partie du processus participatif en préparation pour 2015 conçu comme suite logique aux travaux participatifs Centre & Rives.

6. Questions spécifiques des interpellateurs

Les interpellateurs posent plusieurs questions concernant des points particuliers dans le réseau urbain. Voici des éléments de réponses :

Le vaste carrefour de Vauseyon et sa cuvette,

Le cas du carrefour de Vauseyon est particulier puisqu'il fait partie du réseau des routes nationales en tant qu'échangeur routier et il est par conséquent propriété de l'OFROU. Cet office décide, finance et commande les travaux. Nous sommes consultés, mais nous n'avons ni pouvoir de décision ni d'influence sur le planning. Dans le cadre du réaménagement prévu, une solution pour les deux roues a pu être intégrée en collaboration avec le délégué à la mobilité et l'association Provélo. Les travaux devront commencer à la mi-2015. La traversée de ce secteur sera certes améliorée, mais restera un verrou en lien avec le trafic croissant convergeant sur les Draizes. Dans cette optique, notre ville s'engage fortement au sein de la CDC-transport et les instances cantonales en faveur d'un transport public sur rail efficace entre notre gare et celle des Deurres et de Corcelles-Cormendrèche. Ainsi l'horaire 2016 prévoit deux nouveautés :

- Une « navette » toutes les 30 minutes sur ce trajet ;
- La gare de Corcelles-Cormendrèche deviendrait une plateforme d'échange pour les bus transN et postaux venant de Chambrien et d'Auvernier. En transbordant dans cette gare, les usagers éviteraient le bouchon sur la route de Vauseyon.

L'accessibilité au nord de la ville depuis le carrefour au sud de Valangin,

De manière générale, l'accessibilité du nord de la Ville et en particulier la liaison Val-de-Ruz (VDR) – Gare doit être améliorée au niveau des transports publics. Actuellement, la voiture constitue le moyen de

transport prioritaire pour ce trajet. Une des solutions est le développement d'une ligne de bus efficace reliant le VDR à la gare de Neuchâtel via la zone industrielle de Pierre-à-Bot.

Des discussions concrètes vont dans ce sens entre les conseillers communaux du VDR, de Valangin et de la Ville de Neuchâtel, impliquant le groupe d'entreprises concernées. Une des idées consisterait à faire passer quelques bus du VDR à la gare par Valangin aux heures de pointe et de transformer une partie du grand parking de Valangin en P+R. Il faudra pourtant encore intensifier les négociations avec les autorités cantonales pour y parvenir.

Les 3 giratoires à l'est dans le secteur Nid-du-Crô – Maladière,

A notre connaissance, il n'y a pas de projet particulier dans ce secteur. Le giratoire du Nid-du-Crô étant, comme le carrefour de Vauseyon, du domaine des routes nationales géré par l'OFROU. Citons pourtant les aménagements prévus dans le cadre du projet des Gouttes d'Or rendant l'accès aux arrêts de bus plus directs et agréables. De plus, un des résultats du processus participatif Port-Jeunes Rives préconise une gestion des flux de véhicules aux entrées de la ville de sorte à inciter le trafic de transit à utiliser les tunnels sous la ville. Il s'agit d'éviter la circulation inutile en surface au centre-ville.

L'axe Place Pury – Place Numa-Droz – Avenue du Premier Mars.

Suite au refus par référendum du projet Numa-Droz, un processus participatif a été mené. Les résultats ont été rendus le 10 décembre. La mobilité a fait l'objet d'ateliers spécifiques réunissant les acteurs clés du domaine. Le secteur Port-Piaget a été discuté dans ce cadre. Les rapports de synthèse se trouvent sur le site www.centre-rives.ch.

En 2015, le secteur Numa-Droz - Place Pury - Gare sera traité. Une des questions fondamentales sera la place des transports publics et l'organisation de son réseau.

Un élément nouveau est l'intégration, par le Conseil d'Etat, d'une demande de prolongation du Littorail vers l'est pour assurer une correspondance avec la gare via le Funambule. Le Conseil communal a demandé d'intégrer la prolongation jusqu'à Marin en insistant sur l'amélioration de la desserte du secteur de formation CPLN-Microcity-université, l'hôpital et le centre commercial-sportif de la Maladière. L'investissement serait entièrement à la charge de la Confédération

dans le cadre de FAIF. Pour être retenu, le parcours d'obstacles est toutefois encore long : il doit faire partie des projets retenus suite à la mise en concurrence avec l'ensemble des projets déposés au niveau suisse. En cas d'acceptation, la réalisation viendrait à l'horizon 2030 (Prodes 2030).

La gestion appropriée du trafic aux entrées de la ville décrite dans le point précédent devrait aussi alléger la problématique sur cet axe.

Le développement des transports publics sur le territoire communal

Une réflexion est en cours afin d'optimiser le réseau existant et de l'adapter aux besoins d'aménagement. Le travail est mené avec le service cantonal des transports qui « in fine » gère le financement de l'offre et commande les prestations aux entreprises de transports. (Exemples: correspondances à la gare et à la place Pury, adaptation et extension de la ligne 107, transport de vélos dans les bus.) Rappelons que le développement des TP doit se faire dans une systématique cohérente de différents facteurs : le matériel roulant, les cadences, les parcours, les correspondances, la tarification des TP ainsi que la gestion du stationnement. Typiquement, l'abonnement à ½ prix pour les jeunes devrait améliorer le taux de couverture de manière significative, déclenchant à son tour de meilleurs offres et une réduction des problématiques liées au trafic automobile.

L'offre pour les habitants de la Ville

A l'évidence, nos citoyens ne se déplacent pas exclusivement à l'intérieur du territoire de la ville tout comme notre tissu urbain vit grâce à la venue régulière ou occasionnelle des personnes habitant ailleurs. La réflexion doit donc porter sur une bonne offre au niveau local, régional et supra-régional, sur les interdépendances et présenter une palette large de possibilités.

L'évolution des transports publics est favorable à notre ville avec l'introduction de la cadence à la ½ heure prévue pour l'horaire 2016 sur toutes les lignes ferroviaires, même si au-delà d'Yverdon les trains rouleront alternativement à Lausanne ou à Genève.

Rappelons encore la « navette » vers Corcelles-Cormendrèche toutes les 30 minutes ainsi que plusieurs améliorations dans les montagnes neuchâteloises. Ces offres devraient faciliter le transfert modal vers les TP de nos voisins et ainsi atténuer la pression du trafic automobile dans notre ville.

Nous veillons également à maintenir les acquis, ce qui impose parfois des interventions fortes. Cela a été le cas pour le maintien d'une liaison avec Paris et actuellement, pour la liaison ferroviaire entre Neuchâtel et la Chaux-de-Fonds. Il s'entend que ces actions se réalisent en étroite collaboration avec les villes et les communes du canton. Notre ville joue pleinement son rôle d'articulation entre la liaison verticale avec les montagnes et la liaison horizontale avec le littoral. De cette articulation dépend l'évolution du transfert modal et, par ricochet, la stabilisation ou atténuation du trafic automobile et de la demande de parcage en ville.

L'utilisation de l'espace public de la ville

L'espace public ne peut pas être étendu. Il doit être partagé entre tous les utilisateurs et acteurs. La répartition des surfaces dédiées peut par contre évoluer.

En application des axes stratégiques du Conseil communal, la volonté est de donner une priorité aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics tout en conservant un espace suffisant au transport individuel motorisé. Un accent particulier est mis sur la sécurité et le confort des personnes à mobilité réduite ainsi que pour les jeunes.

Des rencontres entre les commerçants, les parkings en ouvrage et la Ville ont été initiées pour traiter de l'accessibilité au centre-ville et des mesures à mettre en œuvre pour en améliorer la perception auprès de la population. Dans ce cadre, il convient de relever l'excellente offre présente en matière de stationnement en ouvrage.

Une valorisation des espaces publics bénéficie directement aux habitants et aux commerces en améliorant leur accès et en leur assurant un cadre accueillant. Le défi est effectivement d'inviter les clients potentiels à venir au centre-ville, à déambuler et à leur faire envie d'entrer. Il s'agit de conjuguer accessibilité et attractivité de l'espace public et des enseignes.

7. Conclusion

La mobilité nous concerne tous. Elle doit s'adapter à un monde en perpétuel mouvement. Malgré la complexité, il s'agit de grouper des actions autour d'une ligne politique à long terme en sachant que les conditions pourront évoluer.

Nous savons qu'au cours des prochaines décades, nous aurons des défis majeurs à relever au niveau de l'approvisionnement énergétique, de l'évolution du climat, du contexte économique. Il est donc essentiel d'anticiper aujourd'hui des mesures qui permettent de prendre le bon cap, de négocier le virage tout en créant des opportunités de développement qui mène à une qualité de vie respectueuse des différentes sociétés au lieu dans une impasse.

Ces évolutions sont intimement liées aux investissements à mener. La santé financière des différents partenaires, notamment celle de l'Etat peut modifier le calendrier de réalisation. Elles nécessitent des partenariats et des visions politiques communes et fortes.

Notre volonté est de faire évoluer Neuchâtel en intégrant l'ensemble des acteurs de la mobilité aux réflexions, dans un esprit de dialogue et de concertation. Nous vous prions de prendre acte de la présente réponse à cette interpellation.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

La présidente,
Christine Gaillard

Le chancelier,
Rémy Voirol

Annexes :

1. Extrait du plan de législature (chapitre 3.9)
2. Charte pour une mobilité durable (Union des villes suisses)

Annexe 1 : Extrait du Plan de législature 2014-17

3.9 Transports et mobilitéEnjeux et défis

La mobilité est devenue une thématique incontournable touchant toutes les sphères d'activité. Comment concilier vie économique, urbanisation, qualité de vie, préservation des ressources et de l'environnement?

En signant, au mois d'août 2010, une charte pour une mobilité urbaine durable, le Conseil communal a concrétisé un engagement initié de longue date. Il a également manifesté sa volonté de mettre en œuvre des mesures cohérentes et responsables dans le domaine de la mobilité. Cette charte, soutenue par l'Union des villes suisses, encourage notamment une approche coordonnée des transports et des projets d'urbanisme. Penser la ville dans sa globalité, avec ses habitant-e-s, sa vie économique, culturelle et sociale.

Dans les zones à forte densité de population, des formes de transports durables, à l'instar des transports publics, pédestres et cyclistes, assurent une grande partie de la mobilité. Ces formes de transports doivent recevoir la priorité. Assurer la coexistence la plus harmonieuse possible entre les différents usagers de l'espace public reste un but que nous poursuivons, tout comme le développement de la mobilité partagée. Cela suppose un équilibre entre différents intérêts, à savoir les transports, la sécurité, l'esthétique, la vie économique, l'accessibilité au centre et la qualité de vie. Le défi consiste à orchestrer différentes formes de mobilité: déplacement pédestre et cycliste, transports publics et transports individuels motorisés.

Objectif n°1 : Développer une vision directrice de la mobilité multimodale en ville de Neuchâtel.

Actions:

1. Créer un groupe d'observation sur la mobilité multimodale, intégrant l'ensemble des compétences concernées.
2. Etablir un diagnostic et un bilan de la situation actuelle de la mobilité multimodale.
3. Définir un plan directeur de la mobilité multimodale dans le but de réduire la consommation d'énergie et l'impact sur l'environnement

(air, bruit, espace, ressources naturelles).

4. Intégrer la vision à l'échelle de l'agglomération, de la région et du canton.
5. Mise en place d'un outil de monitoring de la mobilité multimodale.

Objectif n°2 : Adapter le plan de stationnement au développement de la Ville et du Littoral.

Actions:

1. Elargir les tâches de la commission mobilité de la COMUL à la problématique du stationnement en privilégiant le transfert vers la mobilité douce et les TP.
2. Intégrer et coordonner les plans de stationnement, y compris les P+R, à l'échelle de la COMUL dans le but de favoriser le transfert modal vers les transports publics et la mobilité douce.
3. Intégrer dans le plan d'aménagement communal (PAC) les principes et recommandations de la fiche A.24 du plan directeur cantonal (PDC) concernant le calcul du nombre de places de stationnement pour les permis de construire.
4. Développer des projets urbanistiques sans voiture ou à faible densité de voitures.

Objectif n°3 : Mettre en place les mesures cofinancées par le fond d'infrastructure de la Confédération (projets d'agglomération)

Actions:

1. Requalifier la rue de l'Ecluse.
2. Favoriser l'accès à Mobilité douce et à Bike+Ride en gare de Neuchâtel (dont un couvert à vélos supplémentaire au sud de la gare).
3. Améliorer le réseau Mobilité douce à l'Av. de la Gare.
4. Développer le dispositif de vélo en libre-service en ville et au sein de la COMUL.
5. Réaliser les mesures décalées du projet d'agglomération 1^{ère} génération.

Objectif n°4 : Adapter les voies piétonnes et cyclables ainsi que l'accès aux transports publics, les déplacements en vélos en Ville de Neuchâtel pour l'ensemble de la population**Actions:**

1. Etablir un bilan des actions du projet « Ville pour tous ».
2. Identifier et aménager les itinéraires pour personnes à mobilité réduite dans les aménagements publics.
3. Identifier et réduire les obstacles à la mobilité des aînés (escaliers, transports publics, panneaux publicitaires, etc.); augmenter le nombre de points de repos.
4. Promouvoir le déplacement des jeunes en mobilité durable (à pied, à vélo, en TP).
5. Identifier et sécuriser les principaux itinéraires pour les enfants en se mettant à leur hauteur de vue (120 cm).

Annexe 2

http://skm-cvm.ch/fr/Info/Charte/Charte_pour_une_mobilite_urbaine_durable

Städtekonferenz Mobilität
Conférence des villes pour la mobilité
Conferenza delle città per la mobilità

Charte
pour une mobilité
urbaine durable

