



# **Rapport d'information du Conseil communal au Conseil général en réponse au postulat no 174 du groupe PLR intitulé « Pour un Plan de circulation innovant dans le secteur Neuchâtel EST »**

(du 16 mai 2018)

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs,

Le 7 septembre 2015, le Conseil général a accepté un postulat déposé par le groupe PLR, par M. Félix Gueissaz et consorts, intitulé « Pour un Plan de circulation innovant dans le secteur Neuchâtel EST » dont le contenu est le suivant :

*« Le Conseil communal est prié d'étudier les voies et moyens d'améliorer les axes de circulation Nord-Sud à l'est de la ville afin de les adapter aux conditions actuelles et futures de circulation. Il est en particulier demandé au Conseil communal d'étudier :*

- 1. les développements possibles notamment des deux axes principaux, Chemin des Mulets – Pont du Mail – Rue des Fahys d'une part et Maladière – Gibraltar – Rue des Fahys d'autre part et les mesures à prendre pour les adapter au trafic journalier moyen (TJM) ;*
- 2. la possibilité de créer ou développer de nouveaux axes Nord-Sud ;*
- 3. les points névralgiques de ce secteur soit le carrefour de Monruz, et les 2 ouvrages d'art suivants : le pont du Mail et le passage inférieur au haut de la rue de Gibraltar ;*

4. *le carrefour Gibraltar-Fahys, dans l'idée de permettre aux transports publics d'emprunter cet axe et rendre ainsi possible la desserte de la Gare par le Nord ;*
5. *les possibilités d'adaptations de l'axe Avenue des Portes-Rouges – Rue des Fahys – Faubourg de la Gare à l'augmentation du TJM et à une meilleure fluidité du trafic et des transports publics, ce qui donnera l'occasion d'évaluer l'augmentation du TJM induite par la densification de l'habitat aux Portes-Rouges. ».*

## **Préambule**

En date du 23 janvier 2017, notre Conseil a décidé d'attribuer l'instruction de ce postulat à la Direction de la mobilité (antérieurement à la Direction de l'urbanisme). Une prolongation du délai de 6 mois a dès lors été demandée et obtenue lors de la séance du Conseil général du 13 mars 2017.

Le présent rapport évoque d'abord le contexte d'une mobilité urbaine durable, puis les principes de la planification en la matière, suivis des stratégies régissant le secteur Est. Dès le chapitre 4 du rapport, nous abordons les différents axes concernés en réponse aux questions du postulat. Les liaisons verticales quant à elles, sont traitées plus précisément au chapitre 6.

## **1. Introduction**

En 2010, la Ville de Neuchâtel a signé la charte pour une mobilité urbaine durable de la Conférence des villes pour la mobilité. Elle en a inscrit les principes de manière claire dans son programme politique. Ils s'expriment entre autres à travers la démarche participative « Centre et Gare : mobilité et espace public ».

Les principes de la charte reposent sur une approche coordonnée des transports et des projets d'urbanisme en faveur de la qualité de vie et de l'habitat. Il s'agit de valoriser efficacement les infrastructures de transport de sorte à répondre de manière adéquate aux besoins de déplacement, tout en priorisant les modes durables.

Le développement d'activités, la densification de l'habitat, la centralisation des institutions de formation engendrent des besoins de déplacement nouveaux. Nous étudions pour chaque projet l'impact sur les axes existants, l'opportunité de développer de nouveaux parcours et, cas échéant, son redimensionnement ou son adaptation. Le but est d'intégrer dans les projets une accessibilité durable, moins gourmande en espace public, en énergie et générant moins de pollution de l'air et de bruit.

Lors de la planification des réseaux de circulation se superposent des processus locaux, régionaux et cantonaux. La planification doit s'adapter à un contexte souvent contraignant (morphologie, espace construit, cadastre souterrain, etc.). Les aménagements doivent également satisfaire de nombreuses exigences externes (législation, normes VSS, directives BPA, ...).

Les grands principes de la charte pour une mobilité urbaine durable doivent donc être traduits en une démarche précise intégrant ces paramètres. L'adaptation aux conditions locales est essentielle. En outre, il est très complexe d'estimer l'addition des besoins générés par des projets indépendants qui avancent à des rythmes différents. Certains émergent ou d'autres disparaissent au fil du temps. La planification de la mobilité est ainsi un processus continu qui impose une remise en question régulière.

Afin de suivre de manière fine l'évolution du trafic à l'échelle de la ville, le service des infrastructures a mis en place un monitoring de la circulation dès 2016. Il permet de cerner de manière objective les charges de trafic sur le réseau communal et d'appréhender l'impact des projets. Les données seront remises à jour tous les 3 ans afin de suivre l'évolution du trafic, vérifier les impacts des nouvelles réalisations, des mesures prises, et le cas échéant des correctifs seront apportés. Ces données servent de référence pour les services, les bureaux d'études et les planificateurs.

Rappelons encore que le trafic se comporte comme un fluide. La diminution du trafic sur un axe va engendrer une augmentation sur un autre si le volume de la circulation reste identique. Autrement dit, un plan de circulation innovant dans un quartier de la ville ne doit pas prêter les autres secteurs. Une solution est de développer le transfert modal, ce que notre Ville entreprend avec succès à travers son programme Neuchâtelroule ainsi que ses nouvelles prestations pour les jeunes de moins de 25 ans. La gestion de la mobilité nécessite ainsi une régulation fine à l'échelle de l'agglomération en incluant toutes les possibilités de déplacement et en priorisant les modes doux.

Le présent rapport décrit le positionnement de l'Est de notre ville dans ce système complexe dont on peut synthétiser les implications ainsi:

- Les différents projets en cours peuvent générer à terme un trafic individuel motorisé qui peut conduire à l'horizon 2030, pour deux carrefours, à une réserve de capacité inférieure à 20%, et ceci aux heures de pointe les soirs. Un des deux carrefours (échangeur Monruz) sera de toute façon adapté par l'OFROU.

- Au vu de la problématique limitée et ponctuelle à futur et les coûts exorbitants qu'engendrerait une modification profonde du carrefour Gibraltar-Fahys, sans améliorer pour autant la qualité de la mobilité le long de l'axe des Fahys, nous devons encourager toutes les mesures renforçant le transfert modal vers les transports publics et les mobilités douces ainsi qu'une utilisation optimale des infrastructures routières.

De cette manière, nous éviterons une problématique éventuelle pour 2030 et maîtriserons nos charges financières tout en améliorant la qualité de vie et de mobilité dans notre ville.

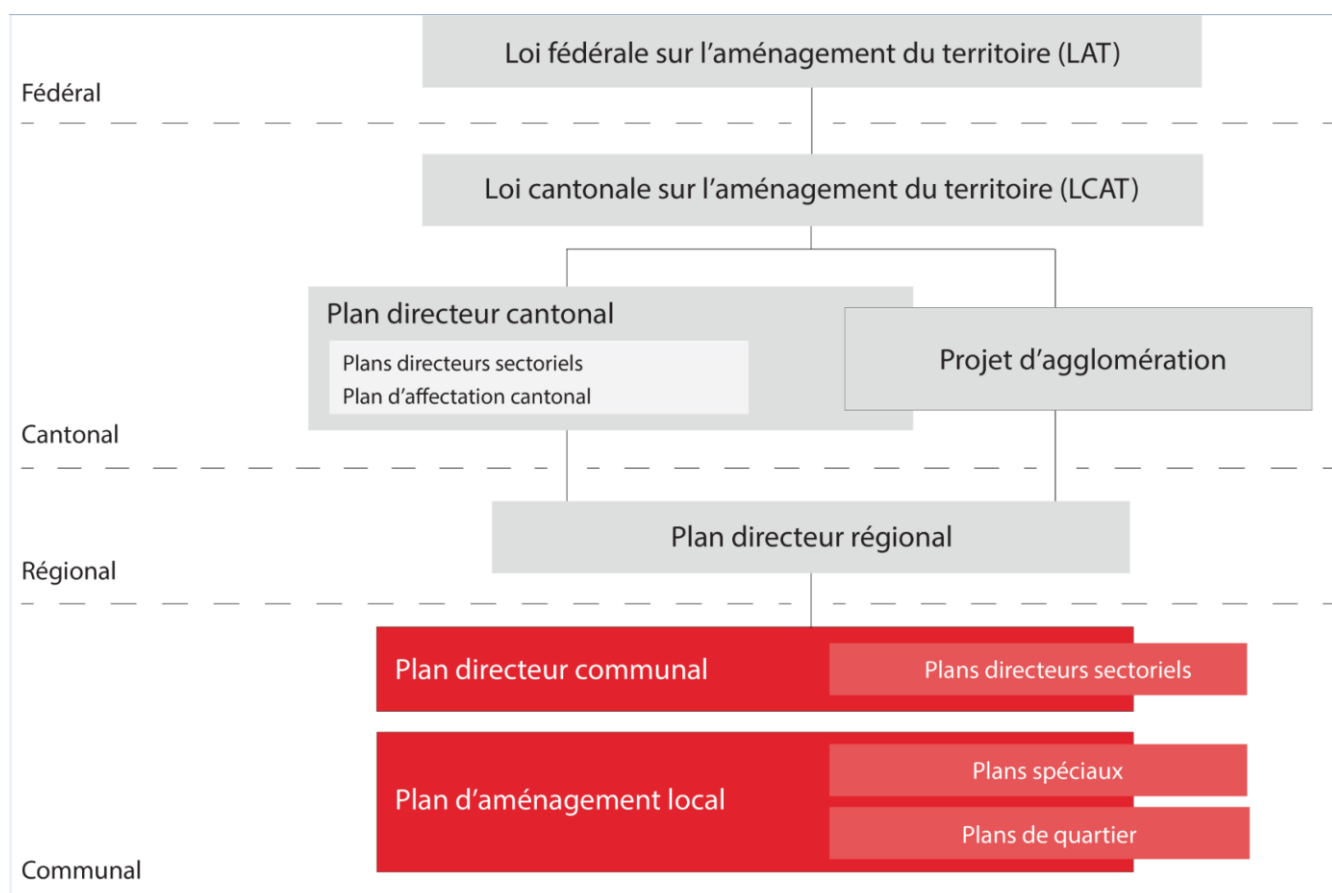
## **2. Les processus de planification, principes**

Tous les secteurs de la ville sont intégrés dans une vision globale au travers de plusieurs planifications directrices de mobilité et d'urbanisme positionnées à des échelles différentes :

- À l'échelle cantonale, le Plan directeur cantonal, en cours de révision, fixe les lignes directrices du développement territorial du canton et plus particulièrement des secteurs de développement d'importance cantonale. La stratégie Mobilité 2030 définit les axes de transport structurants (transports publics, mobilité douce et trafic individuel motorisé) et le Plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC) détermine les grands axes de développement des déplacements à vélos.
- À l'échelle de l'agglomération, les projets d'agglomération soutenus par la Confédération établissent des stratégies renouvelées tous les 4 ans et une liste de mesures infrastructurelles dans le but d'améliorer la coordination entre l'urbanisation et les besoins de déplacements et d'accessibilité.
- À l'échelle régionale, le Canton, dans le cadre de la révision de son plan directeur (mentionné ci-dessus), a confié à la Communauté urbaine du littoral neuchâtelois (COMUL) la mission d'établir son projet de territoire à travers la réalisation d'un plan directeur régional. Ce dernier précise, entre autres, le développement de la région en matière d'urbanisation, de mobilité et de paysage et plus particulièrement les pôles de développement d'importance régionale dont 5 concernent le territoire communal :
  - Monruz
  - Portes-Rouges

- Rue des Charmettes / Edouard Dubois
  - Halte de Serrières
  - Gare de Neuchâtel
- À l'échelle communale, le Plan directeur communal et le Plan d'aménagement communal fournissent une vision détaillée et précise du développement territorial de la Ville de Neuchâtel en fonction des thématiques liées à l'urbanisme (mobilité, paysage, tourisme, économie, énergie, etc.). Entrés en vigueur en 1998, les travaux pour une nouvelle mouture ont été lancés. Imposable aux tiers, le Plan d'aménagement communal précise les règles urbanistiques en vigueur sur toutes les parcelles communales et détermine les secteurs soumis à un plan directeur sectoriel, un plan de quartier ou un plan spécial.

La vision directrice de la zone concernée par le présent postulat doit donc obéir à ces différents échelons de planification.



### 3. Les processus de planification concernant le secteur Est de la Ville

L'Est de la ville de Neuchâtel comprend deux pôles de développement stratégique d'importance cantonale, régionale et communale : les Portes-Rouges et Monruz. Voués à accueillir une mixité de logements et d'emplois, ces sites se repositionnent dans le contexte de la ville. Elle participe à leur valorisation par un traitement urbanistique de qualité de secteurs à ce jour découpus et hétérogènes.



- Le Plan directeur sectoriel des Portes-Rouges (PDS) dont le potentiel d'accueil est estimé à 828 habitants et 540 places de travail supplémentaires<sup>1</sup> :  
Son volet mobilité, basée sur la bonne accessibilité du site, devra permettre de respecter les valeurs limite de l'OPB. Ainsi, les aménagements pour les mobilités douces font partie intégrale du PDS. Parmi les mesures, les futurs habitants du complexe obtiendront des abonnements de transport public à un prix préférentiel (inclus dans les charges de leur logement), les surfaces de stationnement sont mutualisées entre plusieurs types d'usage ce qui permet de fonctionner avec un ratio de 0.7 place par logement.

---

<sup>1</sup> Source : Rapport 47OAT et Étude d'impact sur l'environnement du Plan directeur sectoriel Portes-Rouges et de la modification partielle du Plan d'aménagement communal, 2015, p.58

- Le Plan de quartier « Monruz-sud » a été mise à l'enquête publique en juillet 2017, le traitement des dernières oppositions est en cours. En ce qui concerne les aspects de circulation et de stationnement, différentes mesures de mobilité ont été prévues pour accompagner le développement du site<sup>2</sup>. En voici les mesures principales :
  - la mise en œuvre du plan de stationnement pour le parking de la plage de Monruz, la rue de Monruz et la rue de Champréveyres (changement de zone avec possibilité pour les habitants d'acquérir des vignettes, extension de la zone à l'est de la rue de Champréveyres, pose d'horodateurs) ;
  - la promotion d'un plan de mobilité auprès des grandes entreprises implantées dans le quartier (report modal sur les transports en commun, carsharing, ...) ;
  - l'intégration de solutions partagées pour les habitants du plan de quartier (places de stationnement pour des programmes tels que « mobility », vélos en libres services, ...) ;
  - Le plan de quartier est de plus accompagné par le réaménagement de l'espace public de la route des Gouttes d'Or qui comprend de nouveaux emplacements pour les arrêts de bus et les passages piétons ainsi que de nouveaux itinéraires cyclables.
- Le secteur de « Monruz ouest », soit l'îlot comprenant les terrains aux alentours de Bulgari et Axa, est également un site voué à se développer. Les préceptes de mobilité appliqués pour les Portes-Rouges et Monruz sud seront également mis en œuvre pour ce site.

Les deux pôles se situent chacun sur un axe de transports publics structurant (Fahys – Portes-Rouges – Vignoble et Saars – Monruz – Gouttes-d'Or) qui permettent les déplacements parallèles aux rives du lac dans le nord et le sud de la ville.

Dans les deux cas, les concepts de mobilité spécifiques, coordonnant les différents modes de déplacement selon les principes d'une mobilité urbaine durable, devront être appliqués.

À moyen terme, en lien direct avec les développements mentionnés ci-dessus et au travers des mesures du Projet d'agglomération, les deux axes horizontaux seront traités afin de favoriser l'utilisation des transports en commun et des modes doux. Une des mesures du Projet d'agglomération 3 (PA3) concerne le réaménagement de l'Avenue des

---

<sup>2</sup> Source : Rapport 47 OAT du plan de quartier « Monruz sud », p.14.

Portes-Rouges. L'espace-rue sera valorisé et les déplacements à pieds et à vélos encouragés. Les espaces réservés aux piétons seront augmentés, des bandes cyclables seront aménagées et les accès aux arrêts de transports publics seront améliorés. Un concept de stationnement et d'accès pour les transports individuels motorisés complètera le dispositif.

Dans les chapitres suivants, nous traitons séparément l'axe nord (chap. 4), l'axe sud (chap. 5) et les axes transversaux ou liaisons verticales (chap. 6) Conformément aux principes de la mobilité urbaine durable, nous thématisons pour chaque axe le potentiel pour la mobilité douce, ensuite celui pour les transports publics et finalement pour le trafic individuel motorisé.

## **4. Axe nord (Fahys – Portes-Rouges – La Coudre) (question 5)**

### **4.1. Mobilité douce**

L'axe Fahys – Portes-Rouges – Vignoble a un gabarit étroit. Le projet de réaménagement de cet axe (PA3) devra offrir un équilibre subtil entre les différentes composantes de la rue, de manière à donner plus de sécurité et confort aux modes doux, tout en garantissant la vitesse commerciale des bus et la fluidité du trafic et en renforçant la qualité du cadre de vie.

Au niveau des itinéraires piétons, il faudra améliorer le confort des trottoirs et mieux répartir les passages pour piétons. L'étroitesse et l'absence d'aménagements cyclables sur l'axe ne favorisent pas la circulation des vélos malgré une topographie générale favorable. Par analogie avec l'axe bordant le lac, sa position devra permettre une liaison cycliste majeure pour tout le haut de la ville. Il figure comme itinéraire principal dans le PDCMC et peut bénéficier ainsi de subventions cantonales.

Lors de chaque chantier sur cet axe et en particulier lors de la réalisation des mesures du Projet d'agglomération, notre Conseil s'engage à améliorer la situation des piétons et compléter l'itinéraire cyclable. Un rapport de demande de crédit pour les mesures du PA-3 sera présenté prochainement à votre autorité. Par ailleurs, le rapport 18-001 sur l'entretien du domaine public indique les chantiers allant dans ce sens et obtenant le soutien cantonal (à l'avenue du Vignoble, à la rue des Parcs).

## 4.2. Transports publics

Sur cet axe, la desserte en transports publics est bonne, le pôle de la gare peut être atteint en moins de dix minutes. Toutefois, la fluidité du trafic individuel motorisé détermine la vitesse commerciale des bus car la configuration actuelle ne permet pas des aménagements favorisant la circulation des bus le long de la rue des Fahys (gabarits routiers très contraints). Il sera donc primordial de viser un équilibre entre les modes de transport permettant au bus de respecter les horaires.

## 4.3. Trafic individuel motorisé (*question 4*)

Actuellement, l'axe La Coudre – Portes-Rouges – Fahys constitue la desserte nord principale pour le haut de la ville et supporte à cet égard un trafic relativement dense d'environ 8'000 véhicules par jour. À l'horizon 2030, avec l'ensemble des projets de développement sur le secteur Portes-Rouges, y.c. le réaménagement du site de l'ancienne usine Metalor, la charge de trafic sur l'avenue des Portes-Rouges pourrait augmenter de 13 à 20% et restera compatible avec la nature de cette route.

Si la majorité des intersections sur cet axe ne posent aujourd'hui pas de problème, deux carrefours présentent tout de même des réserves de capacités inférieures à 20% à l'heure de pointe du soir :

1. Le carrefour à feux du pont du Mail avec 80% de capacité utilisée.
2. Le carrefour à perte de priorité entre la rue de Gibraltar et la rue des Fahys avec 85% de capacité utilisée, qui présente des risques en raison de la visibilité limitée.

À l'horizon 2030, avec la réalisation de l'ensemble des projets dans le secteur des Portes-Rouges, ces carrefours pourraient atteindre les limites de leur capacité durant environ une heure les soirs des jours ouvrables si les mesures en faveur de la mobilité douce et du transfert modal (4.1 et 4.2) ne sont pas réalisées. Cas échéant, les possibilités suivantes doivent être étudiées:

1. Le Pont du Mail pourrait être élargi pour offrir l'espace nécessaire pour les piétons et vélos et améliorer le débouché sur le carrefour pour le trafic individuel motorisé (cf. 6.2).
2. Au carrefour entre la rue des Fahys et celle de Gibraltar avec l'insertion d'une voie de présélection pour le tourner-à-gauche vers Gibraltar (en mettant en œuvre le plan d'alignement en vigueur).

## **5. Axe sud**

Comme mentionné au chapitre 3, la requalification de l'axe sud figure dans le PA-3 touchant la RC5 entre le carrefour de Monruz et St. Blaise. L'élaboration du projet fait partie des mesures prioritaires dans une demande de crédit que notre Conseil présentera à votre Autorité. Nous comptons avec un cofinancement de la Confédération de 40%. Une coordination est en cours avec la Commune d'Hauterive pour mener le projet de manière conjointe en une seule étape. A cela s'ajoutent les améliorations spécifiques de la route des Gouttes d'Or dans le cadre du plan de quartier « Monruz sud ».

### **5.1. Mobilité douce**

Un parcours en site propre existe sur presque toute la longueur pour les piétons et les cyclistes. Les points de croisement avec les chaussées transversales constituent des obstacles qui doivent être sécurisés notamment dans le secteur de Monruz.

Dans le cadre de l'aménagement du futur parc naturel de Monruz, la continuité de ces itinéraires piétonniers et cyclables sera réalisée. Cet itinéraire est également inscrit dans les parcours cyclistes nationaux par Swissmobil et dans le PDCMC.

Parallèlement, les cyclistes pendulaires pourront emprunter un itinéraire rapide sur la rue des Gouttes-d'Or grâce à l'aménagement de bandes cyclables sur la chaussée dont le gabarit le permet aisément.

### **5.2. Transports publics**

Les transports publics ne rencontrent pas de problème de circulation. Dans le cadre des projets d'agglomération, le Conseil communal insiste auprès des instances cantonales et fédérales pour inscrire une halte ferroviaire à Monruz sur la ligne Neuchâtel-Berne qui devrait être desservie par le futur RER. À terme, elle est vouée à faire partie d'un réseau cohérent de gares RER à travers le territoire communal et intercommunal afin de développer des synergies entre les pôles de gare, notamment avec les Deurres et Vauseyon. Ainsi, sur un territoire restreint, qui ne justifie pas forcément la réalisation d'un métro, nous pourrions obtenir, à travers le rail, une proximité-temps similaire à d'autres villes en couvrant une majorité de notre territoire.

Cette halte permettrait aussi de décharger la gare de Neuchâtel grâce à une connexion directe entre le réseau ferroviaire et la ligne 101 (accès hôpitaux).

### **5.3. Transport individuel motorisé (*question 3*)**

Les effets du développement du secteur de Monruz sur le trafic journalier moyen seront plutôt faibles (+7% sur la route des Gouttes-d'Or).

Le carrefour à feux de Monruz approchera en 2030 la saturation en heure de pointe du soir, avec à peine 10% de réserve de capacité. Il sera remplacé par un giratoire à l'horizon 2022 dans le cadre de travaux menés par l'OFROU.

À l'horizon 2030, avec le développement du secteur des Portes-Rouges, le carrefour entre le chemin des Mulets et la rue de Monruz pourra également poser des problèmes de saturation ponctuel.

## **6. Axes transversaux**

Dans notre ville en pente, les liaisons verticales sont l'apanage des piétons : directs, elle permettent aux piétons de passer rapidement des sites d'habitation aux lieux de travail et de loisir et l'inverse. En transport publics ou en voiture privée on met bien plus de temps qu'à pied entre les Fahys et le CSEM, entre le Rocher et l'Hôpital ou encore entre les Troncs et le port de Serrières. Au cours de nos démarches sur la mobilité des personnes âgées, celles-ci ont demandé d'équiper en priorité ces cheminements directs avec des sièges-relais et main-courantes. Sachant que de nombreux trajets se font sans bagages lourds, nous devons soigner davantage ces liaisons rapides. A l'évidence, les autres moyens de transport doivent également être assurés.

### **6.1. Axe Gibraltar–Fahys (*questions 1 et 4*)**

#### **6.1.1. Mobilité douce**

La rue de Gibraltar est un des rares passages traversant les voies ferrées et revêt donc une importance particulière pour la mobilité douce. Or, la rue ne fait actuellement pas envie aux cyclistes ni aux piétons : trottoir étroit, sous-voie pollué et bruyant, débouché malaisé sur le carrefour avec les Fahys, tout cela s'ajoute à une montée où plusieurs cyclistes doivent pousser leur deux-roues. Toutefois, au vu du potentiel de cet axe pour les mobilités douces, il est proposé d'étudier des améliorations.

### **6.1.2. Transports publics**

L'axe Gibraltar–Fahys est limité par un gabarit contraignant, entre de hauts murs de soutènement et des virages étroits sur la partie supérieure de la rue. De plus, la hauteur sous le pont de Gibraltar (CFF) empêche le passage de tout véhicule de plus de 3 mètres de hauteur.

Le développement de cet axe nécessiterait des travaux conséquents particulièrement coûteux : d'une part pour élargir la chaussée et d'autre part pour abaisser le niveau de la route de près de 2 mètres dans le sous-voie CFF. Cet abaissement devrait être répercuté sur la rue des Fahys sur une distance d'une centaine de mètres de part et d'autre du débouché de la rue de Gibraltar. Au-delà des travaux routiers, des travaux sur les fondations des murs en bordure de chaussée, les raccordement des accès privés, etc., l'ensemble des services sous la chaussée devrait être adapté. Le développement de cet axe pour les grands véhicules tels que bus et camions de pompiers ne peut donc pas être envisagé. Par contre, le chapitre sur le Pont du Mail (6.2) indique un potentiel intéressant.

### **6.1.3. Transport individuel motorisé**

La rue de Gibraltar voit actuellement passer un trafic journalier de 6 à 7'000 véhicules et assure ainsi la principale liaison nord-sud à l'est de la ville. Comme expliqué dans le chapitre ci-dessus, un élargissement n'est pas envisageable.

## **6.2. Axe chemin des Mulets – pont du Mail (*question 1*)**

Le pont du Mail est l'élément-clé de cette liaison. En 2018, il fera l'objet d'une expertise statique déterminant la possibilité de l'élargir en lien avec le plan directeur sectoriel Portes-Rouges. En particulier, il s'agira d'améliorer l'espace pour les piétons et d'intégrer des voies réservées aux cyclistes.

De manière générale, l'axe « nord-sud » chemin du Mulet - pont du Mail est une option intéressante, moins raide et avec des gabarits moins contraignants que la rue de Gibraltar.

### **6.2.1. Mobilité douce**

Le pont du Mail est emprunté quotidiennement par des centaines d'écoliers et d'étudiants. Il offre une liaison directe et attractive entre le haut de la ville et plusieurs destinations au sud, tel que le quartier du Mail, Microcity, la Riveraine, etc. Or, ses trottoirs sont aujourd'hui trop étroits

pour cette foule de piétons et les cyclistes doivent s'insérer entre les voitures. Deux solutions sont examinées :

- Supprimer le trottoir côté gare de Neuchâtel et agrandir l'autre trottoir.
- Ajouter une passerelle piétonne le long du pont (élargissement du pont du Mail prévu dans le crédit d'étude 2019/2020, en fonction de l'examen statique).

### **6.2.2. Transports publics (TP)**

Les gabarits routiers permettent le passage de véhicules de grande taille et notamment les bus. Notons que la ligne 109 venant des Acacias dépose les élèves du collège du Mail au sud du pont. Quelques adaptations géométriques seraient toutefois nécessaires dans le cas de passages plus fréquents de bus.

Le pont du Mail constitue ainsi la seule option pour créer une liaison verticale en transport public à l'est de la gare. Ceci dit, aucune réflexion dans ce sens n'est en cours, le Canton étant commanditaire des prestations de TP.

### **6.2.3. Transport individuel motorisé**

Actuellement, le chemin des Mulets supporte une charge de trafic quotidienne d'environ 3'000 à 4'000 véhicules. Même si cette liaison nord-sud est moins directe que Gibraltar-Fahys, elle a le grand avantage de donner directement accès à l'autoroute. Cet accès sera sensiblement amélioré par l'OFROU (cf 5.3) et pourrait être davantage promu.

## **6.3. Axe chemin de la Favarge ; alternative Vignolants (question 2)**

### **6.3.1. Mobilité douce**

Malgré un dénivelé important, il s'agit d'une liaison directe attractive, utilisé en particulier par les écoliers. A terme, cet axe pourrait être dédié à la mobilité douce en réservant l'accès motorisés aux riverains.

### **6.3.2. Transports publics**

Cet axe n'est pas adapté aux transports publics.

### 6.3.3. Transport individuel motorisé

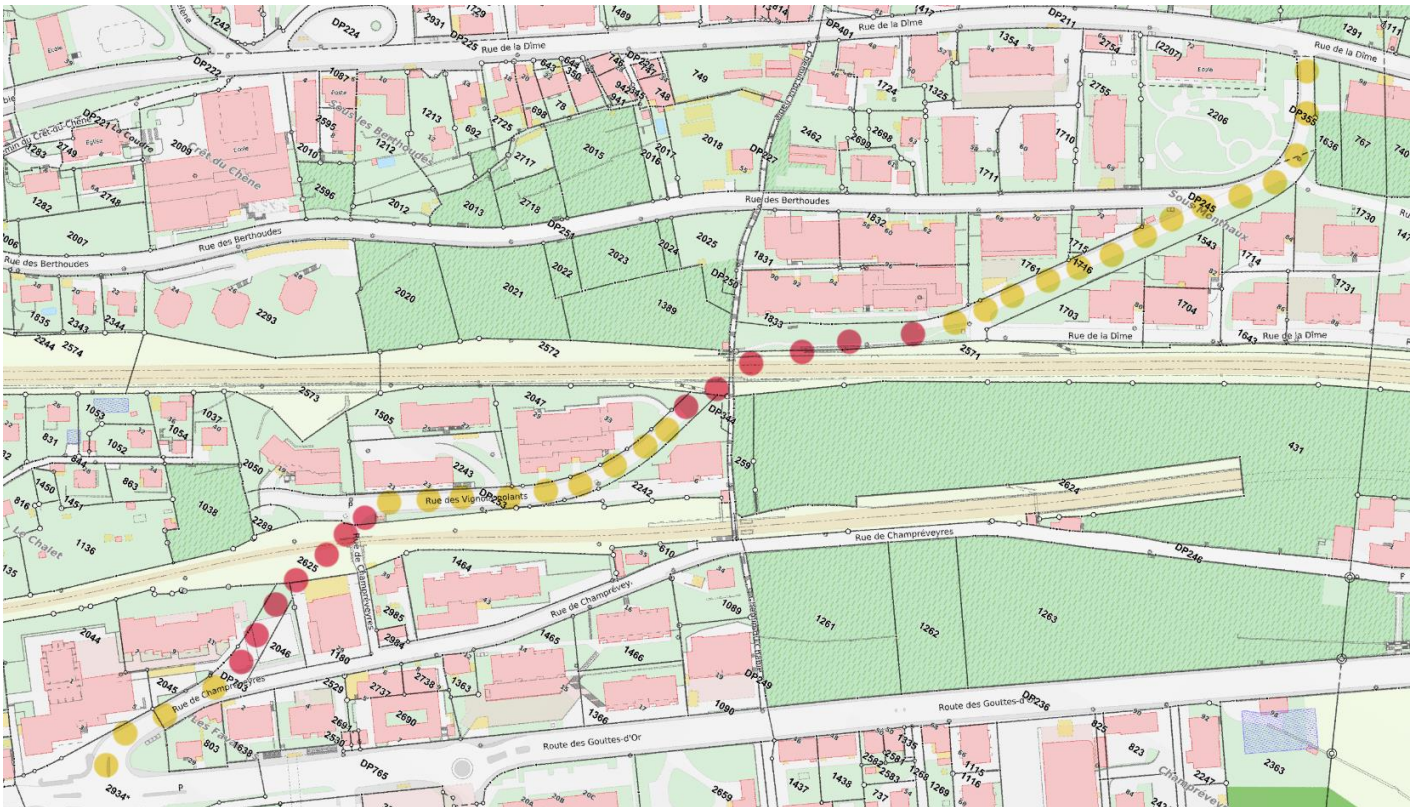
Le chemin de la Favarge, avec sa forte déclivité et son gabarit, ne se prête pas à l'actuel volume de trafic. Son développement comme axe routier est exclu compte tenu du bâti existant et de deux sous-voies limitées à 2 mètres de hauteur sous les lignes ferroviaires BLS et CFF. En fonction des résultats du monitoring général du trafic, des réflexions sur son avenir pourraient être entreprises.

À l'est de la ville, les deux liaisons nord-sud pour le trafic motorisé sont ainsi la rue de Gibraltar (6.1) et le chemin des Mulets (6.2). Cependant, le plan d'alignement des Vignolants en vigueur réserve des espaces pour créer une toute nouvelle liaison nord-sud entre le quartier de la Dîme et celui de Monruz, appelé Monruz-Vignolants. Le trafic individuel motorisé se rabattrait sur la bretelle autoroutière de Monruz, réduisant ainsi le trafic de transit sur l'axe nord entre La Coudre et le pont du Mail. Néanmoins, en regard de la déclivité, du passage sous deux lignes de train, des surfaces viticoles à sacrifier, les coûts seraient très considérables de sorte qu'aucun projet concret n'existe.<sup>3</sup>

Notre Conseil priorise clairement les mesures de transfert modal et l'amélioration de l'efficacité des infrastructures existantes. Nous souhaitons néanmoins maintenir le plan d'alignement établi il y a 50 ans. Elle pourrait éventuellement servir pour une liaison de mobilité douce beaucoup moins contraignante.

---

<sup>3</sup> Plans d'alignement no 71 du 14 décembre 1962 et no 64, du 15 décembre 1963. La charge de trafic sur cet axe pourrait représenter 5'000 véh./jour en 2030. Les réflexions d'aménagement du carrefour de Monruz, sous l'égide de l'OFROU, tiennent compte du potentiel de trafic à futur en provenance d'un nouvel accès Vignolants.



*Tracé de la liaison « Vignolant » en jaune tronçons réalisés, en rouge zones réservées (cadastre) entre la rue de la Dime et la route des Gouttes-d'Or*

## 7. Conclusion

Le développement de l'habitat, la valorisation d'anciens secteurs industriels, la requalification des espaces publics, le développement des activités économiques, l'évolution des centres de formation, les loisirs, sont autant d'éléments qui influencent nos besoins de déplacement.

L'évolution dans un cadre urbain dense avec des contraintes liées à la morphologie, la présence d'un réseau ferroviaire imposant, les sorties du réseau autoroutier, les rives et les limites forestières complexifient la recherche de solutions dans le domaine de la mobilité.

Ces éléments démontrent la nécessité d'un développement coordonné des différents modes de déplacement dans une vision d'ensemble allant au-delà du secteur concerné par le postulat. En effet, si le postulat s'intéresse spécifiquement aux liaisons Nord-Sud à l'est de la ville, ces liaisons font partie d'un réseau où chaque intervention crée des répercussions ailleurs. Tout en travaillant sur les axes ciblées par le postulat nous devons ainsi veiller à ne pas créer des effets indésirables pour d'autres quartiers.

La planification doit, en outre, se faire en cohérence avec les besoins de l'agglomération et notamment en collaboration étroite avec les communes limitrophes.

Nous favorisons les modes de transport qui soulagent l'emprise sur les espaces publics et économes en énergie. Ainsi, la planification urbaine de la Ville de Neuchâtel favorise la mobilité douce et le transfert modal vers les transports publics, l'utilisation optimale des infrastructures, et la combinaison intelligente des différents modes de déplacement.

Dans cette perspective, le succès de nos prestations en faveur de l'achat d'abonnements annuels des transports publics démontre la marge de progression du transfert modal. Les actions menées dans le domaine des vélos vont également dans ce sens (NeuchâtelRoule, stationnement 2-roues, vélostation de la Gare, etc.) et seront encore accentuées durant la législature actuelle.

Notre Conseil est bien conscient des besoins de mobilité et de l'impératif de conjuguer les différents intérêts. Nous sommes tout autant conscients de l'impératif de maîtriser la charge financière de notre Ville, de préserver les espaces verts et de garantir la qualité de vie. Nous préconisons donc une approche décidée pour optimiser les infrastructures existantes et promouvoir le transfert modal, tout en prévoyant des investissements prudents et cohérents pour tous.

## **8. Consultation**

La Commission « Mobilité et stationnement » sera consultée le 11 juin 2018.

Dans cet esprit, nous vous invitons, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, à prendre acte du présent rapport d'information et à procéder au classement du postulat no. 174.

Neuchâtel, le 16 mai 2018

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL :

Le président,

Fabio Bongiovanni

Le chancelier,

Rémy Voirol

## Table des matières

Préambule.....	2
1. Introduction .....	2
2. Les processus de planification, principes .....	4
3. Les processus de planification concernant le secteur Est de la Ville	6
4. Axe nord (Fahys – Portes-Rouges – La Coudre) ( <i>question 5</i> ).....	8
4.1. Mobilité douce .....	8
4.2. Transports publics.....	9
4.3. Trafic individuel motorisé ( <i>question 4</i> ) .....	9
5. Axe sud.....	10
5.1. Mobilité douce .....	10
5.2. Transports publics.....	10
5.3. Transport individuel motorisé ( <i>question 3</i> ).....	11
6. Axes transversaux .....	11
6.1. Axe Gibraltar–Fahys ( <i>questions 1 et 4</i> ) .....	11
6.1.1. Mobilité douce .....	11
6.1.2. Transports publics .....	12
6.1.3. Transport individuel motorisé.....	12
6.2. Axe chemin des Mulets – pont du Mail ( <i>question 1</i> ) .....	12
6.2.1. Mobilité douce .....	12
6.2.2. Transports publics (TP) .....	13
6.2.3. Transport individuel motorisé.....	13
6.3. Axe chemin de la Favarge ; alternative Vignolants ( <i>question 2</i> ) ..	13
6.3.1. Mobilité douce .....	13
6.3.2. Transports publics .....	13
6.3.3. Transport individuel motorisé.....	14
7. Conclusion .....	15
8. Consultation.....	16