RESEAU URBAIN NEUCHATELOIS

Planification en transport
Développement territorial
Concepts
Analyses
Conseils

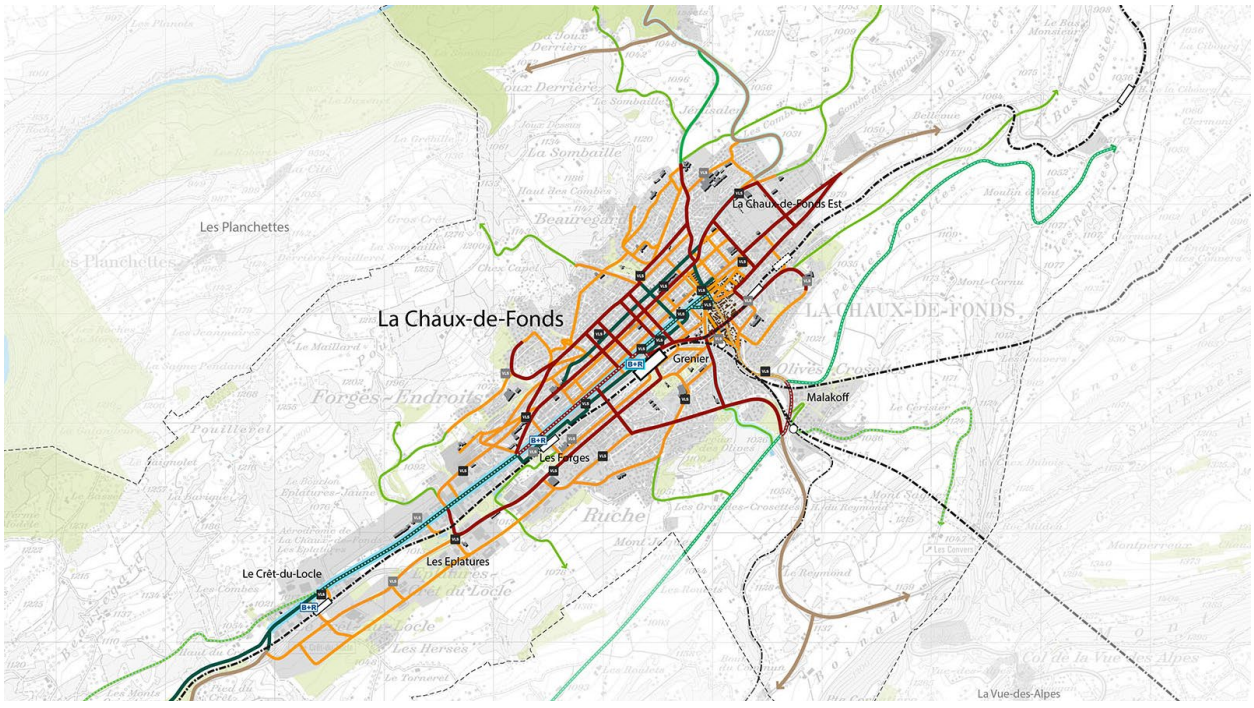
Güller Güller architecture urbanism
Architektur | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt

metron

PAYSAGESTION
architectes-paysagistes sia

Projet d'agglomération RUN

de quatrième génération



Annexe 1 - Rapport "Exigences de base et fiches mesures"

Neuchâtel, 25 août 2021

Projet d'agglomération RUN, 4ème génération

Annexe 1 - Rapport "Exigences de base et fiches mesures", 25.08.2021

Mandant

Réseau urbain neuchâtelois (RUN) Tel +41 (0)32 724 30 00
Daniel Grassi Pirrone, directeur daniel.grassipirrone@ne.ch
Charles-Guillaume Held, chef de projet charles-guillaume.held@ne.ch
Av. Léopold-Robert 36, CP 1244 http://www.lerun.ch
CH-2301 La Chaux-de-Fonds

Mandataire principal

mrs partner sa Tel +41 (0)44 245 46 08
David Oppliger, pilote, et Charlotte Berthoud david.oppliger@mrspartner.ch
Birmensdorferstrasse 55 http://www.mrspartner.ch
CH-8004 Zürich

Mandataires co-traitants

Güller Güller architecture urbanism Tel +41 (0)44 212 38 91
Michael Güller michael@ggau.net
Grubenstrasse 12 http://www.ggau.net
CH-8045 Zürich

metron ag Tel +41 (0)56 460 92 50
Daniel Baeriswyl daniel.baeriswyl@metron.ch
Stahlrain 2 http://www.metron.ch
CH-5200 Brugg

Paysagestion sa Tel +41 (0)21 331 23 23
Julie Imholz et Laura Tandeddu j.imholz@paysagestion.ch
Rue de la Louve 12 http://www.paysagesion.ch
CH-1003 Lausanne

Mandataires PA RUN 3 (sans prestations pour le PA RUN 4)

Van de Wetering atelier d'urbanisme Sàrl Tel +41 (0)44 245 46 09
Han van de Wetering han@wetering.ch
Birmensdorferstrasse 55 http://www.wetering.ch
CH-8004 Zürich

Communes de l'agglomération et principaux services cantonaux ayant participé à l'élaboration du dossier

Communes

Commune de Boudry

Commune de Cortaillod

Commune des Fins

Commune d'Hauterive

Ville de La Chaux-de-Fonds

Commune de La Grande Béroche

Commune de La Tène

Ville du Locle

Commune de Milvignes

Commune de Montlebon

Commune de Morteau

Ville de Neuchâtel

Commune de Saint-Blaise

Commune de Villers-le-Lac

Services du Canton

Service de l'aménagement du territoire (SCAT)

Service des ponts et chaussées (SPCH)

Service des transports (SCTR)

Service de la faune, des forêts et de la nature (SFFN)

Service de l'énergie et de l'environnement (SENE)
Service de l'économie (NECO)

Table des matières

EB. Exigences de base 1

1.1. EB1 – Organisme responsable et participation 1

1.1.1. Définition d'un organisme responsable 1
1.1.2. Gouvernance 2
1.1.3. Charte d'engagement 3
1.1.4. Moyens financiers 3
1.1.5. Participation et capitalisation des démarches antérieures 3

1.2. EB2 – Exhaustivité et fil conducteur 5

1.2.1. Analyse de l'état actuel et des tendances 5
1.2.2. Besoin d'action 5
1.2.3. Fil rouge du projet de territoire 6
1.2.4. Vision d'ensemble 6
1.2.5. Stratégie sectorielle 6
1.2.6. Mesures 8

1.3. EB3 – Déduction de mesures prioritaires 8

1.4. EB4 – Mise en œuvre et controlling 9

1.4.1 Mise en œuvre du projet d'agglomération 9
1.4.2 Procédure d'évaluation, de contrôle et d'accompagnement 9

A. Aménagement du territoire 13

B. Paysage 35

C. Coordination France (SCOT) et régions voisines 59

D. Pôles de gares (PG) et pôle d'axes structurant TP (PAXS) 63

E. Pôles de logement 96

F. Pôles de développement économique 98

G. Transports publics ferroviaires 101

H. Transports publics urbains, suburbains et régionaux 112

H. Synthèse des paquets de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires 112

H. Ville Littoral 114

H. La Chaux-de-Fonds 137

H. Le Locle 148

H. Pôle Est 156

H. Espace transfrontalier 165

I. Valorisation des traversées de localité et des espaces publics 168

I. Synthèse des paquets de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires 168

I. Ville Littoral 176
I. La Chaux-de-Fonds 203
I. Le Locle 229
I. Pôle Est 238
I. Archipel Ouest 241
I. Espace transfrontalier 259
J. Service de la mobilité et politique de stationnement 268
K. Gestion du trafic 282
K. Synthèse des paquets de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires 282
K. Ville Littoral 290
K. La Chaux-de-Fonds 301
K. Archipel Ouest 305
L. Intermodalité 313
L. Ville Littoral 313
L. La Chaux-de-Fonds 332
L. Pôle Est 335
L. Archipel Ouest 338
L. Espace transfrontalier 347
M. Mobilité douce 354
M. Synthèse des paquets de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires 354
M. Ville Littoral 363
M. La Chaux-de-Fonds 397
M. Le Locle 420
M. Pôle Est 435
M. Archipel Ouest 445
M15 Espace transfrontalier 466
N. Trafic individuel motorisé 469
N. Ville Littoral 469
N. La Chaux-de-Fonds 471
N. Le Locle 475
N. Pôle Est 480
N. Espace transfrontalier 483

EB. Exigences de base

1.1. EB1 – Organisme responsable et participation

1.1.1. Définition d'un organisme responsable

Comme pour les PA précédents, deux organes sont responsables du Projet d'agglomération RUN et signent l'Accord sur les prestations avec la Confédération

- Le Canton de Neuchâtel est l'autorité politique responsable devant la Confédération. Il signe les contrats de coopération avec la Confédération, perçoit les aides fédérales, veille à l'exécution des engagements pris et rend compte de leur exécution. Cette responsabilité est assumée par le Conseil d'Etat (exécutif), sous le contrôle du Grand Conseil (législatif).
- L'Association RUN, créée le 8 décembre 2006, est l'instance de concertation permanente de la stratégie RUN et du Projet d'agglomération RUN. Elle veille avec le Canton à ce que les organes compétents engagent et réalisent les mesures et garantit la coordination et la concertation du PA RUN 4 à toutes les étapes de sa concrétisation. Cet organisme est également l'interlocuteur unique vis-à-vis de la Confédération. Ses buts statutaires sont :
  - contribuer à la définition et à la mise en œuvre de la stratégie de développement régional et territorial du Canton de Neuchâtel (RUN), dans la perspective de la nouvelle politique régionale et de la politique des agglomérations ;
  - faciliter au niveau cantonal, intercantonal et transfrontalier la coordination politique, administrative, technique et financière des projets d'agglomération et de région.

Les membres de cette association sont les groupements de communes constitués pour les projets d'agglomération et de région (la Région Neuchâtel littoral, la Région Val-de-Travers, la Région des Montagnes neuchâteloises et la Région Val-de-Ruz). Des modifications sont en effet intervenues depuis PA RUN 3 lorsque le RUN a modifié ses statuts en adaptant le nombre de ses membres aux quatre nouvelles régions neuchâteloises :

1. Dans ce cadre, la Communauté urbaine du Littoral (COMUL) a fusionné avec les Régions de l'Entre deux Lacs et de la Béroche pour former la Région Neuchâtel Littoral (RNL). Cette dernière est ainsi constituée des communes de Boudry, Cornaux, Cortaillod, Cressier, Enges, Hauterive, La Grande Béroche, La Tène, Milvignes, Neuchâtel et Saint-Blaise. Le PA RUN 4 intègre les communes qui formaient la COMUL, ainsi que le territoire de l'ancienne commune de Valangin suite à sa fusion avec la commune de Neuchâtel dès le 01.01.2021.
2. Avec la modification des statuts du RUN et la création de l'association jura bernois. Bienne, les 10 communes des montagnes neuchâteloises ont revu la configuration de leurs collaborations et ont créé l'Association du même nom regroupant les communes de Brot-Plamboz, La Brévine, La Chaux-de-Fonds, La Chaux-du-Milieu, Le Cerneux-Péquignot, Les Brenets, Le Locle, La Sagne, Les Planchettes et Les Ponts-de-Martel. Dans ce cadre, l'Association Centre-Jura, active depuis 30ans, a évolué vers une structure plus légère et efficiente et se positionne comme une plate-forme de collaboration entre les communes des Montagnes neuchâteloises et du vallon de Saint-Imier.
3. Les Régions de Val-de-Ruz et Val-de-Travers sont restées similaires dans les nouveaux statuts.

4. Comme auparavant, les communes de l'Agglomération RUN prennent une part active à l'élaboration de la vision et des stratégies sectorielles : elles se prononcent sur la vision globale et sur les stratégies sectorielles, comme elles proposent et priorisent des mesures pour les concrétiser.

1.1.2. Gouvernance

La gouvernance du PA RUN 4 est calée sur celle des précédents projets avec un organisme de coordination et de concertation, une direction politique (groupe de pilotage GROPIL) s'appuyant sur un groupe technique (groupe d'accompagnement GROPAC) et au niveau local, l'organisation de groupements locaux politico-techniques (groupes techniques locaux GTL AUD et COMUL).

Au centre figure toujours l'Association RUN : elle assure le pilotage général du PA RUN 4 et la coordination de la mise en œuvre des projets d'agglomération. Elle se réfère au groupe de pilotage (GROPIL) et au groupe d'accompagnement technique (GROPAC). Les deux groupements locaux techniques (GTL COMUL et AUD) renforcent cette gouvernance et son assise au niveau local, également sous l'angle transfrontalier.

Au niveau cantonal, les services concernés par les thématiques traitées au sein du PA4 sont impliqués dans toutes les démarches : la participation des services d'aménagement du territoire (SAT), des transports (SCTR) et des ponts et chaussées (SPCH), tant au GROPIL qu'au GROPAC, garantit la prise en compte de l'échelle cantonale, les liens à établir entre le projet d'agglomération, les planifications FAIF (PRODES) et FORTA, le plan directeur cantonal (PDC), le plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC) et de manière générale les différentes planifications directrices cantonales. Selon les thématiques touchées, différents services cantonaux ont également été consultés durant l'élaboration du projet (Service de l'économie NECO, Service de l'environnement et de l'énergie SENE et Service de la faune des forêts et de la nature SFFN). D'autre part, dans le cadre des travaux sur le géoportail, le SITN a été sollicité en partenariat avec le RUN afin de mettre en place une couche par un qui permette d'afficher les mesures du PA RUN.

L'implication des services cantonaux et leur validation des stratégies et des mesures proposées ont toujours été considérées comme nécessaires notamment pour assurer la coordination avec le PDC : le premier projet d'agglomération prévoyait déjà une gouvernance appropriée à ce sujet. La révision de la LAT entrée en vigueur le 1er mai 2014 et la modification du PDC qui en a découlé illustrent encore cette nécessité puisque le PDC contient des éléments détaillés sur la coordination entre urbanisation et transport, sur le dimensionnement des zones à bâtir et sur le développement à l'intérieur du milieu bâti. La coordination entre les deux instruments est donc essentielle et l'organisation de projet du PA4 offre toutes les garanties à ce propos.

De plus, la vision et les stratégies sectorielles du PA RUN 3, qui ont été poursuivie dans le PA RUN 4, a été élaborée en coordination étroite avec les travaux pour l'élaboration des PDR (plans directeurs régionaux). A la suite de son plan directeur régional, la COMUL a d'ailleurs exprimé la volonté d'aborder en son sein les travaux de révision des plans d'aménagement des communes. Ces plans d'aménagement communaux (PAL) sont en cours de révision dans l'ensemble de l'agglomération et les mesures et stratégies définies dans le PA y sont prises en compte comme données de base importantes. Cette volonté traduit le renforcement de la gouvernance d'agglomération et dénote dès lors un large appui politique et technique favorable à sa mise en œuvre.

Concernant l'échelle urbaine et locale, le PA RUN 4 s'est construit sur un processus itératif et participatif avec les acteurs territoriaux locaux. Tout au long du processus, les communes ont été ainsi sollicitées et elles ont fourni un travail important dans la définition des nouvelles mesures proposées. Les groupes

techniques locaux composés d'élus et de techniques, ainsi que plusieurs séances bilatérales et multilatérales, entre communes et/ou avec les services cantonaux, ont permis de coordonner ces éléments. Cette proximité et cette implication renforcées favorisent d'autant plus le débat et une culture d'agglomération commune à l'échelle de l'Agglomération RUN.

1.1.3. Charte d'engagement

A l'instar du PA RUN 3, le Canton et les communes de l'Agglomération RUN conviennent des modalités de sa mise en œuvre. Renouvelant l'engagement de la charte d'engagement signée pour le PA RUN 3, une nouvelle charte d'engagement lie le Canton, les communes, les groupements cantonaux et l'Association RUN. Elle rappelle les grandes orientations du PA RUN 4 et définit l'étendue des engagements des autorités signataires ; arrête les modalités de mise en œuvre du Projet d'agglomération RUN et sa gouvernance dans ses dimensions cantonale et transfrontalière.

1.1.4. Moyens financiers

Le canton de Neuchâtel et les communes de l'agglomération RUN ont inscrit leur volonté conjointe de poursuivre leur action concertée et coordonnée, horizontalement et verticalement, en matière de planification et de coordination entre l'aménagement du territoire et la mobilité, dans le cadre de la politique fédérale des agglomérations. Ceci, en mandatant l'Association RUN à travers un contrat de prestation approuvé par le Conseil d'Etat et les communes de l'agglomération pour la période 2019-2022 (voir aussi EB4 chapitre 1.4 ci-dessous).

La RNL dispose d'un fonds de projets qui sert au financement d'études à caractère régional. Par le passé, il a pris en charge les frais de lignes TP à l'essai dans une partie de la COMUL. Cette action illustre la solidarité dont font preuve les communes membres et qui sera appelée à se renforcer les années à venir avec la réalisation des mesures des projets d'agglomération.

1.1.5. Participation et capitalisation des démarches antérieures

Ancrage politique

Issu de la stratégie RUN, le PA RUN 3 s'ancre politiquement et juridiquement depuis 2002 dans de nombreux textes et documents qui reposent sur des processus d'information et sur des démarches participatives qui leur sont propres : programmes politiques (programmes de législature cantonaux ou communaux), instruments de planification (par ex. Conception directrice d'aménagement du territoire ou plan directeur cantonal), contrats d'agglomération et de région liant Canton et communes[1], projets d'agglomération de première et deuxième génération[2], votations populaires.

A ces dispositifs s'ajoutent les travaux de mise en œuvre des contrats d'agglomération des groupements COMUL et AUD. L'élaboration des plans d'aménagement communaux est en cours actuellement

[1] Décret du 1er juillet 2015 soumettant au vote du peuple l'octroi d'une garantie et la prise en charge des intérêts passifs relatifs à l'avance des fonds pour la réalisation d'une liaison ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds dans le cadre du RER neuchâtelois, conditionnés à l'acceptation du financement du projet par la Confédération

[2] Cf. rapport final du Projet d'agglomération RUN de deuxième génération, 2012, page 141 et suivantes http://www.agglo-run.ch/fileadmin/user_upload/resources/RUN_PA2_rapportfinal.pdf

dans l'ensemble du canton ; les communes y travaillent de manière coordonnée grâce à des plateformes techniques et politiques de coordination, permettant une cohérence à l'échelle du canton et de l'agglomération. Ces travaux ainsi que la présentation au public de leurs résultats pourront fournir une opportunité supplémentaire pour illustrer la stratégie RUN et ses implications dans la construction de l'Agglomération RUN.

Le processus d'élaboration du PA RUN 4 s'est également déroulé en s'appuyant fortement sur le travail des maitres d'ouvrage, accompagnés par l'Association RUN et les mandataires, permettant un ancrage encore plus important des projets au sein des communes et des services cantonaux.

Un projet PA RUN 4 co-construit

Comme mentionné, le processus d'élaboration du PA RUN 4 s'est appuyé sur un travail particulièrement intense avec les communes et les services cantonaux. Accompagné par l'Association RUN et les mandataires, chaque acteur a produit des éléments du dossier, qu'il s'agisse des fiches de mesure, de stratégies sectorielles, d'apports chiffrés ou de chapitres des rapports. Ces coordinations se sont faites au travers de multiples canaux, sollicitant les acteurs de terrain que sont les élus et techniciens communaux, en coordination avec les services cantonaux, au travers de nombreuses séances bilatérales et de groupes de travail locaux permettant de cerner les enjeux des sous-territoires de l'agglomération.

Consultations, participation et information

Préfigurant le rapport final, un rapport intermédiaire a été soumis à l'appréciation des entités impliquées (communes et services cantonaux) début 2021 : elles ont été invitées à s'exprimer sur l'avancée des travaux et une première version de la vision d'ensemble et des stratégies sectorielles du PA RUN 4.

Lors d'un grand atelier organisé le 12 février 2021, les acteurs locaux ainsi que les parties prenantes ont pu se prononcer sur la vision, les stratégies sectorielles retenues et sur les mesures envisagées pour mettre en œuvre le PA RUN 4. Cette rencontre a été fondamentale pour l'avancée des coordinations avec les maitres d'ouvrage ainsi que la communication et la récolte de remarques de la part des parties prenantes de l'agglomération.

Une seconde consultation est effectuée sur le rapport final en mai 2021 auprès du GROPIL, des services cantonaux, des communes et des groupes d'intérêts et parties prenantes de l'agglomération.

Information à la population

À la suite du dépôt du PA RUN 2 en été 2012, un site internet dédié au Projet d'agglomération RUN, avait été mis à disposition de toute personne qui désirait obtenir des informations à ce sujet, et plus particulièrement quant aux mesures des PA1 et PA2. Dans le cadre du processus d'élaboration du PA RUN 4, afin d'améliorer cette offre et rendre plus accessible encore l'information et sa mise à jour, une couche dédiée aux mesures du PA RUN toutes générations a été montée sur le géoportail du système d'information du territoire neuchâtelois (SITN). Cette couche contient différents calques représentant les mesures selon leur catégorie et leur génération de PA. En outre, différentes informations sont à disposition de la population. Ainsi, non seulement le géoportail du SITN permet de renforcer la visibilité et l'information auprès de la population mais permet aussi aux maîtres d'ouvrage de visualiser de manière facilitée leurs projets de mesures favorisant ainsi la mise en œuvre. D'autre part, le site de l'Association RUN www.lerun.ch renseigne régulièrement sur l'avancement des travaux du PA RUN à l'aide d'actualités lors du dépôt ou de la validation d'une mesure et d'articles réguliers de newsletters destinées avant tout aux communes pour compléter le dispositif de communication du PA RUN.

Des moyens considérables sont ainsi consacrés à l'information de la population et aux démarches participatives avec les communes et les groupes d'intérêts, que ce soit au niveau du canton ou de l'Agglomération RUN et des régions elles-mêmes.

1.2. EB2 – Exhaustivité et fil conducteur

1.2.1. Analyse de l'état actuel et des tendances

L'analyse de l'état actuel et des tendances est développée dans le rapport Annexe 2 "Etat actuel et tendance". Cette analyse permet de faire ressortir, pour tous les domaines, les principales forces et faiblesses de l'Agglomération RUN. Conformément aux directives sur les projets d'agglomération, le rapport d'analyse de l'état actuel et des tendances renseigne l'ensemble des points énumérés.

Ce rapport a largement été mis-à-jour dans le cadre du PA RUN 4, notamment car certaines données d'analyse déjà présentent dans celui du PA RUN 3 devenaient trop anciennes pour en tirer les conclusions nécessaires. Par ailleurs, un très important travail de cartographie à l'échelle de toute l'agglomération a été nouvellement réalisé, ce qui a permis de dresser un nouveau regard sur la situation de l'agglomération et adapter l'analyse et le regard sur les tendances dans l'Agglomération RUN.

Les indicateurs MOCA (indicateurs de la Confédération pour le monitoring et le contrôle des effets des projets d'agglomération) sont intégrés à cette analyse.

Enfin, les principales forces et faiblesses de l'agglomération sont synthétisées dans le "Rapport final", au chapitre 2.

1.2.2. Besoin d'action

Dès le début des travaux du PA RUN 4 la définition du besoin d'action a été au cœur des discussions, notamment avec les services du Canton et le GROPIL. Ainsi, dans la Phase 1 "Cadrer – Le processus" de l'automne 2019, une attention particulière a été donnée à bien identifier les principaux enjeux du présent PA, mais également de ceux des générations suivantes, et notamment définir et prioriser les études d'approfondissements à réaliser dans les mois avenir pour élaborer le futur PA RUN 4. Cette phase à débouché sur un "cahier des charges" pour les mois avenir à l'intention de tous les acteurs de l'Agglomération : services cantonaux (ex. étude transfrontalière et P+R), Régions et Communes (ex. étude de gestion des TIM sur la COMUL et les villes des Montagnes), RUN (ex. "nettoyage" des mesures), etc.

Par la suite, parallèlement à l'avancement de la mise-à-jour de l'analyse de l'état actuel et des tendances, des études d'approfondissements et du projet lui-même, le besoin d'action a été progressivement enrichit et affiné, et en particulier les orientations principales pour les nouvelles mesures de cette génération de PA.

Ce processus et le besoin d'action multigénérationnel (PA4, PA5 et PA6) est décrit dans le "Rapport final", au chapitre 3.

1.2.3. Fil rouge du projet de territoire

Conformément aux directives fédérales, le PA RUN 4 se fonde à la fois sur une vision d'ensemble coordonnant les stratégies relatives à l'urbanisation, aux transports et au paysage, ainsi que les mesures qui en découlent, et d'autre part sur l'identification du besoin d'action (voir chapitre 3 du Rapport final) déduit d'une analyse croisée portant sur le rapport d'examen du PA RUN 3, le nouveau rapport d'analyse de l'état actuel et des tendance et la vision d'ensemble du PA RUN.

Le PA RUN 4 garantit un "fil rouge" de l'analyse de l'état actuel, jusqu'aux mesures, en passant par la vision et les stratégies sectorielles :

- la vision d'ensemble définit le projet de territoire à l'horizon 2030 – 2040 ;
- les stratégies sectorielles (ou concepts) en sont la concrétisation spatiale, par domaine et par secteur géographique, à l'horizon 2035 pour les stratégies de mobilité et à l'horizon 2030 – 2040 pour les stratégies urbanisation et paysage ;
- les mesures correspondent à la mise en œuvre de la vision et des stratégies et concepts, avec des actions au niveau des infrastructures mais également des politiques de gestion du territoire et des transports.

La vision d'ensemble est établie dans une perspective fonctionnelle, en faisant abstraction des frontières communales, cantonales et nationales, de façon à identifier les atouts et les potentialités des espaces géographiques fonctionnels.

1.2.4. Vision d'ensemble

La vision d'ensemble assure la coordination entre développement urbain, systèmes de transport et espaces naturels et paysagers.

Le schéma de territoire d'agglomération, décrit dans le chapitre 4.2 du Rapport final, rend compte sous forme de schéma et texte de la spatialisation sur le territoire de l'agglomération des objectif et principes de base généraux de l'Agglomération. Cette vision définit les lignes directrices pour la structure de l'agglomération et les enjeux principaux du développement de l'agglomération pour les prochaines années. Ce schéma de territoire est précisé par un projet de territoire d'agglomération, présenté au chapitre 4.3 du Rapport final. Il définit la vision pour la structure du territoire et la hiérarchie des centres, ainsi que les aires urbaines, les pôles de développement et les grands éléments paysagers.

1.2.5. Stratégie sectorielle

Paysage

La stratégie pour le paysage, basée sur la vision, est décrite dans le chapitre 5 du "Rapport final". Elle montre comment répondre aux enjeux identifiés dans la vision. Elle se décline à deux échelles, celle des grandes entités paysagères à l'échelle du canton, et celle de l'agglomération. Elle définit également les limites d'urbanisation permettant de préserver le patrimoine paysager. Une stratégie est finalement établie pour les zones de détente et de loisirs.

Urbanisation

La stratégie sectorielle en matière d'urbanisation découle de la vision d'ensemble et est décrite dans le chapitre 6 du "Rapport final". Elle donne des stratégies pour répondre aux enjeux identifiés dans la vision. La stratégie d'urbanisation est détaillée selon 5 thèmes, trois de nature plus qualitative et deux de nature plus quantitative :

- Densification qualitative et sensible et valorisation des centres (voir chapitre 6.2 du "Rapport final") : une densification adaptée au contexte territorial et différenciée, ainsi que la valorisation de différents centres urbains et locaux permet de recréer des conditions favorables pour un développement vers l'intérieur et de qualité des différents territoires.
- Valorisation du paysage urbain et amélioration du confort climatique (voir chapitre 6.3 du "Rapport final") : la valorisation et le réaménagement des espace-rues et des espaces ouverts pour tous les usagers vise à augmenter la qualité de vie et climatique dans les zones urbanisées et affirmer le rôle de l'espace public en tant que lieu de vie.
- Gestion du développement économique (voir chapitre 6.4 du "Rapport final") : la complémentarité entre les pôles de développement économique et les pôles de développement mixtes crée des conditions favorables au développement économique de l'agglomération et du canton. Les pôles d'activité ont des vocations différenciées (problématique de la localisation des ICFF notamment).
- Densification et maîtrise du développement urbain (voir chapitre 6.5 du "Rapport final") : la densification et la restructuration des pôles de gares et des axes structurants des 3 villes, complétées par une exploitation adéquate des réserves de zone à bâtir existante assurent un développement coordonné et compact sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.
- Priorisation des développements urbains (voir chapitre 6.6 du "Rapport final") : une urbanisation durable implique la mise à disposition des potentiels effectivement nécessaires aux horizons 2030 puis 2040. Par conséquent, sur la base des importantes capacités d'accueil recensées, une priorisation des potentiels est nécessaire pour satisfaire l'adéquation avec la croissance déterminante.

Transports

La vision de l'agglomération est traitée de manière sectorielle au chapitre 7 du "Rapport final" pour les transports. Elle décrit la structure des réseaux de transport (ferroviaire, TP urbain, mobilité douce et routier). Elle indique comment répondre aux enjeux relevés par l'analyse des forces et faiblesses au moyen de stratégies ayant pour objectif principal de favoriser les déplacements en transports publics et en mobilité douce, tout en maîtrisant les déplacements en transports individuels motorisés. Les catégories modales suivantes sont distinguées pour l'établissement des stratégies :

- Transports publics (chapitre 7.1 du "Rapport final") :
  - le réseau TP rapide de l'Agglomération RUN : réseau ferroviaire et réseau de bus régionaux complémentaires, ainsi que réseau des bus urbains comme rabattement vers les gares et haltes du réseau ferroviaire ;
  - le réseau TP des agglomérations régionales : axes structurants TP d'agglomération, réseau complémentaire des bus principaux et secondaires ainsi que bus suburbains.
- Mobilité douce (chapitre 7.2 du "Rapport final") :
  - le réseau de mobilité douce à l'échelle de l'Agglomération RUN : réseau de mobilité douce inter-centres, de loisirs ainsi que comme prolongement des TP ;

  - le réseau de mobilité douce des agglomérations régionales : liaisons structurantes comme armature principale, liaisons de loisirs, infrastructures de stationnement vélo.

- Transports individuels motorisés (chapitre 7.3 du "Rapport final") :
  - le réseau routier suprarégional et régional structurant de l'Agglomération RUN, avec ses projets de contournement ;
  - le réseau routier dans les agglomérations régionales : principes d'accessibilité, fonctionnalités des réseaux, la hiérarchie du réseau routier, la gestion des TIM et l'exploitation du réseau routier, ainsi que zones à régime spécial.
- Intermodalité et de gestion de la mobilité (chapitre 7.4 du "Rapport final") :
  - la stratégie intermodalité : hiérarchie des interfaces d'échange et de relais, et politique de stationnement P+R
  - la politique de stationnement public et privé
  - les services à la moilité
- Transfrontalier (chapitre 7.5 du "Rapport final") : traite des aspects spécifiques aux enjeux transfrontaliers
- Sécurité (chapitre 7.6 du "Rapport final") : traite les aspects liés à la sécurité du trafic

1.2.6. Mesures

Les stratégies ont été traduites en mesures qui s'intègrent au fil rouge du projet et au besoin d'action identifié. Elles sont toutes cohérentes avec la vision d'ensemble et les stratégies sectorielles développées.

1.3. EB3 – Déduction de mesures prioritaires

La liste des mesures du PA RUN4 a d'une part été développée et priorisée dans un souci de pragmatisme pour faire face aux enjeux de mise en œuvre de l'ensemble des mesures de toutes les générations du PA RUN (prise en compte de la mise en œuvre des mesures de générations précédentes), mais également en cohérence avec la vision d'ensemble et les opportunités et besoins exceptionnels des prochaines décennies pour l'agglomération RUN découlant des investissements d'ordre supérieur que représentent la ligne directe RER, la N20 et la H18.

La description de la méthode de priorisation des mesures est décrite au chapitre 9 du "Rapport final". Par ailleurs, chaque mesure a fait l'objet d'une évaluation systématique selon les critères présentés au chapitre 9.3 du "Rapport final".

1.4. EB4 – Mise en œuvre et controlling

1.4.1. Mise en œuvre du projet d'agglomération

Selon la charte signée par le Canton, les communes, les groupements régionaux et l'Association RUN, la coordination de la mise en œuvre du Projet d'agglomération RUN est assumée par l'Association RUN, comme c'est le cas pour les Projets d'agglomération RUN des précédentes générations. Le groupe de pilotage poursuivra ses travaux comme jusqu'à présent.

Sous l'angle financier, la mesure-phare RER bénéficiera d'un préfinancement par le fonds RER. Les contournements routiers N20 et H18 sont également soutenus financièrement par le canton et par les fonds fédéraux.

Les mesures avec un cofinancement à travers le fond d'agglomération seront intégrées dans les planifications financières des investissements des communes de l'agglomération et du Canton. Elles sont également considérées comme données de base importantes pour les révisions des planifications locales dont les révisions sont en cours dans l'ensemble du canton (plans d'aménagements locaux et plans directeurs communaux).

En ce qui concerne la structure de mise en œuvre de la stratégie RUN, l'Association Réseau urbain neuchâtelois est dans une situation stable et bénéficie d'un soutien politique important. Elle est financée par les communes et par des mandats de prestations provenant notamment des régions, des communes et du Canton.

Les missions du RUN sont inchangées. Il est en charge de la conduite opérationnelle du Projet d'agglomération, dont le Chef de projet est le directeur du RUN. Le Projet d'Agglomération est par ailleurs toujours placé sous l'autorité d'un groupe de pilotage politique (GROPIL) composé d'un représentant du Conseil d'Etat, de représentants des régions, villes et communes de l'Agglomération RUN (y compris de la partie transfrontalière française).

Le rapport de mise en œuvre est annexé au rapport principal. Il présente l'état de mise en œuvre et les principales réalisations des mesures des PA RUN 1, 2 et 3.

1.4.2. Procédure d'évaluation, de contrôle et d'accompagnement

Le suivi et l'évaluation des stratégies sectorielles (monitoring) et le contrôle des effets des mesures (controlling) seront réalisés conformément à la fiche R_12 du plan directeur cantonal qui prévoit en particulier de procéder à l'évaluation et au contrôle des mesures du projet d'agglomération. Les indicateurs découlant du concept de mise en œuvre du monitoring et controlling des effets du projet d'agglomération (MOCA) seront pris en compte dans l'observatoire cantonal.

Les objectifs de l'observatoire cantonal sont de trois ordres :

- mettre en évidence les évolutions et contrôler les effets de la mise en œuvre du plan directeur cantonal, des plans directeurs régionaux et du projet d'agglomération, ainsi que d'autres projets à incidence spatiale ;
- identifier les leviers à activer pour agir en faveur d'un développement territorial durable ;
- mesurer l'efficacité du projet d'agglomération "transport et urbanisation" et adapter les mesures en conséquence.

L'observatoire prévu par le plan directeur cantonal est un instrument d'aide à la décision du Conseil d'Etat et des autres partenaires. Opérationnel dès 2013, il offre les éléments nécessaires pour informer régulièrement les autorités politiques, les acteurs concernés et la population sur les thèmes stratégiques de l'aménagement, notamment dans le domaine de la coordination urbanisation-transport et servira de base à la rédaction du rapport sur l'état de l'aménagement du territoire dans le canton que le Conseil d'Etat adresse au Grand Conseil tous les quatre ans. Il sera complété par une évaluation régulière de l'outil plan directeur cantonal permettant d'identifier les mises à jour et adaptations à prévoir.

L'Association RUN est formellement mandatée par le canton et les communes membres de l'agglomération dans le cadre d'un contrat de prestations. Ce contrat donne la mission à l'Association RUN d'accompagner, piloter, coordonner et mettre en œuvre le Projet d'agglomération RUN, en lien avec les partenaires politiques de l'Agglomération RUN (canton, groupement de communes, communes), avec les services techniques cantonaux et communaux et les offices fédéraux concernés. Les prestations définies sont les suivantes :

- A. Pilotage et coordination du projet
    - Accompagner, planifier, assurer le suivi et l'avancement de la mise en œuvre du Projet d'Agglomération RUN, en application des Accords de prestations 1ère génération (2011-2014), 2ème génération (2015-2018) et 3ème génération (2019-2022) signés avec la Confédération, en contact avec les partenaires politiques, techniques et les maîtres d'ouvrage de l'Agglomération RUN
    - Planifier, organiser et coordonner les travaux du Groupe de pilotage du Projet d'Agglomération RUN (GROPIL)
    - Planifier, organiser et coordonner des travaux du Groupe d'accompagnement technique (GROPAC)
    - Coordonner les actions des partenaires de l'Agglomération RUN (canton, communes, COMUL, AUD, etc.), dans le cadre des collaborations horizontale et verticale avec le Projet d'Agglomération RUN
    - Informer et sensibiliser les acteurs politiques et techniques, y compris dans les régions non urbaines, concernant le Projet d'Agglomération RUN
    - Garantir les relations avec la Confédération et répondre aux différents types de sollicitations des offices fédéraux, en lien avec le Projet d'Agglomération RUN et la politique fédérale des agglomérations
    - Coordonner les intervenants externes en charge de tâches spécifiques concernant la mise en œuvre du Projet d'agglomération RUN.
- B. Accompagnement de la phase d'examen du projet de 4ème génération et de la conclusion de l'Accord de prestations avec la Confédération
    - Assurer le suivi et l'accompagnement du processus d'examen du projet d'agglomération de 4ème génération auprès de la Confédération (questions complémentaires, présentation du projet, suivi des relations, consultation du rapport d'examen, négociation, etc.)
    - Accompagner le processus de négociation et de conclusion de l'Accord de prestations lié au Projet d'Agglomération de 4ème génération avec la Confédération
    - Répondre aux diverses sollicitations des offices fédéraux concernés (consultation, etc.)
    - Analyser, récolter et/ou compléter les informations, traiter, négocier le contenu de l'Accord de prestations
    - Coordonner les acteurs de l'Agglomération RUN et les services cantonaux et communaux concernés dans le cadre des réponses ou des compléments à établir/fournir, notamment en lien

avec l'obtention du soutien formel de l'ensemble des partenaires de l'Agglomération RUN (déclaration formelle signée par l'ensemble des partenaires de l'Agglomération RUN)

- C. Mise en œuvre des mesures (information, lancement, avant-projets)
  - Gérer et favoriser la mise en œuvre des Accords de prestations relatifs aux mesures du Projet d'Agglomération RUN signés par le Canton et l'Association avec la Confédération
  - Accompagner, coordonner et assurer le suivi de la mise en œuvre des mesures du Projet d'Agglomération RUN
  - Accompagner et conseiller les acteurs dans l'élaboration des avant-projets relatifs aux mesures du Projet d'Agglomération RUN
  - Tenir à jour la base de données des mesures du Projet d'Agglomération RUN
  - Coacher les maîtres d'ouvrage dans la préparation des dossiers relatifs au dépôt des demandes de contribution (DDC), à l'établissement des conventions de financement, de l'établissement des décomptes finaux, à l'obtention et au versement de la subvention fédérale, jusqu'à la clôture des mesures, en coordination avec les services cantonaux et communaux
  - Coordonner les processus avec les services cantonaux de référence, notamment le Service cantonal de l'aménagement du territoire (SAT), le Service cantonal des transports (SCTR) et le Service cantonal des ponts et chaussées (SPCH) et le Service cantonal de l'économie (NECO)
  - Assurer les contacts (téléphones, courriers, etc.), les adaptations et modification de mesures, négocier et finaliser les points de détails relatifs à la mise en œuvre de l'Accord de prestations avec les offices fédéraux concernés (ARE, OFROU)
  - Répondre aux exigences de la Confédération, notamment en matière de planification des demandes financières, de gestion des liquidités mises à disposition par la Confédération, de reporting relatif à la mise en œuvre des mesures et de controlling, notamment financier (ARE, OFROU)
  - Coordonner les intervenants externes en charge de tâches spécifiques concernant la mise en œuvre des mesures du Projet d'Agglomération RUN.

La mise en œuvre des mesures repose sur la responsabilité de chaque maitre d'ouvrage et son engagement à mettre en œuvre les mesures définies dans le Projet d'agglomération RUN, appuyé et accompagné par l'Association RUN au travers des prestations précitées.

Depuis 2020, pour mener à bien ces prestations et potentiellement en développer de nouvelles, l'Association RUN a renforcé son équipe pour suivre non seulement la mise en œuvre financière des mesures, mais également accompagner celle des objectifs du programme pour le trafic d'agglomération.

Le dispositif de controlling mis en place est fondé sur un lien fort et une coordination étroite entre l'Association RUN et les maitres d'ouvrage, dans le cadre des prestations précitées (notamment souschapitre C concernant la mise en œuvre). Concrètement, le suivi est fondé sur :

- un suivi en continu de la mise en œuvre des mesures, au travers de divers outils tenus par l'Association RUN et partagés avec les maitres d'ouvrage (tableaux de suivi, portail cartographique cantonal, etc.), permettant de visualiser l'état d'avancement de chaque mesure et les délais de mise en œuvre y relatifs;
- un suivi en continu des études communales et cantonales en cours grâce à l'accompagnement par l'Association RUN de plusieurs plateformes de coordination politiques et techniques, tant dans l'aménagement du territoire que la mobilité;
- - des rencontres bilatérales organisées sur un rythme annuel entre l'Association RUN et chaque maitre d'ouvrage pour rappeler les délais de mise en œuvre, apporter un appui aux maitres

d'ouvrage pour la mise en œuvre des mesures et actualiser le calendrier de mise en œuvre en réévaluant toutes les mesures et leurs horizons de mise en œuvre.

Par ailleurs, il est à noter qu'en 2020 et 2021, un travail important d'évaluation et de réaffectation des mesures du PA RUN a été mené par l'Association RUN sur mandat du GROPIL, en collaboration avec les maitres d'ouvrage. En effet, avec le temps, plusieurs mesures définies dans le cadre des générations précédentes du PA RUN ont pu devenir obsolètes. Plusieurs dossiers de réaffectation de mesures ont ainsi pu être montés et sont en cours de coordination avec la Confédération, dans le but d'améliorer la mise en œuvre générale des mesures du programme pour le trafic d'agglomération et assurer une meilleure utilisation des fonds alloués.

A. Aménagement du territoire

Aperçu des fiches de mesures "urbanisation"

n°	Titre
A1	Obligations des autorités de planification
A3	Densification vers l'intérieur du milieu bâti
A4	Extensions de zones (zones HMC)
A5 / D1 (voir chap. D)	Pôles de gare (PG) & pôles mixtes le long des axes structurants (PAXS)
A6 / E1 (voir chap. E)	Pôles de logement (PL)
A7 / F1 (voir chap. F)	Pôles de développement économique
A8	Développement économique hors pôles
A9	Implantation d'installation à forte fréquentation (ICFF)
A10	Qualité urbaine et architecturale / Densification qualitative

Introduction - Coordination avec le plan directeur cantonal et la LAT révisée

Le plan directeur cantonal (PDC) datant de 2011 a été adapté à la LAT en 2018 et approuvé par le Conseil fédéral en 2019. Conformément au PDC (U_11), la délimitation des zones à urbaniser pour les horizons de 2030 et 2040 a été effectuée par les communes par le biais de leurs plans directeurs régionaux (PDR), sur la base d'une répartition des possibilités par région déterminée par le Canton et la vision fondatrice du PA RUN de 3ème génération.

Les deux régions de la COMUL et de Centre-Jura ont en effet établi leurs projets de territoire en parallèle à l'élaboration du projet d'agglomération de 3ème génération (approbation des deux PDR par le Conseil d'Etat en mai 2018), ce qui a permis une bonne coordination avec les mesures d'urbanisation du projet d'agglomération, notamment concernant le périmètre d'urbanisation pour 2030/2040.

Le projet d'agglomération de 4ème génération est reparti de cette base robuste et a uniquement apporté quelques adaptations à la marge en lien avec certaines évolutions des projets dans les différents territoires de l'agglomération. Pour certains secteurs, comme par exemple pour le secteur des Eplatures, des changements de caractère et d'affectation sont proposés dans le PA RUN de 4ème génération qui exigeront une adaptation également dans le PDC.

Le tableau ci-après représente un aperçu global concernant les aspects centraux en lien avec la mise en œuvre de la LAT révisée au niveau cantonal et régional.

Thème	Coordination du PA avec la LAT, le PDC et les PDR
Dimensionnement des zones à bâtir	Dans le cadre de l'adaptation du PDC à la nouvelle législation fédérale, le Canton a retenu d'entente avec la Confédération le scénario de croissance déterminant pour le dimensionnement des zones à bâtir (zones HMC). Sur cette base, une estimation des besoins en termes de zones HMC et leur répartition sur les différentes régions du canton a été faite, inscrite dans le PDC. Pour l'Agglomération RUN, les contingents suivants pour les régions de la COMUL et de Centre-Jura étaient déterminants : • COMUL : +18 ha pour 2030 / +11 ha pour 2040 • Centre-Jura : - 21 ha pour 2030 / +21 ha pour 2040 Ce cadre quantitatif a servi de base pour les différents calculs de la stratégie d'urbanisation.
Etat des travaux du PDC	L'adaptation du PDC a été approuvée en 2019. Elle intègre les réflexions effectuées dans les PDR et le PA RUN 3 notamment.
Etat des travaux des PDR	Régions COMUL et Centre-Jura : Les plans directeurs régionaux ont été établis en parallèle avec le PA RUN 3 et approuvés par voie d'arrêté du Conseil d'Etat en 2018. Ils définissent la superficie totale des zones HMC pour 2030 et 2040 et localisent les principales extensions-réductions de zones à bâtir. Le PA RUN 4 s'intègre dans ce cadre, avec des adaptations ponctuelles.
Mesures de compensation pour les nouveaux classements en zone à bâtir :	De nouveaux classements en zone à bâtir sont possibles uniquement sur la base des périmètres d'urbanisation définis par les PDR et les dispositions du PDC.
Mesures de compensation en cas d'emprise sur des surfaces d'assolement (SDA)	Les conditions pour des éventuelles emprises de SDA sont réglées par le PDC en vigueur (S_21). Selon le PDC, des emprises sont possibles pour des projets d'intérêt cantonaux (y compris les pôles de développement du projet d'agglomération etc.). Le canton crée en 2021 un compte cantonal de

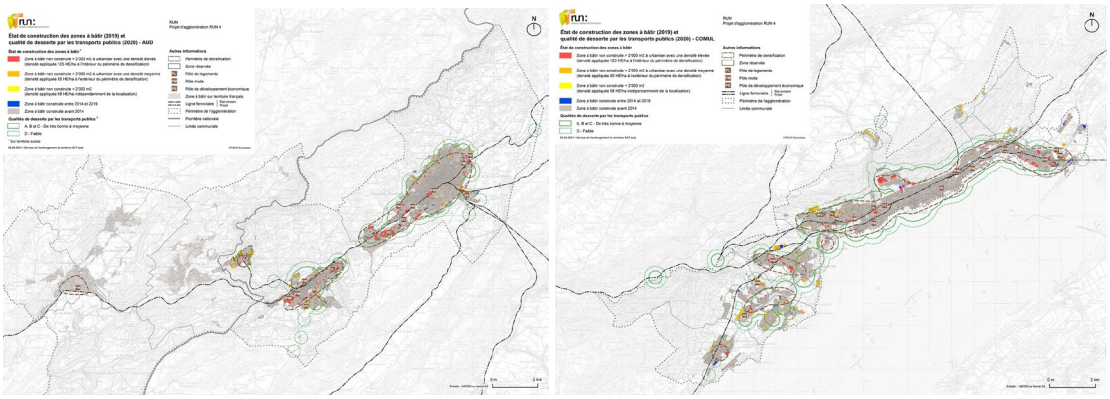
	compensations des surfaces d'assolement pour les projets du volet urbanisation du PDC, afin de faciliter la mise en œuvre des pôles notamment (art. 57 RELCAT). Le contingent fixé par le CF pour le Canton de Neuchâtel est respecté. L'inventaire cantonal SDA est mis à jour annuellement. Une statistique de l'évolution est publiée tous les 2 ans. Le guide de gestion des SDA, valant pour Directive, a été révisé en 2020 (2ème édition).
Structure d'urbanisation	La vision du projet d'agglomération s'appuie sur le projet de territoire cantonal du PDC (2011 / révision 2018) et précise certains éléments au niveau de l'agglomération (hiérarchie des centres et des aires urbaines, localisation des différents pôles de développement). Le PDC a été complété avec certains éléments du projet d'agglomération (pôles de gare, pôles de logement, pôle de développement économique) à la suite du PA RUN 3. À la suite de la présente actualisation du PA RUN 4, de nouveaux ajustements sont potentiellement à prévoir, ceci dans la mesure où le sujet est déterminant.
Densification vers l'intérieur	Le projet d'agglomération (et les PDR) vise une forte stratégie d'urbanisation vers l'intérieur. En fait, une grande partie des potentiels pour l'extension des zones est prévue pour des changements d'affectation dans les secteurs stratégiques à développer (pôles de gare, secteurs de densification ponctuelle). En plus, des mesures densification sont prévues le long des axes structurants des TP ainsi que dans plusieurs autres secteurs spécifiques.

A. Aménagement du territoire			
A1	**Obligations des autorités de planification**	**Priorité PA précédent : A**	**Priorité présent PA : Ap**
Catégorie ARE :	**Urbanisation et paysage**		
Code ARE :	**6458.3.001**		
Etat actuel	**Bases** • Plan directeur cantonal (état de 2011 / révisé 2018) • Plans directeurs régionaux COMUL et Centre-Jura (état de 2018) • Plans d'aménagement locaux actuellement en vigueur / en cours de révision **Situation** La stratégie d'urbanisation prévoit un certain nombre de mesures qui nécessitent un ancrage dans les outils de planification qui ont force obligatoire pour les autorités, voire pour les tiers, ceci au niveau cantonal, régional et communal : • Le plan directeur cantonal actuel, ci-après PDC, traite déjà une grande partie des éléments de la stratégie d'urbanisation (pôles de développement, pôles de gares, centres d'achat, quartiers durables). Une adaptation du PDC a été effectuée pour 2018 et a permis de le rendre conforme à la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire (LAT 1). Ainsi la planification directrice cantonale intègre déjà les compléments issus des plans directeurs régionaux (PDR) et du PA RUN 3. Au gré des besoins, le PA RUN 4 pourrait nécessiter des adapations mineures du PDC, notamment par rapport à certains pôles d'urbanisation qui ont évolué (p.ex. le pôle de logement Marin Les Cheintres qui est devenu un pôle mixte / pôle d'axe structurant dans le PA RUN 4). Une adaptation partielle du PDC est prévue en 2021, notamment pour mettre à jour l'état de coordination de certains pôles, conformément au rapport d'examen de la Confédération dans le cadre de la procédure d'approbation. Une pesé d'intérêt sur la pertinence d'adapter le PDC sur d'autres points sera à faire suite au PA RUN 4. • Les plans directeurs régionaux PDR (COMUL, Centre-Jura) ont été approuvés en 2018. Ils comprennent d'une part un projet de territoire établi à l'échelle régionale, et d'autre part les principaux éléments de la stratégie d'urbanisation et de coordination avec les transports permettant de répondre aux directives du canton dans le cadre de la mise en œuvre de la LAT, notamment les réflexions concernant le dimensionnement et le développement vers l'intérieur. • Les plans d'aménagement locaux (PAL) constituent l'outil central pour la mise en œuvre sur le terrain de la stratégie d'urbanisation, puisque liants pour les tiers. Ils sont en cours de révision dans toutes les communes de l'agglomération et leur adoption est prévue d'ici à fin 2023, début 2024. Dans les secteurs stratégiques (pôles), la planification d'affectation générale sera le plus souvent complétée par une planification de détail, permettant d'optimiser les objectifs quantitatifs et qualitatifs de ces développements.		
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique La présente mesure vise l'harmonisation progressive des stratégies et préconisations opérationnelles des différents outils de planification, du projet d'agglomération aux documents de planification et projets de territoire des instances territoriales concernées, au fur et à mesure de l'avancement des réflexions. Ceci est notamment important pour assurer que les parties opérationnelles du projet d'agglomération soient bien définies et ancrées dans les documents et outils de planification en vigueur ou en cours de révision, afin de stabiliser leurs conditions de mise en œuvre. **Tâches du canton : adaptation du PDC** • E_11 (Pôles économiques) : adaptation de la liste des pôles, états de coordination		

	• U_13 (pôles de gare, pôles mixtes, pôles de logement) : adaptation de la liste des pôles. • U_11 (urbanisation durable) : adaptation dans le domaine du dimensionnement des zones à bâtir (répartition des surfaces nécessaires hors HMC par région) selon les conditions d'approbation de la CHU_14 (quartiers durable / politique cantonale du logement): consolidation des critères QD selon projet de RELCAT • S_21 (emprise sur SDA): préciser dans quels cas de figure une compensation sera exigée par le Canton (cf. Guide et modification récente RELCAT). • A_24 (stationnement) : adaptation selon modification en cours RELConstr. – dimensionnement sur fonds privé • Autres adaptations : A_22, A_31, A_32, U_21, U_22, E_25, etc. : mise à jour, adaptations ponctuelles **Tâches des communes organisées en régions** • PDR COMUL et Centre-Jura : Tenir compte de la stratégie urbanisation-transports-paysage définie dans le PA 4 dans l'établissement des PAL (densification des pôles, des axes et densification globale, aménagements des espaces publics, paysage, etc.). Précision des stratégies/mesures. **Tâches des communes : adaptation des PAL** • Tenir compte du PA RUN 4, des plans directeurs régionaux, et des contenus liants du PDC lors des études et planifications locales (PAL) et de quartier, ainsi que lors des projets d'aménagement de l'espace publique et des infrastructures de mobilité. • Mise en œuvre des stratégies (urbanisation, transports, paysage) du projet d'agglomération dans les outils de planification (plan d'aménagement local, plans de quartier, etc.).
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité	La mise en œuvre de la vision et des stratégies sectorielles nécessite des engagements de la part des autorités cantonales et communales. La reprise dans les bases légales et les outils de planification des différentes mesures du projet d'agglomération permet d'assurer leur respect et application dans les démarches futures. Cette mesure permet : • d'assurer une meilleure efficacité concernant le développement de l'urbanisation et donc d'assurer une réduction de la dispersion de l'urbanisation (CE2) ; • d'assurer la réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources (CE4).
Coordination entre transports et urbanisation	La coordination entre transports et urbanisation est ainsi harmonisée entre les stratégies constituant le cœur des différents documents de planification.
Etat de la planification (2021) et prochaines étapes de mise en œuvre	**Etat de la planification (2021)** • Plan directeur cantonal : adaptation selon la LAT (avec remontée d'informations du PA RUN 3 et des plans directeurs régionaux PDR) en 2018. • Plan directeur régional COMUL établi en parallèle au PA RUN 3 et approuvé en 2018. • Plan directeur régional Centre-Jura établi en parallèle au PA RUN 3 et approuvé en 2018. **Prochaines étapes et horizons** • Plan directeur cantonal : adaptation partielle prévue pour fin 2021 – début 2022 • Plans d'aménagement locaux : révisions générales d'ici fin 2023, début 2024
Instances responsables	• Canton : SCAT • Région COMUL : Commission d'aménagement du territoire de la COMUL. • Région Centre-Jura : Commission régionale d'aménagement du territoire des Montagnes neuchâteloises. • Communes : toutes les communes suisses de l'Agglomération RUN.

Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** / **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** /

A. Aménagement du territoire			
A3	**Densification vers l'intérieur du milieu bâti (zones HMC)**	**Priorité PA précédent : A**	**Priorité présent PA : Ap**
Catégorie ARE :	**Urbanisation et paysage**		
Code ARE :	**6458.3.004**		



Plans « Etat de construction des zones à bâtir » AUD et COMUL (voir également la reproduction disponible à l'Annexe 4 – "Cahier des annexes au format A3")

Etat actuel

Bases

- Zones à bâtir non-construites (SCAT, état du 1er décembre 2019)
- Guide pour l'élaboration des plans directeurs régionaux (PDR) : annexes avec données techniques (densités moyennes actuelles, capacités des zones etc.)
- Guide PAL : différentes aides thématiques

Situation

Les zones d'habitation/mixte/centre (HMC) actuelles disposent de potentiels de développement importants :

- à court et moyen terme, dans les zones non-construites ou que partiellement construites (surfaces situées hors des pôles de gare/mixtes/logement : env. 87 ha dans la COMUL, env. 68 ha pour Centre-Jura) ;
- à court terme, les projets de densifications ponctuelle déjà connus ;
- à court et moyen terme, densification autour des gares et haltes existantes (voir fiche séparée A5 / D1) ;
- à moyen et long terme, des potentiels de densification/restructuration le long des axes structurants TP et des axes locaux (voir fiches séparées A5 / D1 et A6 / E1) ;
- à long terme, des potentiels de densification dans le tissu bâti (potentiel "diffus")

Description de la mesure

☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique

Afin d'offrir des potentiels d'urbanisation répondant aux besoins de croissance (en termes d'habitants/emplois HE) et d'orienter la croissance prioritairement vers un développement vers l'intérieur, la densification des zones HMC existantes est prévue.

La stratégie du développement s'appuie aussi sur la densification des secteurs autour des gares/haltes RER ainsi que des secteurs de densification le long des axes structurants TP (voir fiches séparées A5 / D1 et A6 / E1 ci-après).

1. Zones non construites : densités minimales

Les communes assurent par le biais de leurs plans d'affectation (PAL, PQ, etc.), que les densités minimales suivantes peuvent être atteintes :

- terrains libres > 2'000m2, terrains " centraux " (voir plan) : env. 125 HE/ha

- terrains libres > 2'000m2, terrains " périphériques " (voir plan) : env. 80 HE/ha
- terrains libres < 2'000m2, terrains " dents creuses ": env. 68 HE/ha.

2. Zones à densifier et restructurer le long des axes structurants

- Axes structurants TP : densification/restructuration du tissu bâti permettant d'augmenter la densité actuelle au minimum de +10 HE/ha (estimation : réalisation à 20% pour 2030 et 10% pour 2040); valorisation/requalification de l'espace public.
- Axes locaux : prioritairement valorisation/requalification de l'espace public ; potentiel de densification à évaluer et valoriser en fonction de la situation.

Axes structurants TP **avec potentiel de densification et restructuration**	**Axes locaux** **avec potentiel de restructuration**
COMUL	
La Tène	Colombier (av. de la Gare)
St-Blaise – Monruz – Maladière	Boudry – Perreux (rte de Grandson et RC5)
Hauterive (rue de la Dîme)	Cortaillod (rte de l'Areuse)
Neuchâtel, rue de l'Evole	Boudry (fbg. Philippe Suchard, rue de Pré Landry)
Vauseyon – Peseux – Cormondrèche	
AUD	
La Chaux-de-Fonds (av. Léopold-Robert – Gare – Eplatures)	Morteau (rue de l'Helvétie, rue René-Payot, rue de la Louhière)
Le Locle (rue de Gérardmer, rue du Progrès, av. du Technicum, , rue de France)	

3. Secteurs de densification ponctuelle

Densification des secteurs suivants en fonction des projets communaux futurs :

COMUL
Neuchâtel : dépôt TRN (changement d'affectation nécessaire)
Neuchâtel, Pierre-à-Mazel
Neuchâtel, Pierrabot
Hauterive : rue des Rouges-Terres
Peseux (Neuchâtel), Grand Verger
Corcelles, Hospice/Possession
Colombier : Av. de Longueville, Arsenal (changement d'affectation nécessaire)
AUD
La Chaux-de-Fonds, Hôpital

4. Densification globale du tissu bâti (potentiel "diffus")

En plus des mesures citées ci-dessus, les communes identifient les quartiers existants disposant d'un potentiel de densification/restructuration des zones HMC existantes et fixent les mesures nécessaires, par exemple (liste non exhaustive) :

- augmentation des densités possibles dans les PAL (type de zone, indice, hauteurs), notamment des zones bien placées/équipées (par ex. qualité de desserte TP de B/C) ;
- assurer des densités minimales (par ex. exclure des villas individuelles dans les zones à moyenne/haute densité) ;
- admettre un 3ème niveau complet mais sans attique supplémentaire dans les zones de villas, etc.

5. Mise en œuvre

	• Les communes assurent par le biais de leurs plans d'affectation (PAL, PQ, etc.), que les valeurs-cibles de densités mentionnées peuvent être atteintes, moyennant examen de faisabilité. • Des exceptions sont possibles en cas de contraintes particulières (par ex. contraintes environnementales, topographiques, intégration dans le site et/ou préservation du patrimoine, géométrie des surfaces). Selon les situations, les densités peuvent également être plus importantes. • En fonction de l'ampleur des mesures de densification, des études préliminaires (par ex. mandat d'études parallèles, schémas directeurs, etc.) seront nécessaires.
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité	Cette mesure se réfère à la stratégie visant une urbanisation densifiée, en particulier dans les secteurs centraux et biens desservis. Elle aborde la question de la densification d'une manière générale, alors que les fiches A5/D1 et A6/E1 approfondissent plus spécifiquement les potentiels de densification dans les pôles mixtes et pôles de logement. Cette mesure permet de : • concentrer la population dans des secteurs coordonnés avec le système de transport (CE2) • réduire la dispersion de l'urbanisation (CE2) • réduire la consommation de surface (CE4).
Coordination entre transports et urbanisation	Les secteurs proposés pour une densification sont les secteurs prioritaires par rapport à ce sujet, définis en cohérence avec la qualité de desserte en transports publics (gare/halte RER, axes structurants TP, ligne de bus, etc.) et mobilité douce notamment.
Etat de la planification (2021) et prochaines étapes de mise en œuvre	**Etat de la planification (2021)** En plus des réflexions déjà amorcées pour le projet d'agglomération et dans les plans directeurs régionaux, le Canton s'est associé avec les cantons de Fribourg et du Valais pour éditer un outil de sensibilisation à la densification afin de soutenir les communes dans leur tâche : « Les Enjeux du développement vers l'intérieur : 32 exemples de densification réalisés en Suisse » (2017). Une exposition itinérante a également tourné dans les communes et plusieurs écoles. **Prochaines étapes et horizons** Développement de stratégies de densifications, notamment le long des axes TP, et leur intégration dans les plans d'aménagement locaux : • soit lors des révisions générales d'ici à 2023 (en fonction des programmes communaux) ; • soit par le biais d'études sectorielles par secteur ou par thème.
Instances responsables	Toutes les communes de l'Agglomération RUN
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » PDC U_13 (Privilégier la concentration du développement dans des pôles bien desservis en TP : valeurs-cibles pour les densités humaines) : coordination réglée **Surface utilisée** / **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** /

A. Aménagement du territoire			
A4	**Extensions de zones et changements d'affectation en zones HMC**	**Priorité PA précédent : A**	**Priorité présent PA : Ap**
Catégorie ARE :	**Urbanisation et paysage**		
Code ARE :	**6458.3.005**		

Etat actuel

Bases

- PDC fiche de coordination U_11 (urbanisation durable)
- Guide pour l'élaboration des plans directeurs régionaux (PDR) : annexes avec données techniques (potentiels d'extension etc.).
- Guide PAL

Situation

Selon le PDC (U_11), le canton fixe les possibilités d'urbanisation pour les 15 prochaines années et la répartition par région. Dans le cadre des guides pour les PDR, il a fixé pour chaque région les contingents pour les extensions et réductions de zones d'habitat/mixte/centre (HMC) :

Horizon	COMUL	Centre-Jura (y.c. les 7 communes hors périmètre RUN)
jusqu'en 2030	18 ha d'extensions possibles	21 ha à geler
entre 2030 à 2040	11 ha d'extensions possibles	21 ha à débloquer
Total jusqu'en 2040	29 ha d'extensions possibles	0 ha (en total, pas d'agrandissement de la zone d'urbanisation)

Description de la mesure

☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique

Stratégie

La stratégie d'urbanisation se base essentiellement sur la densification vers l'intérieur établie dans le PA RUN 3. Un certain nombre de changements d'affectation (par ex. autour des pôles de gare) sont prévus et toujours d'actualité dans le PA RUN 4. En complément, certaines extensions de zones ont aussi été proposées.

Pour la région de la COMUL, il s'agit notamment d'un développement dans les parties suburbaines de l'agglomération du Littoral, qui offrent encore des potentiels importants le long des réseaux TP (haltes RER, axes structurants TP, ligne de bus).

Pour la région de l'AUD, les extensions et changements d'affectation se concentrent sur les deux Villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle, aussi dans le but d'une valorisation des potentiels le long des réseaux TP.

Extensions de zones HMC (localisation voir plan " Stratégie d'urbanisation ")
Les extensions pour 2030 concernent essentiellement des surfaces directement liées à un pôle de développement (pôle de gare ou pôle de logement). Dans le cas de La Chaux-de-Fonds, il s'agit d'une extension dans le secteur de la Gare Est / R. de la Croix Fédérale (qui ne fait pas l'objet d'un pôle spécifique, mais qui profite d'une bonne desserte).

Horizon	COMUL (selon PDR)	Surface	CENTRE-JURA (selon PDR)	Surface
2030	La Tène (PM Les Cheintres)	5.7 ha	La Chaux-de-Fonds (Gare Est / R. de la Croix-Fédérale)	0.2 ha
	Boudry (PG Boudry / Plateau de la gare)	4.5 ha	Le Locle (Gare)	0.2 ha
Total		**10.2 ha**		**2.0 ha**
2040	Potentielles options : Bevaix (Pré Bernard)		Potentielles options : La Chaux-de-Fonds (Biaufond)	

	Boudry (nord de la gare) Boudry (Conrardes-Dessous) Colombier (Les Chenviers) Hauterive (Les Fins)		La Chaux-de-Fonds (Les Arbres) La Chaux-de-Fonds (Sombaille) Le Locle (Marais Molière/Jeanneret)	
Total				

Critères :

- Une desserte en transports publics (cf. fiche U_11 PDC) de niveau C doit être assurée, mais dans la mesure du possible B.
- Une urbanisation avec une moyenne/haute densité (env. 125 à 175 HE/ha) doit être assurée.
- Les extensions faisant partie d'un pôle de développement doivent être planifiées en coordination avec celui-ci.
- Une emprise sur les surfaces d'assolement (SDA, cf. fiche S_21 PDC) est possible pour les extensions de zones présentant un intérêt cantonal (acquis pour les pôles de développement) ; une emprise en dehors de ces cas nécessite une compensation. Dans tous les cas une pesée d'intérêt est à faire, comprenant notamment l'examen de sites alternatifs qui permettraient de préserver les meilleures surfaces agricoles. Le service cantonal de l'aménagement du territoire est responsable de la mise en œuvre de la fiche S_21 (cf. directive à l'attention des communes).

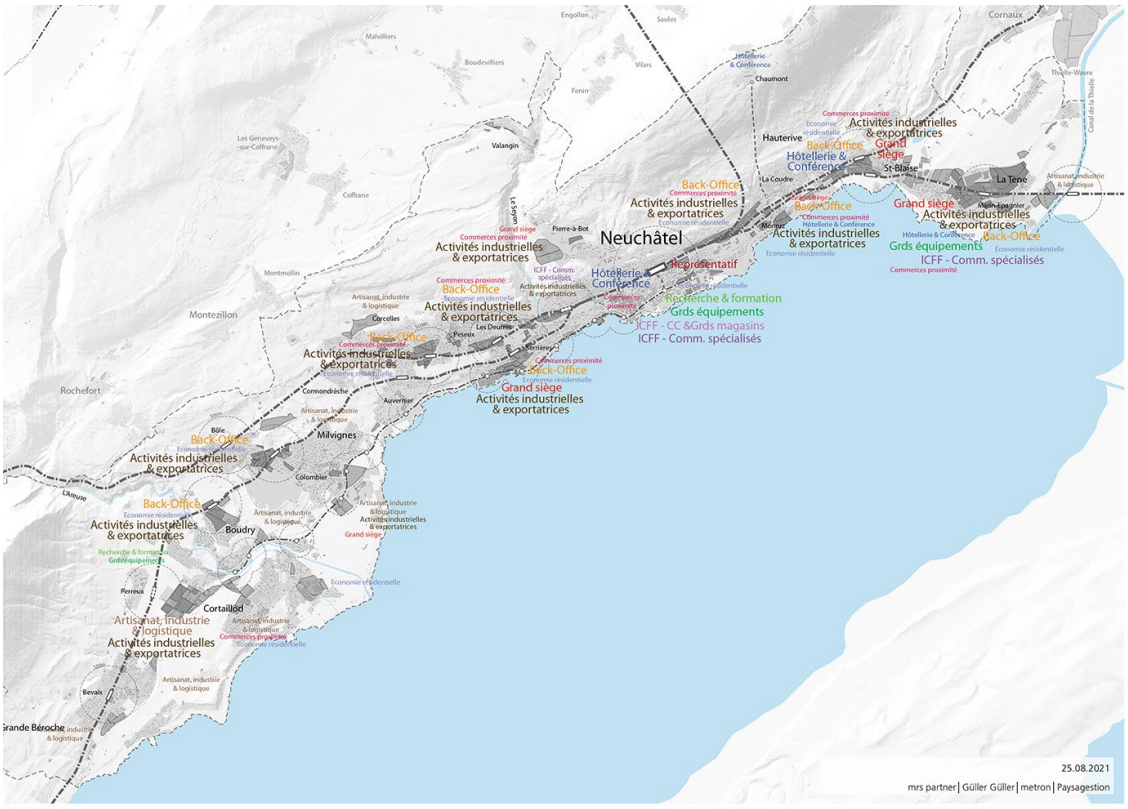
Changements d'affectation en zone HMC (localisation voir plan " Stratégie d'urbanisation")

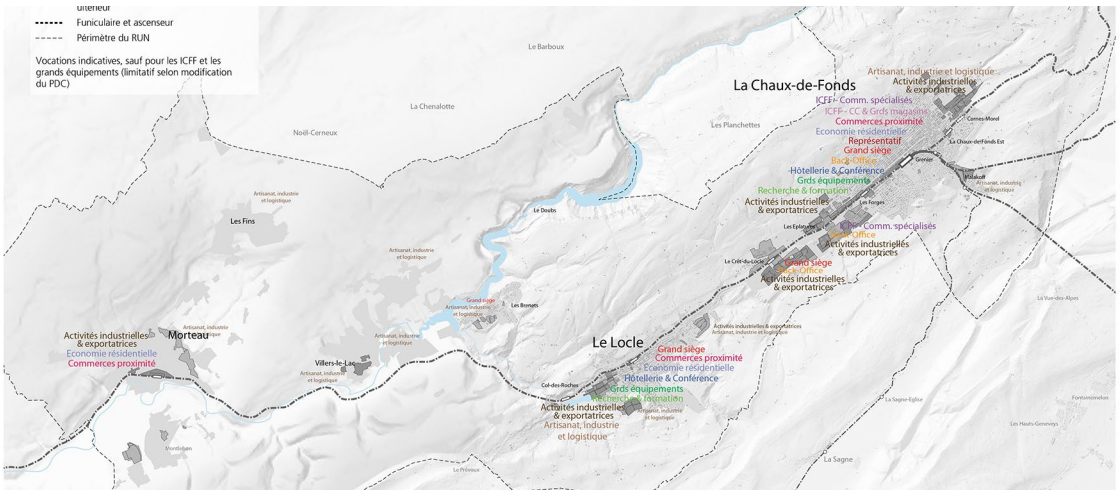
Selon la méthode de calcul de la Confédération, les changements d'affectation vers une zone HMC (par ex. de zone industrielle en zone mixte) doivent également être pris en compte dans ces contingents pour les extensions de zone. Les changements de zones suivants sont proposés pour les deux horizons de 2030 et 2040 :

Horizon	COMUL	Surface	CENTRE-JURA	Surface
	Changements dans pôles:		**Changements dans pôles :**	
	Halte de Marin	5.7	Le Locle Technicum (étapes 1 et 2)	5.0
	Charmettes/Edouard Dubois	2.0	**Total**	**5.0**
	Serrières	3.4		
	Halte des Deurres	2.1		
	Halte de Corcelles-Peseux	0.9		
	Halte de Colombier	0.7		
	Halte de Boudry (Gare sud)	3.0		
	Total	**17.8**		
	Changements hors pôles (densification ponctuelle)		**Changements hors pôles (densification ponctuelle)**	
	Neuchâtel: Dépôt TRN	1.0	La Chaux-de-Fonds Hôpital	1.0
	Neuchâtel: Pierre-à-Mazel	1.0		
	Milvignes: Rte de l'Arsenal	1.6		
	Total	**3.6**		
2030	50% réalisation dans pôles	8.9	50% réalisation dans pôles	2.5
	50% réalisation hors pôles	1.8	50% réalisation hors pôles	0.5
Total		**9.4**		**3.0**
2040	30% réalisation dans pôles	5.3	30% réalisation dans pôles	1.5
	30% réalisation hors pôles	1.0	30% réalisation hors pôles	0.3
Total		**6.3**		**1.8**

	Les surfaces totales sont pondérées selon l'hypothèse d'un taux de réalisation pour les deux horizons 2030/2040.
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité	Cette mesure se réfère à la stratégie visant une urbanisation densifiée, en particulier dans les secteurs centraux et biens desservis. Cette mesure permet de : • concentrer la population dans des secteurs coordonnés avec le système de transport (CE2) • réduire la dispersion de l'urbanisation (CE2) • réduire la consommation de surface (CE4).
Coordination entre transports et urbanisation	Les secteurs proposés pour une densification sont les secteurs prioritaires par rapport à ce sujet, définis en cohérence avec la qualité de desserte en transports publics et mobilité douce notamment. Le même principe s'applique aux extensions proposées ici, qui permettent d'assurer l'accueil d'un maximum de la croissance démographique (habitants et emplois) dans les endroits bien desservis.
Etat de la planification (2021) et prochaines étapes de mise en œuvre	**Etat de la planification (2021)** Etudes et projets particuliers (liste non exhaustive) • La Tène : Plan directeur cantonal sectoriel (PDE) • Plan de quartier Tivoli sud (Serrières) et MEP • PS Monruz sud (Neuchâtel) • PS Les Arniers (Corcelles-Cormondrèche) • Concours SIA de la banque Bonhôte (Les Draizes-Les Deurres) **Prochaines étapes et horizons** • Plans d'aménagement locaux : lors des révisions en cours, en fonction des programmes communaux, d'ici à 2023.
Instances responsables	Les communes concernées de l'Agglomération RUN
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** • extensions de zones (2030) : 12.2 ha (COMUL 10.2 ha, AUD 2 ha) **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** • Voir sous-fiches par pôles

A. Aménagement du territoire			
A8	**Développement économique hors pôles**	**Priorité PA précé-dent : A**	**Priorité présent PA : Ap**
Catégorie ARE :	**Urbanisation et paysage**		
Code ARE :	**6458.3.009**		





Vocations indicatives par site d'activités COMUL et AUD voir également la reproduction disponible à l'Annexe 4 – "Cahier des annexes au format A3")

Etat actuel	**Bases** • Zones à bâtir non-construites (SCAT, état du 31 décembre 2019). • Monitoring des ZAE (SCAT, 2019). • Guide d'application du Management des ZAE (directive – octobre 2020) • Guide d'écologie industrielle et territoriale (Canton, RUN, Val-de-Ruz, 2018) **Situation** Le canton a mis en place depuis 2017 un monitoring régulier des zones d'activités économiques (ZAE), donnant des informations concernant les terrains non construits, leurs densités et leurs disponibilités Les zones d'activités économiques (ZAE) actuelles (726.4 ha surface totale) disposent de potentiels de développement importants (237.6 ha de zones libres en 2019). Ces réserves répondent théoriquement aux besoins en emplois selon les objectifs cantonaux. 64% des terrains non construits sont indisponibles (par ex. réserves d'extension d'entreprise) mais répondent aux besoins du marché. D'autres terrains non construits ne répondent pas aux besoins du marché (taille, localisation, voisinage, etc.). Une grande partie des surfaces non construites se situent hors des pôles économiques cantonaux/régionaux (notamment au Centre-Jura). Ainsi, selon les exigences de la LAT, le canton a mis en place son système de gestion des ZAE, incluant plusieurs types de prestations (bases de données, analyses des ZAE, management des ZAE et notamment la gestion des ZAE existantes) Globalement, la création de nouvelles zones d'activités d'importance locale n'est donc pas nécessaire. L'enjeu principal est de rendre disponibles les ZAE indisponibles et relocaliser ou changer d'affectation les ZAE ne répondant pas aux bsoins du marché. Pour une gestion optimale de ces potentiels, certains aspects doivent être pris en compte : • Les zones possèdent différentes qualités d'emplacement, mais les dispositions des règlements communaux n'en tiennent pas toujours suffisamment compte. Les profils des zones devraient être adaptés/précisés aux qualités (ou défis) des emplacements (par ex. type d'activité/densité à coordonner avec la qualité de desserte, application de la méthode ABC). • Un potentiel important sera mis à disposition dans les pôles de développement économiques cantonaux et régionaux et, dans une certaine mesure, dans les pôles de gare et mixtes. Ces surfaces doivent également impérativement être prises en compte par la promotion économique et les acteurs locaux pour l'implantation de nouvelles entreprises (en particulier les branches d'activités compatibles avec des structures urbaines denses et mixtes (par ex. services administratives, horlogerie, microtechnique, etc.). Actuellement, toutes les surfaces disponibles sont proposées par le Service de l'économie aux entreprises en recherche de locaux.
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique La stratégie par rapport à l'accueil des activités vise clairement en priorité une concentration de la croissance dans les pôles de développement économique et les centres urbains bien desservis en transports publics. En complément, cette mesure vise un accompagnement du développement économique en-dehors des pôles économiques et centres urbains, afin de garantir la mobilisation du foncier disponible (contre la thésaurisation), l'accueil des activités au bon endroit par rapport à la qualité de la desserte, et la qualité d'aménagement atteignable dans les petites zones d'activités. Ainsi, la mesure prévoit : **Principes de planification**

	• Conformément au guide d'application du Management des ZAE, les communes doivent analyse leur ZAE sous l'angle de plusieurs aspects (potentiels de densifications et d'optimisation, disponibilités, desserte, profils, nécessité de plans de mobilité etc.) et renseigner la plateforme des ZAE mise en place par le canton. • En dehors des pôles économiques, les communes veillent à maintenir les zones d'activités ne faisant pas partie des domaines d'activités stratégiques (DAS) et à s'assurer de la présence de zones permettant le développement d'activités artisanales et de prestations / produits destinés aux habitants (activités induites). • Fonder le développement économique sur le principe de " la bonne activité au bon endroit " du point de vue de la desserte TP principalement (méthode ABC). • Valoriser les zones d'activités (bonne intégration dans le tissu urbain, systèmes d'accès efficaces, etc.). • Utiliser prioritairement les potentiels actuels (zones d'activités, zones mixtes). A moyen/long terme, valoriser les potentiels dans les sites en transformation dans les villes (Vauseyon, La Chaux-de-Fonds Est, Malakoff, voir mesure A7/F1). • Echanger des terrains entre ZA et / ou entre communes pour améliorer la desserte des ZA et éviter / minimiser l'éparpillement des ZA (notamment des ZA mal desservies) sur le territoire de l'agglomération. • Mutualiser les services aux entreprises entre ZA voisines et au sein des ZA. **Coordination au niveau régional** • Coordonner l'offre régionale et les projets/demandes futurs afin d'assurer à l'échelle régionale de la bonne localisation des activités dans le territoire et les différents sites à vocations différenciées • Affiner la disponibilité des terrains non construits pour pouvoir renseigner la plateforme des ZAE mise en place par le canton au sens du RELCAT. • Définir, affiner à l'échelon régional et local les vocations et profils de mobilité des activités par site, dans le sens de la stratégie PA RUN illustrée sur la carte au début de la fiche (par ex. artisanat, production, services, commerce, haute valeur ajoutée, densités) et en fonction de la qualité de desserte (TP, MD, TIM). Prêter une attention particulière aux sites en " veille ". • Identifier les sites, où la vocation souhaitée nécessitera une précision des dispositions de la zone via la plateforme des ZAE mise en place par le canton. **Planification au niveau communal** • Dans les PALs en cours de révision, distinction des zones d'activités en fonction de leur vocation (par ex. distinguer plusieurs types de ZA selon le profil de mobilité, la densité, la vocation) ou encore l'inscription de prescriptions dans les règlements communaux. • Contributions au recensement des zones d'activités (mettre à disposition les données et informations, contacts avec les propriétaires/entreprises existantes). • Dans la mesure des possibilités des communes : lancer une politique foncière active pour les zones d'activités (achat de terrains), en coordination avec la stratégie foncière cantonale et la cellule foncière cantonale chargée en la matière.
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité	Cette mesure se réfère à la stratégie visant une utilisation optimale des potentiels actuels dans les zones existantes. Cette mesure permet de : • concentrer les emplois dans des secteurs meilleurs coordonnés avec le système de transport (CE2) • réduire la dispersion de l'urbanisation (CE2) • réduire la consommation de surface (CE4).

Coordination entre transports et urbanisation	Le suivi prévu du développement des zones d'activités et économiques vise une coordination optimale entre transports et urbanisation.
Etat de la planification (2021) et prochaines étapes de mise en œuvre	**Etat de la planification (2021)** • Planification et développement des pôles de développement économique • Validation des informations relatives aux ZAE dans les communes • Renforcement de la collaboration avec le NECO, le SCAT et la STAT, ainsi que le SITN concernant la gestion des terrains libres et des locaux (création d'un outil intranet) **Prochaines étapes et horizons** • Régions : application des principes du développement économique définis dans les PDR, ainsi que l'établissement d'un recensement des zones dans la région et en préciser les différents vocations et profils de mobilité des activités. • Plans d'aménagement locaux : lors des révisions en cours, d'ici à 2023.
Instances responsables	Région COMUL : commission d'aménagement du territoire de la COMUL, voire aussi nouvelle structure de gouvernance (coordonner les projets stratégiques, mettre en œuvre une politique globale de communication). Région Centre-Jura : commission régionale du territoire des Montagnes neuchâteloises. Communes : toutes les communes de l'Agglomération RUN.
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** / **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** /

A. Aménagement du territoire			
A9	**Implantation d'installation à forte fréquentation (IFF)**	**Priorité PA précé-dent : A**	**Priorité présent PA : Ap**
Catégorie ARE :	**Urbanisation et paysage**		
Code ARE :	**6458.3.010**		
Etat actuel	**Bases** • PDC fiche de coordination E_13 (centres d'achat et autres grands générateurs de trafic) • LCAT art. 69 : définition centres d'achat (≥1'000m2 surface de vente) **Situation** Les IFF concernent d'une part les activités commerciales (grandes surfaces de vente) et d'autre part les grands équipements d'importance suprarégionale (par ex. stades de sport, grands centres de loisirs). Ces installations se trouvent en général dans les centres de villes et de villages existants. Certains équipements de taille modérée, mais d'importance suprarégionale, se situent aussi en dehors des villes (par ex. différents centres de formation dans l'ouest du Littoral). L'agglomération dispose déjà d'une offre importante en termes de grandes surfaces de vente. Dès lors, l'implantation de nouvelles installations n'est pas prioritaire. Pour d'éventuels futurs projets, un emplacement intégré et coordonné avec les transports doit donc être assuré et répondre aux conditions de l'art. 8, al.2 LAT (projets ayant des incidences importantes sur le territoire et l'environnement). De tels projets doivent notamment avoir été prévus dans le plan directeur cantonal. La Confédération établit une liste des projets ayant des incidences importantes. Cette thématique est traitée dans de nombreuses fiches du PDC selon la nature des constructions et ouvrages (A_22, A_31, A_32, S_32, R_31 et U_31, E_11 et E_13 ; E_22, E_24. E_25 E_31 et E_32) et des besoins de coordination. Le PDC fixe les critères (surfaces de vente, dessertes routières et transports publics) pour l'implantation de nouveaux centres d'achat (besoins quotidiens ou spécialisés) dans sa fiche E_13. Selon le PDC, l'implantation de grandes surfaces (>=1'000 m2 de surface de vente) est possible dans les trois villes ainsi que dans les pôles de gare bien desservis. Pour les besoins spécialisés, le PDC fixe des critères pour la desserte routière et TP minimale. Concernant les grands équipements (cf. fiche U_31), le Canton prévoit une réorganisation spatiale hospitalière. RHNe a confirmé son fonctionnement en réseau autour de deux hôpitaux principaux, l'un dans l'agglomération Littoral (Neuchâtel), l'autre dans les Montagnes (CdF). En 2018, l'Etat a également décidé de réunir la majorité de ses employés sur deux pôles administratifs, l'un à Neuchâtel (Serrières), l'autre à CdF (La Fiaz). Ces sites sont en cours de planification et de réalisation. Afin d'assurer une localisation optimale de ces installations, le projet d'agglomération propose - à titre indicatif - des sites et régions d'implantation prioritaires pour de nouvelles installations dans l'agglomération. Les dispositions cantonales (PDC) restent applicables.		
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique Cette mesure vise une approche soigneuse et mesurée par rapport aux installations à forte fréquentation pour éviter leur implantation dans les secteurs mal desservis par les transports publics et uniquement / majoritairement accessibles par la route.		

	Principes de planification **Centres commerciaux, grands magasins et commerces spécialisés** Dispositions contraignantes : • Les dispositions du PDC sont applicables (E_13). • Ce type d'installations commerciales est exclu dans les pôles de développement économiques cantonaux (PDE). Recommandations indicatives : • Les IFF de type centre commercial (par ex. Migros MMM, CoopCity) et grands magasins (par ex. Manor, Globus) uniquement dans les villes de Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Les sites centraux et au bénéfice d'une desserte TP régionale (ferroviaire) et locale (bus urbain) ainsi que d'une bonne accessibilité mobilité douce sont à privilégier (pas d'implantation dans la périphérie des 2 villes). • Les IFF de type commerce spécialisé (par ex. Hornbach, Mediamarkt) uniquement à La Chaux-de-Fonds, Neuchâtel et à la Tène/Marin. Les sites au bénéfice d'une desserte TP régionale (ferroviaire) et locale (bus urbain) ainsi que d'une bonne accessibilité mobilité douce sont à privilégier. Coordonner les futurs projets avec les régions voisines dans le Canton (complémentarités des offres à assurer) **Grands équipements**[3] Dispositions contraignantes : • Les dispositions du PDC sont applicables (E_13, en particulier étude d'opportunité à l'échelle appropriée, selon les besoins et contraintes spécifiques de l'équipement en question, p.ex. Hôpitaux). • Ce type d'installation est exclu dans les pôles de développement économiques cantonaux (PDE) Recommandations indicatives : • Les grands équipements d'importance suprarégionale (santé, culture, sports, loisirs, formation, recherche, etc.) uniquement dans les villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle, ainsi que dans la Ville Littoral (Ville de Neuchâtel et périmètre d'influence des haltes RER du centre secondaire de Neuchâtel Ouest et des 2 centres locaux d'agglomération de Corcelles-Cormondrèche et St-Blaise – Hauterive, qui constituent les prolongations naturelles de la ville centre) et au pôle de gare de La Tène. Les sites centraux et au bénéfice d'une desserte TP régionale (ferroviaire) et locale (bus urbain) ainsi que d'une bonne accessibilité mobilité douce sont à privilégier. • Certaines exceptions sont à envisager, avec l'accueil ponctuel d'équipements et services à caractère suprarégional dans le centre d'agglomération secondaire de l'Archipel Ouest (Boudry) et le centre régional de Morteau, ceci pour autant que ces derniers soient de taille modérée et avec une génération de trafic limitée (par ex. site de Perreux, ancien hôpital psychiatrique : le caractère spécifique et patrimonial de ce site permet d'envisager la réalisation d'un établissement ou d'un équipement de taille modérée).
Opportunité (liens avec la vi-	Cette mesure se réfère à la stratégie de prévoir des sites optimaux pour les nouvelles implantations de ce type d'équipement. Elle permet de :

[3] Il est ici fait référence aux Grands équipements suprarégionaux structurants tel qu'Hôpital cantonal, stade de foot (par ex. stade de la Maladière), Université, etc. Les équipements régionaux et locaux, tel que salle multisport, terrains de foot, etc. ainsi que certains équipements suprarégionaux de taille modérée comme l'Ecole de police ou Centre de formation professionnel des métiers du bâtiment CPMB ne sont pas concernés par les présentent recommandations indicatives.

sion et les stratégies sectorielles) et utilité	• concentrer les emplois et les offres IFF (notamment commerciales) dans des secteurs coordonnés avec le système de transports (CE2) • réduire la dispersion de l'urbanisation (CE2) • réduire la consommation de surface (CE4).
Coordination entre transports et urbanisation	Par les contraintes réglementaires imposées par le PDC ainsi que la limitation de l'implantation des IFF dans les villes et principaux centres secondaires de l'agglomération, et ceci toujours dans les sites centraux et au bénéfice d'une desserte TP régionale (ferroviaire) et locale (bus urbain) ainsi que d'une bonne accessibilité mobilité douce, la coordination urbanisation-transports est garantie.
Etat de la planification (2021) et prochaines étapes de mise en œuvre	**Etat de la planification (2021)** / **Prochaines étapes et horizons** • Plans d'aménagement locaux : lors des révisions en cours, d'ici à 2023. • Adaptation du PDC (au-delà de 2021) : sites touristiques prioritaires. A noter qu'à priori cette fiche concernera peu l'agglomération RUN, sauf au stade du PA5 avec inclusion du Val-de-Ruz.
Instances responsables	Canton : SCAT Région : commissions régionales d'aménagement et des transports, voire aussi nouvelle structure de gouvernance (coordonner les projets stratégiques, mettre en œuvre une politique globale de communication). Communes : toutes les communes de l'Agglomération.
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** / **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** /

A. Aménagement du territoire			
A10	**Qualité urbaine et architecturale / Densification qualitative**	**Priorité PA précédent : A**	**Priorité présent PA : Ap**
Catégorie ARE :	**Urbanisation et paysage**		
Code ARE :	**6458.3.002**		
Etat actuel	**Situation** • Selon la LAT révisée, les cantons et communes visent une urbanisation "de qualité" vers l'intérieur. La qualité est prise dans son acception globale, donc elle s'applique aussi aux besoins sociaux, économiques et environnementaux. A l'échelle de l'agglomération, la qualité urbaine et architecturale doit notamment être assurée dans le cadre du développement des centres et des pôles, des axes et des quartiers à densifier/restructurer. Les règles urbanistiques à appliquer peuvent être définies par le biais de procédures préliminaires (par ex. études de test, concours). La participation de la population est également à prévoir. • Le PDC favorise aussi une densification de qualité, car selon la fiche de coordination U_14, les secteurs soumis à planification obligatoire (plan de quartier et plan spécial), doivent déjà aujourd'hui être réalisés sous forme de quartiers durables. Un complément du PDC avec une fiche concernant le développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti la qualité urbaine a été réalisée en 2017 (fiche U_12). • À l'échelle du quartier, la densification n'est pas une fin en soi. Elle mène à des changements spatiaux, mais aussi sociaux qui demandent une très grande sensibilité dans la planification. Identités existantes, caractéristiques et qualités du lieu (par ex. sites ISOS) sont à révéler et à intégrer dans les développements futurs de l'agglomération, afin de sauvegarder ses caractéristiques et spécificités. • Dans le cadre de la densification, il est important d'offrir une diversité des typologies de quartiers d'habitation dans chaque territoire. Considérer les différentes exigences en matière de logement et prendre en compte les contextes alentours est fondamental pour la qualité de vie dans une région urbaine. Dans les villages et secteurs périphériques, il faut tenir compte des typologies rurales et villageoises et adapter la forme urbaine à l'image du contexte afin de renforcer la singularité du lieu. • La densification est un instrument de valorisation urbaine qui doit augmenter les effets positifs (stratégie de courts chemins, mixité sociale et économique, espaces publics de qualité et bien dimensionnés) et réduire les aspects négatifs (bruit, pollution, aménagement hostile, insécurité). • Les opérations de densification du bâti et de transformation des quartiers suscitent parfois de l'incompréhension et de la résistance auprès des voisins, ce qui augmente le risque d'opposition et de blocage dans les processus de planification et de réalisation. Le Canton a développé un outil de sensibilisation à l'attention des communes et du public sur cette question, en collaboration avec les cantons de Fribourg et du Valais. Les bons exemples et les bonnes pratiques sont de nature à convaincre que la densité n'est pas incompatible avec la qualité du cadre de vie. • Le canton soutient également l'organisation de concours d'architecture et de MEP, lorsque les communes en prévoient, à travers son fonds de l'aménagement du territoire, alimenté par la taxe sur la plus-value.		
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique La mesure vise, ensemble avec la mesure concernant les paysages urbains (mesure B7), à garantir la qualité de vie dans les quartiers et dans les principaux secteurs de développement urbain, notamment en lien avec la densification des pôles mixtes et de logement. Ainsi, elle assure le bien-être des habitants et salariés dans leurs lieux de vie et		

	de travail au quotidien (logique de la ville des courtes distances), ce qui permet de réduire les déplacements visant à se rendre à des espaces publics et verts confortables que l'on ne trouverait pas proche de sa maison ou son lieu de travail. Elle porte sur : **Principes de planification** Dans le cadre des études et projets d'urbanisation (PAL, PQ, projets), il doit être tenu compte des éléments suivants : *Qualité urbaine et architecturale* • Lancer des études de base pour des projets pilotes (p.ex. études de mandats parallèles, concours ; exemple MEP pôle de gare de La Tène), afin de définir des images directrices pour les secteurs de développement importants. • Tenir compte des différents besoins (qualité architecturale, besoins/mixité sociaux, mobilité, qualité paysagère etc.). • Prévoir un soutien cantonal pour ces études de base (p.ex. concours, MEP). *Valorisation des axes structurants TP et des axes locaux pénétrants (axes selon plans de la stratégie d'urbanisation)* • Favoriser la cohabitation entre usagers (TP, MD, TIM), créer des " espaces-partagés " et des espaces généreux dignes d'un boulevard urbain • Densification marquée le long des axes (1ère profondeur) pour renforcer l'investissement dans ces lieux importants et stratégiques. *Densification des quartiers* • Assurer une diversité de quartiers d'habitation, disposant d'une offre en logement qui répond aux besoins du marché et de la population (p.ex. aussi logements à prix modérés, logements encadrés, habitat de plain-pied). • Trouver des alternatives plus denses pour les quartiers de maisons individuelles (par ex. par le biais de concours d'architecture). • Mener une réflexion particulière pour la densification des secteurs fragmentés (notamment les hauts du Littoral), par ex. : création d'archipels d'espaces bâtis clairement définis par les éléments naturels existants (par ex. vignes) ; regroupement du bâti le long des axes routiers ; constructions dans la pente en préservant des césures régulières, etc. • Création d'un maillage d'espaces verts et d'un réseau fin de MD à l'intérieur des quartiers, ouverture de la trame verte à l'échelle de la ville / de la commune, pour accompagner les démarches de densification. *Densification de sites bâtis protégés (ISOS)* • Evaluer les potentiels de densification/valorisation en tenant compte des objectifs des inventaires ISOS dans le cadre des projets de construction / aménagement. Effectuer une pesée d'intérêt (densification/protection). **Planification** • Plans d'aménagement locaux : établissement d'une stratégie de densification, identification des quartiers et des zones (p. ex. le long des axes structurants, quartiers bien desservis) où une transformation urbaine est à prévoir, établissement d'une stratégie paysage urbain. • Plans directeurs de quartier (" masterplan de quartier ") pour des quartiers à densifier, définition des principes urbanistiques pour la densification qualitative. • Masterplans pour les axes principaux : planification intégrale urbanisme – aménagement – mobilité, evt. dans le cadre des études-tests. • Adapter les règles d'urbanisation (p.ex. plans d'alignement, type de zone, cahiers de charges pour PQ obligatoire). • Espaces publics (axes structurants) : établir des concepts d'aménagements espace-rue. • Intégrer la population de quartier dans le processus de la planification.

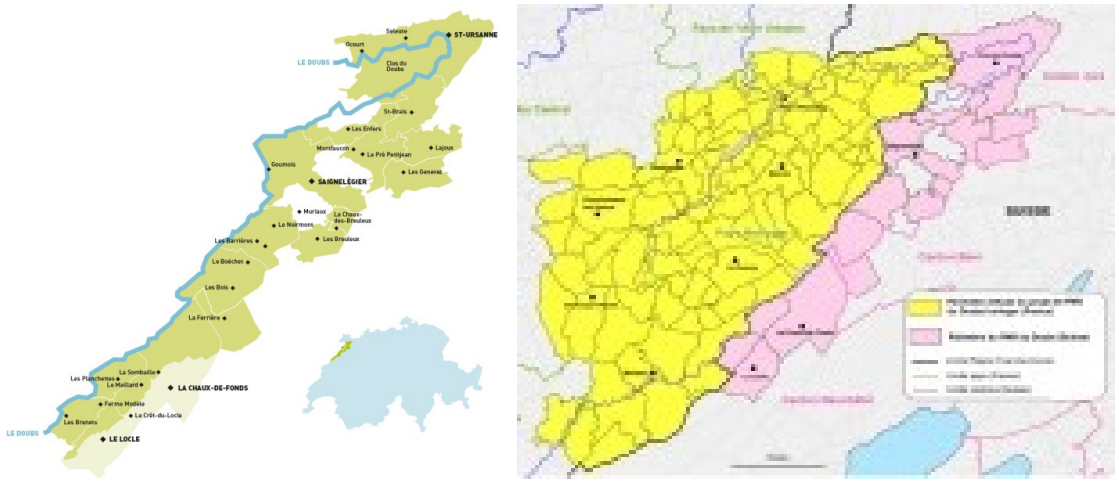
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité	Cette mesure se réfère à la stratégie visant une urbanisation densifiée et de haute qualité ainsi que la ville des courtes distances qui répond aux besoins de la population. Cette mesure permet de : • réduire la dispersion de l'urbanisation (CE2) • améliorer la qualité des espaces publics (CE2).
Coordination entre transports et urbanisation	Il s'agit d'une mesure d'accompagnement pour la bonne coordination entre transports et urbanisation.
Etat de la planification (2021) et prochaines étapes de mise en œuvre	**Etat de la planification (2021)** • Vision directrice Deurres – Charmettes-Edouard-Dubois, Ville de Neuchâtel, 2019 • PQ, PS récents ou en cours : PS de l'Etang (Colombier), projets à La Tène, Saint-Blaise, Hauterive. **Prochaines étapes et horizons** • Plan directeur cantonal : reprise de la thématique des friches bien desservis (> 2023) ; vraisemblablement reprises des thèmes du hors zone en fonction de l'avancement de la LAT2 • Plans d'aménagement locaux : lors des révisions en cours, voir fiche A1
Instances responsables	• Communes : toutes les communes de l'Agglomération RUN. • Canton, Service de l'aménagement du territoire et service des bâtiments (en cas de soutien pour des concours) • Canton, Service des ponts et chaussées (en cas de mesures d'aménagement le long des routes cantonales).
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** / **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** **/**

B. Paysage

Aperçu des fiches de mesures " paysage "

n°	Titre
B2	Parc naturel régional du Doubs franco-suisse
B3	Limites d'urbanisation et césures paysagères
B4	Protection des réseaux écologiques
B5	Protection et mise en valeur du paysage et des zones de délas-sement
B6	Espace "Chaumont – Creux-du-Van"
B7	Valorisation du paysage urbain
B8	Parc régional Chasseral
B9	Elaboration d'une stratégie climat pour l'agglomération

B. Paysage			
B2	**Parc naturel régional du Doubs franco-suisse**	**Priorité PA précédent : A**	**Priorité présent PA : Ap**
Code ARE :	**6458.3.011**		



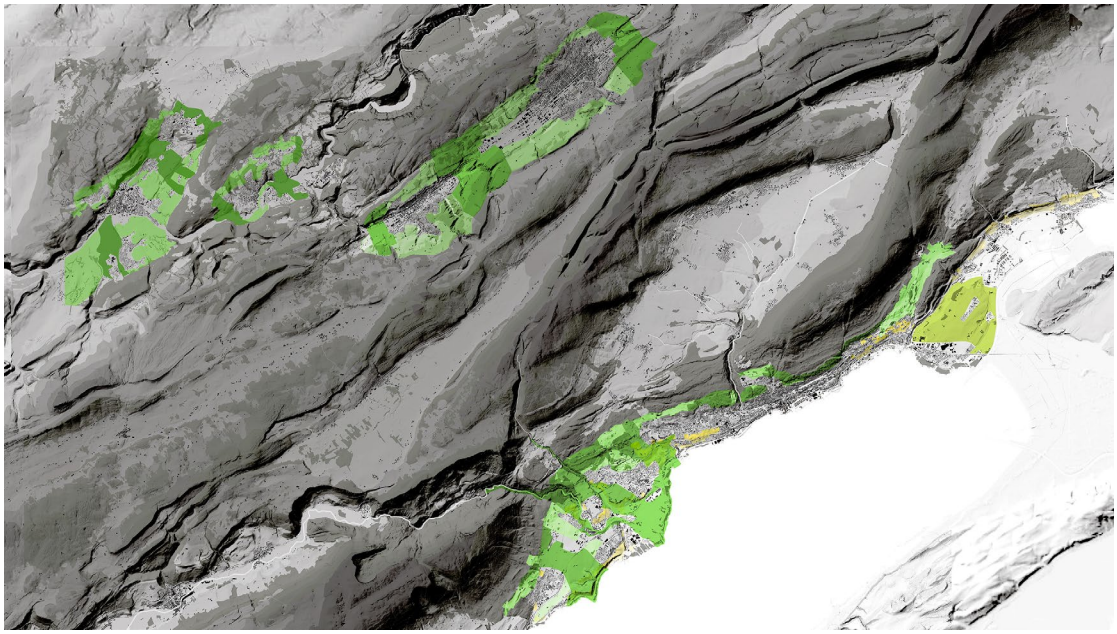
Périmètre du parc : Partie Suisse (source : www.parcdoubs.ch), partie France (source : www.pays-horloger.fr)

Etat actuel	**Situation** De nombreux atouts naturels (activités liées à la promenade, au sport, à la gestion de la nature), mais aussi culturels sont présents sur le territoire de l'AUD, même si encore peu d'outils permettent leur mise en relation et leur valorisation comme lieu de patrimoine et de tourisme. De plus, beaucoup d'éléments constitutifs du paysage sont situés à proximité de l'Agglomération urbaine du Doubs (AUD) : patrimoine des villes horlogères, points de vue sur le paysage, plateaux agricoles, forêt et cordons boisés, topographie de la région, etc. **Bases légales** La loi sur la protection de la nature et du paysage (LPN) constitue la base légale des parcs d'importance nationale. Cette loi définit trois catégories de parcs (parc national, parc naturel régional, parc naturel périurbain). Les parcs naturels régionaux (PNR) sont des territoires en partie habités, caractérisés par des paysages d'une grande beauté et une nature de grande valeur, dans lesquels s'intègrent les constructions et équipements. La qualité de la nature et du paysage est préservée, tandis que les activités économiques axées sur le développement durable sont renforcées.
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique Ce parc est un projet intercantonal et transfrontalier, couvrant une surface totale d'env. 1300 km2, dont 400 km2 sur la partie suisse (95 communes en France et 16 communes en Suisse). Les objectifs adoptés reposent sur la préservation et mise en valeur de la qualité de la nature et du paysage, le renforcement des activités économiques axées sur le développement durable, et la sensibilisation et l'éducation à l'environnement.

Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité	Cette mesure se réfère à la stratégie visant à préserver les grands espaces verts de proximité (forêts et zones de détente) et de les rendre attractifs pour la population. Cette mesure permet de substituer le trafic de loisirs à longue distance par des possibilités de loisirs à courte distance, améliorer la qualité de vie, revitaliser des espaces naturels et paysagers, ainsi que contribuer à limiter le réchauffement climatique.
Etat de la planification (2021) et prochaines étapes de mise en œuvre	• Partie suisse : 2013 octrois du label par la Confédération. Renouvellement de la Charte en cours avec la votation des communes pour le renouvellement ou l'adhésion au Parc prévue en janvier 2022. Dépôt de la Charte à la Confédération en mars 2022 pour l'entrée en vigueur de la nouvelle charte en 2023 pour 10 ans. Projets non-inscrits dans la convention programme en cours (2020-24). • Adaptation du plan directeur cantonal (fiche R_38) (2021) • Partie française : établissement du diagnostic (2015) ; élaboration d'une charte en cours (2016 -2019). L'échange pour avis final de création du Parc du Doubs Horloger le 25 janvier 2021. Le dossier final sera ensuite transmis au Ministère de l'écologie, dernière étape en vue de l'attribution du label.
Instances responsables	• Partie suisse : 16 communes, dont font partie du projet d'agglomération : La Chaux-de-Fonds, Le Locle, Les Brenets. Ensuite de la fusion de commune Le Locle- Les Brenets, les communes neuchâteloises membres sont : La Chaux-de-Fonds, Le Locle et Les Planchettes. • Partie française : 91 communes, dont font partie du projet d'agglomération : Morteau, Les Fins, Villers-le-Lac.
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** / **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** /

B. Paysage			
B3	**Limites d'urbanisation et césures paysagères**	**Priorité PA précé-dent : A**	**Priorité présent PA : Ap**
Code ARE :	**6458.3.012**		

Limites d'urbanisation (voir plan " Stratégie d'urbanisation ")

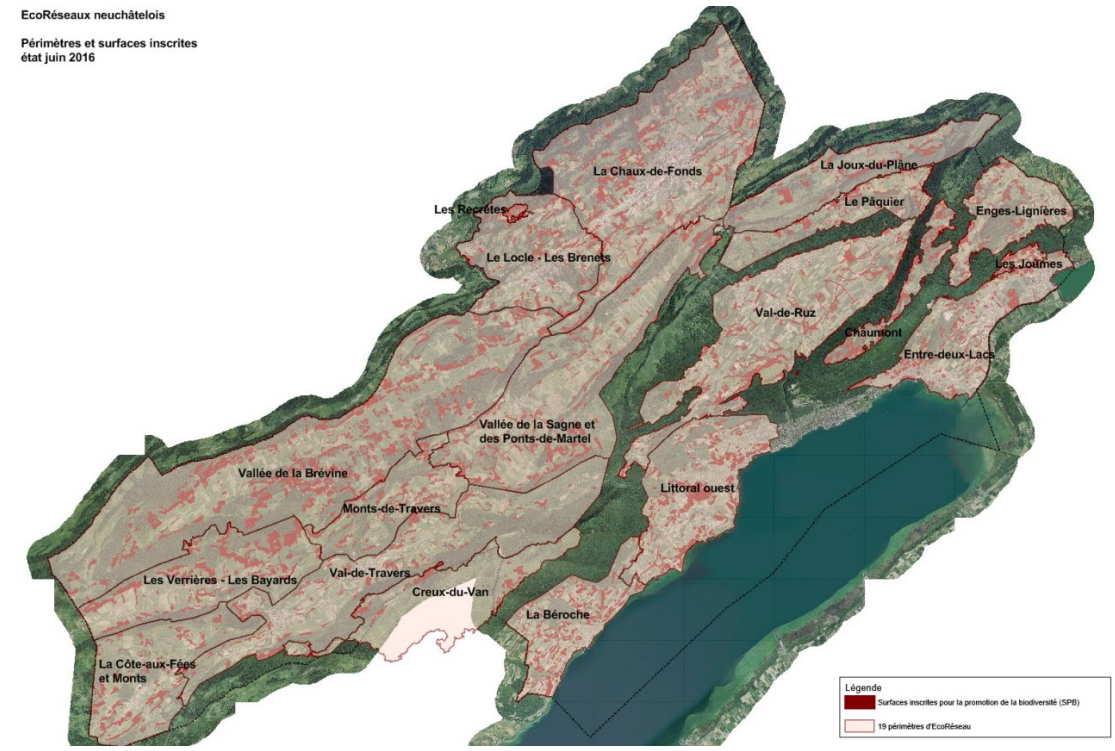


Césures paysagères

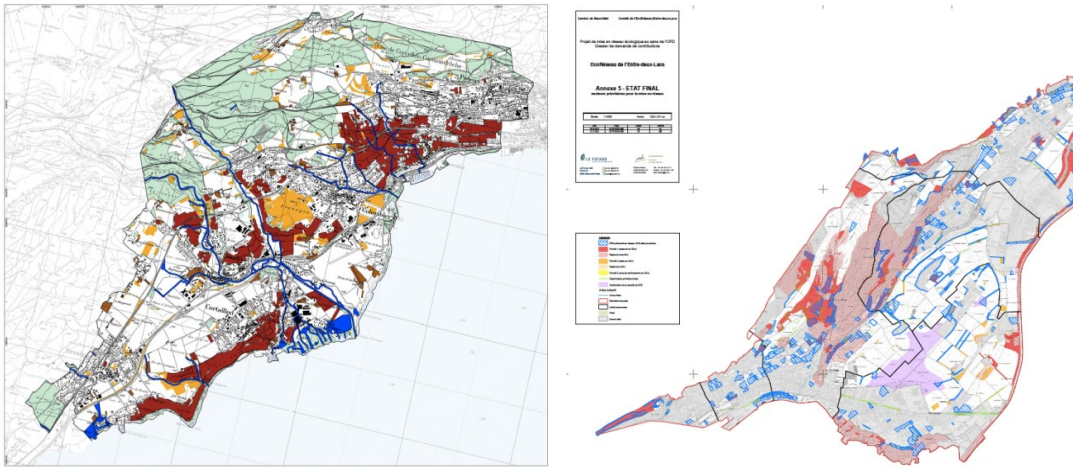
Etat actuel	L'étalement urbain durant les dernières décennies a comme conséquence un rapprochement entre les différentes zones urbanisées. Les importants couloirs paysagers ouverts entre les villages se réduisent et risquent de mettre en péril la structure originale du paysage (et de l'urbanisation). Dans le but d'un développement vers l'intérieur, il est aussi nécessaire de limiter l'urbanisation afin de préserver ces structures paysagères importantes. Les éléments suivants constituent par définition d'ores et déjà des limites d'urbanisation lorsqu'ils jouxtent la zone à bâtir : • la forêt existante ; • la zone de crêtes et de forêts selon le décret de 1966 ; • la zone viticole cantonale (révision du plan d'affectation cantonal actuellement en cours) ; • les zones de protection naturelles ; • les surfaces d'assolement (emprises possibles selon les conditions du PDC, fiche de coordination S_21) ; • les éventuelles surfaces qui seront à considérer dans le cadre d'un réseau écologique cantonal. S'ajoutent à ces éléments précis et contraignants certains corridors paysagers qui constituent une césure entre les sites urbanisés grâce à leur importance en termes de surface ainsi que leur qualités esthétiques-paysagères. Le plan directeur cantonal définit un certain nombre de limites d'urbanisation. Selon les exigences cantonales, il appartient aux communes de définir plus précisément ces limites d'urbanisation dans le cadre de la révision des PAL. Ces limites d'urbanisation ont été étudiées dans le cadre du projet d'agglomération de troisième génération, en coordination avec les travaux des plans directeurs régionaux. Les corridors écologiques sont également considérés dans la fiche S_34 « Promouvoir et renforcer la biodiversité et développer les réseaux écologiques » qui fixe, parmi ses objectifs spécifiques, la préservation et le renforcement de la biodiversité à l'intérieur du milieu bâti et à proximité des agglomérations dans une perspective de durabilité économique, sociale et environnementale.
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique **Limites d'urbanisation** Les limites d'urbanisation fixées dans le plan constituent des limites à long terme (2040). Leur définition prend en compte des éléments réglementaires (zones viticoles, forêts, etc.) et les infrastructures existantes (limite de l'autoroute ou voie ferrée, etc.), mais dorénavant aussi de patrimoine et de paysage. Elles prennent également en compte les options d'extension d'urbanisation étudiées dans les plans directeurs régionaux. Les limites fixées se réfèrent aux limites de zones actuelles où une extension de la zone à bâtir (en particulier zones résidentielles, mixtes et d'activités) n'est pas souhaitée au vu de leurs atouts paysagers. Dans le cadre des révisions des PAL, ces limites doivent être respectées. Des exceptions sont envisageables pour : • des petits arrondissements de zones dans le but de créer une urbanisation compacte ; • des projets particuliers (p.ex. zones d'utilités publiques et zones spéciales) pour des aménagements qui ne peuvent pas être installés dans la zone urbanisée. Une bonne intégration paysagère doit être assurée. **Césures paysagères** Les césures paysagères comprennent des corridors importants structurant l'urbanisation à une échelle plus grande. En principe, de nouvelles constructions doivent être

	évitées (à l'exception des constructions conformes aux zones d'affectation existantes, p.ex. zones agricoles et viticoles). Ces éventuelles nouvelles constructions ou aménagements urbains nécessitent une très bonne intégration paysagère. Dans le cadre des révisons des PAL, les communes examinent la création de zone de protection du paysage et/ou des prescriptions pour l'intégration des constructions dans les sites.
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité	Cette mesure se réfère à la stratégie visant à préserver les grands espaces verts (zones agricoles, vignes, forêts et zones de détente) et à assurer une urbanisation compacte et densifiée vers l'intérieur. Cette mesure permet de réduire la dispersion de l'urbanisation, réduire la consommation de surface, contribuer à limiter le réchauffement climatique.
Etat de la planification (2021) et prochaines étapes de mise en œuvre	• Les limites d'urbanisation figurent également dans les projets de territoire des plans directeurs régionaux (COMUL et Centre-Jura), et dans le plan directeur cantonal 2018. • Plans d'aménagement locaux : prise en compte des limites lors des prochaines révisions générales.
Instances responsables	• Plan directeur cantonal : SCAT et autres services concernés. • Plans directeurs régionaux : COMUL et Centre-Jura. • Plans d'aménagement locaux : toutes les communes de l'agglomération.
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** / **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** /

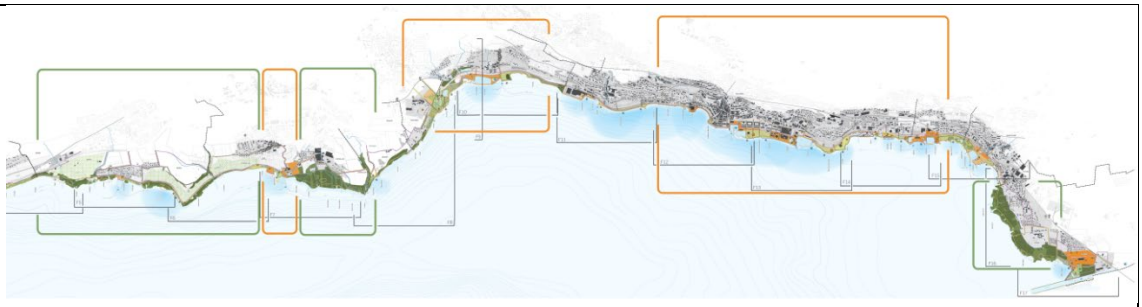
B. Paysage			
B4	**Protection des réseaux écologiques**	**Priorité PA précé-dent : A**	**Priorité présent PA : Ap**
Code ARE :	**6458.3.013**		



Mise en réseaux des surfaces de promotion de la biodiversité dans la zone agricole : carte des EcoRéseaux du Canton de Neuchâtel



Exemples d'état final souhaité : Région Littoral Ouest (gauche) Région Entre-deux-Lacs (droite, périmètre, en partie hors RUN) (sources : dossiers de demande de contribution, décembre 2014)



Aménagement des rives : plan directeur des rives

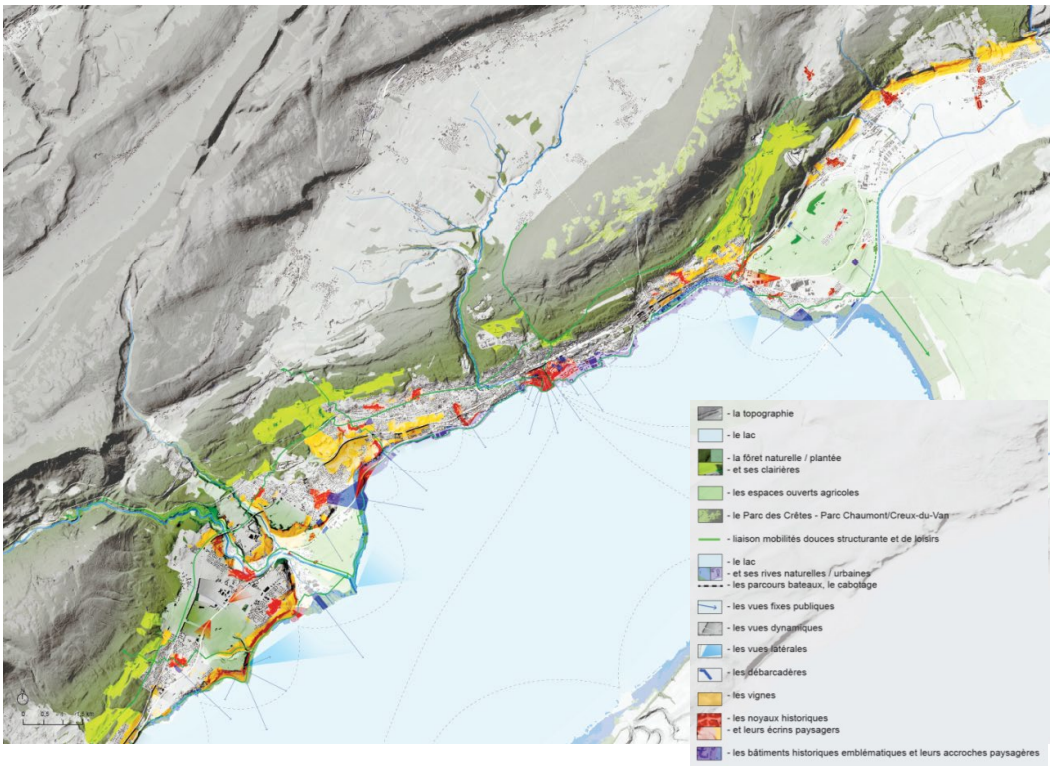
Etat actuel	Les réseaux écologiques de l'agglomération neuchâteloise ont fait l'objet de multiples planifications : **Corridors à faune** • Base : plan directeur cantonal (S_34) • Objectifs : assurer/améliorer la bonne fonction de ces corridors à faune. • Pas de conflit important à l'intérieur du périmètre d'agglomération. **Forêts** • Fonction de réservoir et de corridors des espaces forestiers (planification et gestion selon la législation en la matière). **Réseaux agricoles (au sens de l'OPD)** • Base : plan directeur cantonal (S_34) • Objectifs : améliorer la connectivité entre les milieux (cours d'eau, milieux secs) et renforcer la valeur écologique de la SAU (vignoble, prairies humides, vergers à haute-tige, arbres). • Démarche : programmes d'action (contrats entre exploitants et Canton). **Aménagement des rives** • Base : plan directeur cantonal (S_31 et S_33). • Plan directeur (cantonal) des rives du Lac de Neuchâtel (PD Rives). • Objectifs : mettre en valeur les potentiels et coordonner les différents intérêts d'usage (espace réservé aux étendues d'eau, sites naturels, dangers naturels, détente, loisirs et tourisme). • Démarche : mettre en œuvre le plan directeur (cantonal) des rives du Lac de Neuchâtel. **Revitalisation des cours d'eau** • Bases : lois fédérales (LEaux, OEaux), plan directeur cantonal (S_36), directive cantonale d'application. • Objectifs : maintenir les structures paysagères, assurer le bon fonctionnement, protection contre les dangers naturels, augmenter la connectivité et la biodiversité. Démarche : délimiter l'espace nécessaire, aménager/revitaliser les cours d'eau.
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique **Principes de planification** • Protéger, connecter et mettre en cohérence les différents réseaux écologiques au sein d'un réseau écologique cantonal à développer. • Assurer une bonne coordination entre les différentes planifications sectorielles. Les mesures s'organisent à différents niveaux : **Forêts** • Création de plusieurs réserves forestières totales. **Corridors à faune** • Tenir compte des corridors à faune dans le cadre de futures études et planifications.

	Réseaux agricoles (au sens de l'OPD) • Définir le programme d'actions en fonction des études de base (contrats entre exploitants et Canton) et mettre en œuvre les mesures et renouveler les contrats après expertise. **Aménagement des rives** • Plan directeur (cantonal) des rives du Lac de Neuchâtel : mettre en œuvre les différentes mesures proposées (secteurs à protéger/préserver, secteurs à vocation de détente/de loisirs/touristique, extension de ports, amélioration des réseaux de mobilité douce). • Optimisation du sentier du Lac : planification de détail (2020-2022) ; réalisation des ouvrages et aménagement du sentier (2022-2027). Le Grand-Conseil a débloqué un crédit d'investissement de CHF 2.4 Mio pour réaliser ce projet (décret avril 2021) • Révision du plan directeur des chemins de randonnée pédestre : consultation prévue en été 2021. **Assurer l'espace nécessaire aux cours d'eau** • Établissement du cadastre cantonal, plan directeur sectoriel de l'espace réservée aux eaux (ERE-ECE) approuvé en 2019 ; • Formalisation par les communes dans les PAL (p.ex. zones de protections, limites de constructions) ; • Planification stratégique de la revitalisation des rives lacustres du canton de Neuchâtel (en cours de consultation). Plusieurs secteurs de projets identifiés pour les périodes de conventions-programmes 2025-2028 et 2020-2032, parmi lesquels au sein de l'agglomération RUN à La Tène, à Cortaillod et aux Brenets.
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité	Cette mesure se réfère à la stratégie visant à préserver les corridors écologiques importants et améliorer leur mise en réseau. Cette mesure permet de réduire la dispersion de l'urbanisation, réduire la consommation de surface, revitaliser des espaces naturels et paysagers, ainsi que contribuer à limiter le réchauffement climatique.
Etat de la planification (2021) et prochaines étapes de mise en œuvre	**Réseaux agricoles :** contrat de 6 ans (dès 2001), puis de 8 ans dès 2014 • EcoRéseau Val-de-Ruz, dès 2001, 3 périodes contractuelles : 2001-2006, 2007-2014 et 2014-2021. • EcoRéseau Les Joûmes, dès 2005, 2 périodes contractuelles : 2005-2010 et 2011-2016. Fusion avec Entre-deux-lacs dès 2017 • EcoRéseau Enges-Lignières, dès 2009, 2 périodes contractuelles : 2009-2014 et 2015-2022. • EcoRéseau Les Recrettes, dès 2010, 2 périodes contractuelles : 2010-2015 et 2016-2023. • EcoRéseau le Pâquier-Les Vieux-Prés, dès 2011, 2 périodes contractuelles : 2011-2017 (7 ans) et 2018-2025. • EcoRéseau Chaumont, dès 2012, 2 périodes contractuelles : 2012-2017 et 2018-2025. • EcoRéseau Le Creux-du-Van, dès 2012, 2 périodes contractuelles : 2012-2017 et 2018-2025. Réseau intercantonal avec VD. • EcoRéseau les Verrières-Les Bayards, dès 2012, 2 périodes contractuelles : 2012-2017 et 2018-2025 • EcoRéseau Vallée de la Brévine, dès 2013, 2 périodes contractuelles : 2013-2018 et 2019-2026. • EcoRéseau La Chaux-de-Fonds, dès 2014, 2 périodes contractuelles : 2014-2019 et 2020-2027. • EcoRéseau Val-de-Travers, dès 2014, 1 période contractuelle : 2014-2021.

	• EcoRéseau Monts-de-Travers, dès 2014, 1 période contractuelle : 2014-2021. • EcoRéseau La Béroche, dès 2014, 1 période contractuelle : 2014-2021. • EcoRéseau Le Locle-Les Brenets, dès 2015, 1 période contractuelle : 2015-2022. • EcoRéseau Vallée de la Sagne et des Ponts-de-Martel, dès 2015, 1 période contractuelle : 2015-2022. • EcoRéseau Littoral Ouest, dès 2015, 1 période contractuelle : 2015-2022. • EcoRéseau Entre-deux-Lacs, dès 2015, 1 période contractuelle : 2015-2022. • EcoRéseau La Joux-du-Plâne, 1 période contractuelle : 2016-2023 • EcoRéseau La Côte-aux-Fées et Monts : 1 période contractuelle : 2016-2023 Les projets sont reconduits selon leurs propres calendriers jusqu'au 31 décembre 2024 pour autant que les objectifs soient atteints. Au-délà, avec les changements au niveau de la politique agricole, les Ecoréseaux seront intégrés dans les stratégies agricoles régionales (SAR), avec les projets de qualité du paysage. **Plan directeur des rives du lac :** • Approbation par le CE en 2017. • Communes : formalisation lors des prochaines révisions générales, adaptation des PAL. • Réalisation de la mesure phare « optimisation du sentier du lac » : en cours de planification de détail. (Évaluation sommaire des coûts et crédit d'investissement voté). **Cours d'eau** • Plan directeur sectoriel de l'espace réservé aux eaux (ERE-ECE), approuvé en 2019 • Différents projets de revitalisation de cours d'eau en cours (p.ex. L'Areuse, La Serrière). • Communes : formalisation lors des prochaines révisions générales/adaptation des PAL.
Instances responsables	**Réseaux agricoles :** • Canton : projet piloté par le SFFN avec soutien technique du SAGR. • Eco-Réseaux : chaque éco-réseau est piloté par un comité d'exploitants, au nom d'une association, d'une fédération ou toute autre appellation regroupant les exploitants sis dans le périmètre du projet ou par le Parc Régional Chasseral. **Plan directeur des rives :** • Canton : SCAT. • Communes : Bevaix, Cortaillod, Boudry, Milvignes, Neuchâtel, Hauterive, St-Blaise, La Tène. **Cours d'eau** • Canton : SCAT (avec SFFN, SAGR, SPCH (secteur Lacs et cours d'eau) et SENE). • Communes : toutes les communes concernées de l'agglomération.
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** / **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** /

B. Paysage			
B5	**Protection et mise en valeur du paysage et des zones de délassement**	**Priorité PA précédent : A**	**Priorité présent PA : Ap**
Code ARE :	**6458.3.014**		

CQP : Cartes des 10 projets agricoles de contribution à la qualité du paysage neuchâtelois, mis en œuvre dès 2014

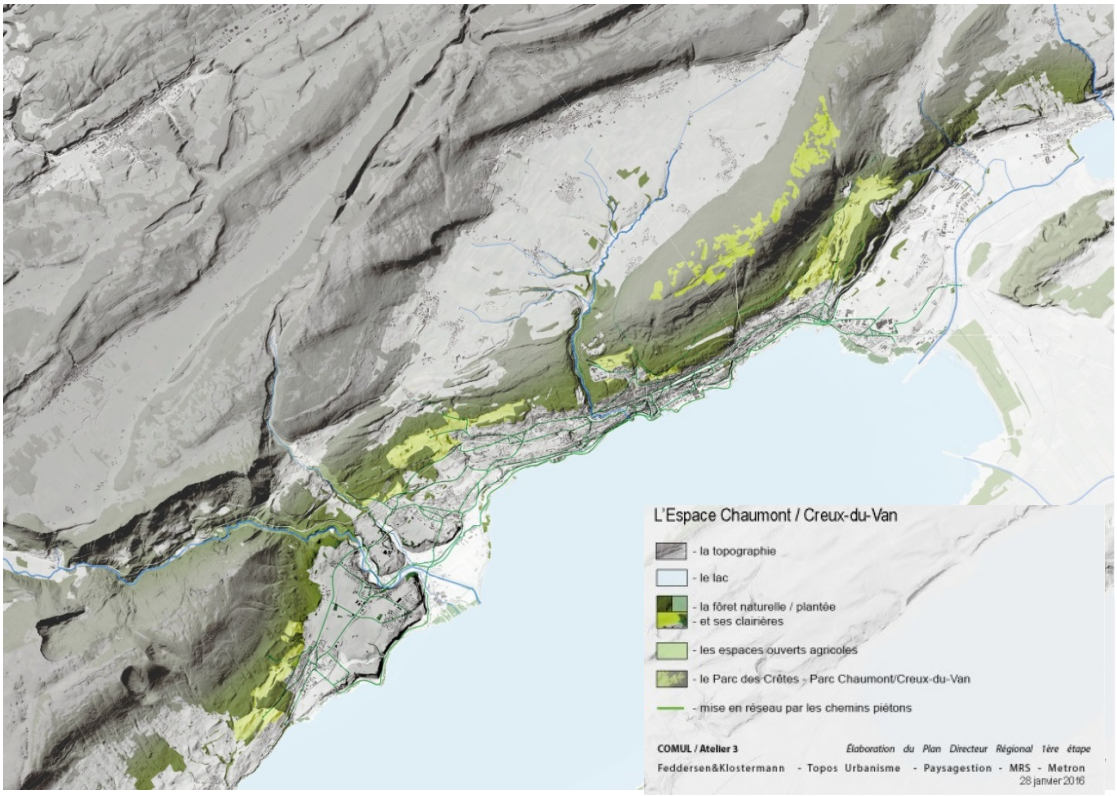


COMUL : plan de vision " paysage, trésors, identités " (extrait du projet de territoire du plan directeur régional, mars 2016)

Etat actuel	La planification du paysage neuchâtelois a fait l'objet de plusieurs études : • **Etude de base sur le paysage neuchâtelois (2009)**, établie dans le cadre du plan directeur cantonal et définissant pour les différentes entités paysagères des canevas d'enjeux et d'objectifs, ainsi que différents thèmes généraux à traiter. • **Étude du paysage neuchâtelois – contribution à la qualité du paysage (CQP) (2014)**, Définition de régions homogènes, élaborées dans le cadre des contributions fédérales agricoles selon l'ordonnance sur les paiements directs (OPD): analyse matérielle du paysage et définition d'objectifs généraux pour l'évolution du paysage rural des différentes entités. • **Plan directeur des rives du lac de Neuchâtel (2017) :** traite l'ensemble des thématiques le long des rives (nature, délassement, équipement). Cette étude a pour vocation de créer un littoral public ininterrompu et accessible à tous (notamment des mesures concernant l'optimisation du sentier du lac). La finalité est de relier à la fois les espaces de loisirs situés le long du lac et ceux situés dans les montagnes pour proposer un réseau paysager complet et valoriser les rives sous l'angle naturel et touristique. • **Plan directeur régional (PDR) COMUL** (projet de territoire, 2016) : le PDR COMUL permet de localiser les zones de délassement et d'intérêt paysager, et tente de les mettre en relation. Le but est de créer des réseaux (chemins, végétation, biotopes humides, murs en pierre sèche, pâturages, haies, etc.) à l'échelle du territoire pour relier entre eux les éléments constitutifs du paysage et les espaces de loisirs. • **Plans d'aménagement forestier du canton (en cours d'adaptation)**, définissant les zones prioritaires et les objectifs forestiers, notamment les concepts de la desserte (établissement du concept prévu). • **Conception cantonale du paysage (prévue).**
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique **Objectifs de développement généraux** • Promouvoir la diversité des structures paysagères et d'éléments caractéristiques du paysage dans les zones agricoles. • Promouvoir des accès attractifs aux zones de délassement situés dans le paysage : rendre accessible le grand paysage depuis les quartiers (ex : valorisation d'un chemin agricole, entretien de boisements permettant d'accéder à des promenades, etc). • Valoriser les potentiels le long des cours d'eau (p.ex. réseaux de mobilité douce le long des ruisseaux). • Assurer une bonne coordination entre les différentes études traitant le développement du paysage neuchâtelois. • COMUL : mettre en œuvre la stratégie paysagère (chantiers C1 à C4 selon le projet de territoire : espace Chaumont / Creux-du-Van, rives du lac, trésors de la COMUL, espaces ouverts). • AUD : traitement des aspects paysagers dans le plan directeur régional de Centre-Jura (2ème phase).
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité	Cette mesure se réfère à la stratégie visant à préserver les corridors écologiques importants et les qualités paysagères existantes. Cette mesure permet d'améliorer la qualité de vie, revitaliser des espaces naturels et paysagers, contribuer à limiter le réchauffement climatique. Elle s'inscrit également dans le processus d'élaboration et de coordination directe avec la Conception directrice Cantonale du Paysage.

Etat de la planification (2021) et prochaines étapes de mise en œuvre	• Canton – plan directeur des rives finalisé : mise en œuvre en cours • Canton – zone agricole : suivi de la mise en œuvre des projets, établissement des conventions entre exploitants et Canton, numérisation des objets et encodage des mesures dans la base de données romande (Acorda), paiement des contributions. Dans le cadre des CQP, les exploitants ont reçu un plan des objets recensés sur leurs exploitations entre 2016 et 2020. Les projets sont reconduits selon leurs propres calendriers jusqu'au 31 décembre 2024 pour autant que les objectifs soient atteints. Au-delà, avec les changements au niveau de la politique agricole, les projets de qualité du paysage seront intégrés dans les stratégies agricoles régionales (SAR), avec les EcoRéseaux. • Région : PDR COMUL, projet de territoire établi (actuellement en cours d'examen auprès du Canton). Calendrier pour la mise en œuvre (chantiers C1 à C4) encore à établir. • AUD (PDR Centre-Jura) : établissement et finalisation du plan directeur régional (2017/2018) • Communes : adaptations en fonction des calendriers pour les révisions des PAL.
Instances responsables	• Canton : SCAT, SAGR, SFFN. • Projets agricoles CQP : chaque projet est piloté par un comité d'exploitants, au nom d'une association, d'une fédération ou toute autre appellation regroupant les exploitants sis dans le périmètre du projet ou par le Parc Régional Chasseral. • Régions : COMUL et AUD. • Communes : toutes les communes.
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** / **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** /

B. Paysage			
B6	**Espace « Chaumont / Creux-du-Van »**	**Priorité PA précé-dent : A**	**Priorité présent PA : Ap**
Code ARE :	**6458.3.015**		



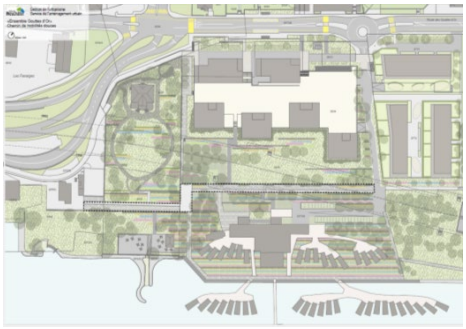
Extrait du plan directeur régional COMUL (projet de territoire, mars 2016)

Etat actuel	**Situation** De nombreux atouts naturels (activités liées à la promenade, au sport, à la gestion de la nature), mais aussi culturels sont présents sur le territoire neuchâtelois, et il convient de les valoriser comme lieu de patrimoine et de tourisme. De plus, beaucoup d'éléments constitutifs du paysage sont situés à proximité de l'agglomération : cœurs villageois, châteaux et leurs allées, points de vue sur le paysage, parcs, vignes, plateaux agricoles, forêts et cordons boisés, etc. ; et constituent la richesse de cette région. Le potentiel de l'espace Chaumont/Creux-du-Van mérite d'être développé, à la fois pour le bien-être des habitants et pour ses valeurs écologiques et économiques. De nombreux atouts paysagers sont présents entre ces deux entités : clairières, forêts, cours d'eau, espaces ouverts, etc. Ces atouts sont bien présents et pourraient être mieux mis en réseau. Le rapport du Conseil d'Etat (14 novembre 2012) comprend un aperçu de l'état actuel ainsi que les objectifs et mesures proposées pour assurer un développement durable de ce site d'importance fédérale. Ce projet a également été intégré dans le projet de territoire du plan directeur régional de la COMUL.

	On prévoit d'étendre le parc Chasseral jusqu'aux portes de l'Agglomération du Littoral (ville de Neuchâtel).
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique **Objectifs de développement (selon le projet de territoire du PDR COMUL)** Afin de développer les potentiels de ce site, il s'agira de tenir compte des objectifs suivants : • Identifier les différentes catégories de lieux intéressants : ceux à aménager (comme l'espace Chaumont), ceux à protéger (comme la forêt ou les prairies, en tenant compte des différentes planifications existantes p.ex. objets ICOP, plan d'aménagement forestier etc.). • Préciser les potentiels de chacun et ses usages privilégiés : ceux propices au tourisme ou aux loisirs de proximité (y compris formes d'hébergements innovants), sous forme d'une gradation allant du plus naturel au plus aménagé. • Profiter du potentiel de synergie entre ces différents sites et activités en mettant en œuvre une meilleure coordination entre eux. • Identifier les maillons manquant de leur mise en relation (mobilité douce et transports publics en premier lieu). • Préciser le potentiel économique de ce système. • Viser une cohabitation économie-tourisme, agriculture (via les associations de paysans des régions concernées) et protection de la nature. **Planification** • Lancer si besoin des projets pilotes pour mettre au point des méthodes de travail et "faire la preuve par l'exemple". • Développer une vision globale sur la base des points ci-dessus. • Tenir compte des principes fixés par la politique touristique du Canton de Neuchâtel (arrêté du Conseil d'Etat du 4 juillet 2016). • Travailler avec les régions voisines pour l'insertion de cet espace dans un réseau touristique et de loisirs à plus vaste échelle.
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité	Cette mesure se réfère à la stratégie visant à préserver les grands espaces verts de proximité (forêts et zones de détente) et à les rendre attractifs pour la population. Cette mesure ne comprend pas la zone agricole et les estivages, qui sont des zones de production et pas de loisir. Cette mesure permet de substituer le trafic de loisirs à longue distance par des possibilités de loisirs à courte distance, améliorer la qualité de vie, revitaliser des espaces naturels et paysagers, ainsi que contribuer à limiter le réchauffement climatique.
Etat de la planification (2021) et prochaines étapes de mise en œuvre	Plan directeur régional COMUL : Inscrit dans le projet de territoire (chantier n° C1) • Parc Chasseral : Adaptation de la charte et du plan de gestion 2022-2031 (AG juin 2021) • PAC Creux-du-Van (traitement des oppositions et recours en cours 2021)
Instances responsables	• Canton : Tourisme Neuchâtelois et les autres services cantonaux concernés. • Région : commission d'aménagement du territoire de la COMUL. • Communes : toutes les communes de la COMUL.
Lien au plan directeur et législation sur la protection de	**Organisme responsable** SCAT, SFFN **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée »

l'environnement	**Surface utilisée** / **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** /

B. Paysage			
B7	**Valorisation du paysage urbain**	**Priorité PA précédent : A**	**Priorité présent PA : Ap**
Code ARE :	**6458.3.016**		



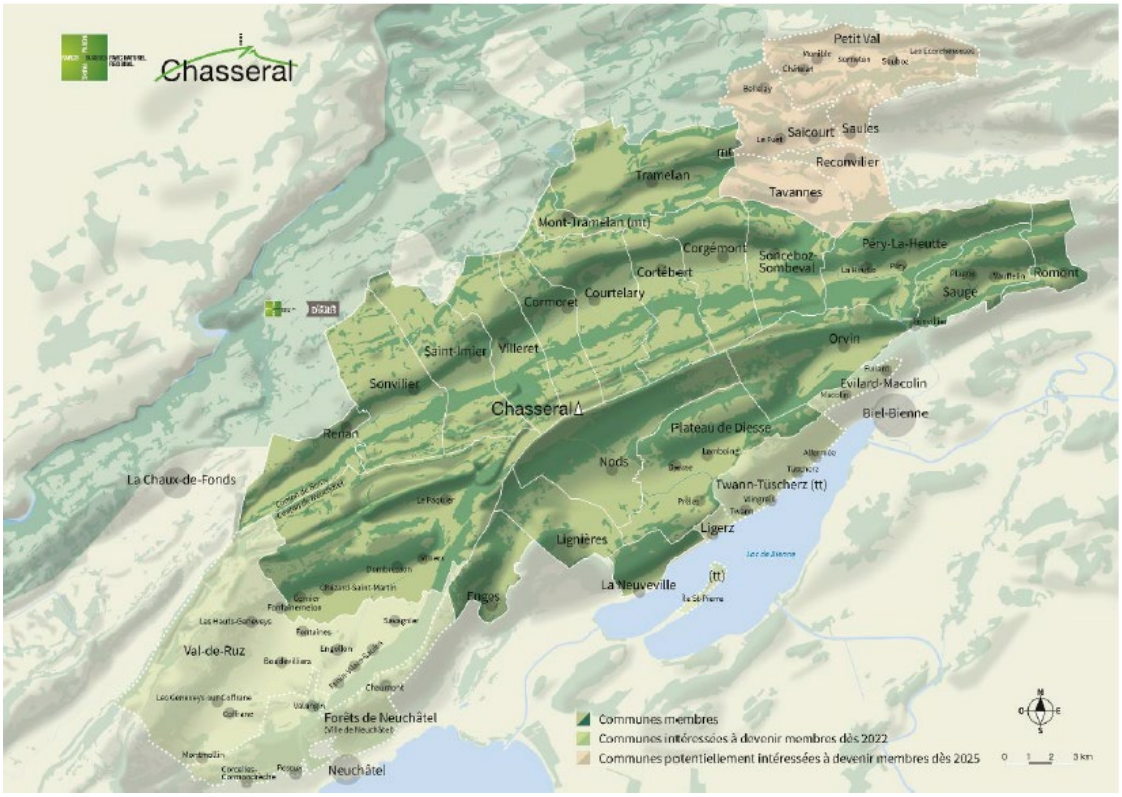
Projets de référence :

Aménagement du parc ces Jeunes-Rives (projet RING), Neuchâtel *Aménagements Monruz, Neuchâtel*

Etat actuel	Les espaces ouverts et verts à l'intérieur des quartiers représentent un facteur déterminant dans la réussite des projets d'urbanisme. La densification des quartiers existants est à réaliser en combinaison avec la création d'espaces verts attractifs et animés, tout comme la création de nouveaux parcs ou la valorisation des espaces verts existants, et l'amélioration de l'accès à ces espaces verts existants et à créer depuis les quartiers. Certains projets dans ce sens sont déjà en cours : • Neuchâtel, "Aménagement des Jeunes-Rives" : création d'un grand parc urbain • Neuchâtel, programme d'action "Nature en ville" : renforcement du rôle de la nature en ville, mise en place d'une politique de nature en ville • Neuchâtel, "Clos-de-Serrières – pour une fraîcheur de vivre" • Hauterive : réaménagement du parc public des Jardillets avec accès facilité pour les personnes à mobilité réduite • Morteau, "Quartier de la Glapiney" • Projet d'espaces publics réalisés /en cours de réalisation au centre-ville de La Chaux-de-Fonds : renforcement du rôle de la nature en ville
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique **Objectifs généraux** à prendre en compte dans le cadre des futurs projets d'urbanisation : • Densification urbaine : création/amélioration des espaces libres et verts généreux dans le cadre des projets de densification ou de restructuration (établissement d'un plan paysager) ; assurer un usage optimal et flexible des espaces libres par une relation forte avec le bâti. • Valorisation des espaces publics : coordination des projets de densification urbaine et de réaménagement de traversées de localités avec une meilleure coordination entre mobilité et urbanisme. • Maximiser les surfaces de pleine terre. • Valoriser les potentiels le long des cours d'eau à l'intérieur des zones urbanisées. • Lutter contre les îlots de chaleur.

	Planification • Tenir compte de ces objectifs dans le cadre des projets de développement des secteurs stratégiques (pôles de développement, axes structurants à aménager/densifier, secteurs de densification ponctuelle etc.). • Prévoir des concours ou mandats d'études parallèles pour des espaces publics aux lieux très complexes avec un rôle de " porteur d'identité " (soutien financier par le Canton envisageable). • Prévoir une démarche participative : définition de la programmation des espaces publics en collaboration avec la population. • Prendre en considération les aspects d'entretien et les rénovations futures. • Le cas échéant : adaptation des outils de planification (PAL, plans d'alignement etc.).
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité	Cette mesure se réfère à la stratégie visant à renforcer la qualité de vie et la création de quartiers attractifs pour la population. Cette mesure permet d'améliorer la qualité de vie, revitaliser des espaces naturels et paysagers, contribuer à limiter le réchauffement climatique. •
Etat de la planification (2021) et prochaines étapes de mise en œuvre	Projets en cours : • Neuchâtel " Aménagement des Jeunes-Rives " : 2019-2022 • Neuchâtel "Nature en ville " : mesure permanente • Neuchâtel "Clos-de-Serrières – vers une fraîcheur de vie" : 2021 • Morteau : quartier de la Glapiney" • Pôles de gare (ex : La Chaux-de-Fonds), pôles de développement économique d'importance cantonale (ex. La Tène) • Schéma directeur du Crêt-du-Locle : développé en mettant en valeur le grand paysage • Morteau : réaménagement de la plaine des sports et de loisirs (étude de faisabilité), création d'espaces publics/verts dans le cadre de la révision du PLU (parc de Pertusier, terrains de la Cure). • Autres projets : en fonction des programmes d'action et des secteurs de développement (pôles, axes, densifications ponctuelles etc.)
Instances responsables	Toutes les communes de l'agglomération.
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** / **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** /

B. Paysage			
B8	**Parc régional Chasseral**	**Priorité PA précédent : /**	**Priorité présent PA : Ap**
Code ARE :	**/**		



Périmètre du parc définissant le territoire, les objectifs et les relations entre les communes signataires et l'association « Parc naturel régional Chasseral » (2022 – 2031)

Etat actuel	**Bases** La loi sur la protection de la nature et du paysage (LPN) constitue la base légale des parcs d'importance nationale : Les parcs naturels régionaux sont des territoires en partie habités, caractérisés par des paysages d'une grande beauté et une nature de grande valeur, dans lesquels s'intègrent les constructions et équipements. La qualité de la nature et du paysage est préservée, tandis que les activités économiques axées sur le développement durable sont renforcées. Un parc naturel régional est un territoire et une organisation reconnue et soutenue directement par la Confédération. Cette reconnaissance n'est valable que sur une période limitée à 10 ans. Ainsi, le Parc naturel régional Chasseral a obtenu une première reconnaissance pour la période 2012-2021. Pour que la Région puisse continuer à bénéficier de cette reconnaissance fédérale pour l'avenir et pour que des actions en faveur de la nature, du patrimoine, des écoles et de la mobilité par exemple puissent être soutenues, une nouvelle Charte, approuvée par les communes qui forment le territoire du Parc devrait déployée ces effets sur la période 2022-2031.

	L'organe de gestion du Parc est une association régie au sens des articles 60 et suivants du Code civil suisse. Elle est dénommée "Association Parc régional Chasseral". **Situation** Le Parc régional Chasseral regroupe plusieurs entités régionales dont le point de convergence est le Chasseral. Il se situe dans un triangle formé par Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Bienne. Le parc est né d'une double préoccupation des communes, associations régionales, associations d'intérêts de mettre une place une structure pouvant traitée de manière intégrée et harmonieuse l'ensemble des activités déterminant l'avenir du massif. Les éléments déclencheurs de cette vision ont été la nouvelle carrière de Ciment Vigier à l'Est du massif et l'absence d'alternatives de remplacement au téléski du flanc sud de Nods à Chasseral.
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique Ce parc est un projet intercantonal, couvrant une surface totale d'env. 387 km2, en expansion qu'il s'agira de valider lors de l'établissement de la nouvelle charte par les Communes. Les objectifs adoptés reposent sur la préservation et mise en valeur de la qualité de la nature et du paysage du point de vue écologique - diminution de l'empreinte humaine et des émissions carbone, adaptation aux changements climatiques, maintien d'une biodiversité riche et diversifiée ; économique - renforcement des filières locales autour des produits issus de l'agriculture, développement des circuits courts et de l'économie circulaire – et du point de vue de la société, dans l'amélioration du cadre de vie lié au paysage ou au bâti dans et hors les localités, sensibilisation et le renforcement des activités économiques axées sur le développement durable, et la sensibilisation et l'éducation à l'environnement.
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité	Pal du Val-de-Ruz. PDC, *fiche 38 – Développer les parcs naturels régionaux est en cours de modification.* SAT – OFEV – Parcs naturels et doivent être révisés lors de l'entrée en vigueur des 2 nouvelles chartes. ne.ch RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL PLAN DIRECTEUR CANTONAL FICHE DE COORDINATION **R_38 Développer les parcs naturels régionaux** Etat d'information création : 23.05.11 actualisation : 22.03.2018 Fiche adoptée par le CE / juin 2011 Approuvée par le CF / juin 2013 Modifications mineures / DDTE mai 2018 Approuvées par le DETEC / **But** Créer des parcs naturels régionaux (PNR) portant le label "Parc" afin de favoriser un développement durable et de maintenir la vitalité de territoires de haute valeur naturelle, paysagère et patrimoniale. Priorité stratégique : Moyenne **Objectifs spécifiques** • Préservation, mise en valeur et gestion des parcs à travers des mesures concrètes et diversifiées portées par les acteurs locaux dans le but de contribuer à renforcer la biodiversité dans ces espaces; • Renforcement des activités économiques et culturelles axées sur un développement régional durable et le tourisme doux et encouragement de la commercialisation des biens et des services qu'elles produisent; • Promotion de la sensibilisation et de l'éducation à l'environnement; information du public; • Développement des synergies entre les parcs naturels du Doubs et de Chasseral, les régions limitrophes des cantons voisins et les autres parcs de l'Arc jurassien franco-suisse. **Priorités politiques** R **Relations extérieures : rayonner** **Ligne d'action** R.3 **Renforcer l'attractivité touristique** **Renvois** Conception directrice ☐ Projet de territoire ☒ p. 7-8 Carte PDC ☒
Etat de la planification (2021) et prochaines étapes de mise en œuvre	Mise à jour de la Charte et du Plan de gestion ; nouveau label attendu par le Parc début 2022. Le PDC 2018 sera adapté (consultation automne 2021)

Instances responsables	25 communes, dont font partie du projet d'agglomération : Neuchâtel, Val-de-Ruz.
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** / **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** /

B. Paysage			
B9	**Elaboration d'une stratégie climat pour l'agglomération**	**Priorité PA précédent : /**	**Priorité présent PA : As**
Code ARE :	/		
Etat actuel	**Bases** • République et Canton de Neuchâtel, Plan climat cantonal, projet pour mise en consultation, 18 février 2021 • Ville de Neuchâtel : projet « Serrières, vers une fraîcheur de vie » dans le cadre du programme pilote de la Confédération « Adaptation aux changements climatiques » **Situation** L'effet d'îlot de chaleur en situation caniculaire comme les dégâts causées par les pluies diluviennes se notent toujours plus dans l'agglomération RUN et notamment dans les 3 villes de Neuchâtel, de La Chaux-de-Fonds et du Locle. L'urgence du sujet est reconnue, soulignée par ailleurs par les scénarii étudiés dans le cadre du Plan climat cantonal. Les collectivités (communes et Canton) sont en train de se saisir du sujet et de préparer les stratégies et programmes d'actions. La ville de Neuchâtel est en train de faire un premier pas pratique avec un projet pilote pour le secteur de Serrières. Ce projet pilote doit permettre de tester les mesures et actions possibles rapidement sur un cas concret et particulièrement urgent. L'inscription de ce projet pilote dans un programme de la Confédération permet d'apprendre sur les possibles plus largement, aussi d'autres situations et villes.		
Description de la mesure	☐ mesure permanente ☒ mesure spécifique Afin de lutter contre les changements climatiques, notamment afin de garantir le confort estival dans les villes et quartiers, et plus précisément dans les principaux secteurs de densification préconisés par le projet d'agglomération et les PDR, une stratégie et un plan d'actions ainsi qu'un paquet d'exigences concernant les projets urbains et de densification sont à élaborer et à inscrire dans les PAL, coordonnés à travers les échelons territoriaux. Il s'agit de façonner un cadre qui permet autant aux collectivités de mettre en œuvre des mesures à l'échelle des urbanisations d'ensemble (renforcement des structures paysagères et couloirs de fraicheur) qu'il soutient et promeut l'action des particuliers au sujet du confort climatique dans les projets urbains et de densification au sein de l'agglomération et du Canton entier. S'agissant d'un enjeu partagé et d'une tâche nouvelle, il pourrait être pertinent d'envisager la mise en place d'un comité de pilotage transversal entre les échelons territoriaux, permettant de coordonner dès le départ l'élaboration des stratégies et plans d'actions des différents partenaires, dans la logique des volets et stratégies développés dans le plan climat cantonal. Ce comité devrait associer : • les stratégies mobilités qui favorisent entre autre les modes doux et les transports publics dans les déplacements à l'intérieur des villes et la matérialisation des sols carrossables plus perméables et plus clairs sur l'ensemble du territoire (cf. étude du SDM Valais sur les revêtements routiers), l'intégration des plantations et perméabilité le long des rues, … • des stratégies énergétiques avec par exemple l'utilisation privilégiée d'énergies renouvelables recyclables, la limitation de grands barrages libérant des gaz à effet de serre et la limitation de l'éclairage nocturne des sites urbains,… • les stratégies nature visant plus de biodiversité avec entre autre les trames noires, les corridors biologiques urbains, mais aussi le recyclage de l'eau et son stockage		

	dans des bassins de rétention, la mise à ciel ouvert des cours d'eau et leur aménagement (rôle de climatiseur naturel), notamment avec la création de parc naturel urbain hydrogéologiques, favoriser l'association de projets de revitalisation de cours d'eau et protection contre les crues aux réalisations d'itinéraires de mobilité douce,… • les stratégies économiques pour rendre obligatoire la captation de CO2 par les activités, réinstaller le commerce de proximité dans les villages, encouragement et soutènement des entreprises qui investissent dans la dépollution, contraindre les usines à s'équiper de leur propre station d'épuration et développer des technologies moins avides en eau (notamment dans les Plans de développement stratégique, comme Pôles de gare et Pôles de développement économiques),… • les stratégies visant une perméabilité, voir une désimperméabilisassion du sol avec des noues et des tranchées drainantes,… • les stratégies d'arborisation en pleine terre (cf. plan canopée de Lyon) qui favorise les processus d'évapotranspiration des arbres en ville,… • les stratégies agricoles, visant le maintien des exploitations raisonnées, en pleine terre favorisant les filières courtes d'approvisionnement urbain (cf. agriculture contractuelle de proximité en Suisse, AMAP en France,…), la règlementation sur les excès d'engrais et les grands polluants, encouragement de nouvelles pratiques agricoles visées à redonner vie aux sols et augmenter la quantité de matière organique des champs,… • les stratégies de construction (minergie et autres) mais surtout rénovation du parc existant, création des zones ombragées (distance entre bâtiments, orientation des bâtiments), etc.
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité	Cette mesure se réfère à la stratégie visant une urbanisation densifiée et de haute qualité ainsi qu'à la ville des courtes distances qui répond aux besoins de la population. Cette mesure permet de : • réduire la dispersion de l'urbanisation (CE2) • améliorer la qualité des espaces publics (CE2), notamment du réseau viaire (albédo et perméabilité des sols). • Cette mesure est indispensable pour garantir la qualité de vie dans les secteurs urbanisés et notamment dans les pôles de développement et les secteurs de densification, préconisés par l'ambition générale de coordination entre transports et urbanisation.
Etat de la planification (2021) et prochaines étapes de mise en œuvre	**Etat de la planification (2021)** • Canton : mise en consultation du plan climat cantonal dès février 2021 • Ville de Neuchâtel : projet « Serrières, vers une fraîcheur de vie » dans le cadre du programme pilote de la Confédération « Adaptation aux changements climatiques » • Etudes tiers (p.ex. stratégie climat ville de Zurich) comme sources d'inspiration **Prochaines étapes et horizons** • Canton : Mise en œuvre de la mesure A1 du Plan Climat « Localiser et lutter contre les ilôts de chaleur », concrètement diagnostic localisé et recommandations à l'attention des communes et des tiers ; si nécessaire renforcement de la législation pour la prise en compte de ces contraintes dans les PAL (art. 59 LCAT). Le besoin d'agir à ce niveau n'est pas encore confirmé. Actualisation du PDC (Fiche E_43) • Ville de La Chaux-de-Fonds : un plan climat communal va être élaboré dès 2022. • Inscription dans la stratégie et une fiche mesure d'un plan d'actions dans le PA RUN 5
Instances responsables	• Communes : toutes les communes de l'Agglomération RUN, et notamment les 3 villes • Canton, SCAT

Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☒ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☐ « coordination réglée » **Surface utilisée** / **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** /

C. Coordination France (SCOT) et régions voisines

C. SCOT AUD			
C1	**Dispositions légales françaises applicables**	**Priorité PA précédent : A**	**Priorité présent PA : Ap**
Catégorie ARE :	**Urbanisation et paysage**		
Code ARE :	**6458.3.017**		
Etat actuel	Documents encadrant l'urbanisation de la partie française de l'AUD : **Schéma de cohérence territorial (SCOT)** Comme c'est le cas en Suisse avec la planification directrice (cantonale ou régionale par ex.), la France dispose d'un document d'urbanisme qui détermine, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, un projet de territoire visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles notamment en matière d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement et de paysage. Le schéma de cohérence territorial (SCOT) assure la cohérence des documents sectoriels intercommunaux (PLH, PDU), et des plans locaux d'urbanisme (PLU) ou des cartes communales établis au niveau communal. Après une procédure de mise à l'enquête, il est adopté par la Communauté de communes. Le document d'orientation et d'objectifs doit être respecté par les communes (parmi d'autres schémas ou autres instruments à portée plus sectorielle) dans l'élaboration de leurs propres documents d'urbanisme. Pour le Pays horloger, l'adoption de la loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) a retardé l'élaboration des SCOT en raison d'un changement de périmètre des communautés de communes. AUD n'a pas été impacté sur son territoire, mais le calendrier des travaux qui se déroulent dans le cadre des travaux liés au projet de PNR a été retardé. **Plan local d'urbanisme ou plan d'urbanisme intercommunal** A l'instar de la hiérarchie des plans prévue par la LAT et des plans d'affectation le droit français prévoit aussi un instrument de mise en œuvre contraignant pour les propriétaires : il s'agit du plan local d'urbanisme (PLU) qui, à l'échelle d'une commune ou d'une communauté de communes, établit un projet global d'urbanisme et d'aménagement et fixe en conséquence les règles générales d'utilisation du sol sur le territoire considéré. Il comprend : • un rapport de présentation, qui contient un diagnostic et explique les choix effectués ; • un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) qui définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme ; • éventuellement, des orientations d'aménagement relatives à certains quartiers ou secteurs ; • un règlement et des documents graphiques, qui délimitent les zones urbaines (U), les zones à urbaniser (AU), les zones agricoles (A) et les zones naturelles et forestières (N), et fixent les règles générales.		
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique Cette mesure vise, comme la mesure A1, la prise en compte des préconisations et stratégies du projet d'agglomération dans les documents de planification, pour les territoires Français participant à l'agglomération. • La Communauté de communes tient compte des stratégies et mesures du PA dans l'élaboration du SCOT.		

	• Les communes et la communauté de communes intègrent les principes stratégiques et les mesures du PA RUN dans le cadre des plans locaux ou intercommunaux d'urbanisme (p.ex. redimensionnement des zones ouvertes à l'urbanisation à Villers-le-Lac, et leur coordination avec l'offre en transports publics)
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité	Cette mesure se réfère à la stratégie visant une urbanisation compacte, le développement vers l'intérieur en développant les secteurs bien desservis par les transports publics, et globalement l'inscription de la coordination entre transports et urbanisation dans les documents pertinents. Elle permet de : • concentrer la population dans des secteurs coordonnés avec le système de transport (CE2) • réduire la dispersion de l'urbanisation (CE2) • améliorer la qualité des espaces publics (CE2).
Coordination entre transports et urbanisation	La coordination entre transports et urbanisation est ainsi harmonisée entre les stratégies constituant le cœur des différents documents de planification, aussi pour les territoires français au sein de l'agglomération.
Etat de la planification (2021) et prochaines étapes de mise en œuvre	**Etat de la planification (2021)** • Morteau : PLU approuvé • Les Fins : PLU approuvé • Montlebon : PLU approuvé • Charte de PNR Doubs : finalisée. Elle comporte un volet aménagement du territoire et paysages; cette charte est compatible Agenda 21 et comprend un volet Plan climat énergie territorial. **Prochaines étapes et horizons** • Villers-le-Lac : révision du PLU (en cours) • 2023 : approbation du SCOT du pays horloger. Par la suite, les documents d'urbanisme des communes devront être révisés pour prendre en compte les orientations du SCOT. Parallèlement, la charte de PNR Doubs est maintenant en chantier,
Instances responsables	Communauté de communes du Val de Morteau et communes françaises concernées.
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☒ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☐ « coordination réglée » **Surface utilisée** / **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** /

C. SCOT AUD			
C2	**Mesures d'aménagement du territoire orientées vers les TP**	**Priorité PA précédent : A**	**Priorité présent PA : Ap**
Catégorie ARE :	**Urbanisation et paysage**		
Code ARE :	**6458.3.018**		
Etat actuel	Le projet d'agglomération ne peut pas imposer des mesures contraignantes aux secteurs situés hors de la Suisse. Dès lors, les communes françaises concernées vont devoir inscrire dans le schéma de cohérence territorial (SCOT) les mesures qui doivent être rendues obligatoires pour les communes.		
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique Les principes d'aménagement du territoire et d'urbanisation définis ci-dessus s'appliquent donc par analogie : • Pôle de gare de Morteau : densification et restructuration du secteur autour de la gare de Morteau, viser une vocation mixte (logement, activités économique), aménagement d'espaces publics. • Communes : vérification et redimensionnement des zones à bâtir dans le cadre de la révision des PLU afin de les dimensionner au besoin à 15 ans, de même que définir des mesures d'aménagement orientées prioritairement vers les TP, notamment des mesures de densification dans les secteurs déjà bien desservis par les TP. Dans la mesure du possible exclure de la zone à bâtir les secteurs non-desservis par les TP (300m) et privilégier des développements villageois en « long » dans la zone d'influence des lignes de bus, plutôt que « dans l'épaisseur » et non-couvert par les TP.		
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité	Cette mesure se réfère à la stratégie visant à valoriser le centre de Morteau et à viser une urbanisation compacte vers l'intérieur en développant les secteurs bien desservis par les transports publics. Cette mesure permet de : • concentrer la population dans des secteurs coordonnés avec le système de transport (CE2) • réduire la dispersion de l'urbanisation (CE2).		
Coordination entre transports et urbanisation	Au-delà des documents de planification généraux, les principes de coordination entre transports et urbanisation selon les préconisations du projet d'agglomération s'appliquent de manière particulière aux pôles et secteurs de développement urbains principaux des communes françaises participant à l'agglomération.		
Etat de la planification (2021) et prochaines étapes de mise en œuvre	**Etat de la planification (2021)** • Loi sur la Grenelle II ou loi no 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement qui donne notamment la priorité à la densification : les orientations d'aménagement et de programmation (qui se substitueront aux actuelles orientations d'aménagement) pourront prévoir une densité minimale de construction dans les secteurs situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés. • Etude de faisabilité d'un boulevard urbain venant structurer les lieux (2020) **Prochaines étapes et horizons** • 2022 : étude de maîtrise d'œuvre pôle de gare de Morteau • 2023 : approbation du SCOT du pays horloger		
Instances responsables	Communauté de communes du Val de Morteau et communes françaises concernées.		

Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☒ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☐ « coordination réglée » **Surface utilisée** / **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** /

D. Pôles de gares (PG) et pôle d'axes structurant TP (PAXS)

<table>
<tr><th colspan="4">A. Aménagement du territoire</th></tr>
<tr><td>A5 / D1</td><td>Pôles de gare (PG) & pôles mixtes le long des axes structurants (PAXS)</td><td>Priorité PA précé-dent : A</td><td>Priorité présent PA : Ap</td></tr>
<tr><td colspan="2">Catégorie ARE :</td><td colspan="2">Urbanisation et paysage</td></tr>
<tr><td colspan="2">Code ARE :</td><td colspan="2">6458.3.006</td></tr>
<tr><td>Etat actuel</td><td colspan="3">Bases
• Plan directeur cantonal (état de 2018)
Situation
Le plan directeur cantonal actuel (PDC) définit un certain nombre de pôles bien desservis et à développer (U_13) :
<table><tr><th></th><th>COMUL</th><th>AUD</th></tr><tr><td>Pôles de gare (PG)</td><td>Neuchâtel Gare, Serrières, Ma-rin-Epagnier, St-Blaise, Les Deurres, Corcelles-Peseux, Boudry, Colombier</td><td>La Chaux-de-Fonds Gare, Les Forges, Le Locle, *</td></tr><tr><td>Pôles mixtes (PAXS)</td><td>Monruz, Portes-Rouges</td><td>La Chaux-de-Fonds Est, Techni-cum</td></tr></table>* Eplatures : coordination en cours ; les Eplatures ne sont plus considérés comme un pôle de gare dans le PA RUN4 en raison des incertitudes sur l'opportunité de réaliser une nouvelle halte RER Eplatures (halte reléguée à l'horizon ultérieur)</td></tr>
<tr><td>Description de la mesure</td><td colspan="3">☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique
Le développement des pôles de gare et pôles mixtes au sein de l'agglomération vise la concentration d'environ 50% du développement cantonal dans les lieux les mieux accessibles. Vu la dimension des sites et le lien étroit à l'amélioration progressive de l'accessibilité TP (ferroviaire et urbains), il s'agit d'une tâche permanente. Pour chacun des pôles, une séquence de démarches de planification est nécessaire, de l'inscription dans les PAL (révisions en cours) et de la conception (schéma directeur) aux plans de quartier (PQ) et aux réalisations. Chaque étape est potentiellement génératrice de nouveaux besoins et d'orientations affinées en matière d'accessibilité, et ainsi de nouvelles mesures infrastructurelles. Un suivi proche des démarches dans le cadre du projet d'agglomération est donc indispensable. La priorité se définit spécifiquement par pôles en fonction de l'échéancier de la (des) prochaine(s) étapes de planification. Vu les élasticités temporelles inhérentes aux projets urbains, le projet d'agglomération doit se contenter à indiquer les étapes à venir dont l'échéancier paraît suffisamment certain.
Objectifs de planification
• Assurer une haute qualité urbaine (architecture, espaces publics) et créer des nouvelles centralités fortes.
• Assurer une densité minimale (selon stratégie d'urbanisation, voir tableau " Potentiel des pôles de développement " en annexe).
• Assurer une mixité des fonctions (habitat, services/commerces/artisanat) : fourchette minimale du pourcentage d'habitat entre 50% et 75% (voir tableau "Potentiel des pôles de développement" en annexe).</td></tr>
</table>

- Assurer une offre de logement répondant aux besoins du marché et de la population (assurer une mixité sociale et intergénérationnelle, par ex. logements à loyer modéré, logements encadrés, etc.).
- Coordination des procédures au niveau régional : nouvelle gouvernance régionale, projet pilote (concepts d'urbanisation / MEP / concours), planification directrice préalable, adaptation PAL/PQ, processus adapté de participation de la population.
- Coordination des travaux (études, aménagements) et réalisation en étapes en fonction des mesures d'infrastructures prévues par le PA.
- Soutien cantonal (pour les études de planification).

n°	PG & PAXS	Priorités (début du développement : études, planifications etc.)		
	COMUL	**Procédure : prochaine(s) étape(s) de planification envisagés (engagée / *proposée*)**	**Echéance**	**Priorité**
D1.1	PG Neuchâtel Gare	Aucune indication	/	/
D1.13	PG Marin-Epagnier	MEP	2021	A
D1.20	PG St-Blaise (CFF/BLS)	MEP	2022	A
D1.2	PG Serrières	Étude urbanisme – mobilité	2021	A
D1.22	PG Les Deurres	MEP	2022-23	A
D1.23	PG Corcelles-Peseux	PDS	2023	A
D1.12	PG Colombier	PSD	2025	A
D1.11	PG Boudry	Concours d'urbanisme	2023	A
D1.28	PAXS Les Cheintres	Révision PAL	2024	A
D1.8	PAXS Monruz	MEP	2022-23	A
D1.24	PAXS Portes-Rouges	Étude urbanisme – mobilité	2021-25	A
	AUD			
D1.3	PG La Chaux-de-Fonds Gare / Corbusier	Poursuite mise en œuvre	2021	A
D1.4	PG Forges	Révision PAL	2022	A
D1.5	PG Le Locle	MEP	2023	A
D1.7	PG Morteau	Etude de maîtrise d'œuvre	2022	A
D1.25	PAXS Le Locle / Technicum	PQ	2022	A
D1.26	PAXS Le Locle / Col-des-Roches	Aucune indication	/	C
D1.27	PAXS La Chaux-de-Fonds Est	Révision PAL	2023	A

Détail voir sous-fiches par pôles

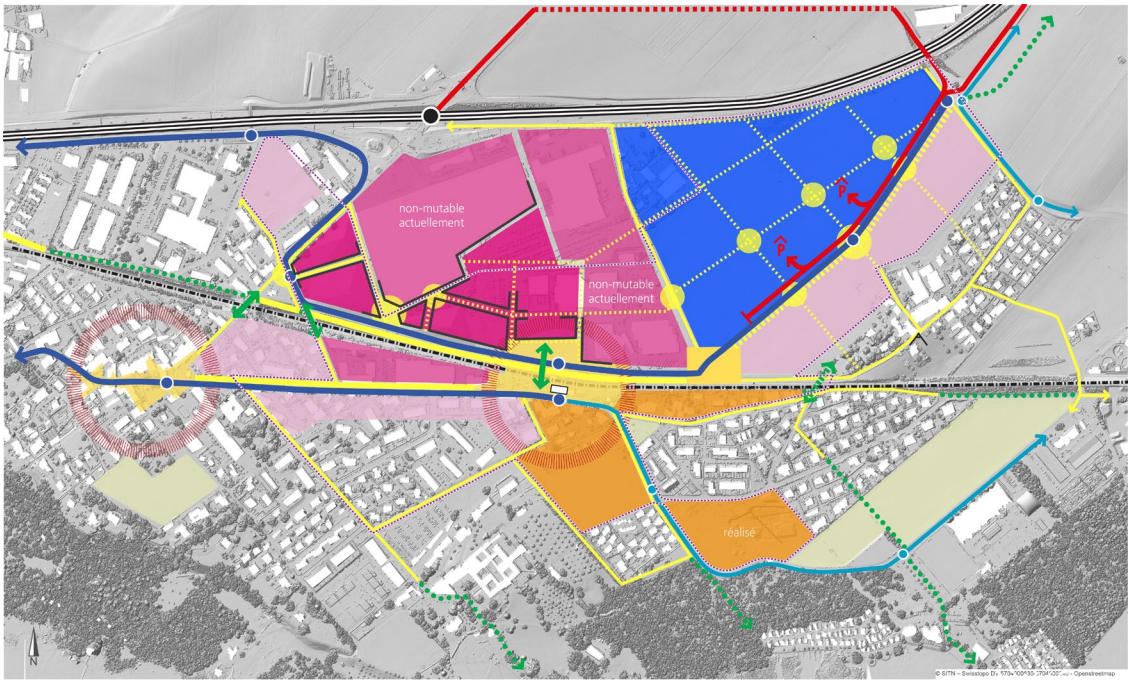
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité

Cette mesure se réfère à la stratégie visant à valoriser les centres et lieux de vie principaux et orientant une urbanisation compacte vers l'intérieur en développant les secteurs bien desservis par les TP (gares, axes de bus structurants). Elle permet de :

- préparer l'arrivée de la ligne directe et l'amélioration de l'offre ferroviaire
- accompagner le renforcement des axes structurants TP de l'agglomération avec un développement urbain conséquent et qualitatif
- mobiliser le foncier et accueillir la croissance au bon endroit : la concentrer en priorité dans des secteurs coordonnés avec le système de transport et ainsi contribuer à limiter la dispersion de l'urbanisation et réduire la consommation de surfaces
- améliorer la qualité des espaces publics dans les principaux lieu de vie et de développement ainsi qu'autour des nœuds et haltes TP

Coordination entre transports et urbanisation	La coordination entre transports et urbanisation est maximale pour les pôles de gare et les pôles d'axes structurants qui sont le plus étroitement liés aux investissements majeurs imminents dans les transports publics au sein de l'agglomération, pour les années et les décennies à venir. Voir aussi les sous-fiches pour plus de détail.
Etat de la planification (2021) et prochaines étapes de mise en œuvre	**Etat de la planification (2021)** Etudes et projets particuliers existants et en cours (liste non exhaustive) : • Inscription des pôles dans les PAL en cours de révision (projets de territoire des communes) • SCAT, étude de base « pôles de gare – pôles mixtes de l'agglomération RUN » 2020-2021, portant sur les 14 pôles de gare et pôles mixtes de l'agglomération • Autres : voir sous-fiches par pôles **Prochaines étapes et horizons** • En fonction des horizons mentionnés ci-dessus et en coordination avec les mesures d'infrastructures de transports prévues. *A noter que les prochaines étapes se feront dans la majorité des cas vraisemblablement avant l'échéance de l'horizon des mesures A de la quatrième génération de projets d'agglomération. En vue du caractère permanant de cette mesure et des procédures progressives des projets urbains, une projection sur les années 2024 à 2028 ne paraît pas appropriée aujourd'hui.*
Instances responsables	• Mise en œuvre : les communes concernées. • Coordination régionale : commissions régionales d'aménagement et des transports • Voir sous-fiches par pôles
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** Voir sous-fiches par pôles **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** Voir sous-fiches par pôles

A. Aménagement du territoire, fiche A5 / D1, sous-fiche		
A5 / D1.13	**Pôle de gare La Tène**	**Priorité : Ap**



Carte du pôle (étude de base SCAT 2021)

Etat actuel

Bases

- PAL de La Tène en cours d'élaboration : Stratégie politique d'aménagement juin 2018, pré-étude 2020, projet de territoire 2021 (en consultation auprès du SAT jusqu'en juillet 2021)
- Schéma directeur du Pôle Littoral Est, signé entre le canton et la commune en décembre 2020.
- Plan d'aménagement cantonal 2021 en procédure de mise à l'enquête de mai à juin 2021.
- Plan directeur régional COMUL
- Projets d'intention de la BLS concernant la réorganisation de la gare de Marin-Epagnier
- Etude de base « pôles de gare – pôles mixtes » de l'agglomération RUN, SCAT 2021

Situation

Le site dispose d'une desserte en transports publics excellente avec une halte RER et bientôt deux axes structurants TP. Le contexte de la gare représente, autant au Nord qu'au Sud des voies, un potentiel important de densification / transformation : bâti vieillissant, très peu de rez-de-chaussée actifs ; à noter plus au Sud les opérations de renouvellement / densification en cours. La gare est aujourd'hui sous-valorisée, autant en tant que moteur de développement urbain qu'en tant que centralité de vie urbaine.

Description de la mesure

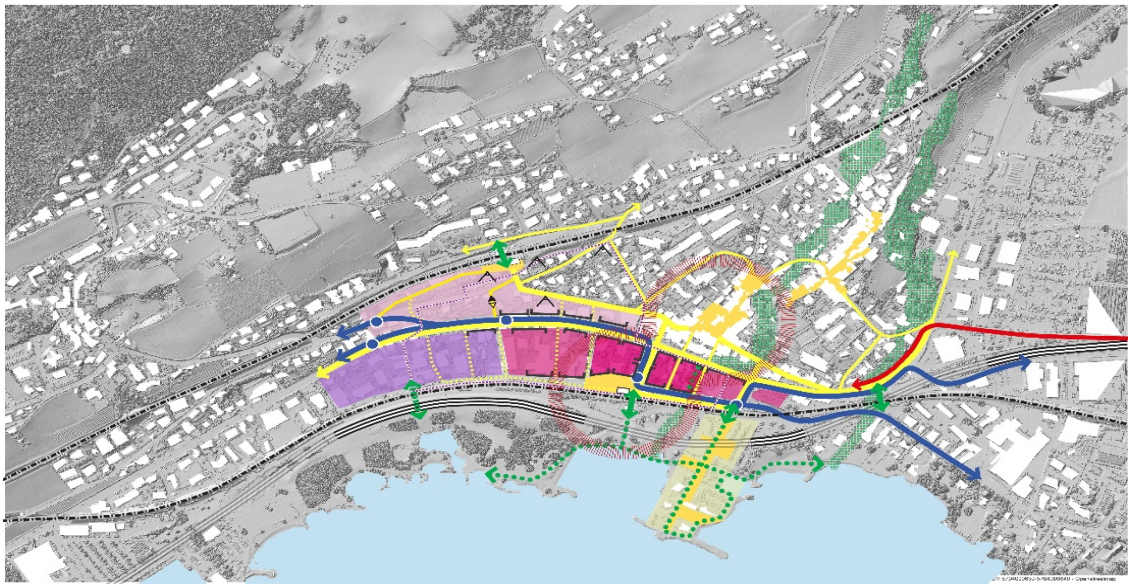
☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique

Prochaine étape du projet urbain pour le pôle

- Elaboration et mise en œuvre d'un schéma directeur pour le développement du pôle de gare La Tène
- Renforcement du littoral est : développer la ville (productive) jusqu'à l'extrémité Est de La Tène, en cohérence avec le prolongement des axes structurants TP.

Coordination entre transports et urbanisation	Localisation du pôle à proximité immédiate d'une halte RER (BLS) et desservis par les deux axes structurants TP du Littoral, et au bénéfice d'une très bonne accessibilité MD dans toutes les directions, de même qu'une proximité des bassins de vie de La Tène et de tout l'Est du Littoral.
Etat de la planification (2021) et étapes de la mise en œuvre	**Etat de la planification (2021)** • Préparation du mandat d'études parallèles achevée, en cohérence avec le PAL de La Tène **Prochaines étapes et horizons** • 2021 Conduite du MEP • À caler : réorganisation gare BLS • À caler : ouverture du centre commercial vers la gare
Instances responsables	• Commune de La Tène • Canton, service de l'aménagement du territoire (SCAT) et de l'économie (NECO)
Interdépendance aux mesures	H13.2a, H13.2b, H13.3, I13.1, L23.1, M23.2, M23.3 et M23.4
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT / NECO **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** Emprises pour nouvelles zones à bâtir (horizon 2030) : • Env. 15 ha pour zones d'activités • Env. 5.7 ha pour zone mixte • Emprises sur surfaces d'assolement (cat. 1) nécessaires **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** OPAM (route nationale, entreprises Migros, Metalor Technologies SA)

A. Aménagement du territoire, fiche A5 / D1, sous-fiche		
A5 / D1.20	**Pôle de gare Saint-Blaise**	**Priorité : Ap**

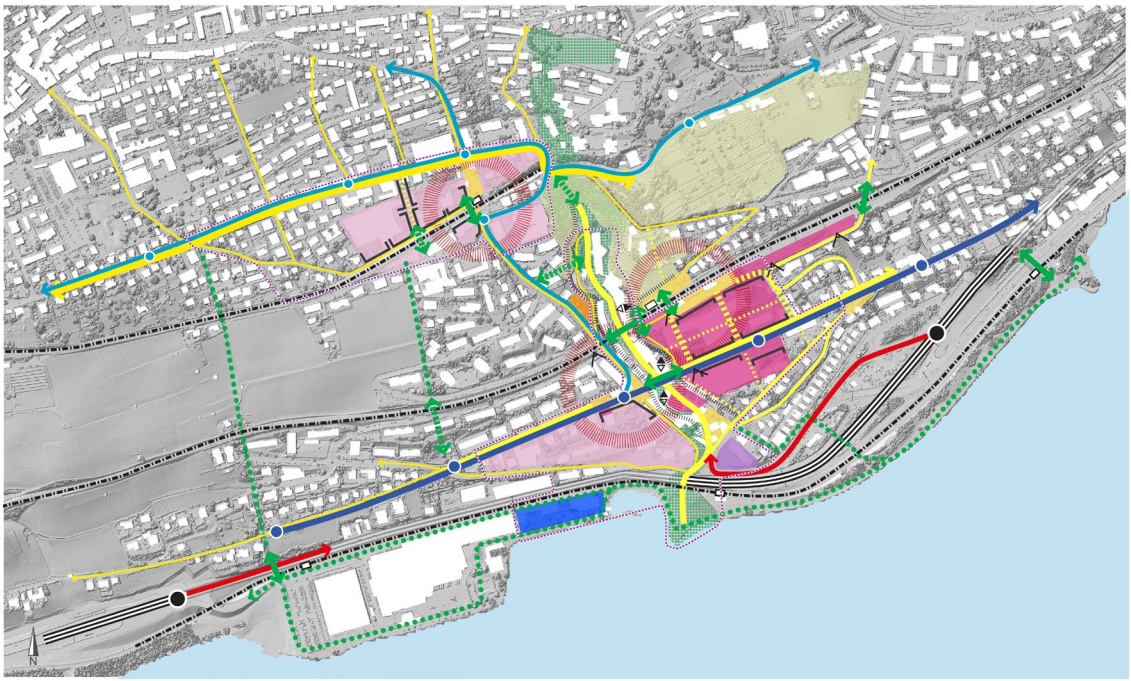


Carte du pôle (étude de base SCAT 2021)

Etat actuel	**Bases** • PAL de Saint-Blaise en cours d'élaboration • Plan directeur régional COMUL • Etude de base « pôles de gare – pôles mixtes » de l'agglomération RUN, SCAT 2021 **Situation** Le site dispose d'une desserte en transports publics excellente avec deux haltes RER (CFF et BLS) et deux axes structurants TP. Le contexte de la gare représente, dans le triangle entre les 2 gares et le centre-bourg, ainsi que le long la route cantonale, un potentiel important de densification / transformation : bâti vieillissant, très peu de rez-de-chaussée actifs. Les gares sont aujourd'hui sous-valorisées, autant en tant que moteurs de développement urbain qu'en tant que lieux de vie urbaine. Ceci est notamment le cas pour la gare BLS sise entre le centre-bourg et la zone de loisirs du bord du lac de Saint-Blaise.
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique **Prochaine étape du projet urbain pour le pôle** • Elaboration et mise en œuvre d'un schéma directeur pour le développement du pôle de gare Saint-Blaise
Coordination entre transports et urbanisation	Localisation du pôle entre deux haltes RER (CFF, BLS) et desservis par les deux axes structurants TP du Littoral, et au bénéfice d'une très bonne accessibilité MD dans toutes les directions, de même qu'une proximité des bassins de vie de St-Blaise, Hauterive et La Tène.
Etat de la planification (2021) et étapes de la mise en œuvre	**Etat de la planification (2021)** • Concrétisation du pôle de gare dans le projet de territoire du PAL de Saint-Blaise **Prochaines étapes et horizons** • 2022 : Conduite d'un MEP
Instances responsables	• Commune de Saint-Blaise • Canton, service de l'aménagement du territoire (SCAT)

Interdépendance aux mesures	H10.5b, I20.4, I20.5, K20.5 et M20.12
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** Emprises pour nouvelles zones à bâtir (horizon 2030) : pas d'extension de zone prévue **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** OPAM (route nationale, route cantonale, ligne ferroviaire du pied du Jura)

A. Aménagement du territoire, fiche A5 / D1, sous-fiche		
A5 / D1.2	**Pôle de gare Serrières**	**Priorité : Ap**

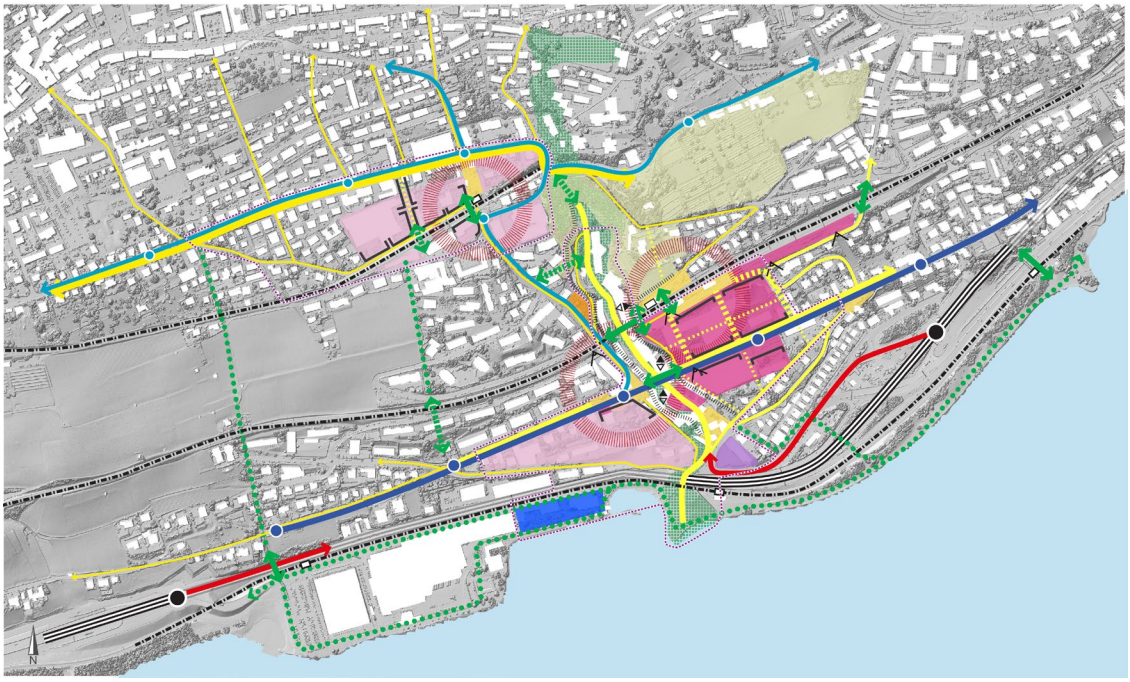


Carte du pôle (étude de base SCAT 2021)

Etat actuel	**Bases** • PDQ Tivoli et PQ «Tivoli Sud et Vallon » • PAL Ville de Neuchâtel en cours d'élaboration ; Vision d'aménagement de Neuchâtel • Plan directeur régional COMUL • Etude de base « pôles de gare – pôles mixtes » de l'agglomération RUN, SCAT 2021 **Situation** Le site dispose d'une desserte en transports publics excellente avec deux halte RER, un axe structurant TP, une ligne de bus principale et un arrêt Littorail en contre-bas. Entre la gare et le lac, jusqu'au site de Philip Morris, d'importants potentiels de densification / transformation urbain sont concentrés. Ils sont très divers et consistent d'anciennes usines, du vallon de la Serrière, ainsi que de quartiers résidentiels : bâti vieillissant ou obsolète, très peu de rez-de-chaussée actifs. Autour de la rue de Tivoli au Sud de la gare, la transformation a déjà commencé.
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique • Prochaine étape du projet urbain pour le pôle : • Etude intégré urbanisme – mobilité / AVP rue de Tivoli / gare de Serrières • Plans de quartier pour les secteurs à l'Ouest du vallon de la Serrière
Coordination entre transports et urbanisation	Localisation du pôle à proximité de deux haltes RER (Serrières, et Les Deurres à proximité), et desservis par un des deux axes structurants TP du Littoral, une ligne de bus principale et au bénéfice d'une bonne accessibilité MD dans toutes les directions, malgré la topographie accentuée du site, notamment la proximité des bassins de vie de Neuchâtel, Peseux, Corcelles-Cormondrèche et Auvernier.
Etat de la planification (2021) et	• Etat de la planification (2021) • PDQ Tivoli et PQ « Tivoli Sud et Vallon »

étapes de la mise en œuvre	• 2020-2021 étude d'avant-projet d'aménagement de la rue de Tivoli et de la place Clos-de-Serrières pour alimenter le PA RUN 4 • Consolidation des principales orientations pour le pôle dans le PAL de Neuchâtel • Prochaines étapes et horizons • 2021 étude intégrée urbanisme – mobilité pour cadrer les opérations de PLQ à venir
Instances responsables	• Ville de Neuchâtel • Canton, service de l'aménagement du territoire (SCAT)
Interdépendance aux mesures	H10.4a, H10.4b et M10.11
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** Emprises pour nouvelles zones à bâtir (horizon 2030) : pas d'extension de zone prévue **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** OPAM (route nationale, route cantonale, ligne ferroviaire)

A. Aménagement du territoire, fiche A5 / D1, sous-fiche		
A5 / D1.22	**Pôle de gare Les Deurres**	**Priorité : Ap**

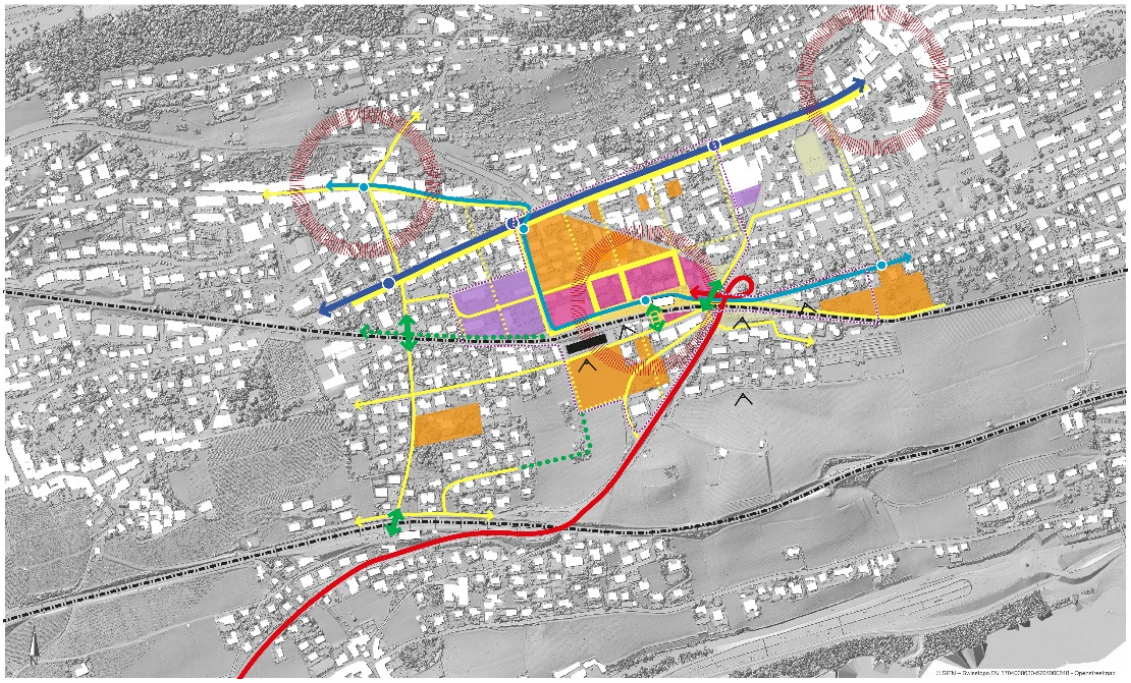


Carte du pôle (étude de base SCAT 2021)

Etat actuel	**Bases** • PALs de Neuchâtel et Peseux en cours d'élaboration : Stratégie d'aménagement de Peseux, Vision d'aménagement de Neuchâtel • Plan directeur régional COMUL • Etude de base « pôles de gare – pôles mixtes » de l'agglomération RUN, SCAT 2021 **Situation** Le site dispose d'une très bonne desserte en transports publics avec une halte RER dans le site et une deuxième halte RER ainsi qu'un axe structurant bus à proximité au Sud (Serrières / Tivoli), ainsi que des lignes de bus secondaires. Le contexte de la gare représente, autant au Nord qu'au Sud des voies, un potentiel de densification / transformation important avec un accent sur le logement et ainsi un remplacement progressif des actuelles activités artisanales. Pour ces dernières, le site ne semble plus approprié vu l'accessibilité routière traversant des quartiers résidentiels voisins.
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique • Prochaine étape du projet urbain pour le pôle : • Elaboration et mise en œuvre d'un schéma directeur pour le développement du pôle de gare Les Deurres
Coordination entre transports et urbanisation	Localisation du pôle à proximité de deux haltes RER (Les Deurres, et Serrières à proximité), et desservis par une nouvelle ligne de bus principale desservant l'Ouest de la Ville Littoral et au bénéfice d'une bonne accessibilité MD vers Neuchâtel àl'Est et Peseux / Corcelles-Cormondrèche à l'Ouest, ainsi que Serrières malgré la topographie accentuée.
Etat de la planification (2021) et	**Etat de la planification (2021)** / **Prochaines étapes et horizons**

étapes de la mise en œuvre	• 2022-2023: Conduite d'un MEP préalable à l'élaboration d'un Plan Directeur Sectoriel
Instances responsables	• Ville de Neuchâtel • Canton, service de l'aménagement du territoire (SCAT)
Interdépendance aux mesures	H20.2, I10.1b, L20.1, M20.11 et M20.13
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** Emprises pour nouvelles zones à bâtir (horizon 2030): pas d'extension de zone prévue **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** OPAM (route cantonale, ligne ferroviaire)

A. Aménagement du territoire, fiche A5 / D1, sous-fiche		
A5 / D1.23	**Pôle de gare Corcelles-Peseux**	**Priorité : Ap**

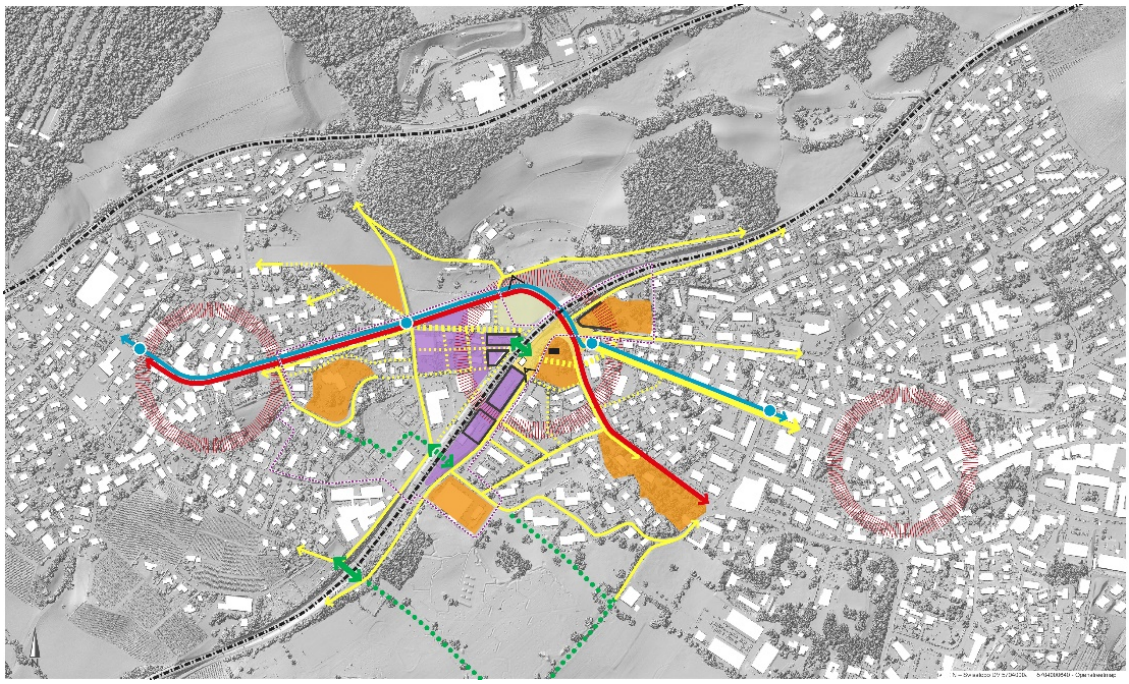


Carte du pôle (étude de base SCAT 2021)

Etat actuel	**Bases** • PALs de Corcelles-Cormendrèche et Peseux / Neuchâtel en cours d'élaboration ; Startégie d'aménagement de Corcelles-Cormondrèche. • Plan directeur régional COMUL • Etude de base « pôles de gare – pôles mixtes » de l'agglomération RUN, SCAT 2021 **Situation** Le site dispose d'une très bonne desserte en transports publics avec une halte RER et un axe structurant TP. Le contexte de la gare représente, avant tout au Nord des voies, un potentiel important de densification / transformation : bâti vieillissant, tissu peu dense, très peu de rez-de-chaussée actifs. La gare est aujourd'hui sous-valorisée, autant en tant que moteur de développement urbain qu'en tant que centralité de vie urbaine complémentaire aux noyaux de Corcelles et de Peseux.
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique **Prochaine étape du projet urbain pour le pôle** • Elaboration et mise en œuvre d'un schéma directeur pour le développement du pôle de gare Corcelles-Peseux, avec un accent sur le logement
Coordination entre transports et urbanisation	Localisation du pôle à proximité d'une halte RER et desservis par une nouvelle ligne de bus principale desservant l'Ouest de la Ville Littoral, ainsi que juste au Nord par un des deux axes structurants TP du Littoral. Egalement une très bonne accessibilité MD vers vers les bourgs historiques à l'Ouest avec la Ficelle le long la voie ferrée et vers Neuchâtel et Peseux à l'Est, ainsi que Auvernier au Sud malgré la topographie accentuée.
Etat de la planification (2021) et	**Etat de la planification (2021)** • Schéma directeur du pôle de gare (2015)

étapes de la mise en œuvre	**Prochaines étapes et horizons** • 2023 Réaliser un Plan directeur sectoriel PDS pour le pôle de gare
Instances responsables	• Ville de Neuchâtel • Canton, service de l'aménagement du territoire (SCAT)
Interdépendance aux mesures	H10.7, I10.7, K20.2, K20.3, K20.4, L10.2, M10.9, M20.10
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** Emprises pour nouvelles zones à bâtir (horizon 2030): pas d'extension de zone prévue **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** OPAM (route cantonale, entreprise Someco SA)

A. Aménagement du territoire, fiche A5 / D1, sous-fiche		
A5 / D1.12	**Pôle de gare Colombier**	**Priorité : Ap**

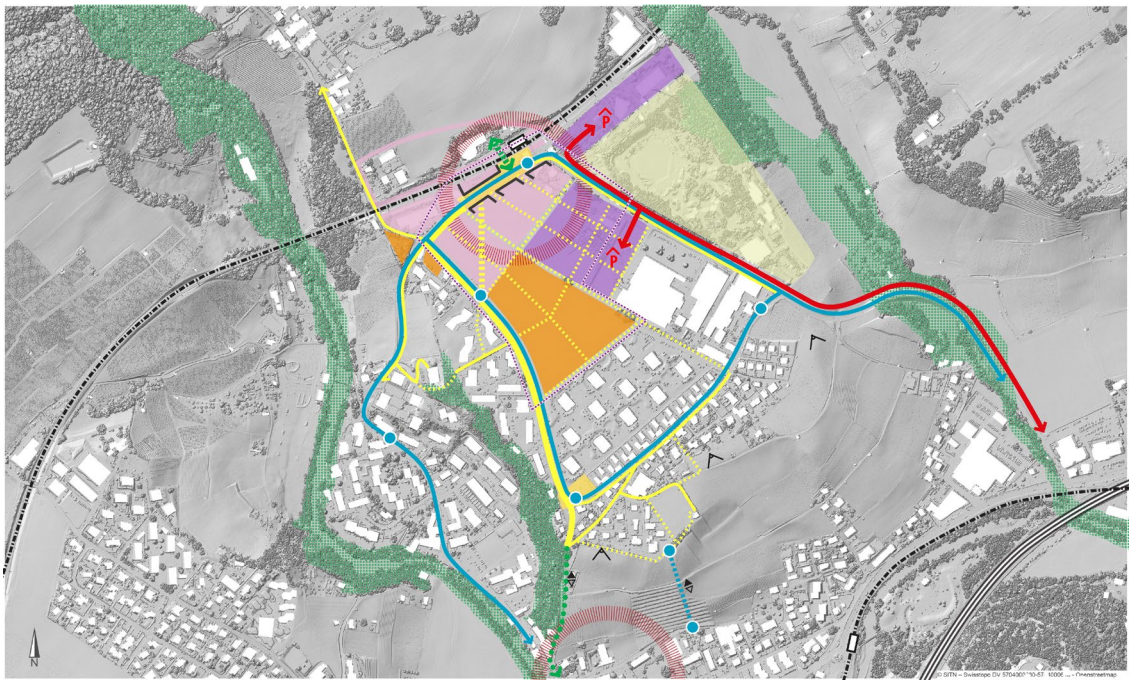


Carte du pôle (étude de base SCAT 2021)

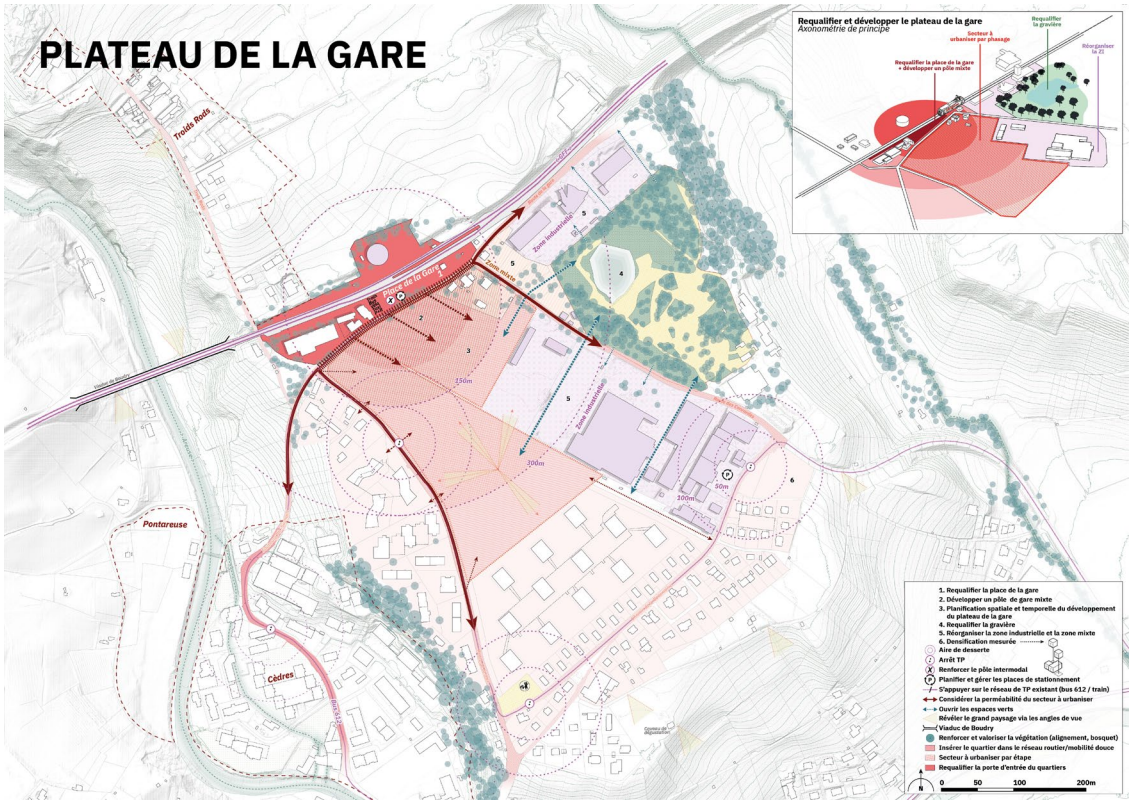
Etat actuel	**Bases** • PAL de Milvignes (pour village de Colombier) en début de révision • Plan directeur régional COMUL • Etude de base « pôles de gare – pôles mixtes » de l'agglomération RUN, SCAT 2021 **Situation** Le site dispose d'une bonne desserte en transports publics avec une halte RER et desserte bus suburbaine. Le contexte de la gare représente, tant au Nord qu'au Sud des voies, un potentiel important de développement et/ou de densification : bâti vieillissant, peu dense ; parcours MD vers la gare et franchissements du faisceau lacunaires. La gare est aujourd'hui sous-valorisée, autant en tant que moteur de développement urbain qu'en tant que lieu de vie entre Colombier et Bôle.
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique **Prochaine étape du projet urbain pour le pôle :** • Elaboration et mise en œuvre d'un schéma directeur pour le développement du pôle de gare Colombier, avec un accent sur le logement
Coordination entre transports et urbanisation	Localisation du pôle à proximité d'une halte RER, desservis par une ligne de bus suburbaine. Accessibilité MD confortable depuis les centres et quartiers voisins de Colombier et Bôle. Orientation logements, en raison de l'accessibilité à l'autoroute uniquement en traversée de village de Colombier.
Etat de la planification (2021) et étapes de la mise en œuvre	**Etat de la planification (2021)** • Inscription du pôle de gare dans le projet de territoire de la commune (révision du PAL en cours) **Prochaines étapes et horizons** • 2025 Plan directeur sectoriel (PDS) : créer des liaisons directes et attractives vers la gare, ainsi qu'entre les quartiers de Bôle et Colombier

	• 2025 zoom pôle de gare dans le plan directeur MD de la commune
Instances responsables	• Commune de Colombier • Canton, service de l'aménagement du territoire (SCAT)
Interdépendance aux mesures	I14.6, I14.7, K24.1, M24.12 et M24.14
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** Emprises pour nouvelles zones à bâtir (horizon 2030) : pas d'extension de zone prévue **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** OPAM (route cantonale, ligne ferroviaire)

A. Aménagement du territoire, fiche A5 / D1, sous-fiche		
A5 / D1.11	**Pôle de gare Boudry**	**Priorité : Ap**



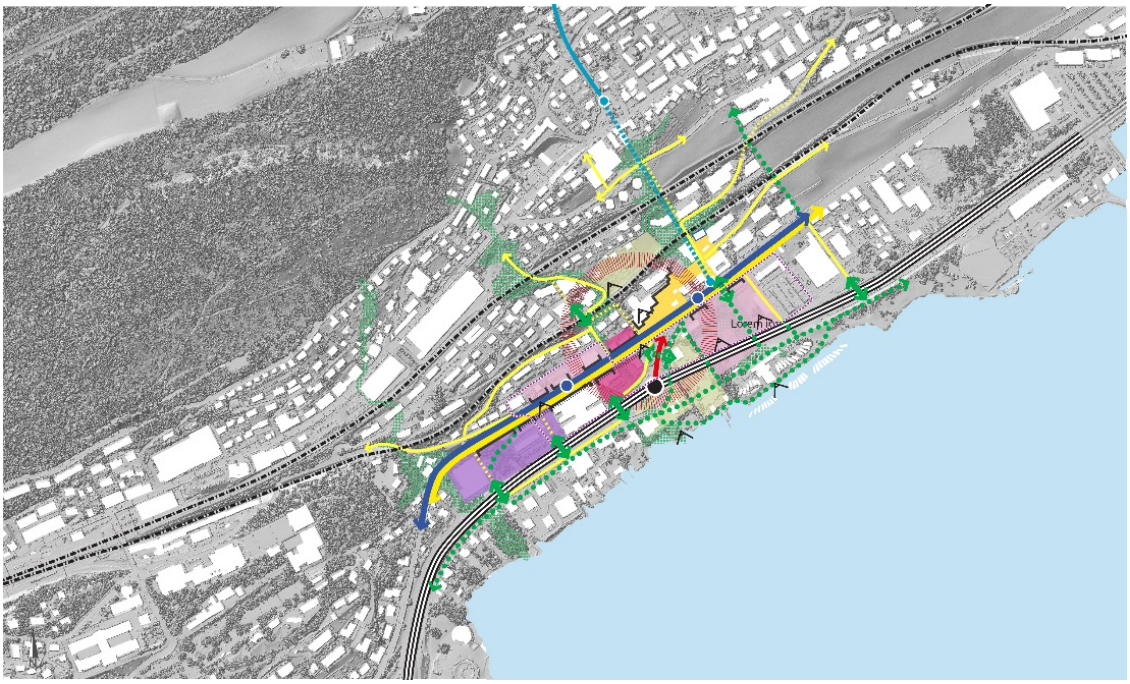
Carte du pôle (étude de base SCAT 2021)



Extrait du projet de territoire de la commune de Boudry

Etat actuel	**Bases** • PAL de Boudry en cours d'élaboration : Projet de territoire et pré-étude terminée, prochaine étape PDCommunal • Plan directeur régional COMUL • Etude de base « pôles de gare – pôles mixtes » de l'agglomération RUN, SCAT 2021 **Situation** Le site dispose d'une bonne desserte en transports publics avec une halte RER et une ligne de bus locale. Le grand plateau au Sud de la gare représente un potentiel important de développement. Sa position est particulièrement importante grâce à la proximité au centre-bourg autant qu'à la gare, et la situation en promontoire.
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique **Prochaine étape du projet urbain pour le pôle** • Elaboration et mise en œuvre d'un schéma directeur pour le développement du pôle de gare Boudry
Coordination entre transports et urbanisation	Localisation du pôle à proximité d'une halte RER, desservis par une line de bus secondaire et une ligne suburbaine. Accessibilité MD confortable pour le plateau de la gare, ainsi que depuis le centre grâce à la nouvelle liaison réservée aux piétons et vélos, ceci malgré la pente.
Etat de la planification (2021) et étapes de la mise en œuvre	**Etat de la planification (2021)** • Stabilisation des orientations principales pour le pôle de gare dans le projet de territoire du PAL de Boudry **Prochaines étapes et horizons** • 2023 concours pour la planification du secteur et réalisation d'un « concept global » pour le plateau comme zoom dans le PAL. Ceci doit permettre de donner une idée de la forme du futur quartier sur le plateau et de son image ainsi que de sa structuration par des cheminements et parcours et sa connexion au centre historique et au Littorail. Changement d'affectation de la zone industrielle non-construite vers la mixité.
Instances responsables	• Commune de Boudry • Canton, service de l'aménagement du territoire (SCAT)
Interdépendance aux mesures	K24.4, L24.1, M14.16, M24.3, M24.11 et M24.13
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** Emprises pour nouvelles zones à bâtir (horizon 2030): • Env. 4.5 ha pour zone mixte/résidentielle • Emprises sur surfaces d'assolement (cat. 1) nécessaires **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** OPAM (ligne ferroviaire)

A. Aménagement du territoire, fiche A5 / D1, sous-fiche		
A5 / D1.8	**Pôle d'axe structurant Monruz**	**Priorité : Ap**

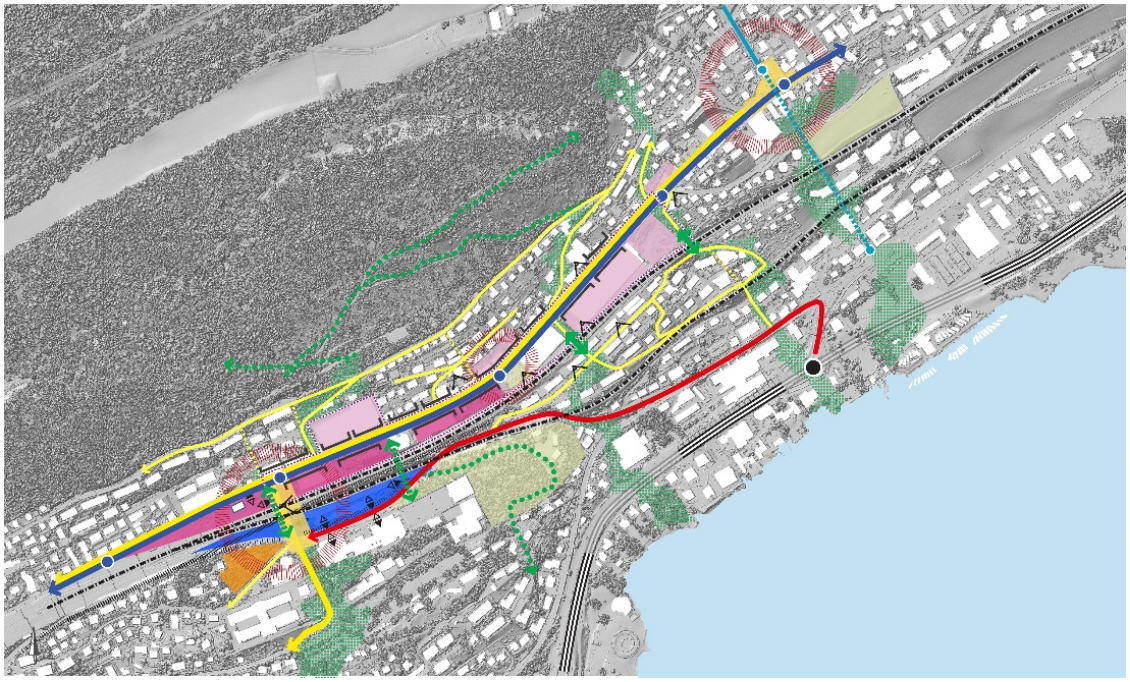


Carte du pôle (étude de base SCAT 2021)

Etat actuel	**Bases** • Plan directeur sectoriel et Plan de quartier Monruz Sud • PAL de Neuchâtel en cours d'élaboration ; Vision d'aménagement de Neuchâtel • Plan directeur régional COMUL • Plan directeur des rives du lac de Neuchâtel (PDRives) • Etude de base « pôles de gare – pôles mixtes » de l'agglomération RUN, SCAT 2021 • Programme « nature en ville » **Situation** Le site dispose d'une bonne desserte en transports publics avec un axe structurant TP. Autour de la rue de Monruz, le site présente un potentiel important de densification / transformation : bâti vieillissant, très peu de rez-de-chaussée actifs ; site marqué par l'accès à l'autoroute. La position sur le lac est aujourd'hui sous-valorisée.
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique • Prochaine étape du projet urbain pour le pôle : • Elaboration et mise en œuvre d'un schéma directeur pour le développement du pôle d'axe structurant Monruz
Coordination entre transports et urbanisation	Localisation du pôle le long de l'un des deux axes structurants TP du Littoral, bonne accessibilité MD, notamment le long du lac, à l'Ouest vers Neuchâtel ou à l'Est vers St-Blaise, puis la Tène.
Etat de la planification (2021) et étapes de la mise en œuvre	**Etat de la planification (2021)** • Plan directeur sectoriel et Plan de quartier Monruz Sud **Prochaines étapes et horizons** • 2022-2023 Conduite d'un MEP avec focus sur les espaces publics • Elaboration de Plans de quartier individuels pour l'urbanisation des secteurs le long de la rue de Monruz

Instances responsables	• Ville de Neuchâtel • Canton, service de l'aménagement du territoire (SCAT)
Interdépendance aux mesures	G4, I10.11, I20.3 et M1.2
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** Emprises pour nouvelles zones à bâtir : pas d'extension de zone prévue **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** OPAM (route cantonale, lignes ferroviaires)

A. Aménagement du territoire, fiche A5 / D1, sous-fiche		
A5 / D1.24	**Pôle d'axe structurant Portes-Rouges**	**Priorité : Ap**



Carte du pôle (étude de base SCAT 2021)

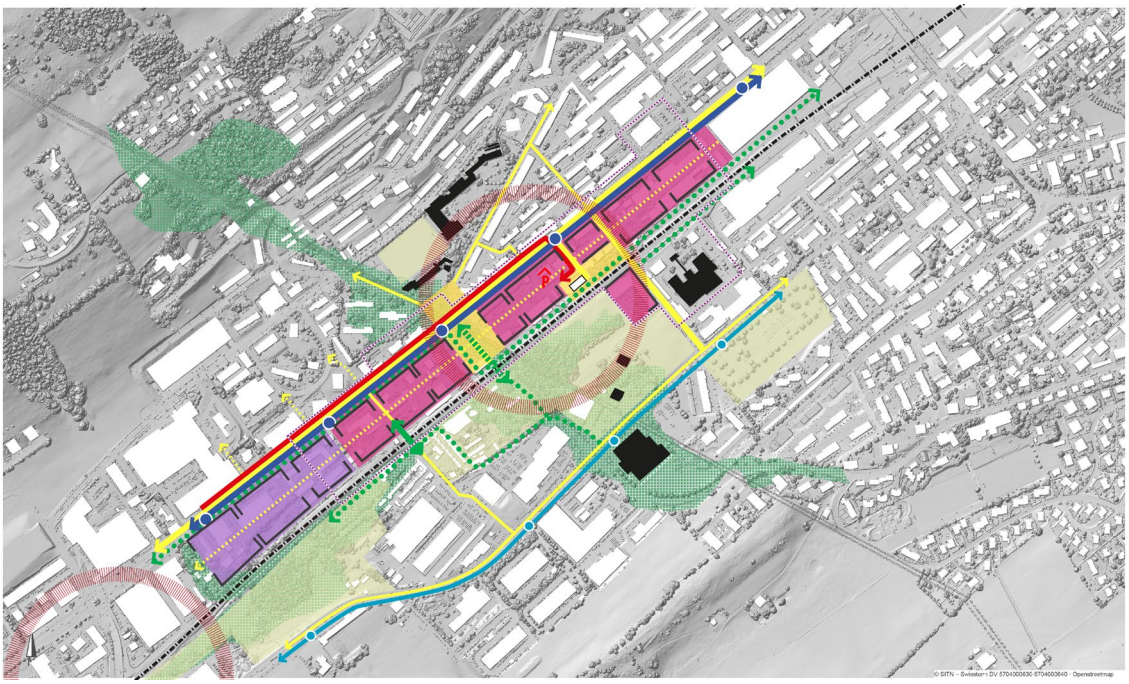
Etat actuel	**Bases** • Plan directeur sectoriel Portes-Rouges • PAL de Neuchâtel en cours d'élaboration ; Vision d'aménagement de Neuchâtel • Plan directeur régional COMUL • Etude de base « pôles de gare – pôles mixtes » de l'agglomération RUN, SCAT 2021 **Situation** Le site dispose d'une bonne desserte en transports publics avec un axe structurant TP. Il représente, autant au Nord qu'au Sud de son axe routier, un potentiel important de densification / transformation : bâti vieillissant, très peu de rez-de-chaussée actifs, activités à basse valeur ajoutée. La proximité à l'université au Sud n'est pas exploitée.
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique • Prochaine étape du projet urbain pour le pôle : • Elaboration et mise en œuvre d'un schéma directeur pour le développement du pôle d'axe structurant Portes-Rouges
Coordination entre transports et urbanisation	Localisation du pôle le long de l'un des deux axes structurants TP du Littoral, bonne accessibilité MD, notamment le long de l'axe principal structurant le côteau, à l'Ouest vers Neuchâtel ou à l'Est vers La Coudre, Hauterive et St-Blaise.
Etat de la planification (2021) et étapes de la mise en œuvre	**Etat de la planification (2021)** • Plan directeur sectoriel Portes-Rouges **Prochaines étapes et horizons** • 2021-2025: Mise en œuvre du PDS Portes-Rouge
Instances responsables	• Ville de Neuchâtel • Canton, service de l'aménagement du territoire (SCAT)

Interdépendance aux mesures	G20.2, I10.12, M10.7, M10.19, M20.4, M20.9 et M20.15
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** Emprises pour nouvelles zones à bâtir (horizon 2030): pas d'extension de zone prévue **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** OPAM (route cantonale, ligne ferroviaire)

A. Aménagement du territoire, fiche A5 / D1, sous-fiche		
A5 / D1.3	**Pôle de gare La Chaux-de-Fonds / Gare**	**Priorité : Ap**

Etat actuel	**Bases** • Plan spécial Le Corbusier (2009) • Plan directeur régional Centre-Jura **Situation** Le site dispose d'une desserte en transports publics excellente avec une gare principale et l'ensemble des lignes de bus du réseau urbain de la ville. Le contexte de la gare représente, notamment au Nord des voies, un potentiel important de densification / transformation (secteur Le Corbusier) : friche ferroviaire, et tissu artisanal vieillissant peu dense, très peu de rez-de-chaussée actifs. Les premières étapes de ce secteur ont été réalisées.
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique **Prochaine étape du projet urbain pour le pôle** • Constructions des îlots définis par le PS
Coordination entre transports et urbanisation	Localisation du pôle à proximité d'une gare principale et de l'interface principale du réseau de bus urbain, très bonne accessibilité MD par le chemin des Rencontres notamment.
Etat de la planification (2021) et étapes de la mise en œuvre	**Etat de la planification (2021)** • Plan spécial Le Corbusier sanctionné en 2009 **Prochaines étapes et horizons** • En construction depuis 2015
Instances responsables	• Ville de La Chaux-de-Fonds • Canton, service de l'aménagement du territoire (SCAT)
Interdépendance aux mesures	/
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT / NECO **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** Emprises pour nouvelles zones à bâtir (horizon 2030): env. 1.3 ha pour zone mixte **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** /

A. Aménagement du territoire, fiche A5 / D1, sous-fiche		
A5 / D1.4	**Pôle de gare des Forges**	**Priorité : Ap**

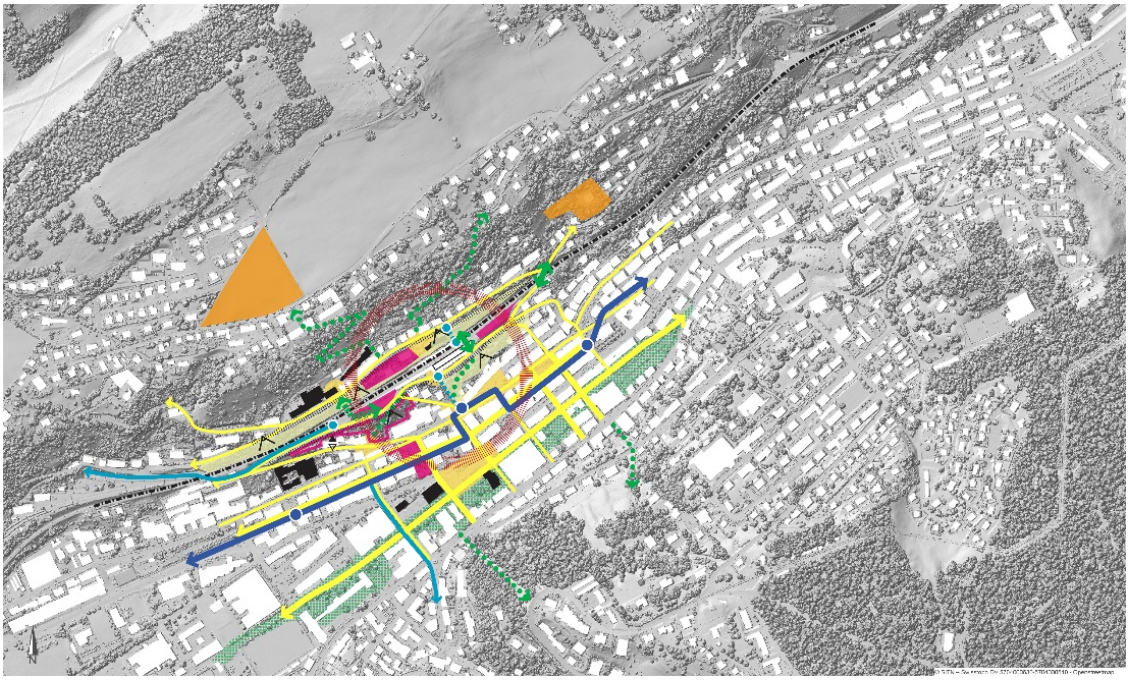


Carte du pôle (étude de base SCAT 2021)

Etat actuel	**Bases** • Plan de quartier « Ancienne scierie des Eplatures » • Plan directeur régional Centre-Jura • Etude de base « pôles de gare – pôles mixtes » de l'agglomération RUN, SCAT 2021 **Situation** Le site dispose d'une desserte en transports publics excellente avec une nouvelle halte RER à très court terme et plusieurs lignes de bus urbaines dont l'axe structurant TP de la ville. Le contexte de la halte représente, notamment au Nord des voies entre le faisceau et la rue du Locle, un potentiel important de densification / transformation : bâti vieillissant, friches de la scierie, tissu artisanal peu dense, très peu de rez-de-chaussée actifs. Le Plan Spécial de la Scierie, devant accueillir notamment des services cantonaux, témoigne du potentiel du secteur.
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique • Prochaine étape du projet urbain pour le pôle : • Elaboration et mise en œuvre d'un schéma directeur pour le développement du pôle de gare des Forges
Coordination entre transports et urbanisation	Localisation du pôle à proximité d'une halte RER à venir à très court terme (ouverture en décembre 2021) et plusieurs lignes de bus urbaines dont l'axe structurant TP de la ville, très bonne accessibilité MD dans toutes les directions, notamment grâce au chemin des Rencontres longeant la voie ferrée depuis l'extrême Ouest de la ville jusqu'au centre.
Etat de la planification (2021) et étapes de la mise en œuvre	**Etat de la planification (2021)** / **Prochaines étapes et horizons** • 2022 Révision du PAL

	• 2022 Finalisation du PQ « Ancienne scierie des Eplatures »
Instances responsables	• Ville de La Chaux-de-Fonds • Canton, service de l'aménagement du territoire (SCAT)
Interdépendance aux mesures	I21.4g, K21.4, M21.5 et N11.2c
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** Emprises pour nouvelles zones à bâtir (horizon 2030): pas d'extension de zone prévue **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** /

A. Aménagement du territoire, fiche A5 / D1, sous-fiche		
A5 / D1.5	**Pôle de gare Le Locle**	**Priorité : Ap**

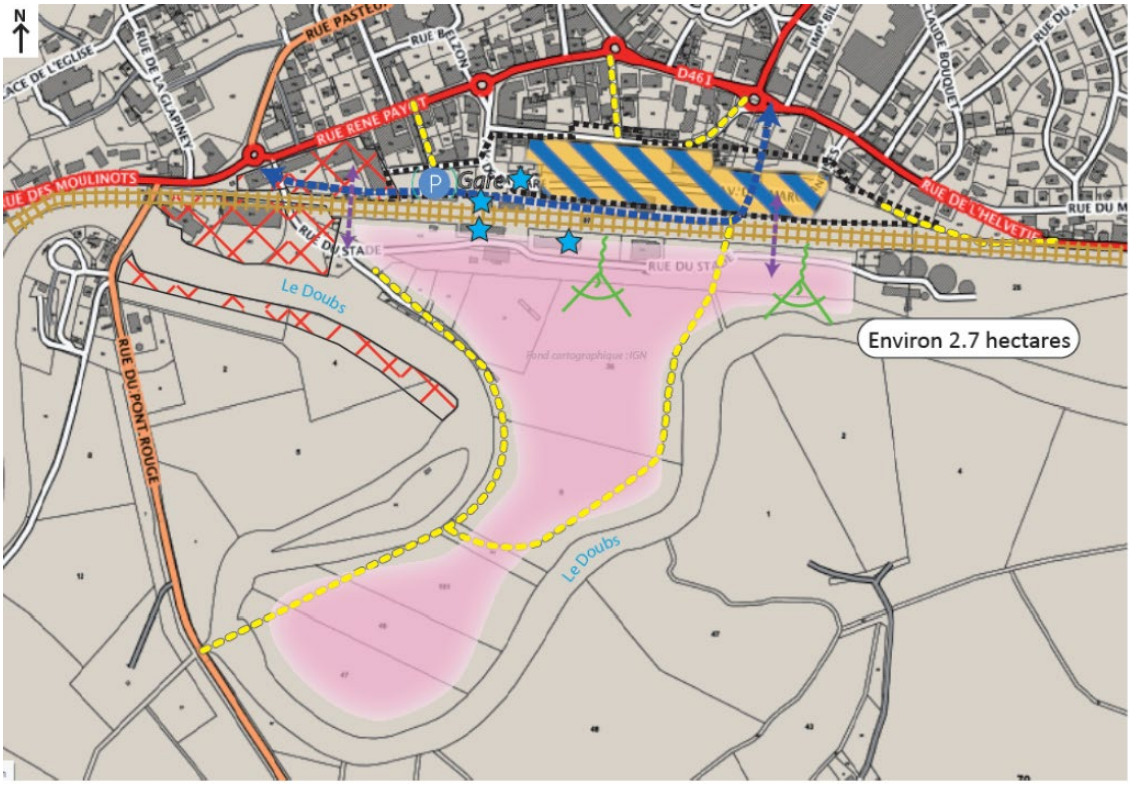


Carte du pôle (étude de base SCAT 2021)

Etat actuel	**Bases** • PAL de la Ville du Locle en cours d'élaboration : pré-étude en cours d'adaptation suite au préavis favorable du SAT ; début des travaux de projet de territoire • Plan directeur régional Centre-Jura • Plan directeur partiel des mobilités H20 • Etude de base « pôles de gare – pôles mixtes » de l'agglomération RUN, SCAT 2021 **Situation** Le site dispose d'une desserte en transports publics excellente avec une gare principale et l'interface principale des bus urbains de la place du 1er août (mesure PA1). Le contexte immédiat de la gare représente des potentiels de développement ponctuels, ainsi que dans un périmètre élargi du centre-ville du Locle qui comprend également des potentiels de densification ponctuels. La gare est aujourd'hui sous-valorisée dans le développement du centre-ville du Locle, autant en tant que lieu d'accueil que moteur de développement urbain et centralité de vie urbaine.
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique • Prochaine étape du projet urbain pour le pôle : • Elaboration et mise en œuvre d'un schéma directeur pour le développement du pôle de gare du Locle
Coordination entre transports et urbanisation	Localisation du pôle à proximité d'une gare principale et au cœur du réseau TP urbain et régional desservant la ville. Très bonne accessibilité MD dans toutes les directions et dénivelé entre la gare et la ville assurée par le « Remontoir », ascenseur inclinée reliant la ville au plateau de la gare.
Etat de la planification (2021) et	**Etat de la planification (2021)** • Inscription du pôle de gare dans le projet de territoire de la Ville

étapes de la mise en œuvre	**Prochaines étapes et horizons** • 2021 Stratégie de développement pour le pôle de gare • 2021-2027 : Etude de faisabilité urbaine
Instances responsables	• Ville du Locle • Canton, service de l'aménagement du territoire (SCAT)
Interdépendance aux mesures	H12.1a, I22.1c, M12.5, M22.1, M22.1d et M22.1e
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☒ « coordination en cours » ☐ « coordination réglée » **Surface utilisée** Emprises pour nouvelles zones à bâtir (horizon 2030): env. 0.2 ha pour zone mixte **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** • OPAM (entreprise Faude et Huguenin SA) • 6436-E-0266 : Site pollué nécessitant une investigation afin de déterminer s'il requiert une surveillance ou un assainissement

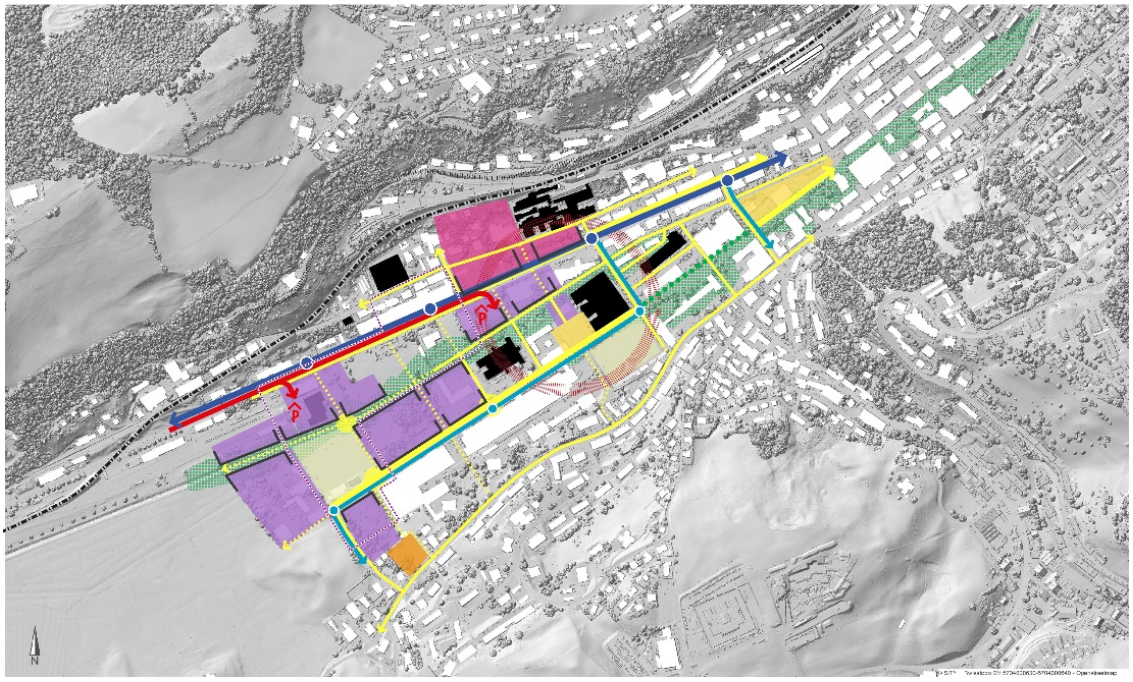
A. Aménagement du territoire, fiche A5 / D1, sous-fiche		
A5 / D1.7	**Pôle de gare Morteau**	**Priorité : Ap**



Etat actuel	**Bases** • Plan Local d'Urbanisme de Morteau approuvé • Plan Local d'Urbanisme intercommunal PLU(i) de la communauté de communes du Val de Morteau (non validé à ce jour, les communes n'ont pas encore transféré la compétence urbanisme) • Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du pays horloger en cours d'élaboration (PADD non approuvé à ce jour) **Situation** Le site dispose d'une desserte satisfaisante en transports publics avec une halte ferroviaire, une ligne interrégionale et des lignes locales de bus du pays horloger, toutefois toutes de fréquence encore relativement modérée. A moyen-long terme, avec le développement planifié de l'offre ferroviaire, le contexte de la gare représente au Nord un potentiel important de densification / transformation : grands espaces libres de stationnement, terrains en friche, bâti vieillissant, très peu de rez-de-chaussée actifs vers la gare. La gare est aujourd'hui sous-valorisée, autant en tant que moteur de développement urbain qu'en tant que centralité de vie urbaine.
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique • Prochaine étape du projet urbain pour le pôle : • Elaboration et mise en œuvre d'un schéma directeur pour le développement du pôle de gare de Morteau
Coordination entre transports et urbanisation	Localisation du pôle à proximité d'une halte ferroviaire d'importance régionale, desservis par le réseau de bus interrégional et local. Accessibilité MD très bonne vers

	tous les différents quartiers Morteau, notamment grâce aux nombreux aménagements et requalification réalisés dans le centre.
Etat de la planification (2021) et étapes de la mise en œuvre	**Etat de la planification (2021)** **/** **Prochaines étapes et horizons** • Inscription du pôle de gare dans le SCOT du pays horloger • Etude de maîtrise d'œuvre pôle de gare (2022) / travaux (2024)
Instances responsables	• Ville de Morteau
Interdépendance aux mesures	L4, L15.1, M15.6 et N25.1
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** / **Etat de coordination avec le PDC** ☒ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☐ « coordination réglée » **Surface utilisée** Emprises pour nouvelles zones à bâtir (horizon 2030) : pas d'extension de zone prévue **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** /

A. Aménagement du territoire, fiche A5 / D1, sous-fiche		
A5 / D1.25	**Pôle d'axe structurant Le Locle / Technicum**	**Priorité : Ap**



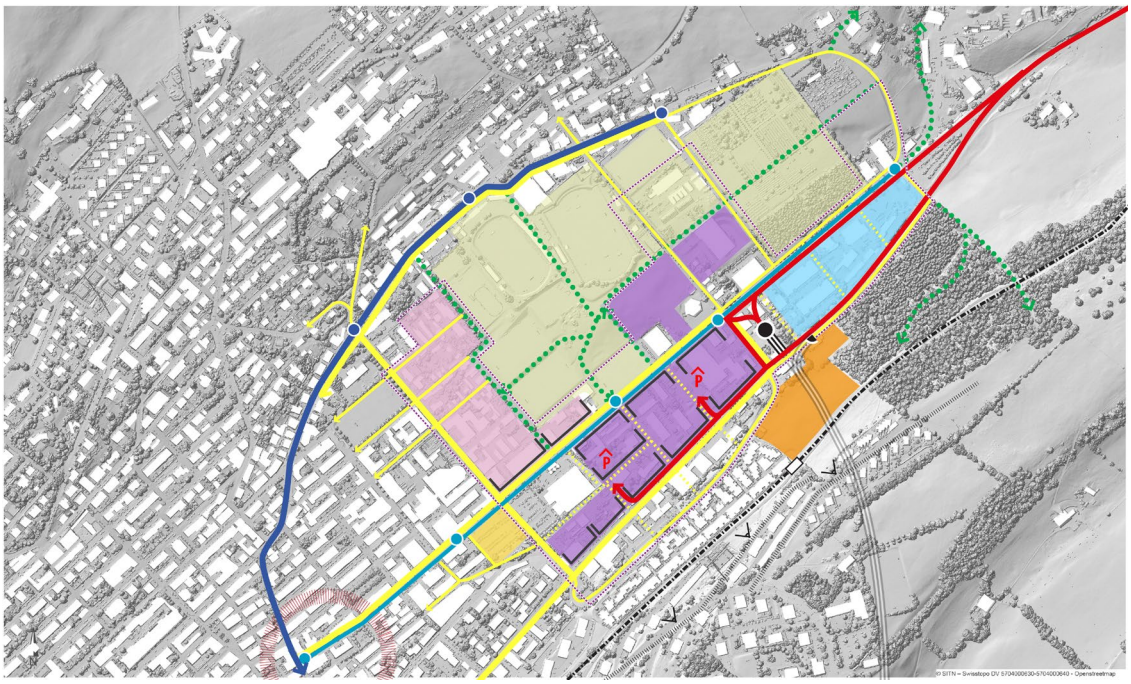
Carte du pôle (étude de base SCAT 2021)

Etat actuel	**Bases** • PAL de la Ville du Locle en cours d'élaboration : pré-étude en cours d'adaptation suite au préavis favorable du SAT ; début des travaux de projet de territoire • Plan directeur régional Centre-Jura • PDA Col-des-Roches • Etude de base « pôles de gare – pôles mixtes » de l'agglomération RUN, SCAT 2021 **Situation** Le site dispose d'une bonne desserte en transports publics différentes lignes de bus urbaine et suburbaine. Le contexte de l'axe représente, autant au Nord qu'au Sud de l'axe et du centre-ville du Locle jusqu'à l'extrémité Ouest de la ville, un potentiel très important de développement et de densification : terrains à bâtir, friches, tissus industriels et artisanaux potentiellement denisifable et à valoriser, bâti vieillissant, très peu de rez-de-chaussée actifs. Plusieurs projets ont été réalisés récemment dans le secteur. Important déficit d'espace public.
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique • Prochaine étape du projet urbain pour le pôle : • Elaboration et mise en œuvre d'un schéma directeur pour le développement du pôle d'axe structurant Le Locle / Technicum
Coordination entre transports et urbanisation	Localisation du pôle le long de l'axe structurant TP en devenir, ainsi qu'une ligne de bus radiale (restructuration du réseau TP). Accessibilité MD excellente par l'axe à vocation piétonne centrale vers le centre-ville, de même que la gare qui se trouve à une distance marchable.
Etat de la planification (2021) et	**Etat de la planification (2021)** • Stratégie de développement en cours d'étude et de contrôle de faisabilité

étapes de la mise en œuvre	**Prochaines étapes et horizons** • 2022-2023 : élaboration de PQ pour urbaniser les îlots dans / le long de la bande centrale (densification, mixité d'affectations, réfection/conversion de bâtiments industriels, etc.). • 2021-2022 élaboration d'une étude d'accessibilité pour l'ensemble du pôle d'études d'aménagement nécessaires à la mise en œuvre des mesures d'espace public et de mobilité
Instances responsables	• Ville du Locle • Canton, service de l'aménagement du territoire (SCAT)
Interdépendance aux mesures	H12.1a, H12.2a, H12.2b, H22.1 et M22.1d
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** Emprises pour nouvelles zones à bâtir (horizon 2030) : pas d'extension de zone prévue **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** OPAM (route cantonale)

A. Aménagement du territoire, fiche A5 / D1, sous-fiche		
A5 / D1.26	**Pôle d'axe structurant Le Locle / Col-des-Roches**	**Priorité : C**
Etat actuel	**Bases** • PAL de la Ville du Locle en cours d'élaboration : pré-étude en cours d'adaptation suite au préavis favorable du SAT ; début des travaux de projet de territoire • Plan directeur régional Centre-Jura • PDA Col-des-Roches **Situation** Le site se constitue aujourd'hui de terrains non-construits en-dehors des secteurs urbanisés de la ville du Locle. Il représente un potentiel important de développement à long terme pour la ville, mais il n'est pas un site prioritaire de développement aujourd'hui. Par ailleurs, le site étant utilisé pour le chantier de la N20, il ne sera pas disponible avant une dizaine d'année.	
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique **Prochaine étape du projet urbain pour le pôle :** • Elaboration et mise en œuvre d'un schéma directeur pour le développement du pôle d'axe structurant Le Locle / Col-des-Roches A noter : ce PAXS est extrêmement lié aux travaux de l'OFROU lié à la N20. Il est très peu probable qu'il se passe quelque chose avant la fin des travaux de la N20.	
Coordination entre transports et urbanisation	Le site est actuellement uniquement desservi par le réseau de bus régional. Son développement est conditionné à la prolongation de la desserte suburbaine vers le Col-des-Roches. La halte du Col-des-Roches représente un atout, mais également dans une perspective à long terme. L'accessibilité MD est bonne, avec une topographie plate, mais la qualité des espaces publics et aménagements piétons et vélos est à améliorer avant tout développement.	
Etat de la planification (2021) et étapes de la mise en œuvre	**Etat de la planification (2021)** • PDA Col-des-Roches **Prochaines étapes et horizons** • 2028 : Stratégie de développement	
Instances responsables	• Ville du Locle • Canton, service de l'aménagement du territoire (SCAT)	
Interdépendance aux mesures	H12.1a, H12.2a, H22.1, M12.2 et N12.1a	
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** Emprises pour nouvelles zones à bâtir (horizon 2030) : pas d'extension de zone prévue **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** OPAM (route cantonale)	

A. Aménagement du territoire, fiche A5 / D1, sous-fiche		
A5 / D1.27	**Pôle d'axe structurant La Chaux-de-Fonds Est**	**Priorité : Ap**



Carte du pôle (étude de base SCAT 2021)

Etat actuel	**Bases** • Plan directeur régional Centre-Jura • Plan directeur partiel de mobilités (PDPM) en lien avec le contournement Est • Etude de base « pôles de gare – pôles mixtes » de l'agglomération RUN, SCAT 2021 **Situation** Le site dispose d'une bonne desserte en transports publics avec une ligne de bus urbain. A moyen-long terme, le secteur représente, autant au Nord qu'au Sud de l'axe, un potentiel important de densification / transformation : friches, tissus artisanaux peu dense, bâti vieillissant, très peu de rez-de-chaussée actifs. A noter la présence des équipements sportifs de l'Est de La Chaux-de-Fonds. La mise en service du contournement H18 de La Chaux-de-Fonds changera fondamentalement la situation en matière d'attractivité et de trafic dans ce secteur de la ville.
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique **Prochaine étape du projet urbain pour le pôle** • Elaboration et mise en œuvre d'un schéma directeur pour le développement du pôle d'axe structurant La Chaux-de-Fonds Est
Coordination entre transports et urbanisation	Localisation du pôle le long d'une ligne de bus qui est à restructuré pour supprimer le parcours en boucle et à renforcer de manière progressive, suite à la réalisation du contournement H18, ainsi que des premiers développements urbains. Bonne accessibilité MD grâce une topographie favorable, un centre apaisé suite aux mesures d'accompagnement H18, puis N20.
Etat de la planification (2021) et étapes de la mise en œuvre	**Etat de la planification (2021)** • Inscription dans le PAL **Prochaines étapes et horizons** • 2023 Stabilisation des affectations des sous-secteurs du pôle dans le PAL

Instances responsables	• Ville de La Chaux-de-Fonds • Canton, service de l'aménagement du territoire (SCAT)
Interdépendance aux mesures	H21.3, I11.2c, M21.2 et N11.1a
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** Emprises pour nouvelles zones à bâtir (horizon 2030) : pas d'extension de zone prévue **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** - OPAM (route cantonale, entreprises Vadec SA, Cendror Récupération SA)

E. Pôles de logement

A. Aménagement du territoire			
A6 / E1	**Pôles de logement (PL)**	**Priorité PA précédent : voir liste**	**Priorité présent PA : voir liste**
Catégorie ARE :	**Urbanisation et paysage**		
Code ARE :	**6458.3.007**		

Etat actuel

Bases

Le plan directeur cantonal actuel (PDC) définit un certain nombre de pôles de logement (U_13) :

- **COMUL** : Les Essertons, Charmettes-Edouard Dubois, Les Arniers, Sur les Rues (à noter : dans le PDC, les deux pôles des Arniers et Sur les Rues forment un seul pôle), Les Endroits
- **AUD :** Le Locle (Progrès / Gérardmer)

Situation

Ces pôles ne disposent pas d'une gare ou d'une halte ferroviaire, mais ils profitent d'un axe structurant de transports publics. Leur potentiel de développement permet leur traitement comme pôle de développement.

Description de la mesure

☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique

Le développement des pôles de logement est complémentaire au développement des pôles mixtes par rapport à l'ambition de concentrer la majorité du développement dans les lieux les mieux desservis par les transports publics et la mobilité douce. La mesure vise à améliorer les conditions de développement pour les pôles de logement, afin que leurs potentiels d'accueil soient pleinement exploités, de manière prioritaire dans le développement urbain au sein des villes et des communes de l'agglomération.

Planification

- Assurer une haute qualité urbaine (architecture, espaces publics).
- Assurer une densité minimale (selon stratégie d'urbanisation, voir tableau " Potentiel des pôles de développement " en annexe du rapport du PA3).
- Assurer une offre de logement répondant aux besoins du marché et de la population (assurer une mixité sociale et intergénérationnelle, par ex. logements à loyer modéré, logements encadrés etc.).
- Coordination des procédures au niveau régional : nouvelle gouvernance régionale, projet pilote (concepts d'urbanisation / MEP / concours), planification directrice préalable, adaptation PAL/PQ, processus adapté de participation de la population.
- Coordination des travaux (études, aménagements), réalisation en étapes en fonction des mesures d'infrastructures prévues par le PA3 (voir rapport, chapitre 6.6).
- Soutien cantonal (pour les études de planification).

Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité

Cette mesure se réfère à la stratégie visant une urbanisation compacte vers l'intérieur en développant pour le logement les secteurs bien desservis par les TP, en particulier les axes structurants TP.
Cette mesure permet de :

- concentrer la population dans des secteurs coordonnés avec le système de transport (CE2)
- réduire la dispersion de l'urbanisation (CE2)
- réduire la consommation de surface (CE4).

<table>
<tr><td>Coordination entre transports et urbanisation</td><td>La coordination entre transports et urbanisation pour les pôles de logement est au fond du choix des pôles et de leur priorisation, au même titre que c'est fait pour pour les pôles de gare et les pôles d'axes structurants. Ils sont étroitement liés aux investissements majeurs i dans les transports publics au sein de l'agglomération, pour les années et les décennies à venir.</td></tr>
<tr><td>Etat de la planification (2021) et étapes de la mise en œuvre</td><td>Etat de la planification (2021)
Etudes et projets particuliers existants et en cours (liste non exhaustive) :
• PL Marin Les Essertons : développement en coordination avec PDE Littoral Est.
• PL Neuchâtel Charmettes / Edouard-Dubois : divers planifications et projets en relation avec le développement de ce secteur.
• PL Corcelles Les Arniers et PL Sur-les-Rues : projets existants à revoir (nouveaux plans de quartier à établir).
Prochaines étapes et horizons
En fonction des horizons mentionnés ci-dessus et en coordination avec les mesures d'infrastructures de transport prévues :
<table>
<tr><th>n°</th><th>PL</th><th>Prochaine(s) étape(s) de planification envisagés (engagée / proposée)</th><th>Echéance</th></tr>
<tr><td></td><td>COMUL</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>E1.18</td><td>PL Marin Les Essertons</td><td>Mandat d'étude parallèle + PQ</td><td>2022</td></tr>
<tr><td>E1.2</td><td>PL Neuchâtel Charmettes / Edouard-Dubois</td><td>Plan directeur sectoriel</td><td>2025</td></tr>
<tr><td>E1.14</td><td>PL Corcelles Les Arniers</td><td>Plan spécial</td><td>2022</td></tr>
<tr><td>E1.15</td><td>PL Corcelles Sur-les-Rues</td><td>Plan de quartier</td><td>2023</td></tr>
<tr><td></td><td>AUD</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>E1.7</td><td>PL La Chaux-de-Fonds Les Endroits</td><td>Réalisation (PL en vigueur)</td><td>2021-25</td></tr>
<tr><td>E1.19</td><td>PL Le Locle Gérardmer/Progrès</td><td>Stratégie de développement + Etude de faisabilité</td><td>2021
2022</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>Instances responsables</td><td>• Mise en œuvre : les communes concernées.
• Coordination régionale : commissions régionales d'aménagement et des transports</td></tr>
<tr><td>Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement</td><td>Organisme responsable
SCAT
Etat de coordination avec le PDC
☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée »
Surface utilisée
Emprises pour nouvelles zones à bâtir (horizon 2030) : pas d'extension de zone prévue
Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement
OPAM (route cantonale pour certains PL)</td></tr>
</table>

F. Pôles de développement économique

A. Aménagement du territoire			
A7 / F1	**Pôles de développement économique**	**Priorité PA précédent : voir liste**	**Priorité présent PA : voir liste**
Catégorie ARE :	**Urbanisation et paysage**		
Code ARE :	**6458.3.008**		

Etat actuel

Bases

- Plan directeur cantonal (état de 2018).

Situation

Le plan directeur cantonal en vigueur (PDC) définit les pôles de développement économique d'importance cantonale (PDE) et les pôles spécifiques d'intérêt cantonal (ou régional)

- COMUL : Littoral Est, Littoral Ouest, Neuchâtel Microcity (y.c. PDE CSEM selon PDC, Microcity qui fait également partie du pôle d'innovation selon la Région Capitale Suisse).
- AUD: Crêt-du-Locle, Les Saignoles.

Dans le but d'une coordination optimale entre l'urbanisation et les transports, il est proposé de préciser (par le biais de plans d'affectations resp. des études de base y nécessaires), d'une part, les vocations souhaitées par pôle et les profils de mobilité des activités, ainsi que, d'autre part, d'organiser leur développement dans le temps.

A niveau local, les sites locaux d'activités suivants ont été identifiés (développement à long terme:

- COMUL : Neuchâtel Vauseyon
- AUD : La Chaux-de-Fonds Est, Les Eplatures, Malakoff

Description de la mesure

☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique

Cette mesure vise la mise en cohérence des approches pour les pôles de développement économique principaux (schémas directeurs, etc.) avec les préconisations du projet d'agglomération en matière de desserte, d'aménagement de qualité et de paysage.

Critères / caractère

- Pôles d'importance cantonale (PDE, selon PDC) : secteurs réservés aux entreprises exportatrices, domaines d'activités stratégiques (DAS) et aux entreprises qui ne peuvent trouver leur place dans le milieu urbain (surface, nuisances).
- Pôles d'importance régionale : réservé aux entreprises industrielles (y compris celles d'activités dans les DAS).
- Sites locaux d'activités : secteurs spécifiques offrant un potentiel particulier de transformation / restructuration à long terme (au-delà des zones d'activités locales déjà existantes réservées à l'artisanat notamment, voir mesure A8).
- Complémentarité avec les pôles de gare / mixtes.

Planification

- Affectations prioritairement visées : selon indications sur plan " Vocation des sites d'activité " (voir aussi fiche A8 et plans en annexe du rapport du PA3), avec distinctions des vocations notamment selon la qualité de desserte multimodale régionale et locale (pour les PDE une desserte TP ferroviaire (régionale) et par bus urbains (locale) est à favoriser, car les deux systèmes ne desservent pas les mêmes bassins versants).

- Recherche de synergies avec les pôles spécifiques d'intérêt cantonal ou régional, ainsi que les pôles de gares et mixtes, à l'intérieur du territoire de l'agglomération et dans les régions voisines, notamment pour la localisation d'entreprise à moindre valeur ajoutée.
- Pôles d'importance cantonale (PDE) : acquisition de terrains par le canton (fonds cantonal), possibilité d'expropriation.
- Sites locaux d'activités : prévoir le développement / restructuration de ces secteurs dans les planifications locales.

n°	PDE	Densité d'emplois	Priorités (début du développement : études, planifications etc.)	
	COMUL		**de suite jusqu'à 2026**	**après 2026**
F1.2	PDE Littoral Est	Haute densité	Priorité A, 500m depuis gare	Priorité B/C, au-delà de 500m de la gare
F1.5	PDE Microcity	Haute densité	Priorité A	Priotié B ?
F1.3	PDE Littoral Ouest	Moyenne densité	Priorité A	Priotié B ?
F1.6	Site local d'activités Vauseyon	Moyenne densité	/	Priorité B
	AUD			
F.1.1	PDE Crêt-du-Locle	Haute densité	Priorité A Secteurs en zone Extension étape 1	Priorité B/C Extensions étape 2
F1.4	PDE Les Saignoles (pôle régional)	Moyenne densité	Priorité A	Priotié B/C
F1.8	Site local d'activités Eplatures	Haute densité	Priorité A	Priotié B/C
F1.7	Site local d'activités-Chaux-de-Fonds Est	Moyenne à haute densité	Priorité A	Priorité B/C
F1.9	Site local d'activités Malakoff	Moyenne densité	Priorité A	Priorité B/C

Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité

Cette mesure se réfère à la stratégie visant à localiser les emplois sur des sites bien desservis. Elle permet de :

- concentrer la population dans des secteurs coordonnés avec le système de transport (CE2)
- réduire la dispersion de l'urbanisation (CE2)
- réduire la consommation de surface (CE4).

Coordination entre transports et urbanisation

Les pôles de développement économique (PDE) inscrits au PA RUN correspondant à ceux du Plan Directeur Cantonal. La coordination entre urbanisation et transports est coordonnée au maximum avec les outils à disposition et les stratégies du PA RUN. Touefois certaines situations historiques ne peuvent être modifiées par le seul PA RUN. Globalement les pôles d'importance cantonale et le pôle de Microcity sont tous au bénéfice à la fois d'une desserte ferroviaire régionale par une gare principale ou halte RER (Perreux, halte encore à réaliser) et d'une desserte TP locale par une ou plusieurs lignes de bus (certaines encore à prolonger, optimiser). Le pôle régional des Saignoles a fait l'objet de la mise en service d'une ligne de bus urbaine radiale le desservant directement depuis la gare, alors que pour les sites locaux d'activités, la desserte TP est existante (Vauseyon et Eplatures) ou fait l'objet de restructurations du réseau TP urbain et aménagement en faveur des TP pour en améliorer leur desserte (Malakoff et pôle Est à La Chaux-de-Fonds). A Malakoff une halte ferroviaire est également prévue à l'horizon 2023 (halte Malakoff).

Etat de la planification (2021) et prochaines étapes de mise en œuvre	**Etat de la planification (2021)** Etudes et projets particuliers existants et de cours (liste non exhaustive) : • PDE Littoral Est : études de base en cours (par le Canton). • PDE CSEM/Microcity : études en cours entre la Ville de Neuchâtel et le Canton concernant le développement de ce pôle dans le cadre de la Région Capitale Suisse. • PDE Littoral Ouest : schéma directeur en vigueur. • PDE Crêt-du-Locle : schéma directeur en vigueur. • PDE Les Saignoles : selon l'affectation en vigueur. **Prochaines étapes et horizons** En fonction des horizons mentionnés ci-dessus et en coordination avec les mesures d'infrastructures de transports prévues.
Instances responsables	Canton : Canton, service de l'aménagement du territoire (SCAT) et de l'économie (NECO) (groupe de pilotage pôles – "cellule de gestion des pôles") avec participation des régions et communes concernées.
Lien au plan directeur et législation sur la protection de l'environnement	**Organisme responsable** SCAT / NECO **Etat de coordination avec le PDC** ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☒ « coordination réglée » **Surface utilisée** Emprises pour nouvelles zones à bâtir (horizon 2030) : • PDE Littoral Est : env. 15 ha pour zone d'activités (emprises sur surfaces d'assolement (cat. 1) nécessaires) • PDE Littolal Ouest : env. 4.8 ha pour zone d'activités (emprises sur surfaces d'assolement (cat. 1) nécessaires) • PDE Crêt-du-Locle : env. 7.4 ha pour zone d'activités **Conflits avec la législation sur la protection de l'environnement** OPAM (divers pôles concernés : route nationale, routes cantonales, entreprises existantes)

G. Transports publics ferroviaires

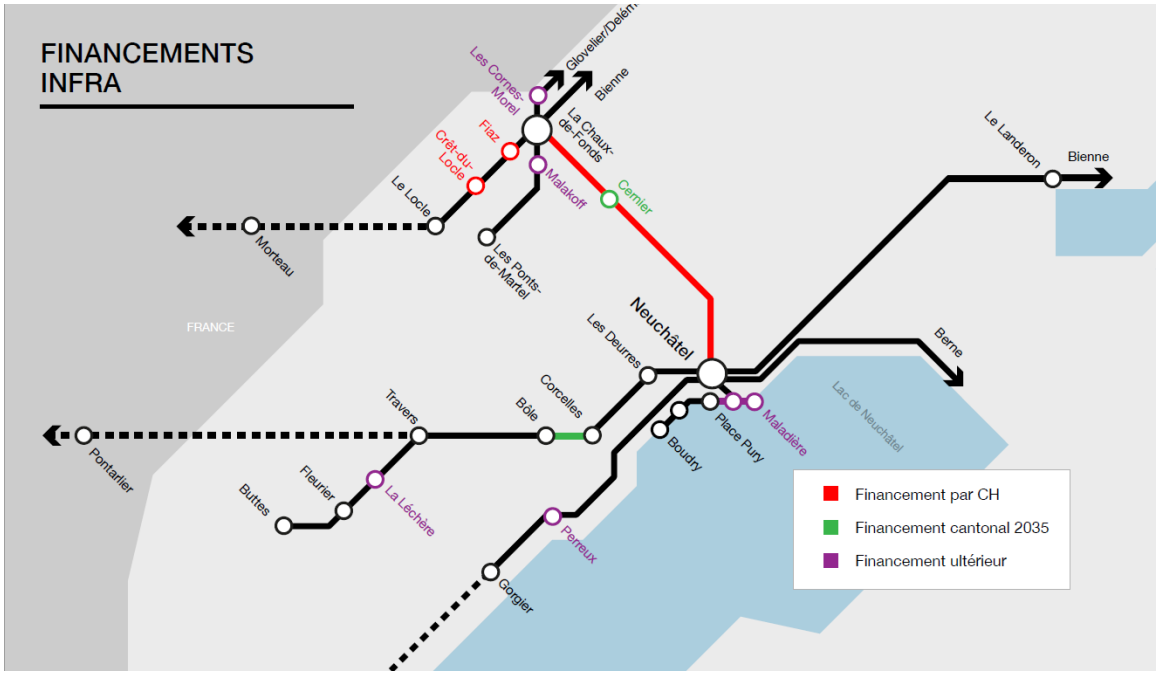


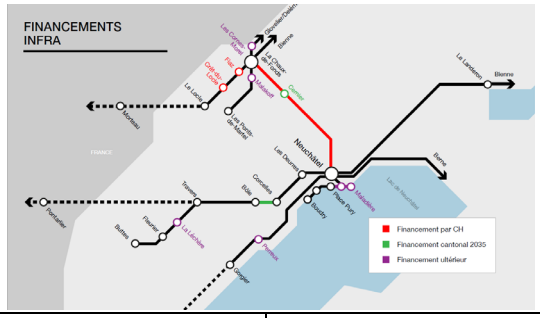
Figure 1 : Stratégie cantonale (Source : SCTR ; à noter que la gare de Malakoff sera réalisée d'ici à 2023 contrairement à l'information contenue dans le plan ci-dessus)

G : Transports publics ferroviaires			
Documentation pour les mesures des planifications nationales et des autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes dans le domaine des transports			
G0.1a	**Nouvelle halte de La Chaux-de-Fonds Les Forges**	**Priorité : PA1**	**Coût : 8.600 MCHF**
G0.8	**Littorail : cadence 1/4h intégrale, extension de la ligne vers la Maladière, avec requalification de l'avenue du Premier-Mars : intégration du Littorail, priorisation TP bus, aménagement MD et valorisation de l'espace public**	**Priorité : AM (FAIF, PRODES 2045)**	**Coût : en attente**
G1.2	**Nouvelle liaison ferroviaire directe Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds (- Le Locle)**	**Priorité : AM (FAIF, PRODES 2035)**	**Coût : 1'145 MCHF**
G3	**Nouvelle halte Perreux**	**Priorité : AM (FAIF, PRODES 2045)**	**Coût : 5.000 MCHF**
G4	**Nouvelle halte Monruz**	**Priorité : AM (FAIF,**	**Coût : en attente**

		ultérieur à 2045)	
G5.1	**Cadence horaire La Chaux-de-Fonds (gare) – Morteau**	**Priorité : DE (2035)**	**Coût : en attente**
G5.2	**Cadence 30' Neuchâtel - Bevaix - Gorgier**	**Priorité : DE (2027)**	**Coût : en attente**
G5.3	**Cadence 30' Neuchâtel - St-Blaise CFF - Bienne, matériel plus capacitaire**	**Priorité : DE (2027)**	**Coût : en attente**
G5.4	**Cadence 30' Neuchâtel - Buttes, matériel plus capacitaire, nouveau tronçon ferroviaire entre Bôle et Corcelles**	**Priorité : AC (2035)**	**Coût : 67.000 MCHF**
G5.5	**Cadence 15' Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds**	**Priorité : DE (2035)**	**Coût : en attente**
G5.6	**Cadence 15' La Chaux-de-Fonds - Le Locle**	**Priorité : DE (2035)**	**Coût : en attente**
G7	**Nouvelle halte Les Eplatures**	**Priorité : AM (FAIF, ultérieur à 2045)**	**Coût : en attente**
G8	**Nouvelle halte CJ Les Cornes-Morel**	**Priorité : AM (FAIF, PRODES 2045)**	**Coût : en attente**
G9	**Nouvelle halte TransN Malakoff (déplacement de la halte Bas du Reymond)**	**Priorité : AC (2023)**	**Coût : 1.000 MCHF**
G10	**Navettisation entre La Chaux-de-Fonds et Morteau**	**Priorité : AC (2021)**	**Coût : 41.000 MCHF**
G20.1	**Nouvelle halte Vauseyon**	**Priorité : AM (FAIF, ultérieur à 2045)**	**Coût : en attente**
G20.2	**Nouvelle halte Portes-Rouges**	**Priorité : AM (FAIF, ultérieur à 2045)**	**Coût : en attente**
G20.3	**Rénovation et déplacement du Littorail entre Serrières et la baie de l'Evole**	**Priorité : A**	**Coût : 8.000 MCHF (inclut à I10.9)**

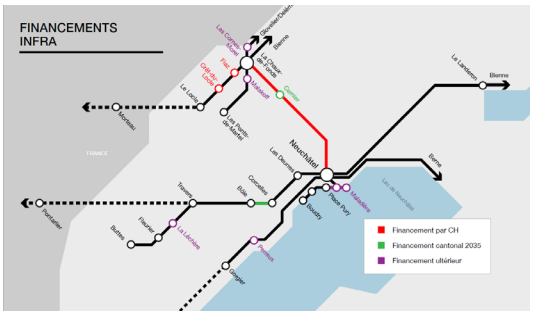
G25.1	**Nouvelle liaison par bus électrique entre la gare du Locle et le village des Brenets, avec adaptation de l'infrastructure ferroviaire actuelle pour créer une voie bus en site propre**	**Priorité : AC (2024-2025)**	**Coût : 15.000 MCHF**
G26.1	**Nouvelle halte de Cernier, avec interface multimodale, concrétisation du RER neuchâtelois par le Canton**	**Priorité : AC (2035)**	**Coût : 45.000 MCHF**

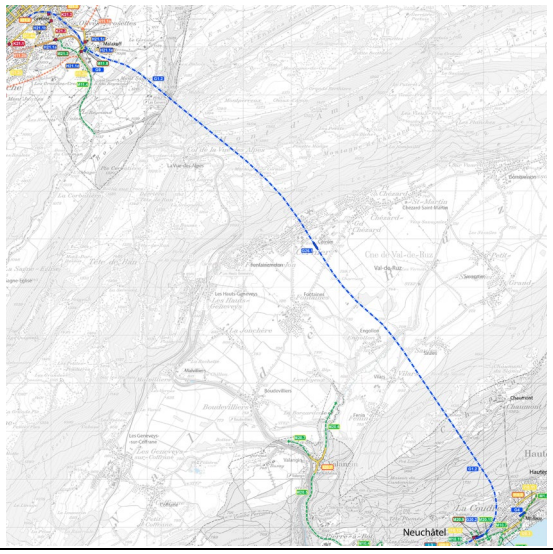
G0.1a Nouvelle halte de La Chaux-de-Fonds Les Forges	Priorité : PA1	Coût : 8.600 MCHF



Description	Nouvelle halte située à l'ouest de la Ville de Chaux-de-Fonds permet de desservir le pôle de gare des Forges, une friche industrielle d'intérêt communal et cantonal, comprenant des quartiers d'habitation (25'000 m2) et industriel dans le secteur "Scierie des Eplatures", dont sont prévus 10'000 m2 de surfaces administratives et 5'000 m2 pour des surfaces artisanales et commerciales.
Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération	Initialement nommée "nouvelle gare Morgarten", son appellation a été changée par la suite en halte de "La Fiaz" et maintenant « Les Forges ». Cette nouvelle halte ferroviaire est en construction depuis 2020 à l'ouest du centre-ville de La Chaux-de-Fonds sur la ligne ferroviaire La Chaux-de-Fonds – Le Locle est considérée dans le plan directeur cantonal comme un pôle de gare. Sa mise en service est néanmoins prévue pour fin 2021 (Horaire 2022) avec une cadence à l'heure puis à 30' dès la mise en œuvre du "block" dont le financement est prévu, puis à 15' une fois la ligne directe réalisée. Cette nouvelle halte permettra aux usagers provenant de Morteau, du Locle ainsi que ceux de La Chaux-de-Fonds et du Littoral neuchâtelois d'accéder directement à ce nouveau pôle de gare.

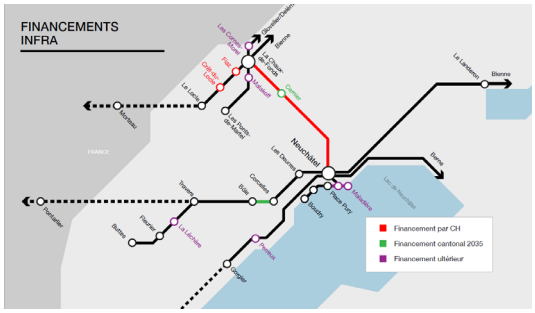
G1.2 Nouvelle liaison ferroviaire directe Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds (- Le Locle)	Priorité : AM (FAIF)	Coût : 1145.000 MCHF

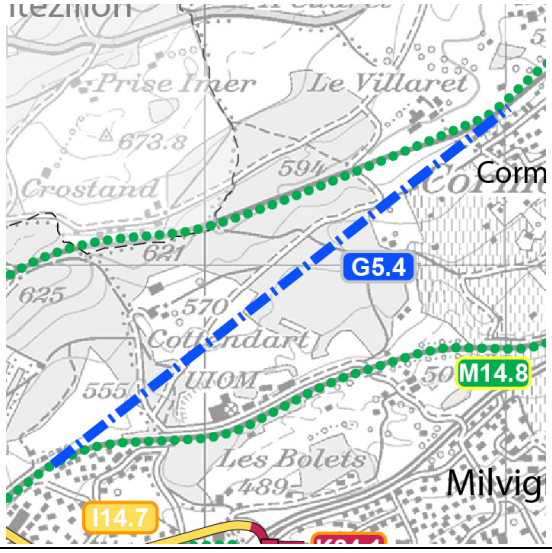




Description	Une liaison ferroviaire rapide entre les Villes de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds (puis le Locle) à la cadence au ¼ heure avec un temps de parcours de 14 minutes.
Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération	Avec des temps de parcours compétitifs (14 minutes) au trafic individuel et une cadence élevée (1/4 h), la ligne directe permet la création d'une agglomération unique de 140'000 habitants unique ainsi que le développement du canton. Elle dynamisera l'usage des transports publics et en conséquence doublera la part des transports publics entre les Montagnes et le Littoral et améliorera la rentabilité de l'exploitation de la ligne. La Ligne directe résoudra également le problème du goulet de Neuchâtel-Vauseyon au bénéfice du trafic sur la ligne nationale du Pied du Jura, étant donné que les développements majeurs prévus en matière de trafic voyageurs et marchandises de la ligne du Pies du jura nécessitent des besoins d'infrastructures complémentaires. Elle s'inscrit dans un concept plus transversal permettant la mise en œuvre de la consolidation de la cadence ferroviaire à la demi-heure dans les autres régions, notamment périurbaines. Les CFF sont le maître d'ouvrage et coordonnent les études.

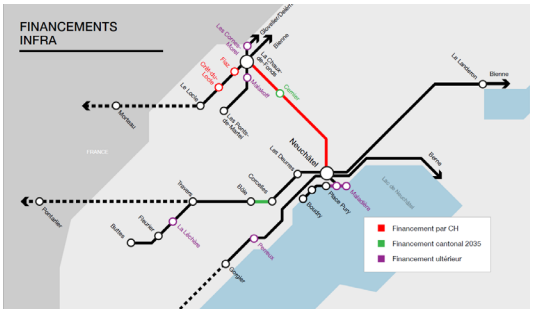
G5.4	Cadence 30' Neuchâtel - Buttes, matériel plus capacitaire, nouveau tronçon ferroviaire entre Bôle et Corcelles	Priorité : AC (Canton, 2035)	Coût : 67.000 MCHF

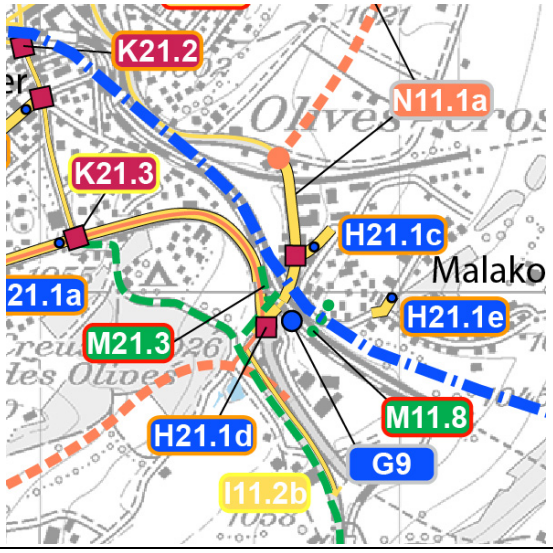




Description	Une jonction entre la ligne ferroviaire du Val-de-Travers et la Ligne ferroviaire historique permettant de de continuer de desservir les haltes de Corcelles-Peseux et des Deurres.
Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération	Au moment de l'ouverture de la ligne directe et afin de maintenir une desserte ferroviaire performante sur l'ouest du Littoral, il sera indispensable de pouvoir continuer de desservir les haltes ferroviaires de Corcelles-Peseux et des Deurres (tronçon Corcelles – Neuchâtel de la ligne historique). Pour ce faire, une jonction entre la ligne du Val-de-Travers et la Ligne historique est prévue. Les études horaires ont montré que cette liaison est indispensable pour ne pas surcharger la gare de Neuchâtel et le goulet de Vauseyon ainsi que pour maintenir la cadence à la demi-heure en direction de Corcelles et du Val-de-Travers. Elles ont également démontré que le tronçon Auvernier – Bôle reste pertinent pour la circulation des RE en direction Frasne et Paris ainsi que pour le trafic marchandise. Le raccordement se réalisera entre la gare de Bôle (~545m d'altitude) et la ligne historique à hauteur du Villaret (~585m d'altitude). La variante de base est Semi-enterrée pour diminuer l'impact sur les terres agricoles (SDA) et la nature. Les études sont en cours dans le cadre de la "Concrétisation du RER neuchâtelois" par le Canton.

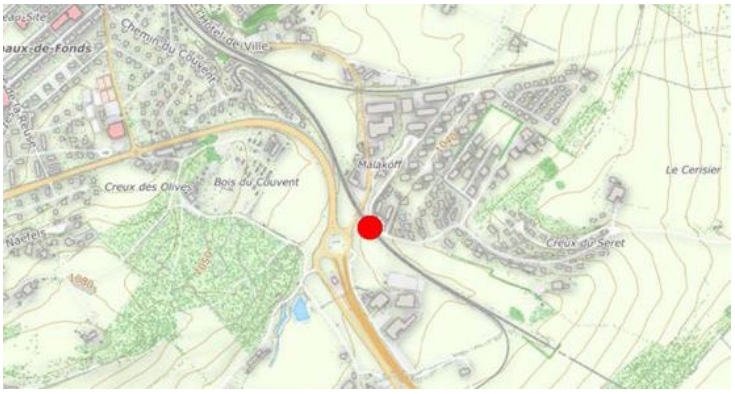
G9	Nouvelle halte TransN Malakoff (déplacement de la halte Bas du Reymond)	Priorité : AC (transN, OFT 2023)	Coût : 1.000 MCHF





Description

En vue d'une bonne adéquation entre l'aménagement du territoire et la qualité de desserte en transports publics, le canton en collaboration avec transN a décidé le renouvellement du matériel roulant compatible à la LHand et le repositionnement de la halte du Reymond au lieu-dit Malakoff afin d'améliorer la desserte du quartier des Cerisiers et du site local d'activités Malakoff, actuellement en plein développement. Le financement de cette démarche est assuré par la convention de prestations entre transN et l'Office fédéral des transports. Cette nouvelle halte sera construite à Malakoff, à proximité immédiate de l'ancien pont ferroviaire qui à son tour sera aussi remplacé.

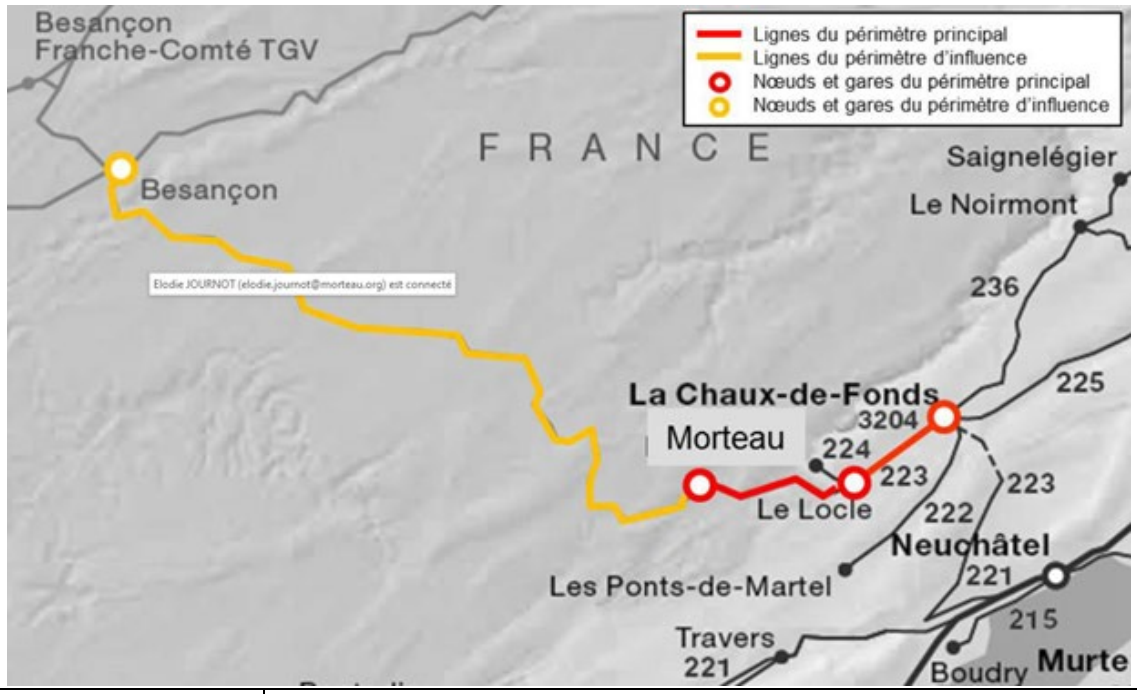


https://www.ne.ch/medias/Pages/20210331_LigneferroviaireMalakoff.aspx

Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

La stratégie cantonale "Neuchâtel Mobilité 2030" plébiscitée par votation populaire début 2016 prévoit le développement du RER dans toutes les régions. La ligne des Ponts-de-Martel permet le rabattement sur la future ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds ainsi que toutes les autres lignes au départ de La Chaux-de-Fonds. Les habitants de la vallée de la Sagne et des Ponts-de-Martel accèdent directement au centre-ville de La Chaux-de-Fonds en évitant les aléas du trafic automobile. Cette relation répond aux besoins des pendulaires, des écoliers et du tourisme.

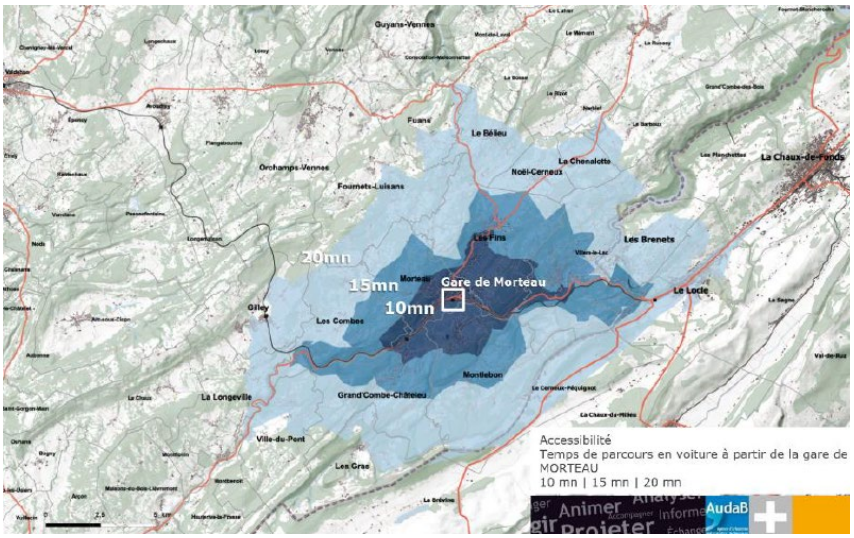
G10	Navettisation entre La Chaux-de-Fonds et Morteau	Priorité : AM (FAIF)	Coût : 41.000 MCHF



Description

La liaison ferroviaire Besançon/Morteau – Le Locle – La Chaux-de-Fonds permet d'assurer d'une part, une offre ferroviaire aux travailleurs transfrontaliers durant les périodes de pointe, et d'autre part l'accès au réseau à grande vitesse français depuis la Suisse via Besançon et Besançon-TGV.

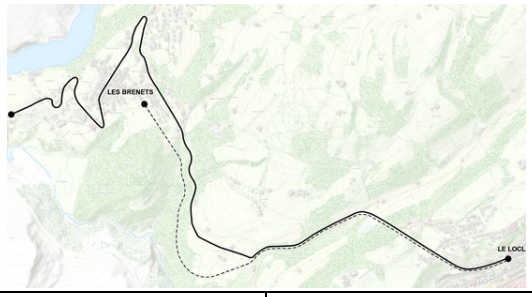
L'objectif du projet de navettisation est de prolonger la cadence horaire des trains qui circulent entre Le Locle, la Chaux de Fonds et Neuchâtel jusqu'à la ville de Morteau (France) afin de répondre aux besoins en déplacements transfrontaliers à un horizon 2035.

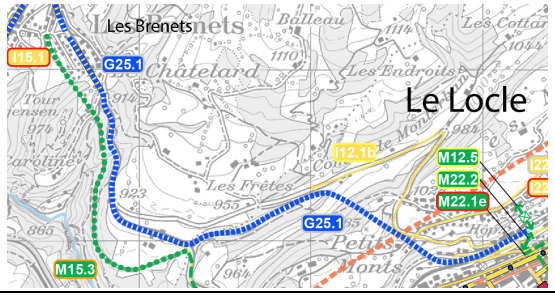


Les principaux éléments du projet sont :

	• Temps de parcours < 24 minutes avec desserte de toutes les haltes intermédiaires entre Morteau et La Chaux-de-Fonds • Offre minimale de 36 aller-retours les jours ouvrables et 32 le week-end • Infrastructure entièrement électrifiée avec des quais d'une longueur minimale de 150 m • Rame standard à 75 m avec au moins 200 places assises Cette mesure vise à décharger les axes routiers français et suisses du trafic frontalier.
Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération	Une demande projetée de 2'000 voyageurs/jour semble envisageable à l'horizon 2035. Cette demande potentielle reflète uniquement les déplacements domicile-travail (données factuelles) et non l'ensemble de la demande (loisirs, déplacements professionnels, occasionnels, etc.). Elle représente le "noyau dur" captif, prenant sa source dans une zone d'étude restreinte autour de Morteau. En offre projetée 2035, les temps de parcours TER permettront un gain de 50% par rapport à la voiture sur les tronçons Morteau – Le Locle / La Chaux de Fonds. Aux nœuds de Morteau et de La Chaux-de-Fonds, les arrivées/départs des trains doivent être en cohérence avec les lignes adjacentes afin de garantir les correspondances, notamment de/vers Besançon, Neuchâtel et Bienne. Les documents d'urbanisme français permettront à l'avenir de focaliser les efforts de densification un peu plus vers les équipements ferroviaires, structurants pour le territoire, et par conséquent devrait avoir des effets bénéfiques sur la consolidation de la demande potentielle de transport. Les zones de développement économique sont importantes côté Suisse, et elles sont majoritairement situées le long de l'axe ferroviaire. L'emploi futur pourra jouir d'une très bonne accessibilité depuis Morteau. Il est important également de préciser que des mesures restrictives ont été mises en place à la Chaux de Fonds pour le stationnement des salariés des entreprises. Le report modal est encouragé par ce biais. Les accès vers la gare de Morteau seront repensés avec la création d'une interface bus-train à la gare de Morteau, en lien avec la restructuration du réseau TP (rabattement des lignes jusqu'à la gare, par ex. une ligne de bus venant des Fins) ainsi que la création d'un parking P+R silo. Les chemins piétons et cyclistes vers la gare seront aménagés de telle façon à ce qu'ils deviennent une alternative à la voiture pour les déplacements de courtes distances.

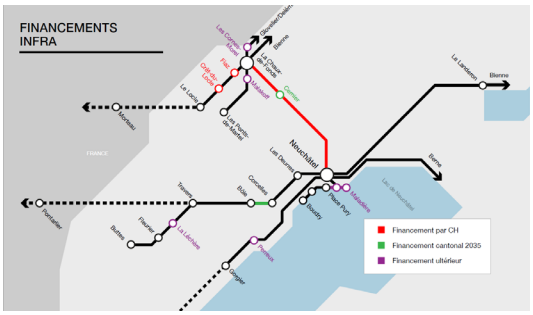
G25.1	Nouvelle liaison par bus électrique entre la gare du Locle et le village des Brenets, avec adaptation de l'infrastructure ferroviaire actuelle pour créer une voie bus en site propre	Priorité : AC (Canton, OFT, 2024-2025)	Coût : 15.000 MCHF





Description	La ville du Locle et le village des Brenets sont reliés par une ligne ferroviaire à voie métrique d'une longueur de 4.12 km sur laquelle très peu d'investissements ont été effectués ces dernières années. L'état de son infrastructure et du matériel roulant nécessiteraient d'importants investissements pour maintenir l'exploitation de la ligne. Une vision stratégique s'avérait ainsi nécessaire et les commanditaires (Canton et Confédération) et l'entreprise exploitante (TransN) ont décidé d'adapter l'infrastructure pour une exploitation en bus électrique. La nouvelle infrastructure devra être mise en service au plus tard en décembre 2025.
Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération	La nouvelle desserte en bus électrique reliera la ville du Locle au Parc des Pargots dans le bas du village des Brenets. La nouvelle commune fusionnée du Locle s'appuiera sur cette relation TP à niveau de service. Le nombre et la position des arrêts seront repensés. Un accès immédiat à la gare du Locle sera recherché. La possibilité d'un prolongement à terme vers Villers-le-Lac est aussi à considérer (voir mesure H25.2). Le tracé de la nouvelle desserte par bus électrique empruntera la plateforme ferroviaire existante entre Le Locle et le croisement de cette dernière avec la route cantonale du Col-des-Roches. Le bus sera ensuite dévié sur la route cantonale et entrera dans la localité des Brenets par la route de Franche-Comté. L'étude préliminaire est lancée et porte sur : • Arrêt terminus Le Locle • Voie : tronçons à ciel ouvert ainsi que le Tunnel de la Combe-Monterban • Raccordements aux routes existantes • Arrêt terminus Parc des Pargots • Voie désaffectée Les résultats sont attendus pour la fin de l'année 2021.

G26.1 Nouvelle halte de Cernier, concrétisation du RER neuchâtelois par le Canton	Priorité : AM (FAIF)	Coût : 45.000 CHF



Description	La réalisation de la ligne directe entre le Littoral et les Montagnes neuchâteloises nécessitera d'une part, la construction d'un nouveau tronçon de voie ferrée et d'autre part, la construction d'un point de croisement à Cernier au Val-de-Ruz. Ce point correspondra également à la future gare de Cernier halte située à mi-parcours de la ligne directe.
Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération	Point de croisement de la ligne directe, cette future gare à Cernier permettra l'exploitation de la ligne avec une cadence au ¼ h entre les trois villes du canton ainsi qu'un temps de parcours de quelques 14 minutes entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds contre les 28 minutes d'aujourd'hui. La gare intermédiaire devrait être un ouvrage semi-enterré, avec des voies et des quais ferroviaires tous enterrés. En surface, ne resteront que les interfaces tels que la gare routière pour les bus de rabattement ainsi que le P+R (Park & Rail) et B+R (Bike & Rail). Une réorganisation du réseau transports publics par bus s'avère nécessaire. Les études préliminaires ne sont pas encore démarrées, mais des premières orientations sont données dans la stratégie TP. Implantée au sud du village de Cernier, sa localisation exacte reste cependant encore ouverte et sera conditionnée à des relevées géologiques et les résultats des études préliminaires des CFF (en cours d'élaboration). Le plan directeur cantonal considère déjà cette nouvelle gare. Elle viendra par ailleurs, renforcer la qualité de desserte en transports publics dans le Val-de-Ruz (fiches U_13 Privilégier la concentration du développement dans les pôles bien desservies en transports publics et E_11 Localiser judicieusement les activités économiques et valoriser les pôles de développement. Grâce à un tracé entièrement souterrain, il est possible de réduire au maximum l'impact sur les surfaces d'assolement (SDA) et sur le paysage agricole typique du Val-de-Ruz. Études en cours de la "Concrétisation du RER neuchâtelois" par le Canton.

H. Transports publics urbains, suburbains et régionaux

H. Synthèse des paquets de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires

Les mesures H du projet d'agglomération du RUN, sont selon les catégories établies par le RUN des mesures TP et sont donc dans le chapitre « H. Transports publics urbains, suburbains et régionaux ». Toutefois, pour se conformer aux catégories données par la DPTA les mesures se retrouvent tantôt dans les synthèses des mesures H et tantôt dans les synthèses des mesures I et K.

H. Transports publics urbains, suburbains et régionaux		**n°**	**PA4 - 7.A**
Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires			
Catégorie ARE :	**7. Infrastructures pour bus / TP**	**Priorité :**	**A**
H12.1a	**Réalisation d'un axe structurant TP, comme colonne vertébrale entre les deux pôles aux extrémités ouest et est de la ville et le centre-ville, secteur rue de France** Le projet prévoit la réalisation d'un axe structurant TP Est-Ouest en fond de vallée de la ville du Locle par le renforcement de l'offre sur les lignes suburbaines existante (transN n°360/361). La mesure prévoit la concrétisation de cet axe dans le secteur Ouest de la ville par la prolongation de la ligne pour la desserte du pôle du Technicum et ainsi une réduction significative des parcours à pied vers les arrêts de bus (900m jusqu'à l'actuel terminus contre 200m avec cette mesure).	**Coût :**	**0.300 MCHF**
H25.1	**Prolongement de la liaison Le Locle - Les Brenets vers le bas du village (Parc des Pargots), avec aménagement d'arrêts et terminus** La création d'une nouvelle ligne de bus entre Le Locle et Les Brenets permet d'envisager une prolongation de la nouvelle ligne reliant Le Locle aux Brenets vers le bas du village et ainsi remplacer l'actuelle navette CarPostal et éviter un transbordement aux usagers. La mesure prévoit les aménagements de voiries nécessaire à la circulation des nouveaux bus ainsi que des arrêts dans le village des Brenets.	**Coût :**	**0.400 MCHF**
		Coût total :	**0.700 MCHF**

H. Transports publics urbains, suburbains et régionaux		n°	PA4 - 7.B.
Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires			
Catégorie ARE :	7. Infrastructures pour bus / TP	Priorité :	B
H12.2b	**Aménagements liés à la constitution d'un réseau de lignes radiales au Locle : rebroussement pour les bus et arrêts de bus** Le projet prévoit la concrétisation de la restructuration du réseau urbain en un système de lignes diamétrales améliorant significativement les temps de parcours de/vers le centre-ville. La mesure prévoit l'aménagement de terminus et arrêts bidirectionnels sur les deux branches Sud du Communal et des Fiottets (environ 7 arrêts/terminus).	**Coût :**	**3.200 MCHF**
H21.1e	**Déplacement du terminus de Cerisier à Prés-Verts** La fusion des lignes 303 et 311 permet une optimisation du réseau des lignes de bus principales et d'améliorer la desserte bus des quartiers sud de la ville. Les mesures permettent de garantir une vitesse attractive et le respect de l'horaire de la ligne de bus entre la Gare et le quartier du Cerisier, grâce à un gain de temps cumulé d'environ 3' direction gare et 1.5' direction Cerisier.	**Coût :**	**0.300 MCHF**
H25.2	**Prolongement de la liaison Les Brenets vers Villers-le-Lac, avec aménagement d'arrêts et terminus** A moyen terme, la nouvelle configuration du réseau de transports publics entre Le Locle et Les Brenets permet d'envisager une nouvelle relation de transports publics direct et sans transbordement entre le village de Villers-le-Lac et la gare du Locle. Cette mesure comprend les aménagements de voirie et d'arrêts de bus / terminus nécessaire à la mise en œuvre de cette ligne de bus (minimum 6 arrêts).	**Coût :**	**0.600 MCHF**
		Coût total :	**4.100 MCHF**

H. Ville Littoral

Requalification multimodale d'un axe structurant TP, priorisation des bus ou extension

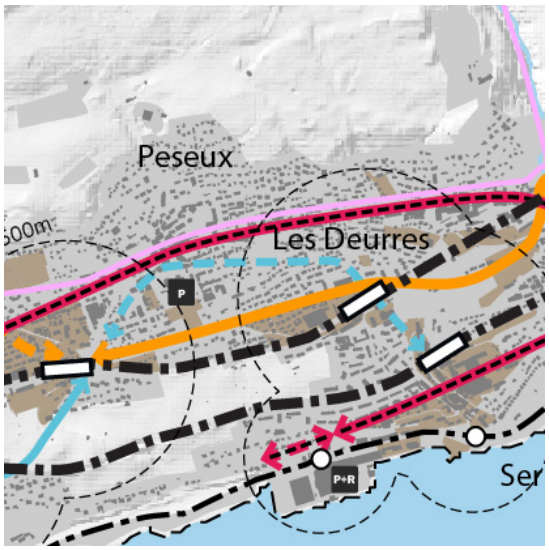
H. Transports publics urbains, suburbains et régionaux				
H1	Prolongement en site propre de l'axe structurant TP de Cormondrèche vers Le Villaret	Priorité : C	Coût :	/
H10.1b	**Requalification de la traversée de Peseux et de la rue des Draizes : priorisation TP, aménagements de gestion des TIM aux carrefours (Vauseyon H10, Draizes et Carrels), MD, valorisation de l'espace public, 2ème étape**	**Priorité : A**	**Coût :**	**4.150 MCHF**
H10.4a	**Requalification de la rue et centralité du Clos de Serrières, partie Ouest : valorisation TP, aménagement MD et valorisation de l'espace public**	**Priorité : A**	**Coût :**	**3.530 MCHF**
H10.4b	**Requalification de la rue de Tivoli, partie Est : valorisation TP, aménagement MD et valorisation de l'espace public**	**Priorité : A**	**Coût :**	**2.000 MCHF**
H10.5b	**Requalification de la RC5 : priorisation TP, aménagement de bandes cyclables et connexion MD entre de l'axe structurant TP et la halte ferroviaire, abaissement de la vitesse à 30 km/h, étape 2**	**Priorité : A**	**Coût :**	**5.600 MCHF**
H10.6	Requalification multimodale de l'ensemble de l'espace-rue RC5, en lien avec le prolongement du Littorail jusqu'à la Maladière	Priorité : C	Coût :	12.000 MCHF
H10.7	Requalification de la route de Peseux et des accès à la halte de Corcelles-Peseux, en lien avec la restructuration des réseaux TP (connexion de l'axe structurant TP à la halte ferroviaire) et TIM (aiguillage trafic vers jonction d'Areuse)	Priorité : C	Coût :	2.920 MCHF
H20.1	Prolongement de l'axe structurant de Serrières vers l'arrêt Littorail Serrières - Ruau, y.c. terminus bus et interface bus - Littorail	Priorité : C	Coût :	/
		Coût total A :		**15.280 MCHF**
		Coût total B :		**/**

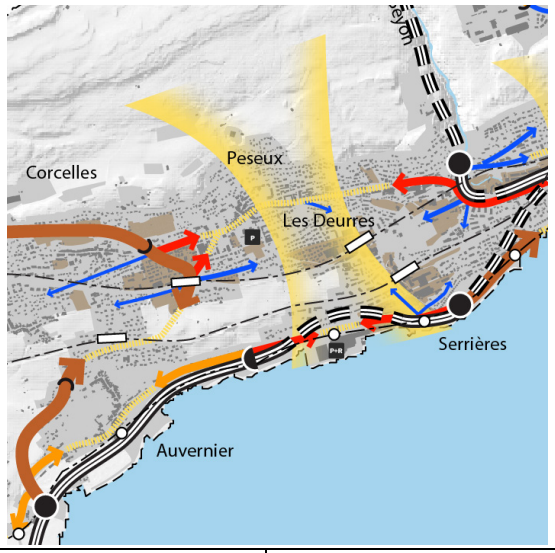
Etat actuel	Le réseau TP urbain du Littoral est constitué du Littorail et de plusieurs lignes de bus, dont la hiérarchisation mérite d'être renforcée afin de rendre les lignes structurantes plus attractives et de favoriser ainsi le développement urbain de la Ville Littoral. Certaines lignes sont aujourd'hui déjà diamétrales et parcourent la Ville Littoral d'est en ouest, comme la ligne de trolleybus 101 qui relie Cormondrèche à Marin-Epagnier. D'autres lignes sont en revanche radiales, comme la ligne de

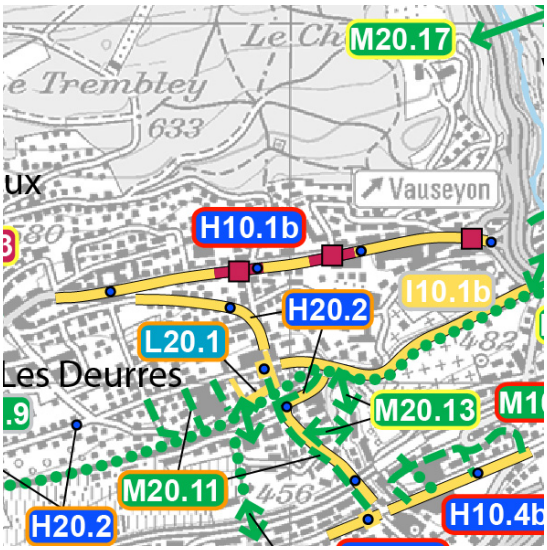
	trolleybus 107 qui relie le centre-ville (place Pury) à Marin-Epagnier (un travail est cependant en cours pour la connecter avec la ligne 102). Les aménagements existants spécifiques aux TP comprennent certains sites propres, notamment à l'avenue de la Gare (voie bus descendante vers le centre) ou sur l'avenue du Premier-Mars (voie bus bidirectionnelle entre le centre et le secteur de la Maladière). Néanmoins, de nombreux axes principaux à fort trafic ne disposent pas de priorisation pour les TP et des problèmes de progression sont ainsi régulièrement observés, comme par exemple en traversée de Peseux ou encore sur certains tronçons clefs du centre-ville de Neuchâtel, comme entre la place Numa-Droz et la Gare CFF. Ces tronçons ne disposent ni de site propre (voie bus, couloir d'approche) ni de priorisation aux carrefours. Les PA précédents, en particulier le PA RUN 3, intègrent toutefois toute une série de premiers aménagements en faveur des TC, notamment sur l'avenue des Portes-Rouge (H10.3) et la RC5 (H10.5a) à Neuchâtel.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	Dans les 3 villes de l'agglomération, la stratégie vise à un renforcement de la hiérarchie du réseau TP et la création d'axes structurants TP. Dans la Ville Littoral, la mise en œuvre de deux axes structurants TP diamétraux est - ouest est prévue, avec un axe reliant Cormondrèche à Marin-Epagnier et un second reliant Serrières à Marin-Epagnier. Ces deux axes sont appelés à constituer la colonne vertébrale des déplacements urbains dans la Ville Littoral et à créer des conditions de rabattement optimales vers le centre-ville et le réseau ferroviaire, tant au niveau de la gare principale de Neuchâtel que des haltes RER (par ex. Corcelles-Peseux), qui verront leur desserte améliorée dans le cadre du projet du RER Neuchâtelois (fréquence à 30 minutes sur le réseau du littoral dès 2027). Le développement des axes structurants TP permet de promouvoir l'utilisation des TP pour les déplacements à l'intérieur de la Ville Littoral ainsi que vers l'ensemble de l'agglomération et du canton (CE1) et de contribuer ainsi au report modal vers les TP (CE4). Le développement des axes structurants TP vise également à : • Augmenter l'efficacité et l'attractivité des TP, en particulier sur le réseau des axes structurants TP, en améliorant la régularité du service, la qualité des aménagements et le confort pour l'usager (CE1). • Améliorer l'intermodalité par des conditions de transbordement attractives entre bus - bus, bus - train, bus – MD (CE1). • Coordonner le développement urbain et des TP par la desserte des principaux pôles de développement (PG, PAXS et PDE), tout en favorisant leur développement et la densification du tissu urbain en général (CE2). • Valoriser le centre-ville et les centralités d'agglomération par des projets de requalification de l'espace-rue permettant de diminuer la dominance du TIM et d'améliorer le cadre de vie et la sécurité des habitants et usagers (CE2 et 3).

H10.1b	**Requalification de la traversée de Peseux et de la rue des Draizes : priorisation TP, aménagements de gestion des TIM aux carrefours (Vauseyon H10, Draizes et Carrels), MD, valorisation de l'espace public, 2ème étape**	**Priorité : A**	**Coût : 4.150 MCHF**

Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**
Code ARE :	**6458.3.024**



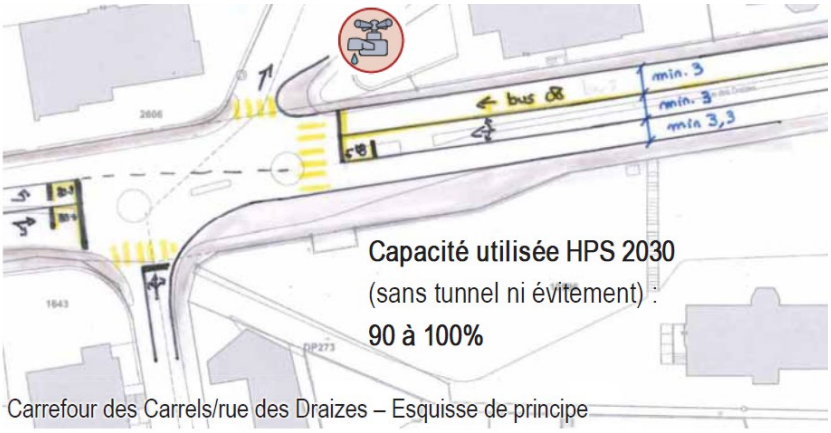




Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	La rue des Draizes (H10) constitue un enjeu particulier de l'agglomération. À l'heure actuelle, elle est sollicitée par un trafic dense compris entre 15'000 et 19'000 véhicules par jour. Cette situation crée une saturation aux heures de pointes et engendre des nuisances importantes pour les riverains et les visiteurs de cette centralité (bruit, air, qualité de vie, etc.), ce qui impacte la progression de la ligne de bus TransN n° 101. Une première étape (mesure H10.1a PA RUN 3) porte sur l'hypercentre de Peseux.

La présente mesure représente la deuxième étape de la requalification de la centralité de Peseux (H10.1a). Elle prévoit la requalification de la rue des Draizes entre le giratoire du Château et le carrefour de Vauseyon. Ses objectifs sont les suivants :

- Réaménagements de la rue en faveur des transports publics et de la mobilité douce
- Actions d'optimisation des flux du trafic afin de limiter le TIM sur la rue et de maîtriser les flux automobiles qui entrent en ville, notamment aux heures de pointe. Elles sont indispensables pour favoriser le report de trafic sur les itinéraires d'évitement de Peseux (en particulier l'autoroute via la jonction de Brena) et pour garantir un fonctionnement optimal de la H10 requalifiée à terme ; limite de vitesse à 30 km/h, aménagements modérateurs de vitesse, etc.
- Réorganisation des carrefours de la rue afin d'optimiser l'accessibilité du centre de Peseux :
  - Un contrôle d'accès est à réaliser au carrefour régulé par feux Draizes - Péreuses où la distance de stockage disponible sur la H10 permettra de retenir efficacement les véhicules. De plus la suppression d'une voie de circulation TIM en direction de Peseux au profit d'un couloir bus doit permettre de prioriser ces derniers ;
  - Le réaménagement du double giratoire des Carrels en un carrefour régulé par feux pour coordonner la gestion des flux avec le carrefour précédent (études en cours). Ceci permettrait aussi la création d'un couloir bus en entrée de Peseux pour améliorer les performances de la ligne TransN n° 101 ;
  - Au Bas des Gorges du Seyon la mesure vise une optimisation des flux de trafic en incitant les automobilistes se rendant à Lausanne ou au Val-de-Travers à rester sur l'itinéraire routier principal (N20 / A5) ;



Carrefour des Carrels/rue des Draizes – Esquisse de principe

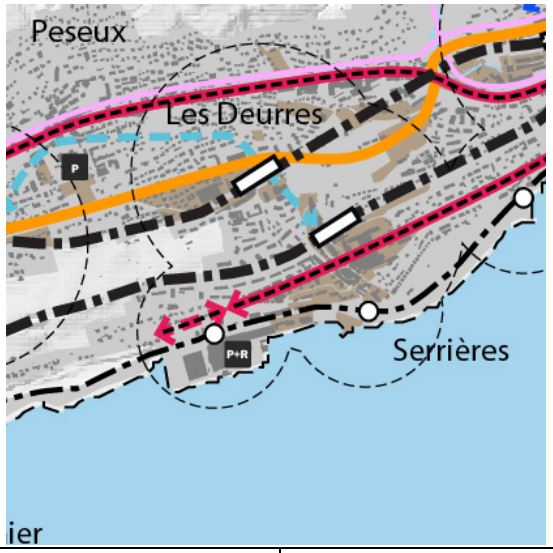
- Requalification des espaces publics afin de créer un espace de vie convivial favorisant les déplacements piétons et cyclistes (traitement façade à façade)
- Végétalisation de la rue afin d'assurer la préservation et la valorisation des structures et entités paysagères
- Aménagements d'espaces paysagers généreux afin d'améliorer la qualité de vie, ainsi que la biodiversité et de préserver les sols naturels
- Création de surfaces perméables afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales.

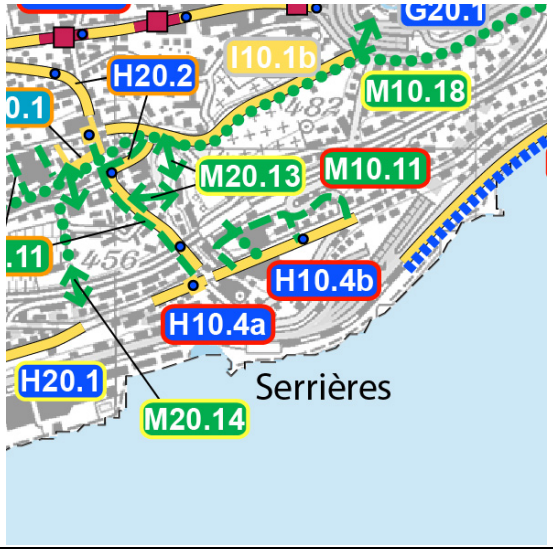
Les objectifs de la mesure s'inscrivent dans la vision et les stratégies sectorielles du PA4 et permettent plus spécifiquement de :

- Reporter une partie du TIM sur les itinéraires d'évitement de Peseux (jusqu'à 2000 véh/j) et favoriser ainsi le transfert modal vers les TP et les mobilités douces en améliorant notamment la vitesse commerciale de la ligne de bus TransN n°101 (CE1)
- Sécuriser les itinéraires piétons et cyclistes (CE3)

	• Réduire les nuisances de bruit et de pollution (CE4)
Etat de la planification (2020)	• Etude de circulation, H10 – Franchissement de Peseux, Transitec pour le SPCH et les Communes de Corcelles-Cormondrèche, Peseux et Neuchâtel, mai 2016 • Avant-projet en cours d'élaboration • Etude de projet : 2022-2023 • Approbation des plans /permis de construire : 2023 • Financement : 2024 • Réalisation : 2025
Coûts	4.150 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

H10.4a	**Requalification de la rue et centralité du Clos de Serrières, partie Ouest : valorisation TP, aménagement MD et valorisation de l'espace public**	**Priorité : A**	**Coût : 3.530 MCHF**
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**		
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**		
Code ARE :	**6458.3.027**		





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

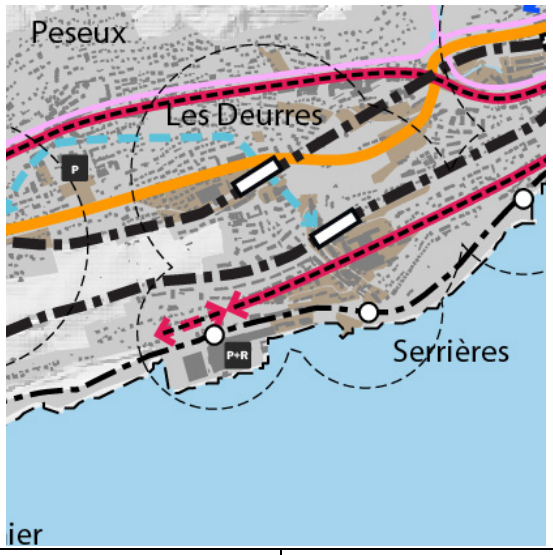
La rue du Clos-de-Serrières fait partie de l'axe urbain important du secteur du pôle de gare de Serrières et constitue une centralité importante de la Ville Littoral, celle du quartier de Serrières. Elle appartient au réseau des axes structurants TP de la Ville Littoral. De nombreuses activités se situent de part et d'autre de la rue (école, parascolaire, commerces, pôle de l'administration cantonale à futur, etc.). Elle est bordée du jardin Hermann-Russ, qui représente un espace ouvert et végétalisé participant à la vie du quartier, mais reste actuellement très marquée par un caractère routier. Ceci péjore significativement la qualité des espaces publics et réduit considérablement celle accordée aux aménagements MD (pas de bandes cyclables, trottoirs parfois étroits, etc.) et TP (pas de priorisation, accès aux arrêts peu attractifs et sécurisés, etc.).

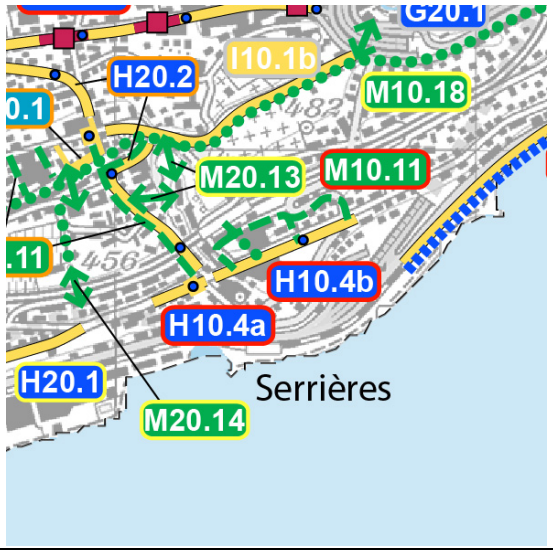
Cette mesure représente la première partie d'un projet d'ensemble qui regroupe également la requalification de la rue de Tivoli à l'est (H10.4b). Elle prévoit le réaménagement de la rue du Clos-de-Serrières. Ses objectifs sont les suivants :

- Réaménagements de la rue et de la place en faveur des transports publics (requalification des arrêts principaux et de leurs accès, arrêts sur chaussée prioritaires, etc.) et des mobilités douces (élargissement des trottoirs et création de bandes cyclables).
- Aménagement d'une zone 30 km/h.
- Requalification des espaces publics afin de créer un espace convivial favorisant la vie locale et valorisant les activités avoisinantes (traitement façade à façade, activités commerciales, etc.) et répondre aux prescriptions et aux attentes de sécurité.
- Végétalisation de la rue et de la place afin d'assurer la préservation et la valorisation des structures et entités paysagères
- Aménagements d'espaces paysagers généreux afin d'améliorer la qualité de vie, ainsi que la biodiversité et de préserver les sols naturels

	• Création de surfaces perméables afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales. Les objectifs de la mesure s'inscrivent dans la vision et les stratégies sectorielles du PA4 et permettent plus spécifiquement de : • Favoriser le report modal en priorisant les bus et les mobilités douces (CE1) • Sécuriser les itinéraires piétons et cyclistes (CE3) • Réduire les nuisances de bruit et de pollution (CE4) • Lutter contre le réchauffement climatique, notamment les îlots de chaleur (CE4) Le Clos-de-Serrières fait partie des mesures prévu dans le projet-pilote « Serrières pour une fraîcheur de vivre » mené en collaboration avec la Confédération.
Etat de la planification (2020)	• Etude d'avant-projet : 2019 • Etude de projet : 2021 • Approbation des plans /permis de construire : 2022 • Financement : 2023 • Réalisation : 2023 (mesure anticipé PA4)
Coûts	3.530 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

H10.4b	**Requalification de la rue de Tivoli, partie Est : valorisation TP, aménagement MD et valorisation de l'espace public**	**Priorité : A**	**Coût : 2.000 MCHF**
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**		
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**		
Code ARE :	**6458.3.027**		





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

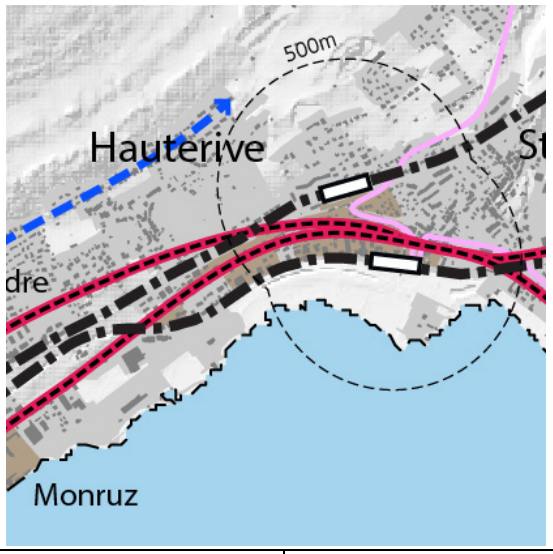
La rue de Tivoli fait partie de l'axe urbain important du secteur du pôle de gare de Serrières. Elle appartient au réseau des axes structurants TP de la Ville Littoral. Elle est bordée au nord par le secteur de développement d'activités "Tivoli nord" et au sud par le secteur de développement mixte "Tivoli sud". Elle est caractérisée par un caractère routier péjorant significativement la qualité des espaces publics et réduit considérablement celle accordée aux aménagements MD (pas de bandes cyclables, trottoirs parfois étroits, etc.) et TP (pas de priorisation, accès aux arrêts peu attractifs et sécurisés, etc.). Par ailleurs, le pont routier franchissant le vallon de Serrières manque particulièrement d'attractivité et de sécurité pour les MD et constituent un point dur du système.

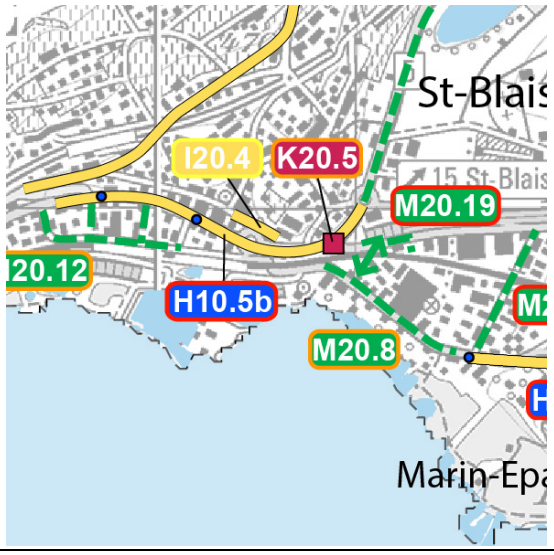
Cette mesure représente la deuxième partie d'un projet d'ensemble qui regroupe également la requalification de la rue du Clos-de-Serrières à l'ouest (H10.4a). Elle prévoit le réaménagement de la rue de Tivoli en lien avec les développements urbains stratégiques décrits dans le chapitre précédent. Ses objectifs sont les suivants :

- Réaménagements de la rue en faveur des transports publics (requalification des arrêts principaux et de leurs accès, arrêts sur chaussée prioritaires, etc.) et des mobilités douces (élargissement des trottoirs et création de bandes cyclables, notamment sur le pont Berthier).
- Aménagement d'une zone 30 km/h.
- Requalification des espaces publics en lien avec les projets qui se situent au nord et au sud de la rue afin d'offrir une centralité complémentaire à celle du Clos-de-Serrières (traitement façade à façade) et répondre aux prescriptions et aux attentes de sécurité.
- Végétalisation de la rue afin d'assurer la préservation et la valorisation des structures et entités paysagères
- Aménagements d'espaces paysagers généreux afin d'améliorer la qualité de vie, ainsi que la biodiversité et de préserver les sols naturels

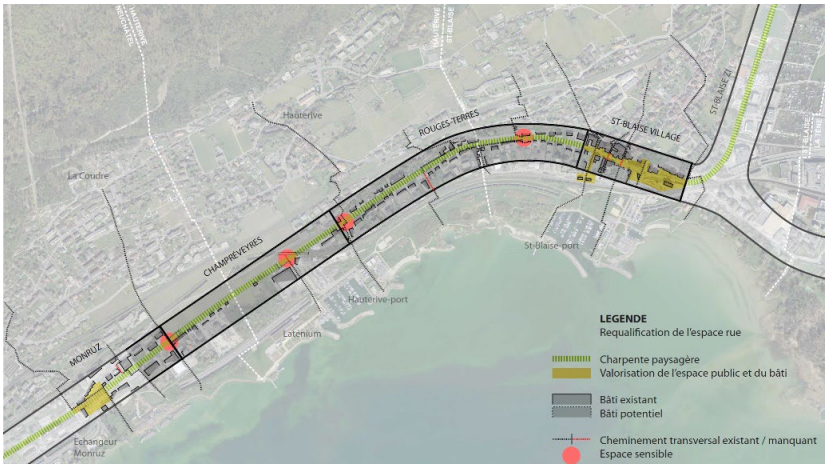
	• Création de surfaces perméables afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales. Les objectifs de la mesure s'inscrivent dans la vision et les stratégies sectorielles du PA4 et permettent plus spécifiquement de : • Favoriser le report modal en priorisant les bus et les mobilités douces (CE1) • Assurer l'intégration des développements urbains des secteurs Tivoli nord et sud (CE2) • Sécuriser les itinéraires piétons et cyclistes (CE3) • Réduire les nuisances de bruit et de pollution (CE4) • Lutter contre le réchauffement climatique, notamment les îlots de chaleur (CE4)
Etat de la planification (2020)	Orientation stratégique PA RUN 3 et Vision 2050 de la Ville de Neuchâtel (travaux préparatoires à la révision du PAL).
Coûts	2.000 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

H10.5b	Requalification de la RC5 : priorisation TP, aménagement de bandes cyclables et connexion MD entre de l'axe structurant TP et la halte ferroviaire, abaissement de la vitesse à 30 km/h, étape 2	Priorité : A	Coût :	5.600 MCHF
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**			
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**			
Code ARE :	**6458.3.029**			





Etat actuel	La RC5 constitue une césure forte entre le centre du village, les habitations au sud et les rives du lac. L'aménagement actuel, réalisé à l'ouverture des tunnels, découle de la réduction d'une route à quatre voies à une route à deux voies de circulation, par le simple marquage d'une voie centrale "polyvalente" (facilitant notamment par endroits les mouvements de "tourner à gauche") et deux bandes cyclables latérales. La largeur de l'axe 50km/h et le caractère très routier des aménagements rendent la RC5 peu attractive pour les modes doux et génèrent une mauvaise cohabitation entre les usagers. Les principaux conflits constatés peuvent être résumés comme suit : rupture urbaine au milieu du bâti et entre le bâti et le lac, mauvaise perméabilité piétonne, patrimoine bâti peu mis en valeur, nuisances (bruit) liées aux vitesses élevées (60 km/h abaissé fin 2020 à 50 km/h), sentiment d'insécurité aux intersections avec les chemins privés ou les dessertes secondaires (vitesse), congestion à certains carrefours, vitesse commerciale des bus insatisfaisante en traversée de St-Blaise, voies de présélection mal définies (double sens), etc.
Description et faisabilité de la mesure	La mesure s'intègre dans un aménagement d'ensemble portant sur le territoire des trois communes de Neuchâtel, Hauterive et Saint-Blaise. Cette seconde étape de ce projet (1ère étape : H10.5a, PA3) porte sur la traversée de Saint-Blaise et du secteur du pôle de gare St-Blaise CFF – BLS avec un caractère plus urbain que sur le reste du tronçon. De nombreuses activités commerciales se trouvent le long de l'axe, la fréquentation piétonne y est plus importante, etc. Un fort potentiel de restructuration et de densification est identifié, en particulier dans la bande comprise entre la RC5 et la voie ferrée (PG de St-Blaise). La requalification de la route doit permettre le renforcement du rôle des axes structurants TP et la valorisation des liaisons structurantes de mobilité douce dans un aménagement paysager de type "boulevard urbain" qui rétablisse la relation de

	part et d'autre de la RC5 et garantisse la vitesse commerciale des TP, ainsi que la sécurité et l'attractivité des itinéraires des piétons et des cyclistes, tout en dosant le trafic entrant en ville.  Les grands principes de la requalification de la RC5 sont les suivants : • Garantir la vitesse commerciale des transports publics et la fluidité du trafic en supprimant les carrefours à feux en traversée de St-Blaise (suppression des mouvements de tourne-à-gauche sur le carrefour avec l'avenue de la Gare à St-Blaise). • Agir sur les vitesses de circulation en étudiant la mise en place d'une limitation à 30 km/h sur la traversée de Saint-Blaise et par des interventions constructives permettant de transformer la route en rue (suppression de la voie centrale de tourner-à-gauche, création de bandes végétalisées, élargissement des trottoirs, ajout de bande cyclables, etc.). • Améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes en renforçant la visibilité des passages piétons (revêtement différent, éclairage adapté, îlot central élargi) et en maintenant des aménagements cyclables et piétonniers séparés, afin d'éviter tout conflit d'usage entre cycles et piétons. • Favoriser des espaces fonctionnels pour la mobilité douce dans le but d'augmenter leur pratique quotidienne, notamment pour les déplacements pendulaires. • Valoriser l'interface bus – train à St-Blaise BLS, par le repositionnement de l'arrêt de l'axe structurant TP au débouché de l'avenue de la Gare et par la réalisation d'un cheminement attractif et généreux entre l'axe de la RC 5 et la halte RER de St-Blaise BLS (<100m). • Réduire l'attractivité de l'axe pour le trafic de transit, notamment par le biais de l'aménagement de certains arrêts de bus sur chaussée, donc "non dépassables". • Donner une suite au réaménagement de l'espace public de la RC5 planifié dans le cadre de la réalisation d'un quartier durable (Ensemble Gouttes d'Or) et favoriser un report modal.
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité	La stratégie vise à la création d'axes structurants TP desservant des axes à requalifier et densifier. Dans cette perspective, le réaménagement de l'axe routier de la RC5 s'inscrit dans la vision stratégique du PA en assurant une coordination entre urbanisation et transports. Cette mesure permet un renforcement des liaisons structurantes de mobilité est – ouest, par l'intermédiaire de son axe structurant TP et de ses itinéraires MD (CE1). Elle permet également la mise en œuvre de la stratégie TIM, avec la volonté de maximiser l'utilisation du système suprarégional structurant (tunnels autoroutiers sous la Ville Littoral) (CE1).

	Au niveau urbain, l'adaptation de l'accessibilité multimodale au contexte du secteur permet une forte valorisation du tissu bâti et des potentiels urbains (CE2).
Etat de la planification (2020)	☐ 1 (< 10 mio.CHF) description détaillée du contenu du projet ☐ 2 (> 10 mio.CHF) études préliminaires, estimations des coûts à +/- 30 % ☒ 3 (> 50 mio. CHF) AVP, estimations des coûts à +/- 20 % • Avant-projet établi par RWB pour les communes de Neuchâtel, Hauterive et Saint-Blaise, actualisé au 22.09.2020 • Prestations en cours : avant-projet détaillé avec interventions sur les infrastructures, contrôle de la présence de HAP dans les enrobés, concept d'infiltration et évacuation des eaux de chaussée
Prêt à être réalisé et financé	• Etude de projet 2021-2022 • Préfinancement de l'avant-projet détaillé par le Service des Ponts et Chaussées : juillet 2021 • Votation des crédits de construction dans les 3 communes : automne 2021 • Réalisation des travaux dès l'été 2023 (mesure anticipée PA4)
Priorité	☒ A (2024-2028) ☐ B (2028-2032) ☐ C (après 2031) Argument principal : La requalification de la RC5 permet une forte valorisation de l'axe structurant TP pour les déplacements sur le corridor La Tène – St-Blaise – Neuchâtel, par une amélioration significative de l'efficacité et attractivité des TP (CE1). L'intermodalité à la halte St-Blaise BLS est également favorisée (CE1). Pour Hauterive, le réaménagement renforce l'identité entre le haut et le bas, soit la relation entre le centre historique d'Hauterive et le lac. Par la transformation en boulevard urbain de cet axe, la mesure renforce également la liaison structurante et les conditions de déplacement MD (attractivité, sécurité) entre St-Blaise - Monruz - Neuchâtel (CE2 et 3). Cette requalification assure la valorisation des espaces publics dans le bourg de St-Blaise, avec des liaisons village - lac retrouvées, tout en effectuant un effet levier pour la restructuration et densification du tissu bâti de part et d'autre de l'axe structurant TP, en particulier dans le pôle de développement de St-Blaise CFF – BLS (CE2 et 3). Enfin, l'adaptation de l'axe à son nouveau contexte urbain, avec une forte redistribution des priorités entre modes de transport, assure une maîtrise des TIM en traversée de localité (CE1), ainsi qu'un report modal vers les TP et MD dans la partie est de la Ville Littoral (CE4).
Coûts	5.600 MCHF ☒ CH ☒ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … PA Clé de répartition du financement : Participation financière du Canton pour la partie MD
Instances responsables	Commune de Saint-Blaise / Canton (SPCH/SCTR)
Liens avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	H10.5a (PA3), K20.5, L10.1 (PA3), M20.8, M20.12
	Etat au 1er janvier 2021 :

Importance pour la planification directrice	☒ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☐ « coordination réglée » Mesure d'envergure d'agglomération/locale, sans implication pour le PDC.
Impact sur l'environnement	Création d'une charpente paysagère avec mise en place de platebandes végétalisés permettant l'évacuation des eaux de surface par infiltration à travers le sol.
Documents mis à disposition	Avant-projet établi par RWB pour les communes de Neuchâtel, Hauterive et Saint-Blaise, actualisé au 22.09.2020

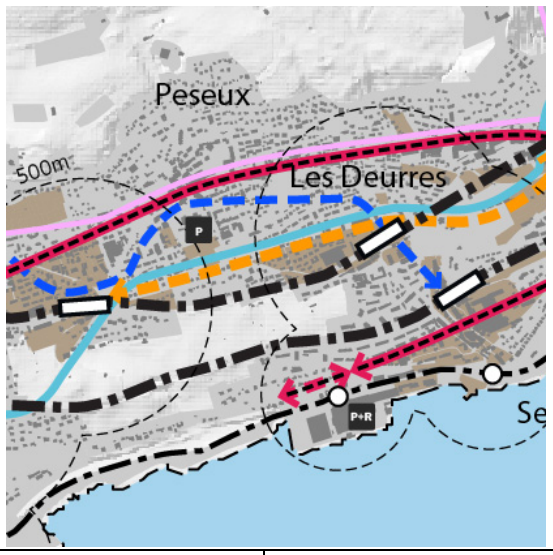
Requalification multimodale du réseau TP urbain ou suburbain, priorisation des bus ou extension

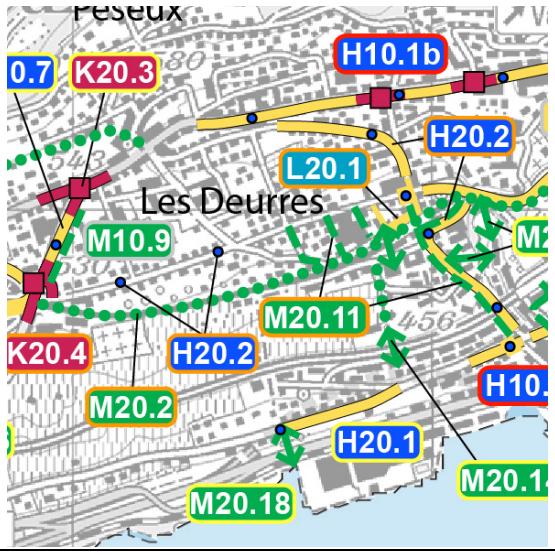
H. Transports publics urbains, suburbains et régionaux				
H20.2	**Aménagements TP liés au développement de l'offre TP "Neuchâtel Ouest", 1ère étape**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.830 MCHF**
H20.3	**Aménagements TP liés au développement de l'offre TP "Neuchâtel Ouest", 2ème étape**	**Priorité : C**	**Coût :**	**/**
		Coût total A :		**/**
		Coût total B :		**0.830 MCHF**

Etat actuel	Le réseau TP urbain de l'Ouest du Littoral est constitué du Littorail et de plusieurs lignes de bus, dont la hiérarchisation mérite d'être renforcée afin de les rendre plus attractives. Certaines lignes assurent actuellement des fonctions multiples qui ne rendent pas la lisibilité du système facile pour les usagers et péjore l'exploitation. Il s'agit notamment de la ligne 120 qui assume une fonction de type rabattement suburbain dans sa partie Ouest (villages de Bôle et Colombier) et prend graduellement le long de son parcours en direction de la gare de Neuchâtel de plus en plus une fonction de type urbain principal. Cette multiplicité de fonction se démontre d'une part par la longueur de la ligne TransN n°120 s'étirant bien au-delà de 6km qui représente la limite d'attractivité pour le réseau urbain (20' à 18Km/h) et d'autre part par le renfort de la ligne TransN n° 120 (30') par une seconde ligne TransN n° 122 sur le tronçon Gare – Vauseyon (30'), ceci afin de créer une fréquence au ¼ d'heure sur cet axe Neuchâtel Ouest. Par ailleurs, la dernière étude de déplacements de la Ville de Neuchâtel (Source : Diagnostic et analyse des déplacements à l'interne et à l'externe de Neuchâtel, HEG ARC, 2020), démontre que la majorité du trafic individuel motorisé pendulaire interne à la ville de Neuchâtel se déplace de Corcelles-Cormondrèche et Peseux vers centre-ville. Ceci démontre l'urgent besoin d'améliorer les relations transports publics dans cette partie Ouest de La Ville Littoral.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	La stratégie vise à un renforcement de la hiérarchie du réseau TP dans l'Ouest de la Ville Littoral à l'horizon B (2027-2032) par un renforcement de l'offre permettant la mise en place d'une nouvelle ligne principale pour la desserte de du corridor Neuchâtel – Les Deurres – Corcelles-Cormondrèche. Cette amélioration pourrait par exemple être obtenue par le prolongement de l'actuelle ligne "de renfort" 122 entre la gare de Neuchâtel et Vauseyon vers l'Ouest de Neuchâtel et l'augmentation de son offre. Cet axe constituerait ainsi un second corridor TP, au Sud de l'axe structurant TP sur l'axe historique, desservant notamment les deux haltes RER et leur pôle de gare mixtes, ainsi que plusieurs pôles de logements (Charmettes, Edouard Dubois). Dans ce contexte, plusieurs variantes sont encore à l'étude et devront encore faire l'objet d'approfondissements et des validations nécessaires par les instances décisionnelles de l'agglomération, des communes et du Canton. Les réflexions et variantes à l'études portent notamment sur : • le maintien de l'actuelle ligne suburbaine 120 entre Rochefort et la gare de Neuchâtel ou une éventuelle redéfinition de celle-ci dans le but de clarifier et renforcer son rôle principal de rabattement. Dans cette dernière variante, la ligne ainsi formée permet tout au long de son parcours de multiples rabattements sur le RER (haltes de Bôle, Auvernier, Corcelles-Peseux, les Deurres et Serrières), le littorail à

	Colombier, ainsi que le réseau urbain principal à Corcelles-Cormondrèche, alors que l'accès à la gare de Neuchâtel est privilégié par le RER (renforcement de la cadence à 30' à l'horizon 2027, PRODES). • Indépendamment de la variante retenue pour la ligne suburbaine 120 (ci-dessus), les réflexions sur le reste du réseau visent par certaines restructurations complémentaires à également mettre en place une nouvelle liaison "haut-bas", manquante dans l'Ouest de la Ville Littoral, et reliant par exemple le pôle mixte de Serrières et sa halte, à la halte des Deurres, au centre de Peseux et à la halte de Corcelles-Peseux. Ce développement de l'offre TP "Neuchâtel Ouest" est prévu en plusieurs étapes, dont la première étape vise à concrétiser une liaison urbaine principale entre Neuchâtel et "Neuchâtel Ouest" ainsi qu'une liaison (sub)urbaine tangentielle "haut-bas" dans cette partie Ouest du territoire. Dans un second temps, un développement de l'offre vers le secteur des Vernets pourrait être envisagé, ce qui permettrait une desserte renforcée des pôles de logements sur les Rues et les Arniers, et de la zone d'activités des Vernets, par rapport à l'actuelle desserte CarPostal (mesure H20.3). Le développement du réseau TP urbain et suburbain vise également à : • Augmenter l'efficacité et l'attractivité des TP, en particulier sur le réseau TP urbain, en améliorant la régularité du service, la qualité des aménagements et le confort pour l'usager (CE1). • Améliorer l'intermodalité par des conditions de transbordement attractives entre bus - bus, bus - train, bus – MD (CE1). • Coordonner le développement urbain et des TP par la desserte des principaux pôles de développement (PG, PAXS, PL), tout en favorisant leur développement et la densification du tissu urbain en général (CE2). • Valoriser le centre-ville et les centralités d'agglomération par des projets de requalification de l'espace-rue permettant de diminuer la dominance du TIM et d'améliorer le cadre de vie et la sécurité des habitants et usagers (CE2 et 3).

H20.2 Aménagements TP liés au développement de l'offre TP "Neuchâtel Ouest", 1ère étape	Priorité : B	Coût : 0.830 MCHF
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**	
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**	
Code ARE :	**/**	





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	La mesure vise à la réalisation des aménagements TP nécessaires à la première étape de développement de l'offre TP "Neuchâtel Ouest", comprenant une liaison urbaine principale entre Neuchâtel et "Neuchâtel Ouest" et une liaison (sub)urbaine tangentielle "haut-bas" dans cette partie Ouest de territoire. La mesure porte sur les aménagements en faveur des transports publics, principalement de nouveaux arrêts, mais également certaines reprises de voiries sur certaines séquences. Ces interventions devraient se concentrer principalement sur la relation transversale Nord – Sud entre par exemple le centre de Peseux, la halte des Deurres et le secteur de Serrière (halte RER ou terminus de l'axe structurant TP). L'itinéraire envisagée pour une telle liaison est celui passant par rue du Châtelard – rue des Deurres – rue des Battieux, sur lequel des reprises locales du profil de la voirie, ainsi que la réalisation de nouveaux arrêts de bus (4 à 5) seraient à réaliser. Enfin, certains aménagements complémentaires sont potentiellement aussi à prévoir sur la liaison Est-Ouest entre la gare de Neuchâtel et la halte de Corcelles-Peseux, en lien avec l'intention de concrétiser une ligne urbaine principale pour cette partie de territoire (ex. un arrêt de bus supplémentaires dans le secteur compris entre la halte des Deurres et celle de Corcelle-Peseux). Les objectifs de la mesure s'inscrivent dans la vision et les stratégies sectorielles du PA4 et permettent plus spécifiquement de : • Favoriser le transfert modal vers les TP en améliorant les relations "est-ouest" et"haut-bas" dans la partie Ouest de la Ville Littoral (CE1) • Sécuriser les accès piétons aux arrêts de transports publics (CE3) • Réduire les nuisances de bruit et de pollution (CE4) Grâce à ce développement de l'offre TP et l'aménagement de nouveaux arrêts de bus, l'ensemble de ce corridor bordé de plusieurs pôles de gare et de logements pourra profiter d'une meilleure desserte TP (ex. 15' contre 30' sur la liaison est-ouest).

	A noter que cette mesure est liée aux aménagements de l'interface de la halte RER de Corcelles-Peseux (L10.2).
Etat de la planification (2020)	Orientation stratégique PA RUN 3
Coûts	0.830 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

Électrification du réseau TP urbain

H. Transports publics urbains, suburbains et régionaux				
H20.4 – H21.4	**Investissements liés à la mise en place de nouvelles générations de trolleybus à batterie déperchables et pouvant circuler sans caténaire sur le Littoral neuchâtelois et La Chaux-de-Fonds, partie renouvellement de la ligne aérienne**	**Priorité : A**	**Coût :**	**3.830 MCHF**
H20.5 – H21.5	**Investissements liés à la mise en place de nouvelles générations de trolleybus à batterie déperchables et pouvant circuler sans caténaire sur le Littoral neuchâtelois et La Chaux-de-Fonds, partie batteries tampon et atelier**	**Priorité : A**	**Coût :**	**5.170 MCHF**
			Coût total A :	**9.000 CHF**
			Coût total B :	**/**

Etat actuel	Sur le Littoral neuchâtelois, les trolleybus NAW sont en fin de vie et un remplacement par des bus sans émissions est nécessaire. Ainsi un groupe de travail avec transN a permis de retenir la solution des trolleybus à batterie. Des investissements dans le dépôt de l'Évole, l'adaptation de la ligne aérienne de contact ainsi que le renforcement des sous-stations seront nécessaires. À La Chaux-de-Fonds, le remplacement des bus thermiques assurant la transition vers une technologie de propulsion plus propre est nécessaire. Ainsi un groupe de travail avec transN a permis de retenir la solution des trolleybus à batterie. Des investissements dans le dépôt des Défricheurs, l'adaptation de la ligne aérienne de contact ainsi que le renforcement des sous-stations seront nécessaires.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	La tendance de décarbonisation et la thématique environnementale gagnent de plus en plus en importance. Le domaine des transports publics en fait bien évidemment partie. C'est par ailleurs dans ce sens que se dirige la stratégie du Conseil fédéral, basée sur son rapport en réponse au postulat 19.3000 CTT-CN du 15 janvier 2019, intitulé "Encourager le passage des véhicules de transport public aux énergies propres". En même temps, sur le canton de Neuchâtel plusieurs investissements sont prévus à court et moyen terme pour remplacer une partie du parc de matériel roulant (notamment trolleybus NAW sur le Littoral neuchâtelois ou bus thermiques sur les Montagnes), vétuste et pas LHand compatible. C'est alors dans ce contexte que le service des transports a lancé fin 2019 en partenariat avec transN une étude comparative des différentes technologies de propulsion, à savoir : trolleybus sur batteries, bus électriques avec recharge rapide aux arrêts et bus électriques avec recharge lente au dépôt. Les critères d'évaluation se basent sur les coûts complets pour tout le cycle de vie des investissements, les coûts généralisés, les émissions de polluants ainsi que les aspects de production / exploitation et de niveau de service. Les conclusions ont montré que le trolleybus à batterie est la meilleure alternative, en raison de l'existence de la ligne aérienne et de l'absence de stations de charge dont la mise à l'enquête reste difficile et les impacts environnementaux plus lourds. La stabilité horaire est également un argument fort dans ce sens. Dans le cadre de la planification du renouvellement de la flotte de matériel roulant, définition d'une stratégie de mobilité électrique pour les transports publics

	routiers. Soutien à l'adaptation des sous-stations d'alimentation, de la ligne aérienne de contact et des dépôts sur le réseau urbain du canton, soit là où l'impact sur la pollution atmosphérique et le bruit sera le plus fort. Explications quantitatives des mesures : • 30 trolleybus à batterie en 2 lots (2023 et 2026) dont 14 sur le Littoral neuchâtelois et 16 sur La Chaux-de-Fonds • Renforcement de plusieurs sous-stations d'alimentation électrique (Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds) • Investissements sur des dépôts de l'Évole (Neuchâtel) et des Défricheurs (La Chaux-de-Fonds) • Adaptation des lignes aériennes de contact sur le Littoral neuchâtelois et La Chaux-de-Fonds Il s'agit des lignes urbaines 102, 107, 301, 302 et 304, avec des cadences allant qu'à 7.5 minutes aux heures de pointe. Fréquentations annuelles (selon comptages de l'année 2018) : • 102 : 2'088'816 voyageurs, 3'196'914 voyageurs*kilomètres • 107 : 2'739'984 voyageurs, 5'620'335 voyageurs*kilomètres • 301 : 1'189'989 voyageurs, 1'449'301 voyageurs*kilomètres • 302 : 1'119'921 voyageurs, 1'566'334 voyageurs*kilomètres • 304 : 1'500'970 voyageurs, 2'221'181 voyageurs*kilomètres Il est rappelé que les lignes de transport publics susmentionnées existent déjà, aussi bien que les dépôts, les sous-stations et les lignes aériennes.

H20.4 – H21.4	**Investissements liés à la mise en place de nouvelles générations de trolleybus à batterie déperchables et pouvant circuler sans caténaire sur le Littoral neuchâtelois et La Chaux-de-Fonds, partie renouvellement de la ligne aérienne**	**Priorité : A**	**Coût : 3.830 MCHF**

Catégorie ARE :	**7. Infrastructures pour bus / TP**		
Sous-catégorie ARE :	**7.3 Électrification**		
Code ARE :	**/**		
Description et faisabilité de la mesure	Renouvellement de la ligne aérienne de contact à Neuchâtel à la Chaux-de-Fonds.		
Etat de la planification (2020)	☐ 1 (< 10 mio.CHF) description détaillée du contenu du projet	☒ 2 (> 10 mio.CHF) études préliminaires, estimations des coûts à +/- 30 %	☐ 3 (> 50 mio. CHF) AVP, estimations des coûts à +/- 20 %
	• Analyse comparative des différentes technologies de propulsion avec transN, suivie par COPIL politique • Validation du choix conformément à l'art. 19 al. 4 de la LTP par le Conseil d'État • Mise en place progressive (2023 - lot 1 et 2026 - lot 2)		
Prêt à être réalisé et financé	L'analyse canton/transN est terminée (mi-2021). Une étude de faisabilité pour les stations de charge a été effectuée (dans le cas de la variante opp-charge). La procédure d'approbation des plans (dépôt) sera lancée courant 2022. L'appel d'offres pour l'acquisition du matériel roulant sera lancé dès la mi-2021, pour mise en place progressive de la mesure dès 2023.		
Priorité	☒ A (2024-2028) ☐ B (2028-2032) ☐ C (après 2031) Argument principal : remplacement des trolleybus NAW sur les lignes 102/107 et des bus thermiques à La Chaux-de-Fonds, selon planning de l'entreprise exploitante des réseaux urbains, transN.		
Coûts	3.830 MCHF ☒ CH PA ☒ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : S'agissant du transport urbain, les coûts seront partagés entre le canton et les communes, selon la répartition usuelle du pot commun. Le coût du renouvellement de la ligne aérienne de contact est de 3.83 MCHF, dont 1.1 à Neuchâtel et 2.73 à la Chaux-de-Fonds. Coût kilométrique : CHF 800'000 CHF/km Longueur totale à renouveler : 4.8 km, dont 1.4 km à Neuchâtel et 3.4 km à La Chaux-de-Fonds		
Instances responsables	L'entreprise exploitante des réseaux urbains de Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds transN, avec le soutien du service des transports (SCTR) et du service d'aménagement du territoire (SAT). Les communes de Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds, Le Locle, Val-de-Ruz ainsi que l'entreprise transN font par ailleurs partie du comité politique (COPIL) qui fournit les orientations stratégiques et valide les décisions sur l'avancement de l'étude. Le Conseil d'État a donné un préavis positif sur les trolleybus à batterie.		
Interdépendance aux mesures	Référence : Plan directeur cantonal, fiche de coordination : "E_21 Développer les énergies renouvelables et viser l'autonomie énergétique"		
	Etat au 1er janvier 2021 :		

Importance pour la planification directrice	☒ « pas d'état »	☐ « informations préalables »	☐ « coordination en cours »	☐ « coordination réglée »
	La stratégie de renouvellement de la flotte de bus en milieu urbain est en pleine conformité avec la politique climatique du canton de Neuchâtel et son futur plan climat, qui est en cours d'adoption. Le Conseil d'État se fixe à ces fins pour but d'ici à 2050, entre autres, une réduction de gaz à effet de serre par habitant de 90 % et une augmentation de la production d'énergie renouvelable de 500 %. Par ailleurs, tous les autres aspects environnementaux (nuisances visuelles, sonores et ondes électromagnétiques) sont pris en considération par la stratégie de renouvellement de la flotte de bus.			
Impact sur l'environnement	Les fortes contraintes concernant l'insertion des stations de charge dans le tissu urbain ainsi que les mesures pour lutter contre le bruit et les ondes électromagnétiques ont montré qu'une solution avec trolleybus à batterie était préférable. La présence de ligne aérienne de contact est un élément central. Ce mode de propulsion permet alors de contribuer à la diminution des émissions de polluants ainsi que du bruit routier en milieu urbain, conformément à la stratégie fédérale. Il est à noter que les tracés des lignes de bus ainsi que les dépôts et sous-stations étant déjà en place, l'impact attendu sur l'environnement n'est que positif. En effet, le remplacement partiel des bus thermiques par des trolleybus déperchables pourra générer une économie d'environ 5'040 tonnes de CO2 d'ici 2030.			
Documents mis à disposition	• Demande préalable pour l'approbation requise en vue de l'acquisition de moyens d'exploitation d'après arrêté cantonal, transN • Présentation effectuée au Copil du 11 mars 2021			

H20.5 – H21.5	**Investissements liés à la mise en place de nouvelles générations de trolleybus à batterie déperchables et pouvant circuler sans caténaire sur le Littoral neuchâtelois et La Chaux-de-Fonds, partie batteries tampon et atelier**	**Priorité : A**	**Coût : 5.170 MCHF**

Catégorie ARE :	**7. Infrastructures pour bus / TP**		
Sous-catégorie ARE :	**7.4 Systèmes alternatifs à propulsion électrique (fonctionnant avec de nouvelles technologies électriques, p. ex. bus électrique sans ligne de contact)**		
Code ARE :	/		
Description et faisabilité de la mesure	Batteries tampon, ainsi que Investissements aux ateliers à Neuchâtel et à la Chaux-de-Fonds.		
Etat de la planification (2020)	☐ 1 (< 10 mio.CHF) description détaillée du contenu du projet	☒ 2 (> 10 mio.CHF) études préliminaires, estimations des coûts à +/- 30 %	☐ 3 (> 50 mio. CHF) AVP, estimations des coûts à +/- 20 %
	• Analyse comparative des différentes technologies de propulsion avec transN, suivie par COPIL politique • Validation du choix conformément à l'art. 19 al. 4 de la LTP par le Conseil d'État • Mise en place progressive (2023 - lot 1 et 2026 - lot 2)		
Prêt à être réalisé et financé	L'analyse canton/transN est terminée (mi-2021). Une étude de faisabilité pour les stations de charge a été effectuée (dans le cas de la variante opp-charge). La procédure d'approbation des plans (dépôt) sera lancée courant 2022. L'appel d'offres pour l'acquisition du matériel roulant sera lancé dès la mi-2021, pour mise en place progressive de la mesure dès 2023.		
Priorité	☒ A (2024-2028) ☐ B (2028-2032) ☐ C (après 2031) Argument principal : remplacement des trolleybus NAW sur les lignes 102/107 et des bus thermiques à La Chaux-de-Fonds, selon planning de l'entreprise exploitante des réseaux urbains, transN.		
Coûts	5.170 MCHF ☒ CH PA ☒ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : S'agissant du transport urbain, les coûts seront partagés entre le canton et les communes, selon la répartition usuelle du pot commun. Les coûts comprennent : 1) Les batteries tampon pour 3'190'000 CHF, dont 1.91 MCHF à Neuchâtel et 1.28 MCHF à la Chaux-de-Fonds a. CHF 200'000 Batteries-tampon pour réseau caténaire / batterie b. CHF 50'000 Frais de raccordement, génie civil et ingénierie / batterie c. CHF 750'000 Frais d'amélioration des transformateurs existants, en moyenne (pour connexion avec batteries) d. 5 batteries nécessaires, dont 3 à Neuchâtel et 2 à La Chaux-de-Fonds 2) Les investissements aux ateliers pour 1'980'000 CHF, dont 1.49 MCHF à Neuchâtel et 0.49 MCHF à la Chaux-de-Fonds a. CHF 1'000'000 (x1) lifts supplémentaires pour Évole b. CHF 300'000 (x2) structure d'accès à la partie supérieure des véhicules c. CHF 50'000 (x2) palans roulants		

<table>
<tr><td></td><td>d. CHF 50'000 (x2) ingénierie
e. CHF 10'000 (x2) éléments de guidage pour les véhicules
f. CHF 50'000 (x2) frais de la procédure d'approbation des plans
g. CHF 30'000 (x2) dispositifs de déclenchement de la ligne aérienne</td></tr>
<tr><td>Instances responsables</td><td>L'entreprise exploitante des réseaux urbains de Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds transN, avec le soutien du service des transports (SCTR) et du service d'aménagement du territoire (SAT).
Les communes de Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds, Le Locle, Val-de-Ruz ainsi que l'entreprise transN font par ailleurs partie du comité politique (COPIL) qui fournit les orientations stratégiques et valide les décisions sur l'avancement de l'étude. Le Conseil d'État a donné un préavis positif sur les trolleybus à batterie.</td></tr>
<tr><td>Interdépendance aux mesures</td><td>Référence : Plan directeur cantonal, fiche de coordination : "E_21 Développer les énergies renouvelables et viser l'autonomie énergétique"</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Importance pour la planification directrice</td><td>Etat au 1er janvier 2021 :</td></tr>
<tr><td>☒ « pas d'état » | ☐ « informations préalables » | ☐ « coordination en cours » | ☐ « coordination réglée »</td></tr>
<tr><td>La stratégie de renouvellement de la flotte de bus en milieu urbain est en pleine conformité avec la politique climatique du canton de Neuchâtel et son futur plan climat, qui est en cours d'adoption. Le Conseil d'État se fixe à ces fins pour but d'ici à 2050, entre autres, une réduction de gaz à effet de serre par habitant de 90 % et une augmentation de la production d'énergie renouvelable de 500 %.
Par ailleurs, tous les autres aspects environnementaux (nuisances visuelles, sonores et ondes électromagnétiques) sont pris en considération par la stratégie de renouvellement de la flotte de bus.</td></tr>
<tr><td>Impact sur l'environnement</td><td>Les fortes contraintes concernant l'insertion des stations de charge dans le tissu urbain ainsi que les mesures pour lutter contre le bruit et les ondes électromagnétiques ont montré qu'une solution avec trolleybus à batterie était préférable. La présence de ligne aérienne de contact est un élément central.
Ce mode de propulsion permet alors de contribuer à la diminution des émissions de polluants ainsi que du bruit routier en milieu urbain, conformément à la stratégie fédérale.
Il est à noter que les tracés des lignes de bus ainsi que les dépôts et sous-stations étant déjà en place, l'impact attendu sur l'environnement n'est que positif. En effet, le remplacement partiel des bus thermiques par des trolleybus déperchables pourra générer une économie d'environ 5'040 tonnes de CO2 d'ici 2030.</td></tr>
<tr><td>Documents mis à disposition</td><td>• Demande préalable pour l'approbation requise en vue de l'acquisition de moyens d'exploitation d'après arrêté cantonal, transN
• Présentation effectuée au Copil du 11 mars 2021</td></tr>
</table>

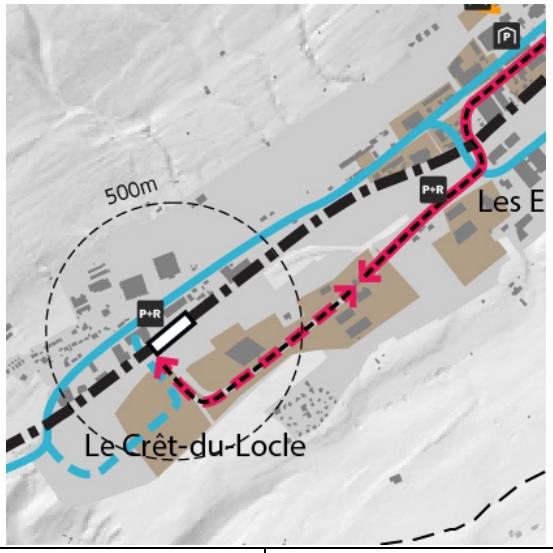
H. La Chaux-de-Fonds

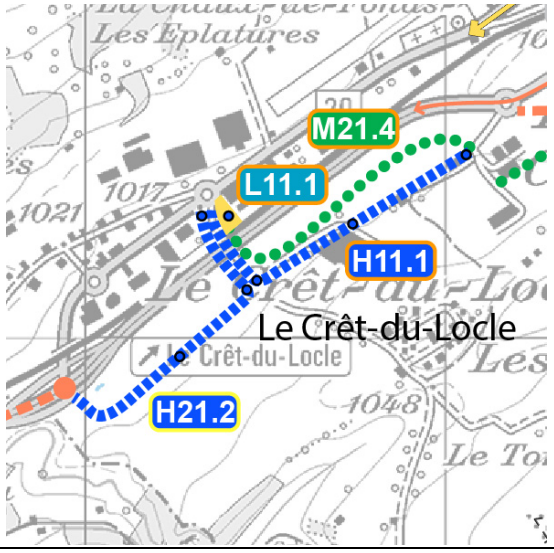
Requalification multimodale d'un axe structurant TP, du réseau TP urbain ou suburbain, priorisation des bus ou extension

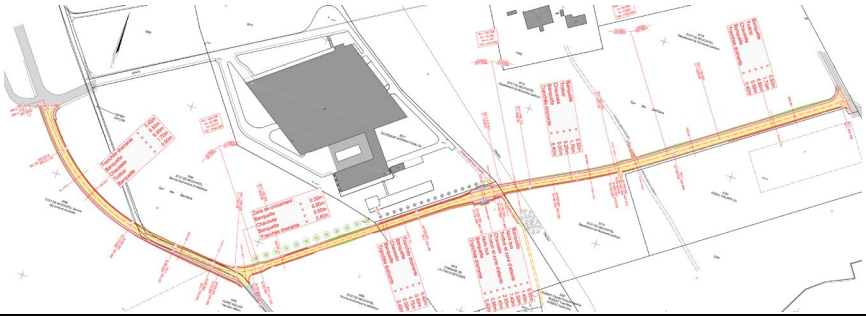
H. Transports publics urbains, suburbains et régionaux				
H11.1	**Infrastructures pour le réseau d'axe structurant TP pour la desserte du pôle de développement économique cantonal Crêt-du-Locle, secteur Tourbillon - Alisiers**	**Priorité : B**	**Coût :**	**4.900 MCHF**
H11.3	Aménagement visant la constitution d'une ligne de bus radiale pour la ligne 304 direction ville (suppression de la boucle actuelle)	Priorité : C	Coût :	/
H21.1a	**Priorisation des TP sur le boulevard de la Liberté : arrêt-bus sur chaussée, régulation du giratoire "Grenier" et voie bus direction Grenier**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.110 MCHF**
H21.1b	**Priorisation des TP sur la rue de la République : régulation de la traversée piétonne avec priorité en faveur des bus, arrêt-bus sur chaussée**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.100 MCHF**
H21.1c	**Priorisation des TP au carrefour Malakoff avec régulation des traversées piétonnes et priorité en faveur des bus**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.150 MCHF**
H21.1d	**Priorisation des TP au bas du Reymond par une adaptation de la régulation pour favoriser les bus en tourner-à-droite direction Liberté et création d'un bypass bus / vélos en tourner-à-droite direction Liberté**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.210 MCHF**
H21.1e	**Déplacement du terminus de Cerisier à Prés-Verts**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.300 MCHF**
H21.2	Infrastructures pour le réseau bus suburbain pour la desserte TP et MD du pôle de développement économique cantonal Crêt-du-Locle, secteur "Grappe Ouest - Menées", y.c. les arrêts de bus à la halte du Crêt-du-Locle	Priorité : C	Coût :	/
H21.3	**Aménagement d'un axe TP bidirectionnel dans la partie Est de la ville, rue du Collège, avec arrêts**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.400 MCHF**
			Coût total A :	**/**
			Coût total B :	**6.170 MCHF**
Etat actuel	Le réseau TP urbain de la Ville de La Chaux-de-Fonds est constitué de plusieurs lignes de bus, mais il ne possède pas encore une véritable ligne structurante pour			

	la ville et son développement urbain. La plupart des lignes sont aujourd'hui déjà diamétrales, avec notamment la ligne 302 qui parcourt la ville d'est en ouest. Par ailleurs, certaines lignes possèdent encore des boucles peu attractives pour les usagers, comme notamment la ligne 303 desservant la piscine-patinoire et le quartier des Foulets ou encore la ligne 312 de la Joux-Perret. Les aménagements existants spécifiques aux TP comprennent déjà plusieurs sites propres, notamment sur l'avenue Léopold-Robert voies bus ou couloirs d'approche aux carrefours intégral sur toute l'avenue ou encore sur la rue Dr. Coullery. Néanmoins, certains tronçons d'axes principaux à fort trafic en entrée de ville ne disposent pas encore de priorisation pour les TP et des problèmes de progression sont ainsi régulièrement observés. Ces tronçons ne disposent ni de site propre (voie bus, couloir d'approche aux carrefours) ni de priorisation aux carrefours. Les PA précédents, en particulier le PA RUN 3, intègrent toutefois toute une série de premiers aménagements en faveur des TC, notamment sur l'avenue Lépold-Robert à La Chaux-de-Fonds (H11.2).
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	Dans les 3 villes de l'agglomération, la stratégie vise à un renforcement de la hiérarchie du réseau TP et la création d'axes structurants TP. Dans la Ville de La Chaux-de-Fonds, la mise en œuvre d'un axe structurants TP diamétral est - ouest reliant le pôle de développement économique d'intérêt cantonal du Crêt-du-Locle – le centre / la gare – La Charrière est prévue. Cet axe est appelé à constituer la colonne vertébrale des déplacements urbains dans la ville et à créer des conditions de rabattement optimales vers le centre-ville et le réseau ferroviaire, tant au niveau de la gare principale de La Chaux-de-Fonds que des haltes RER (Forges et Eplatures) qui verront leur desserte améliorée dans le cadre du projet du RER Neuchâtelois (fréquence à 15 minutes). Par ailleurs, la stratégie vise aussi à une optimisation du réseau des lignes de bus principales, avec notamment la fusion des lignes réseau des bus TransN n° 303 et 311, et par la même occasion la suppression de la boucle des Foulets. La ligne TransN n° 311 est supprimée. A l'Est de la ville, la ligne TransN n° 312 est restructurée de manière à créer un axe plus structurant pour le développement urbain autour du nouveau pôle et pour améliorer le confort et la lisibilité pour les usagers. Le développement de cet axe structurant TP et du réseau urbain principal permet ainsi de promouvoir l'utilisation des TP pour les déplacements à l'intérieur de la Ville de La Chaux-de-Fonds ainsi que vers l'ensemble de l'agglomération et du canton (CE1) et de contribuer au report modal vers les TP (CE4). Le développement d'un axe structurant TP et de son réseau secondaire vise également à : • Augmenter l'efficacité et l'attractivité des TP, en particulier sur l'axe structurant TP, en améliorant la régularité du service, la qualité des aménagements et le confort pour l'usager (CE1). • Améliorer l'intermodalité par des conditions de transbordement attractives entre bus - bus, bus - train, bus – MD (CE1). • Coordonner le développement urbain et des TP par la desserte des principaux pôles de développement (PG, PAXS et PDE), tout en favorisant leur développement et la densification du tissu urbain en général (CE2). • Valoriser le centre-ville et les centralités de quartier par des projets de requalification de l'espace-rue permettant de diminuer la dominance du TIM et d'améliorer le cadre de vie et la sécurité des habitants et usagers (CE2 et 3).

H11.1	Infrastructures pour le réseau d'axe structurant TP pour la desserte du pôle de développement économique cantonal Crêt-du-Locle, secteur Tourbillon - Alisiers	Priorité : B	Coût : 4.900 MCHF
Catégorie ARE :	**7. Infrastructures pour bus / TP**		
Sous-catégorie ARE :	**7.2 Nouvelle infrastructure de bus (profitant à une ou plusieurs lignes)**		
Code ARE :	**6458.3.032**		





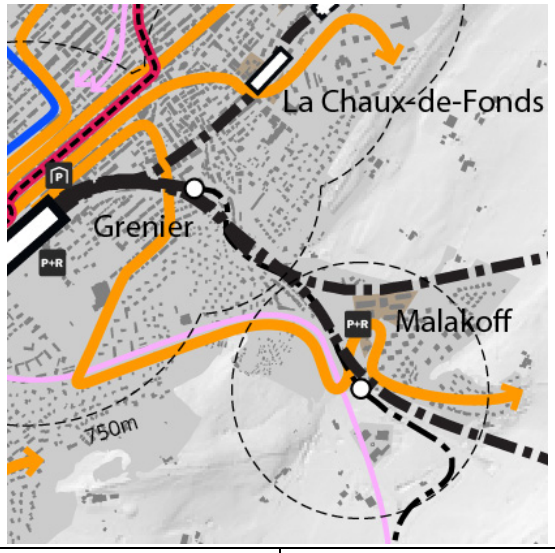
Etat actuel	Le développement du pôle de développement économique d'intérêt cantonal (PDE) du Crêt-du-Locle nécessite une amélioration de la desserte en TP urbains. La ligne urbaine 302 s'interrompt à l'extrémité est du pôle, faute d'infrastructure routière en direction de l'ouest, ce qui péjore l'accès en TP pour les employés venant depuis le centre-ville (ceci malgré le premier prolongement de la ligne jusqu'au nouveau terminus de Tourbillon). Par ailleurs une partie des entreprises ne sont actuellement pas raccordées par bus à la gare du Crêt-du-Locle ce qui péjore l'accès en transports publics pour les employés venant du Locle ou de France.
Description et faisabilité de la mesure	La mesure prévoit le prolongement de l'axe structurant TP (ligne TranN n° 302) en direction du PDE du Crêt-du-Locle et de la halte du Crêt-du-Locle par l'allée du Tourbillon, avec un élargissement de la route des Menées. La section prolongée de l'allée du Tourbillon ne serait qu'accessible qu'aux transports publics et à la mobilité douce. 
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité	La stratégie vise à la création d'axe structurant TP desservant efficacement l'ensemble du pôle de développement économique d'intérêt cantonal (PDE) du Crêt-du-Locle et reliant celui-ci à la fois à la halte RER du Crêt-du-Locle que à la halte RER des Forges et la gare principale.

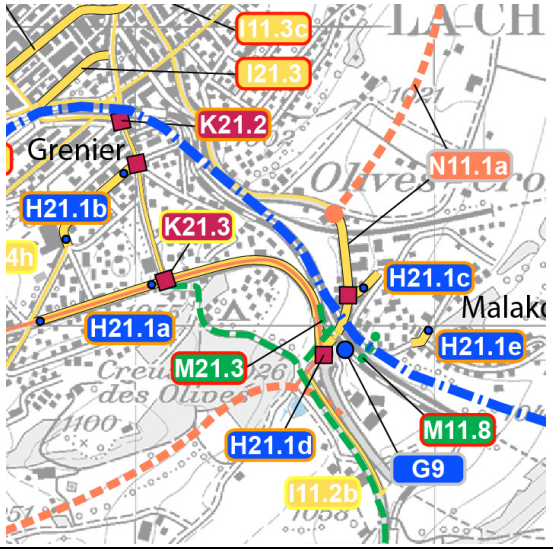
<table>
<tr><td></td><td colspan="4">Dans cette perspective, la prolongation de l'allée du Tourbillon s'inscrit dans la vision stratégique du PA en assurant une meilleure coordination entre urbanisation et transports et la desserte par bus du principal pôle d'emplois des Montagnes neuchâteloises.
Cette mesure permet un renforcement des liaisons structurantes de mobilité est – ouest dans la ville, par l'intermédiaire de son axe structurant TP et de ses itinéraires MD (CE1). Elle permet également un meilleur rabattement sur le réseau ferroviaire et les trains vers la France et littoral neuchâtelois (CE1).
Au niveau urbain, la réalisation de cet axe multimodal s'intègre dans la vision de coordonner l'urbanisation et les transports, c'est-à-dire que la desserte en transports publics doit être de qualité et présente lors des implantations industrielles. Cet axe permet enfin une forte valorisation et augmentation de l'attractivité du PDE du Crêt-du-Locle (CE2).</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Etat de la planification (2020)</td><td>☐ 1 (< 10 mio.CHF) description détaillée du contenu du projet</td><td>☐ 2 (> 10 mio.CHF) études préliminaires, estimations des coûts à +/- 30 %</td><td colspan="2">☒ 3 (> 50 mio. CHF) AVP, estimations des coûts à +/- 20 %</td></tr>
<tr><td colspan="4">Avant-projet réalisé</td></tr>
<tr><td>Prêt à être réalisé et financé</td><td colspan="4">Le projet n'est pour le moment pas encore prêt à être réalisé en raison d'incertitudes sur certes partie de l'itinéraire (foncier, pente forte pour l'hiver, etc.). Plusieurs variantes sont en cours d'études.</td></tr>
<tr><td>Priorité</td><td colspan="4">☐ A (2024-2028) ☒ B (2028-2032) ☐ C (après 2031)
Argument principal :
La prolongation de l'axe structurant TP vers le PDE du Crêt-du-Locle permet une amélioration significative de l'efficacité et attractivité des TP, grâce à l'amélioration de l'intermodalité à la halte du Crêt-du-Locle, notamment dans le but de capter les travailleurs habitant Le Locle ou en France (CE1) et la création d'une desserte TP urbaine adéquate du pôle et de ses entreprises regroupant plusieurs milliers d'emplois (CE1 et 2).
La mesure permet aussi la valorisation et la sécurisation des itinéraires MD de/vers le centre-ville et la halte RER, grâce à des aménagements offrant de nouvelle continuité (CE1, 2 et 3).</td></tr>
<tr><td>Coûts</td><td colspan="4">4.900 MCHF
☒ CH PA ☒ Canton ☒ Commune ☒ Autres : Propriétaires
Clé de répartition du financement : Ville de La Chaux-de-Fonds et les propriétaires fonciers concernés
Le financement des infrastructures d'accessibilité au PDE est supporté de manière partagée entre la commune et subsidiairement le Canton, notamment en tant que propriétaire, et les futurs propriétaires (taxe d'équipements).</td></tr>
<tr><td>Instances responsables</td><td colspan="4">Ville de La Chaux-de-Fonds</td></tr>
<tr><td>Interdépendance aux mesures</td><td colspan="4">H21.2, L11.1, M11.5, M21.4</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Importance pour la planification directrice</td><td colspan="4">Etat au 1er janvier 2021 :</td></tr>
<tr><td>☐ « pas d'état »</td><td>☒ « informations préalables »</td><td>☐ « coordination en cours »</td><td>☐ « coordination réglée »</td></tr>
</table>

	Infrastructure s'inscrivant dans le pôle de développement économique d'intérêt cantonal du Crêt-du-Locle.
Impact sur l'environnement	Le projet ne présente pas de conflits avec les aires protégées et de protection de la nature et du paysage
Documents mis à disposition	Avant-projet "allée du Tourbillon et route des Menées"

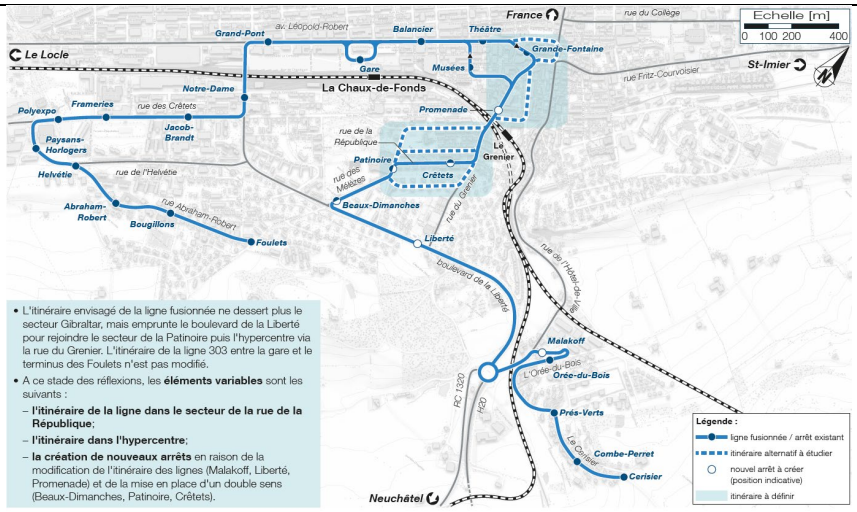
H21.1a à H21.1e	**Réorganisation du réseau de transports publics urbains de la Ville de La Chaux-de-Fonds : fusion des lignes 303 et 311**	**Priorité : B**	**Coût : 0.870 MCHF**

H21.1a, H21.1b	
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**
Code ARE :	**/**
H21.1c, H21.1d	
Catégorie ARE :	**2. Gestion du trafic (GT)**
Sous-catégorie ARE :	**2.1 GT – Intervention ponctuelle**
Code ARE :	**/**
H21.1e	
Catégorie ARE :	**7. Infrastructures pour bus / TP**
Sous-catégorie ARE :	**7.1 Construction / valorisation d'un arrêt de bus**
Code ARE :	**/**



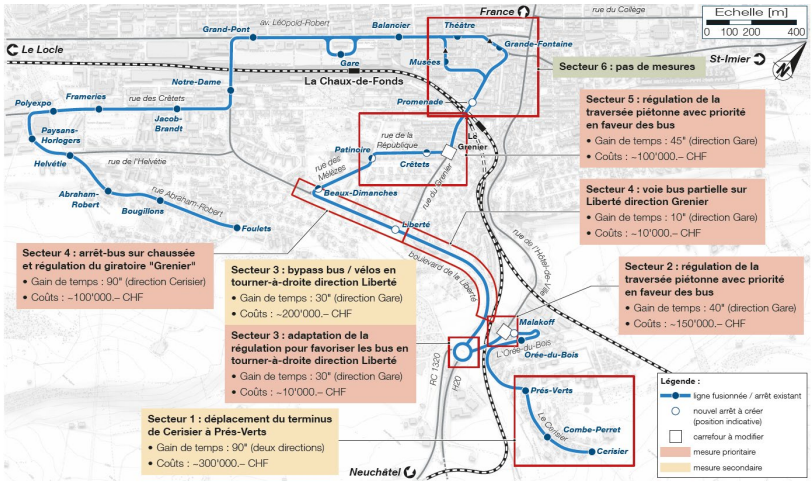


Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Les lignes de bus 303 et 311 permettent de desservir les quartiers sud et sud-ouest de La Chaux-de-Fonds, à dominance d'habitat. • Les cadences des deux lignes sont proches (10 minutes pour la 303 et 15 minutes aux heures de pointe pour la 311). • Les deux lignes comprennent une boucle : le trajet de la ligne 303 est complexe avec 9 arrêts sur 20 desservis à sens unique ; la ligne 311 comprend une boucle dans l'hypercentre desservant 6 arrêts à sens unique. Dans le cadre des réflexions menées concernant la réorganisation du réseau de transports publics urbains de la ville de La Chaux-de-Fonds, la fusion des lignes actuelles 303 et 311 a été étudiée et permettrait de répondre aux objectifs suivants : • Garantir une vitesse attractive et le respect de l'horaire de la ligne de bus entre la Gare et le quartier du Cerisier. • Prioriser la progression des bus par rapport au trafic motorisé dans les secteurs congestionnés, notamment aux carrefours. • Augmenter la sécurité des piétons aux abords des arrêts de bus (cheminements, traversées, etc.).



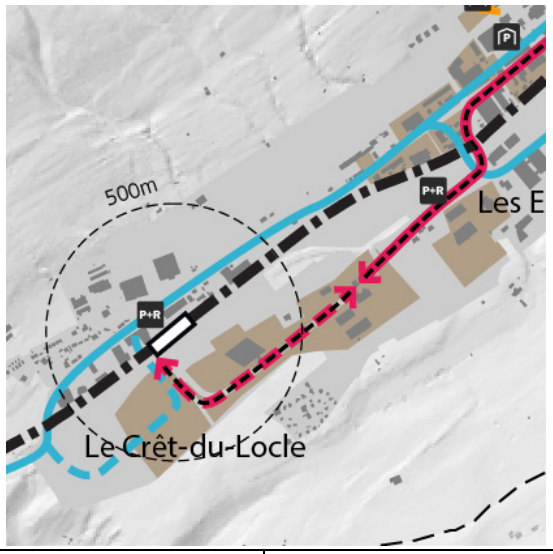
Les mesures sont les suivantes :

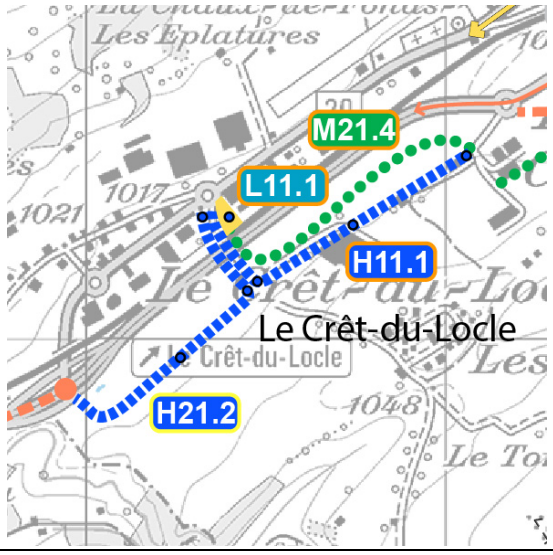
- Priorisation des TP sur le boulevard de la liberté : arrêt-bus sur chaussée sur le boulevard de la Liberté, régulation du giratoire "Grenier" et voie bus partielle sur le boulevard de la Liberté entre le giratoire Bas-du-Reymond et le giratoire du Grenier, afin de réaliser un gain de temps de 90'' (direction Cerisier) et 10'' (direction gare) nécessaire à l'exploitation de la ligne (H21.1a).
- Priorisation des TP sur la rue de la République : régulation de la traversée piétonne avec priorité en faveur des bus, arrêt-bus sur chaussée, afin de réaliser un gain de temps de 45'' (direction gare) nécessaire à l'exploitation de la ligne (H21.1b).
- Priorisation des TP au carrefour Malakoff avec régulation des traversées piétonnes et priorité en faveur des bus, afin de réaliser un gain de temps de 40'' (direction gare) nécessaire à l'exploitation de la ligne (H21.1c).
- Priorisation des TP au bas du Reymond par une adaptation de la régulation pour favoriser les bus en tourner-à-droite direction Liberté et création d'un bypass bus / vélos en tourner-à-droite direction Liberté, afin de réaliser un gain de temps de 1' (direction gare) nécessaire à l'exploitation de la ligne (H21.1d)
- Déplacement du terminus du Cerisier à Prés-Verts, afin de réaliser un gain de temps de 90'' nécessaire à l'exploitation de la ligne (H21.1e)



	Les objectifs de la mesure s'inscrivent dans la vision et les stratégies sectorielles du PA4 et permettent plus spécifiquement de : • Favoriser le transfert modal vers les TP et les mobilités douces en améliorant la desserte des quartiers sud de la ville (CE1) • Sécuriser les itinéraires piétons et cyclistes (CE3) • Réduire les nuisances de bruit et de pollution (CE4)
Etat de la planification (2020)	• Mandat d'étude parallèle sur la réorganisation et optimisation du réseau de transports publics urbains de la ville de La Chaux-de-Fonds (2018). • Etude trafic réalisée (Projet de fusion des lignes 303 et 311 – Diagnostic et déclinaison des mesures, Transitec, avril 2019) et essais bus réalisés en 2019.
Coûts	0.870 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : • H21.1a : 0.110 MCFH • H21.1b : 0.100 MCFH • H21.1c : 0.150 MCFH • H21.1d : 0.210 MCFH • H21.1e : 0.300 MCFH
Instances responsables	Ville de La Chaux-de-Fonds

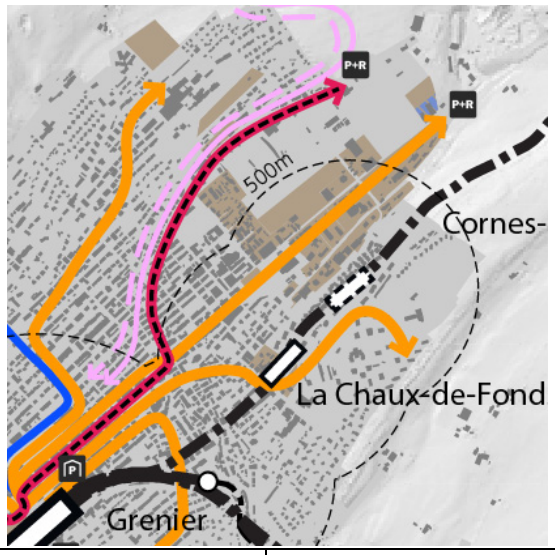
H21.2	Infrastructures pour le réseau bus suburbain pour la desserte TP et MD du pôle de développement économique cantonal Crêt-du-Locle, secteur "Grappe Ouest - Menées", y.c. les arrêts de bus à la halte du Crêt-du-Locle	Priorité : C	Coût : /
Catégorie ARE :	**7. Infrastructures pour bus / TP**		
Sous-catégorie ARE :	**7.2 Nouvelle infrastructure de bus**		
Code ARE :	**/**		

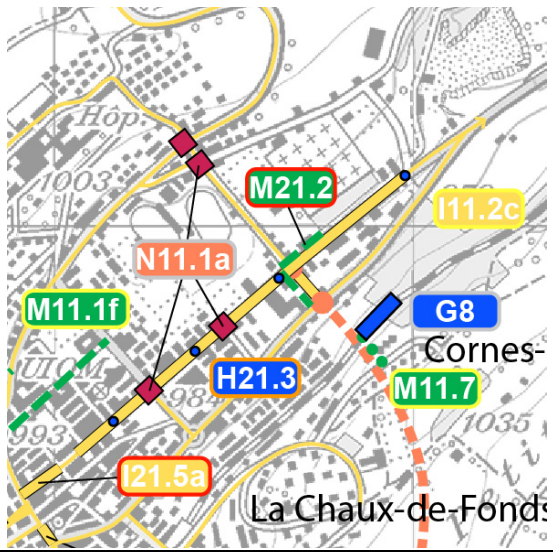




Description succincte	Le développement de la partie Ouest du pôle de développement économique cantonal du Crêt-du-Locle, secteur "Grappe Ouest", nécessite une nouvelle desserte en transports publics. La mesure prévoit de prolonger la route des Menées (H11.1) d'environ 650m en direction de la jonction autoroutière du Crêt-du-Locle afin de permettre notamment la circulation des transports publics et de la mobilité douce. Ce secteur "Grappe Ouest" du PDE pourrait alors être desservis par les lignes du réseau suburbain reliant La Chaux-de-Fonds au Locle (TransN n° 360/361) et trois nouveaux arrêts de bus : halte RER du Crêt-du-Locle, route d'accès à Cartier et au milieu du quartier industriel "Grappes Ouest".
Etat de la planification (2020)	Orientation stratégique PA RUN 4 et Plan directeur des mobilités de la Ville de La Chaux-de-Fonds. Réflexions en cours dans le cadre de l'élaboration d'un plan d'affectation cantonal.
Coûts	/ MCHF ☒ CH PA ☒ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : Ville de La Chaux-de-Fonds et les propriétaires fonciers concernés Le financement des infrastructures d'accessibilité au PDE est supporté de manière partagée entre la commune et subsidiairement le Canton, notamment en tant que propriétaire, et les futurs propriétaires (taxe d'équipements).
Instances responsables	Ville de La Chaux-de-Fonds

H21.3	Aménagement d'un axe TP bidirectionnel dans la partie Est de la ville, rue du Collège, avec arrêts	Priorité : B	Coût : 0.400 MCHF
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**		
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**		
Code ARE :	**/**		





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Avec la réalisation de l'évitement Est H18 et le développement du pôle Est de la ville, il est nécessaire d'améliorer la desserte TP de cette partie de la ville. Le projet prévoit la mise en place d'une ligne de bus radiale sur l'axe central structurant de la rue du Collège, en lieu et place de la précédente ligne en boucle circulant vers l'Est sur la rue Fritz-Courvoisier et en direction du centre-ville sur la rue du Collège (TransN n° 312). Une boucle pourrait toutefois être préservée en partie terminale de la ligne pour desservir le quartier des Cornes-Morel. L'objectif recherché est de réaliser un axe urbain structurant avec une offre transports publics attractive et lisible grâce au parcours des bus dans les deux directions sur le même axe. Par ailleurs, la mesure comprend également une valorisation et sécurisations des mobilités douces tout au long de ce nouvel axe de vie requalifié de la ville. Les objectifs de la mesure s'inscrivent dans la vision et les stratégies sectorielles du PA4 et permettent plus spécifiquement de : • Favoriser le transfert modal vers les TP et les mobilités douces en améliorant notamment la vitesse commerciale de la ligne de bus TransN n°312 (CE1) • Sécuriser les itinéraires piétons et cyclistes (CE3) • Réduire les nuisances de bruit et de pollution (CE4)
Etat de la planification (2020)	Orientation stratégique PA RUN 4
Coûts	0.400 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de La Chaux-de-Fonds

Electrification du réseau TP urbain

H. Transports publics urbains, suburbains et régionaux				
H20.4 – H21.4	**Investissements liés à la mise en place de nouvelles générations de trolleybus à batterie déperchables et pouvant circuler sans caténaire sur le Littoral neuchâtelois et La Chaux-de-Fonds, partie renouvellement de la ligne aérienne**	**Priorité : A**	**Coût :**	**Voir sous "Ville Littoral"**
H20.5 – H21.5	**Investissements liés à la mise en place de nouvelles générations de trolleybus à batterie déperchables et pouvant circuler sans caténaire sur le Littoral neuchâtelois et La Chaux-de-Fonds, partie batteries tampon et atelier**	**Priorité : A**	**Coût :**	**Voir sous "Ville Littoral"**
		Coût total A :		**Voir sous "Ville Littoral"**
		Coût total B :		**/**
Les deux mesures d'électrification du réseau TP urbain de la Ville Littoral et de la Chaux-de-Fonds "H20.4 – H21.4"et "H20.5 – H21.5" ne faisant l'objet que d'une seule mesure par horizon pour chaque catégorie ARE pour les deux territoires, celles-ci se trouve dans le chapitre "Ville-Littoral".				

H. Le Locle

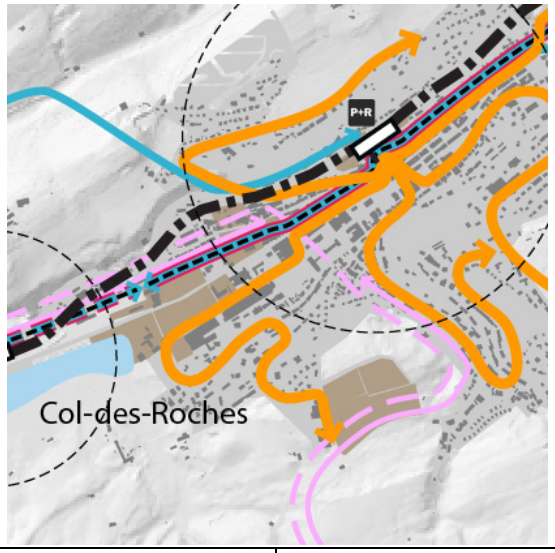
Requalification multimodale d'un axe structurant TP, du réseau TP urbain ou suburbain, priorisation des bus ou extension

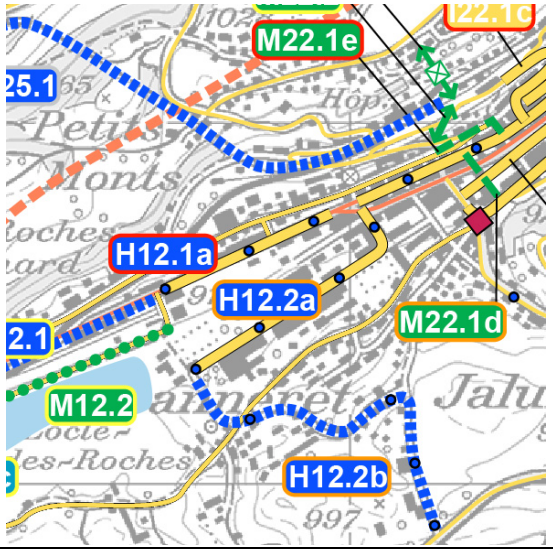
H. Transports publics urbains, suburbains et régionaux				
H12.1a	**Réalisation d'un axe structurant TP, comme colonne vertébrale entre les deux pôles aux extrémités ouest et est de la ville et le centre-ville, secteur rue de France**	**Priorité : A**	**Coût :**	**0.300 MCHF**
H12.1b	**Réalisation d'un axe structurant TP ainsi que MD, comme colonne vertébrale entre les deux pôles aux extrémités ouest et est de la ville et le centre-ville, secteur rues du Progrès et Gérard-mer**	**Priorité : C**	**Coût :**	**/**
H12.2a	**Aménagements liés à la constitution d'un réseau de lignes radiales au Locle : réalisation d'un axe TP et MD avenue du Technicum, comme colonne vertébrale du pôle ouest de la ville**	**Priorité : B**	**Coût :**	**2.800 MCHF**
H12.2b	**Aménagements liés à la constitution d'un réseau de lignes radiales au Locle : arrêts et terminus de bus des deux branches radiales du Communal et des Fiottets**	**Priorité : B**	**Coût :**	**3.200 MCHF**
H22.1	**Prolongement de l'axe structurant TP vers le pôle du Col-des-Roches (écoquartier) et P+R**	**Priorité : C**	**Coût :**	**/**
			Coût total A :	**0.300 MCHF**
			Coût total B :	**6.000 MCHF**

Etat actuel	Le réseau TP urbain de la Ville du Locle est constitué de plusieurs lignes de bus effectuant quasiment toutes des circuits en boucle peu attractifs pour les usagers (lisibilité du réseau, temps de parcours, etc.). La ville ne possède pas de ligne structurante pour son développement urbain. Ces dernières années divers aménagements spécifiques aux TP ont été mis en œuvre pour faciliter la progression des TP de/vers la France sur toute la traversée de la ville : utilisation alternée des bandes de stationnement pour les bus aux heures de pointe au centre-ville et voies médianes bidirectionnelles réservées aux TP sur les axes pénétrants Est et Ouest.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	Dans les 3 villes de l'agglomération, la stratégie vise à un renforcement de la hiérarchie du réseau TP et la création d'axes structurants TP. Dans la Ville du Locle, la mise en œuvre d'un axe structurant TP diamétral est - ouest reliant les pôles de développement de part et d'autre du centre-ville est prévue par le bais d'un renforcement des lignes interurbaines 360/361. Cette liaison est appelée à constituer la colonne vertébrale des déplacements urbains dans la ville et à créer des conditions de rabattement optimales vers le centre-ville et la gare principale du Locle (nouvelle interface TP de la place du 1er août, mesure PA1), qui verra sa desserte

	améliorée dans le cadre du projet du RER Neuchâtelois (fréquence à 15 minutes). A moyen-long terme, pour atteindre une fréquence urbaine attractive, des renforcements de cadences internes à la Ville du Locle, entre le pôle du Technicum à l'Ouest et le pôle Progrès-Gérardmer à l'Est, sont à étudier. Le développement de cet axe structurant TP ainsi que la restructuration du réseau secondaire permettent de promouvoir l'utilisation des TP pour les déplacements à l'intérieur de la Ville du Locle ainsi que vers l'ensemble de l'agglomération et du canton (CE1) et de contribuer au report modal vers les TP (CE4). Le développement d'un axe structurant TP et de son réseau secondaire vise également à : • Augmenter l'efficacité et l'attractivité des TP en améliorant la qualité de la desserte et la régularité du service, la qualité des aménagements et le confort pour l'usager (CE1). • Améliorer l'intermodalité par des conditions de transbordement attractives entre bus - bus, bus - train, bus – MD au centre-ville (CE1). • Coordonner le développement urbain et des TP par la desserte des principaux pôles de développement (PG, PAXS et PL), tout en favorisant leur développement et la densification du tissu urbain en général (CE2). • Valoriser le centre-ville et les centralités de quartier par des projets de requalification de l'espace-rue permettant de diminuer la dominance du TIM et d'améliorer le cadre de vie et la sécurité des habitants et usagers (CE2 et 3).

H12.1a	Réalisation d'un axe structurant TP, comme colonne vertébrale entre les deux pôles aux extrémités ouest et est de la ville et le centre-ville, secteur rue de France	Priorité : A	Coût : 0.300 MCHF
Catégorie ARE :	7. Infrastructures pour bus / TP		
Sous-catégorie ARE :	7.1 Construction / valorisation d'un arrêt de bus		
Code ARE :	6458.3.035		





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

La Ville du Locle doit être dotée d'une colonne vertébrale structurante pour les déplacements TP. La mesure propose la réalisation d'un axe structurant la ville d'est en ouest, au cœur de la ville. Cet axe relie ainsi, par le centre-ville, le pôle mixte du Technicum, avec son futur écoquartier, au centre-ville et au pôle de logement Progrès - Géradmer et sa zone industrielle connexe.

L'axe structurant TP s'intègre dans la restructuration du réseau TP de la ville du Locle. Il dessert le pôle du Technicum par l'avenue de France déjà équipée de voies bus, le centre-ville et la nouvelle interface de la gare (place du 1er août, mesure PA1) et le pôle de logements Progrès – Gérardmer par la rue Girardet. L'axe est ainsi positionné au cœur de la ville et vient en support au développement urbain.

Alors que le PA RUN 3 proposait une variante au cœur des quartiers, il a finalement été privilégié une solution mettant à profit les aménagements nouvellement réalisés sur l'ensemble de l'axe principal de la traversée de la ville (économie de moyen) et optimisant/renforçant les lignes suburbaines existantes (transN n° 360/361).

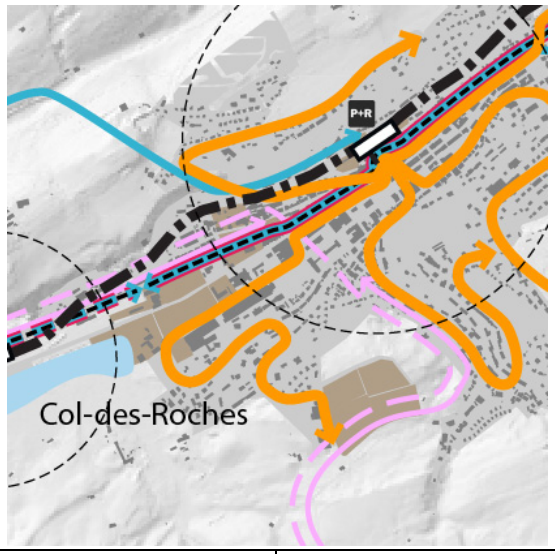
La mesure prévoit ainsi la réalisation d'un terminus et de deux nouveaux arrêts de bus sur la rue de France. Cette prolongation de la desserte TP est notamment facilitée grâce à la réalisation du giratoire de la rue des Fritillaires, construit dans le cadre du projet et chantier du contournement N20. Alors que l'extrémité Ouest du pôle mixte du Technicum se trouve actuellement à environ 900m du terminus de la ligne TransN 360/361 (Le Locle, Technicum), le futur terminus des Fritillaires serait à moins de 200m.

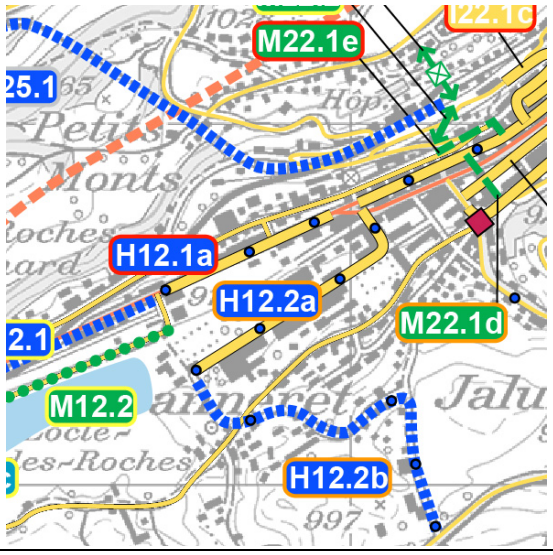
A futur, cette ligne pourrait à terme être prolongée jusqu'au Col-de-Roches grâce au rond-point de l'entrée de la future N20 (H22.1).

Les objectifs de la mesure s'inscrivent dans la vision et les stratégies sectorielles du PA4 et permettent plus spécifiquement de :

	• Favoriser le transfert modal vers les TP en améliorant la desserte du pôle mixte du Technicum (CE1) • Réduire les nuisances de bruit et de pollution (CE4)
Etat de la planification (2020)	• Orientation stratégique PA RUN 4 et opportunité créée par la réalisation du giratoire dans le cadre du projet N20. • Etude : 2023-2024 • Travaux : 2025 • Ouverture de la ligne : 2026
Coûts	0.300 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville du Locle

H12.2a	**Aménagements liés à la constitution d'un réseau de lignes radiales au Locle : réalisation d'un axe TP et MD avenue du Technicum, comme colonne vertébrale du pôle ouest de la ville**	**Priorité : B**	**Coût : 2.800 MCHF**
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**		
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**		
Code ARE :	**6458.3.036**		





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

Au Locle, la desserte des bus est restructurée de manière à passer d'un système en boucle peu attractif vers un système de lignes diamétrales. Dans ce cadre, une nouvelle ligne de bus diamétrale est appelée à structurer et desservir le pôle mixte du Technicum en son cœur. Cette nouvelle branche relierait la nouvelle interface de la gare (place du 1er août, mesure PA1) au pôle du Technicum et au pôle économique régional des Saignoles. Elle offrirait aussi une nouvelle liaison TP directe entre les pôles du Technicum et des Saignoles favorisant les synergies entre ces deux pôles d'activités principaux de la ville.

Cette restructuration du réseau TP dans le secteur Technicum - Jeanneret et la réalisation des aménagements correspondant permettent une amélioration significative de l'efficacité et attractivité des TP, avec une réduction significative des temps de parcours de/vers le centre-ville. Ceci en particulier pour les usagers non-captifs (usagers possédant une voiture ou avec une mobilité non-réduite pour qui les parcours TP en boucle sont totalement dissuasifs et peu attractifs).

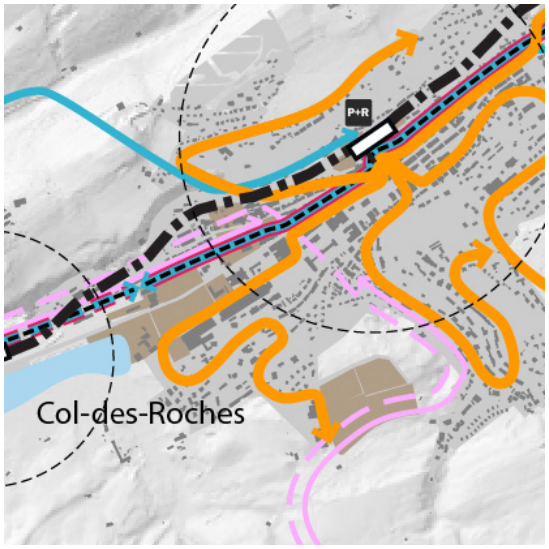
La mesure prévoit aussi sur cet axe du Technicum la concrétisation du chemin des rencontres (liaison MD La Chaux-de-Fonds - Le Locle - France). L'aménagement de cet axe paysager favorable aux piétons et aux cycles s'inscrit dans la continuité des aménagements existants (collège Jehan-Droz et Hôtel-de-Ville) et planifiés (rue Bournot, secteur du théâtre - Migros, I22.1a) au centre-ville. Il concrétise une nouvelle liaison structurante entre le futur éco-quartier, pôle mixte Technicum avec les diverses entreprises en place, le Technicum, les terrains de sport et le centre-ville.

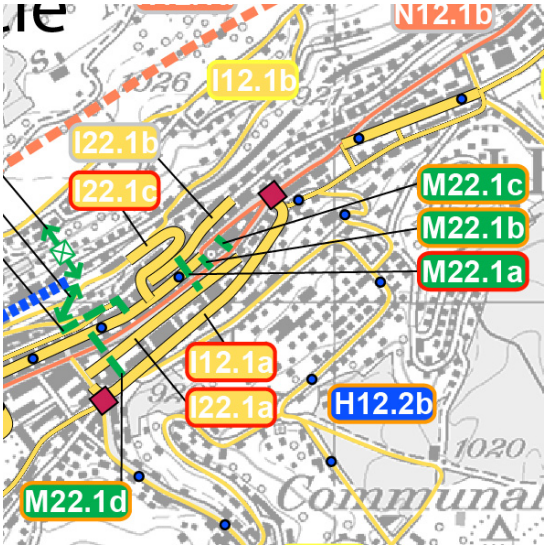
Les objectifs de la mesure s'inscrivent dans la vision et les stratégies sectorielles du PA4 et permettent plus spécifiquement de :

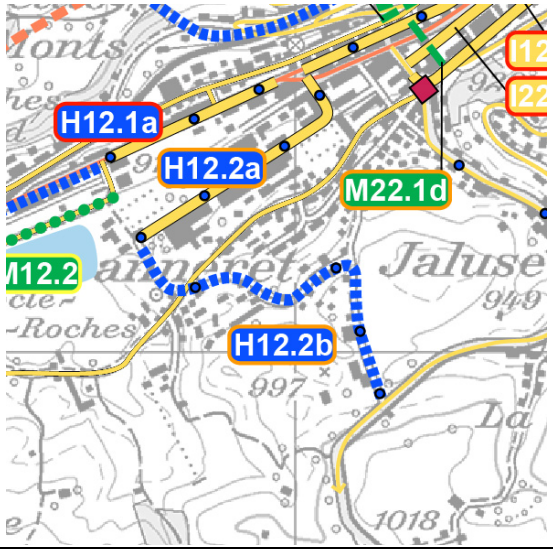
- Favoriser le transfert modal vers les TP et les mobilités douces en améliorant la desserte du pôle mixte du Technicum (CE1)

	• Valoriser les espaces publics du pôle mixte du Techicum et ses mirco-centralités de quartier (CE2) • Sécuriser les itinéraires piétons et cyclistes (CE3) • Réduire les nuisances de bruit et de pollution (CE4)
Etat de la planification (2020)	• Orientation stratégique PA RUN 3. • Etudes : 2026-2028 • Travaux : 2028-2029 • Prolongation de la ligne : 2030
Coûts	2.800 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville du Locle

H12.2b	**Aménagements liés à la constitution d'un réseau de lignes radiales au Locle : arrêts et terminus de bus des deux branches radiales du Communal et des Fiottets**	**Priorité : B**	**Coût : 3.200 MCHF**
Catégorie ARE :	**7. Infrastructures pour bus / TP**		
Sous-catégorie ARE :	**7.1 Construction / valorisation d'un arrêt de bus**		
Code ARE :	**6458.3.036**		







Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Au Locle, la desserte des bus est restructurée de manière à passer d'un système en boucle peu attractif vers un système de lignes diamétrales. Dans ce cadre sur les deux branches radiales du Communal et des Fiottets, des aménagements sont nécessaires aux terminus de lignes, ainsi que la création de nouveaux arrêts de bus bidirectionnels. Le réseau de bus envisagé, dont l'ensemble des lignes transiterait par la nouvelle interface de la gare (place du 1er août, mesure PA1), devrait se structurer autour de deux lignes diamétrales et une ligne radiale, soit 5 branches : • Beau-Site, Communal (piscine/patinoire)

	• Primevères et Fiottets • Technicum, Jeanneret et pôle économique régional des Saignoles • Les Monts • Raya La restructuration du réseau TP urbain et la réalisation des aménagements aux arrêts correspondant permettent une amélioration significative de l'efficacité et attractivité des TP dans le secteur du Communal et de Beau-Site, des Primevères et des Fiottets, avec une réduction significative des temps de parcours de/vers le centre-ville. Ceci en particulier pour les usagers non-captifs (usagers possédant une voiture ou avec une mobilité non-réduite pour qui les parcours TP en boucle sont totalement dissuasifs et peu attractifs). A noter que cette restructuration des lignes de bus est accompagnée d'aménagement de mobilité douce de/vers les arrêts, permettant de compenser les itinéraires parfois plus longs liés à la suppression des boucles (M12.4, PA RUN 3).
Etat de la planification (2020)	• Orientation stratégique PA RUN 3. • Etudes : 2026-2028 • Travaux : 2028-2029 • Prolongation de la ligne : 2030
Coûts	3.200 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville du Locle

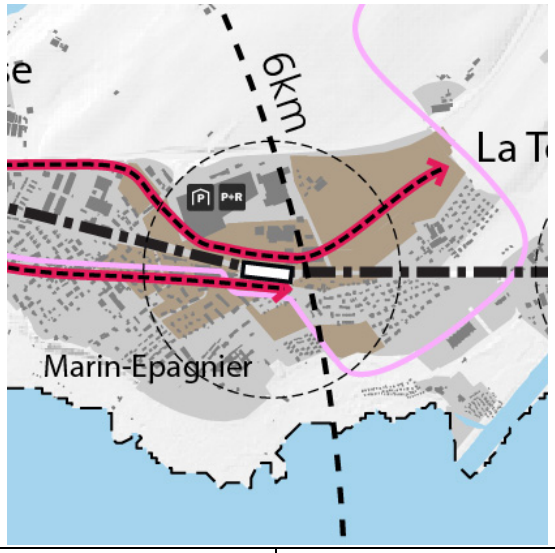
H. Pôle Est

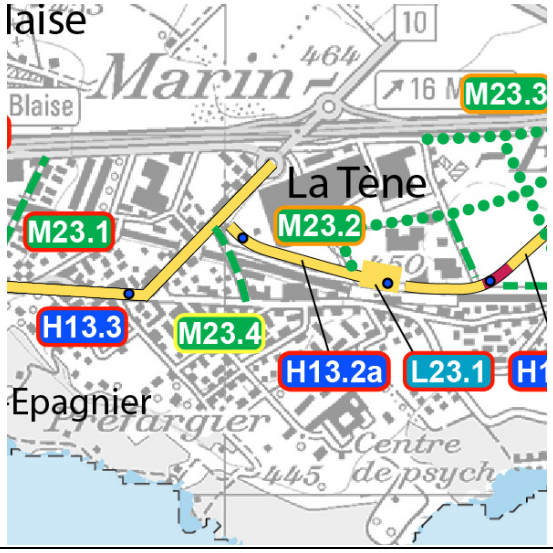
H. Transports publics urbains, suburbains et régionaux				
H13.2a	**Réalisation d'un axe TP - MD structurant entre Fleur de Lys et halte de Marin-Epagnier, 1ère étape de l'extension vers le PDE Littoral Est**	**Priorité : A**	**Coût :**	**3.000 MCHF**
H13.2b	**Réalisation d'un axe TP - MD structurant entre la halte de Marin-Epagnier et le PDE Littoral Est, 2ème étape, y.c. route de desserte TIM depuis la route des Perveuils et aménagement du carrefour d'accès**	**Priorité : A**	**Coût :**	**5.880 MCHF**
H13.3	**Requalification de la centralité de Marin-Centre, secteur Fleur de Lys - Auguste-Bachelin - Louis-de-Meuron, avec priorisation TP, aménagement MD et valorisation de l'espace public**	**Priorité : A**	**Coût :**	**5.000 MCHF**
			Coût total A :	**13.880 MCHF**
			Coût total B :	**/**

Etat actuel	Dans le pôle Est, les lignes de bus 101 et 107 desservent actuellement l'axe principal de la commune de la Tène et effectuent leur terminus en gare de Marin-Epagnier. Cette partie du territoire nécessite une meilleure structuration par les TP, pour faire face aux développements importants en cours et planifiés. Les aménagements existants spécifiques aux TP sont rares et les enjeux par conséquent d'autant plus importants pour ce secteur stratégique de l'agglomération, avec ses installations à fortes fréquentation et le futur pôle de développement économique d'intérêt cantonal (PDE) Littoral Est.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	Comme sur la Ville Littoral, la stratégie vise un renforcement de la hiérarchie du réseau TP et la création d'axes structurants TP. Dans le pôle Est, la mise en œuvre des deux axes structurants TP reliant respectivement Marin-Epagnier à Cormondrèche et à Serrières doit permettre de renforcer la desserte du territoire et de ses futurs pôles de développement, notamment par une meilleure couverture spatiale. Ces deux axes sont appelés à constituer la colonne vertébrale des déplacements urbains du pôle Est et de/vers la Ville Littoral, ainsi qu'à créer des conditions de rabattement optimales vers les haltes du réseau RER (Marin-Epagnier et St-Blaise) qui verront leur desserte améliorée dans le cadre du projet du RER Neuchâtelois (fréquence à 30 minutes). Le développement des axes structurants TP permet de promouvoir l'utilisation des TP pour les déplacements à l'intérieur du pôle Est et en direction de la Ville Littoral, ainsi que vers l'ensemble de l'agglomération et du canton (CE1) et de contribuer au report modal vers les TP (CE4). Le développement des axes structurants TP vise également à : • Augmenter l'efficacité et l'attractivité des TP, en particulier sur le réseau des axes structurants TP, en améliorant la régularité du service, la qualité des aménagements et le confort pour l'usager (CE1). • Améliorer l'intermodalité par des conditions de transbordement attractives entre bus - bus, bus - train, bus – MD (CE1).

	• Coordonner le développement urbain et des TP par la desserte des principaux pôles de développement (PG, PL et PDE), tout en favorisant leur développement et la densification du tissu urbain en général (CE2). • Valoriser les centralités d'agglomération par des projets de requalification de l'espace-rue permettant de diminuer la dominance du TIM et d'améliorer le cadre de vie et la sécurité des habitants et usagers (CE2 et 3).

H13.2a	**Réalisation d'un axe TP - MD structurant entre Fleur de Lys et halte de Marin-Epagnier, 1ère étape de l'extension vers le PDE Littoral Est**	**Priorité : A**	**Coût : 3.000 MCHF**
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**		
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**		
Code ARE :	**6458.3.038**		

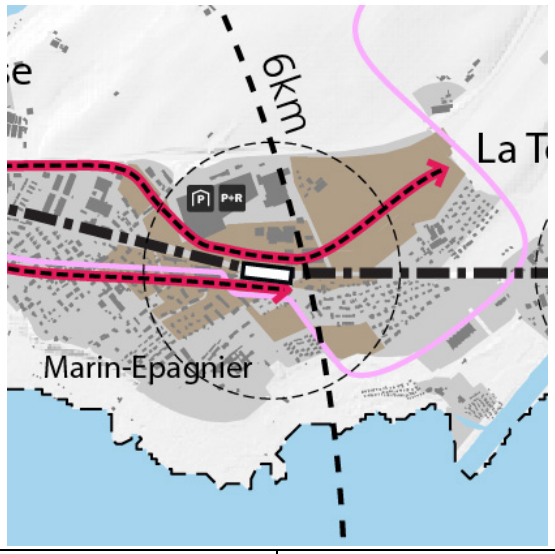


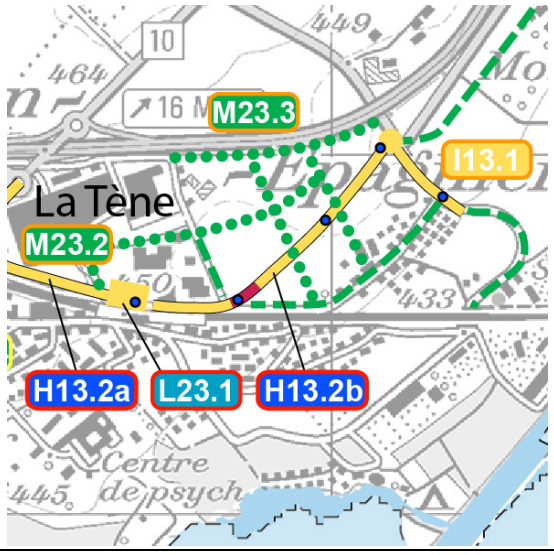


Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	La mesure permet le prolongement de l'un des deux axes structurants TP du réseau urbain Littoral dans le pôle de développement économique d'intérêt cantonal (PDE) Littoral Est, avec dans une première étape le réaménagement du tronçon Ouest de l'axe au nord de la voie ferrée jusqu'à la halte de Marin-Epagnier (route des Grands-Bois). La mesure prévoit la requalification intégrale de l'axe, avec des aménagements pour les piétons et les vélos pour assurer l'accessibilité à la halte RER de Marin-Epagnier, au pôle mixte de Marin Nord et au PDE, ainsi que l'aménagement de deux nouveaux arrêts de bus bidirectionnels sur chaussée (les arrêts de l'interface bus - train au nord de la halte de Marin-Epagnier sont eux prévu dans la mesure L23.1). Selon la politique d'acquisition des véhicules de TransN, ce tronçon ne sera pas doté d'infrastructure filaire, puisque des trolleybus déperchables seront mis-en-service sur cette ligne. Les objectifs de la mesure s'inscrivent dans la vision et les stratégies sectorielles du PA4 et permettent plus spécifiquement de : • Favoriser le transfert modal vers les TP et les mobilités douces en améliorant notamment l'intermodalité à la halte de Marin-Epagnier (CE1) et à la création d'une desserte TP urbaine adéquate du pôle mixte Marin Nord (CE1 et 2). • Sécuriser les itinéraires piétons et cyclistes (CE3) • Réduire les nuisances de bruit et de pollution grâce à une limitation du trafic dans le centre de Marin-Epagnier (CE4)
Etat de la planification (2020)	• Etude TP : Ligne transN 107 St-Blaise – La Tène, Etude d'un nouveau parcours et du prolongement (Canton NE, COMUL, citec, 2015-2016). • Etude d'avant-projet planifiées dès 2022
Coûts	3.000 MCHF

	☒ CH PA ☒ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : Le financement des infrastructures d'accessibilité au PDE est supporté de manière partagée entre la Commune et subsidiairement le Canton, notamment en tant que propriétaire, et les futurs propriétaires (taxe d'équipements).
Instances responsables	Commune de la Tène

H13.2b	**Réalisation d'un axe TP - MD structurant entre la halte de Marin-Epagnier et le PDE Littoral Est, 2ème étape, y.c. route de desserte TIM depuis la route des Perveuils et aménagement du carrefour d'accès**	**Priorité : A**	**Coût : 5.880 MCHF**
Catégorie ARE :	**7. Infrastructures pour bus / TP**		
Sous-catégorie ARE :	**7.2 Nouvelle infrastructure de bus**		
Code ARE :	**6458.3.038**		



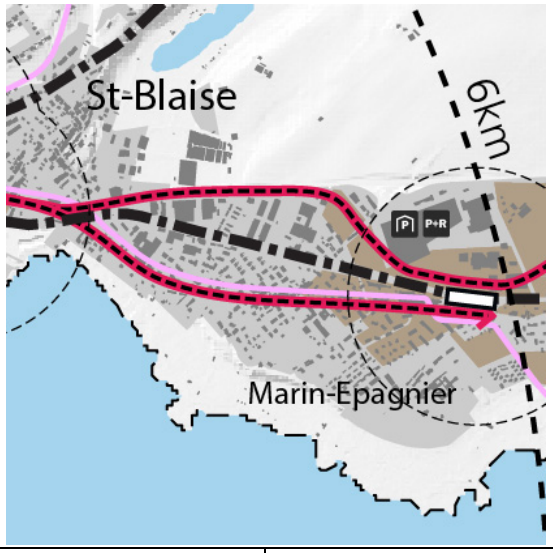


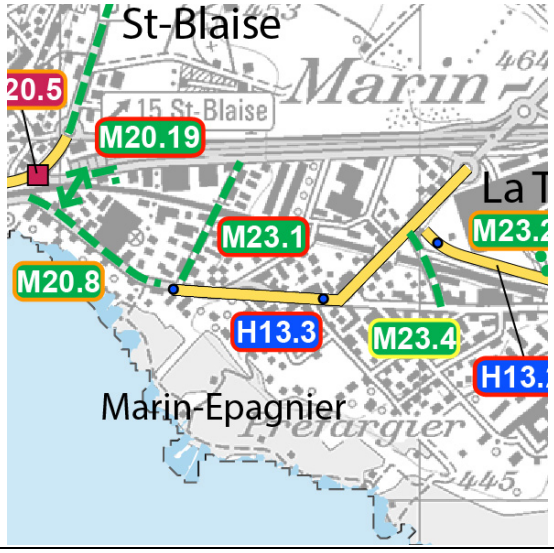
Description et faisabilité de la mesure	La mesure permet le prolongement de l'un des deux axes structurants TP du réseau urbain Littoral dans le pôle de développement économique d'intérêt cantonal (PDE) Littoral Est. Il s'agit de réaménager le tronçon Est de l'axe au nord de la halte de Marin-Epagnier (route de Chevalereux), mais également de créer un nouvel axe structurant TP et MD au cœur du PDE, entre la route de Chevalereux et la route Henripolis. La mesure prévoit la réalisation d'un boulevard intégré, assurant la desserte TP, des TIM et avec des aménagements pour les piétons et les vélos, notamment pour assurer l'accessibilité de/vers la halte RER de Marin-Epagnier. Elle comprend aussi l'aménagement de 2 nouveaux arrêts de bus bidirectionnels au cœur du pôle ainsi qu'un nouveau terminus pour l'axe structurant TP à proximité de la route Henripolis. La mesure inclut enfin le réaménagement du carrefour Henripolis - Champ-de-la-Croix - nouvelle liaison, afin d'assurer l'accessibilité TIM du PDE par l'est du site. L'accès par l'ouest, en transit par le centre de Marin-Epagnier, est empêché par des mesures physiques dans la partie Ouest du nouvel axe routier. Selon la politique d'acquisition des véhicules de TransN, ce tronçon ne sera pas doté d'infrastructure filaire, puisque des trolleybus déperchables seront mis-en-service sur cette ligne. Cette mesure est en relation directe avec les mesures H13.2a et L23.1, qui constituent la première étape de prolongement de l'axe structurant TP jusqu'à la halte RER de Marin-Epagnier.

<table>
<tr><td rowspan="2">Etat de la planification (2020)</td><td>☒ 1 (< 10 mio.CHF) description détaillée du contenu du projet</td><td>☐ 2 (> 10 mio.CHF) études préliminaires, estimations des coûts à +/- 30 %</td><td>☐ 3 (> 50 mio. CHF) AVP, estimations des coûts à +/- 20 %</td></tr>
<tr><td colspan="3">• Etude TP : Ligne transN 107 St-Blaise – La Tène, Etude d'un nouveau parcours et du prolongement (Canton NE, COMUL, citec, 2015-2016).
• Schéma directeur du pôle de développement Littoral Est : Le schéma directeur est en cours de validation auprès du Grand Conseil de l'Etat de Neuchâtel. La mesure proposée a été étudiée et devisée par un bureau d'ingénieur et par conséquent se trouve dans une phase d'avant-projet (Pôle économique cantonal du Littoral Est / Etude de mobilité et de stationnement / Rapport technique de mars 2020 ; Rapport sur les équipements du PDE du 15.08.2018).
• Plan d'aménagement cantonal (PAC) mis à l'enquête publique en mai 2021 (Etude de mobilité et de stationnement – Rapport technique, Transitec de mars 2020).</td></tr>
<tr><td>Prêt à être réalisé et financé</td><td colspan="3">Un plan financier de la répartition des coûts des équipements du secteur est monté par le Service cantonal de l'aménagement du territoire (SAT).</td></tr>
<tr><td>Priorité</td><td colspan="3">☒ A (2024-2028) ☐ B (2028-2032) ☐ C (après 2031)
Argument principal et effets escomptés :
La prolongation de l'axe structurant TP vers le PDE Littoral Est permet une amélioration significative de l'efficacité et attractivité des TP, grâce à l'amélioration de l'intermodalité à la halte de Marin-Epagnier (CE1) et à la création d'une desserte TP urbaine adéquate du PDE Littoral Est (CE1 et 2).
La mesure permet aussi la valorisation et la sécurisation des itinéraires MD de/vers le centre et la halte RER (CE1, 2 et 3), ainsi qu'une limitation du trafic dans le centre de Marin-Epagnier, grâce au nouvel accès ouest (CE1 et 4).</td></tr>
<tr><td>Coûts</td><td colspan="3">5.880 MCHF
☒ CH PA ☒ Canton ☒ Commune ☒ Autres : Propriétaires
Clé de répartition du financement : Le financement des infrastructures d'accessibilité au PDE est supporté de manière partagée entre la commune et subsidiairement le Canton, notamment en tant que propriétaire, et les futurs propriétaires (taxe d'équipements).</td></tr>
<tr><td>Instances responsables</td><td colspan="3">Commune de la Tène</td></tr>
<tr><td>Interdépendance aux mesures</td><td colspan="3">H13.2a, I13.1, L23.1, M13.5, M23.2, M23.3</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Importance pour la planification directrice</td><td colspan="3">Etat au 1er janvier 2021 :</td></tr>
<tr><td>☐ « pas d'état »</td><td>☐ « informations préalables »</td><td>☒ « coordination en cours »</td><td>☐ « coordination réglée »</td></tr>
<tr><td colspan="4">Infrastructure s'inscrivant dans le pôle de développement économique d'intérêt cantonal Littoral Est.</td></tr>
<tr><td>Impact sur l'environnement</td><td colspan="3">Extraits des rapports :
• Pôle de développement économique cantonal Littoral Est
• Schéma directeur, plan d'affectation cantonal, plan d'alignement
• Rapport sur l'aménagement au sens de l'art. 47 OAT Etude de l'impact sur l'environnement</td></tr>
</table>

	Le projet requiert l'établissement d'une étude d'impact sur l'environnement (EIE) au sens des articles 10 a et ss LPE5 et 1 OEIE6. Selon la procédure EIE, la conformité aux prescriptions environnementales doit être démontrée dans le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) établi sur la base du rapport d'enquête préliminaire (REP) qui en décrit le cahier des charges. Comme la suite du projet de pôle de développement économique se concrétisera par l'affectation par étapes successives du périmètre, le R47OAT constitue la seule évaluation environnementale à l'échelle du périmètre du pôle. Comme aucune autre donnée et investigation plus détaillée ne sera déterminée à cette échelle, en coordination avec le Service de l'énergie et de l'environnement (SENE), le RIE du R47OAT constitue le rapport d'enquête préliminaire valant rapport d'impact au sens de l'art. 8a2 OPB. Le présent RIE se base sur la directive de la Confédération sur l'étude d'impact sur l'environnement.
Documents mis à disposition	• Etude TP : Ligne transN 107 St-Blaise – La Tène, Etude d'un nouveau parcours et du prolongement (Canton NE, COMUL, Citec, 2015-2016) • Schéma directeur du pôle de développement Littoral Est

H13.3	Requalification de la centralité de Marin-Centre, secteur Fleur de Lys - Auguste-Bachelin - Louis-de-Meuron, avec priorisation TP, aménagement MD et valorisation de l'espace public	Priorité : A	Coût : 5.000 MCHF
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**		
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**		
Code ARE :	**6458.3.039**		





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

La mesure vise à limiter le TIM en direction de la localité de Marin-Epagnier, depuis le giratoire de l'Etoile vers la rue de la Fleur-de-Lys, ainsi qu'à favoriser la progression des axes structurants TP et améliorer les conditions de déplacement des mobilités douces autour des centralités de Marin-Epagnier et Marin-Centre (pôle mixte Marin Nord).

La mesure comprend une large requalification de l'axe Fleur-de-Lys, avec un espace à régime de circulation modéré autour de la centralité de Marin-Centre, des aménagements confortables et sécurisés en faveur des cycles et des piétons, ainsi que des aménagements aux carrefours et aux arrêts pour l'axe structurant TP (ligne TransN n° 107).

Dans le secteur central de Marin-Centre, Auguste-Bachelin - Louis-de-Meuron, la mesure vise une forte modération des circulations et une coexistence des modes sur la chaussée tout au long dans la traversée de localité, dans la continuité des aménagements déjà réalisés sur l'avenue de la Gare.

Cette mesure constitue aussi une mesure d'accompagnement au développement du PDE Littoral Est, dont l'accessibilité TIM est à assurer par l'est du site (jonction de Thielle ou jonction Marin-Epagnier puis route de Thielle, H13.2a et b).

Les objectifs de la mesure s'inscrivent dans la vision et les stratégies sectorielles du PA4 et permettent plus spécifiquement de :

- Favoriser le transfert modal vers les TP et les mobilités douces par une pacification importante des circulations, ainsi qu'une limitation du trafic dans le centre de Marin-Epagnier (CE1 et 4).
- Sécuriser les itinéraires piétons et cyclistes dans Marin-Centre et dans le pôle mixte de Marin Nord (CE3)
- Réduire les nuisances de bruit et de pollution grâce à une limitation du trafic dans le centre de Marin-Epagnier (CE4)

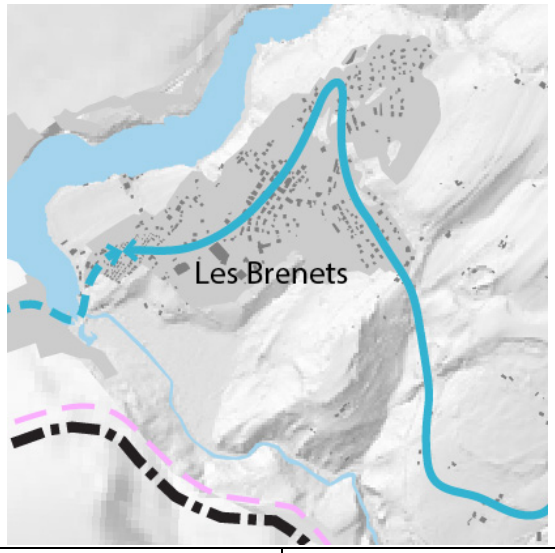
Etat de la planification (2020)	• Orientation stratégique PA RUN 3, confirmée dans les travaux de l'avant-projet du PAL 19.01.2021. • Un crédit d'étude sera demandé en 2022, afin de débuter le projet dès 2023.
Coûts	5.000 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de La Tène

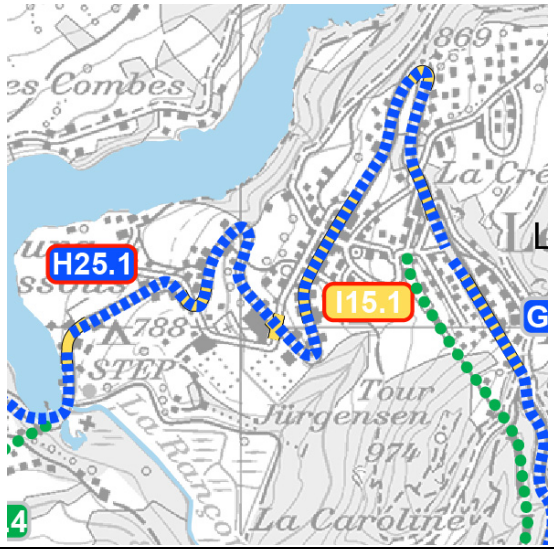
H. Espace transfrontalier

H. Transports publics urbains, suburbains et régionaux				
H25.1	**Prolongement de la liaison Le Locle - Les Brenets vers le bas du village (Parc des Pargots), avec aménagement d'arrêts et terminus**	**Priorité : A**	**Coût :**	**0.400 MCHF**
H25.2	**Prolongement de la liaison Les Brenets vers Villers-le-Lac, avec aménagement d'arrêts et terminus**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.600 MCHF**
			Coût total A :	**0.400 MCHF**
			Coût total B :	**0.600 MCHF**

Etat actuel	La ville du Locle et le village des Brenets sont reliés par une ligne ferroviaire à voie métrique sur laquelle très peu d'investissements ont été effectués ces dernières années. L'état de son infrastructure et du matériel roulant nécessiteraient d'importants investissements pour maintenir l'exploitation de la ligne. Une vision stratégique s'avérait ainsi nécessaire et les commanditaires (Canton et Confédération) et l'entreprise exploitante (TransN) ont décidé d'adapter l'infrastructure pour une exploitation en bus électrique. Le rabattement sur l'actuelle halte des Brenets est aujourd'hui assuré par une navette Car Postal effectuant son départ dans le bas du village. La traversée du village est équipée d'arrêts de bus bidirectionnels. En France, le village de Villers-le-Lac n'est actuellement pas raccordé au réseau de transports publics.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	Au plus tard en décembre 2025, la nouvelle desserte en bus électrique reliera la ville du Locle au Parc des Pargots dans le bas du village des Brenets. La nouvelle commune fusionnée du Locle s'appuiera sur cette relation TP à haut niveau de service. Par ailleurs, les partenaires français et suisses travaillent actuellement ensemble dans le but de prolonger, dans une seconde étape, cette nouvelle ligne de bus jusqu'au village de Villers-le-Lac. La stratégie vise d'une part un renforcement de l'offre en transports publics pour le village des Brenets et d'autre part la création de nouvelles relations TP transfrontalières permettant un report du trafic individuel motorisé transfrontalier vers les TP. La nouvelle liaison bus Le Locle – Les Brenets (– Villers-le-Lac ; 2ème étape) est ainsi appelée à constituer la colonne vertébrale des déplacements suburbains de cette partie de l'espace transfrontalier. Enfin, la création de la nouvelle ligne de bus électrique permettra également de réduire les transbordements vers le reste du territoire de l'Agglomération RUN (1 seul transbordement à la gare du Locle contre 2 actuellement : à la halte des Brenets et à la gare du Locle). Le développement de cette ligne TP à haut niveau de service permet de promouvoir l'utilisation des TP pour les déplacements dans l'espace transfrontalier, ainsi que vers l'ensemble de l'agglomération et du canton (CE1) et de contribuer ainsi au report modal vers les TP (CE4).

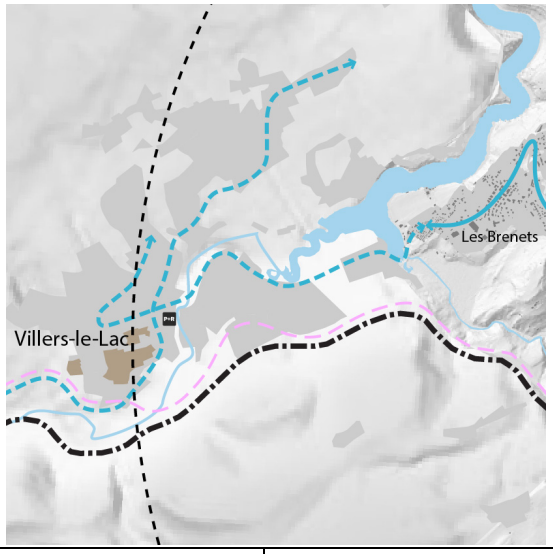
H25.1	Prolongement de la liaison Le Locle - Les Brenets vers le bas du village (Parc des Pargots), avec aménagement d'arrêts et terminus	Priorité : A	Coût : 0.400 MCHF
Catégorie ARE :	**7. Infrastructures pour bus / TP**		
Sous-catégorie ARE :	**7.1 Construction / valorisation d'un arrêt de bus**		
Code ARE :	**/**		

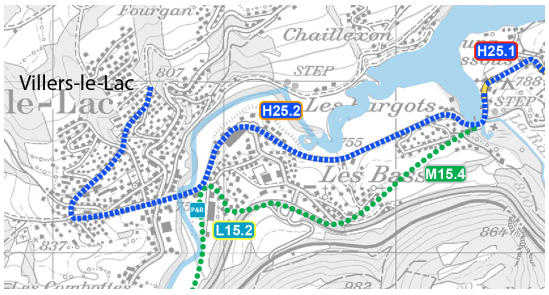




Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	La création d'une nouvelle ligne de bus entre Le Locle et Les Brenets permet d'envisager une prolongation de la nouvelle ligne reliant Le Locle aux Brenets vers le bas du village et ainsi remplacer l'actuelle navette CarPostal et éviter un transbordement aux usagers. La mesure prévoit les aménagements de voiries nécessaires à la circulation des nouveaux bus ainsi que des arrêts dans le village des Brenets.
Etat de la planification (2020)	• Etude : 2021 – 2022 • Travaux : 2023-2024 • Ouverture de la ligne : 2025
Coûts	0.400 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville du Locle et Canton (SCTR)

H25.2 Prolongement de la liaison Les Brenets vers Villers-le-Lac, avec aménagement d'arrêts et terminus	Priorité : B	Coût : 0.600 MCHF
Catégorie ARE :	**7. Infrastructures pour bus / TP**	
Sous-catégorie ARE :	**7.1 Construction / valorisation d'un arrêt de bus**	
Code ARE :	**/**	





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Le projet consiste à prolonger la ligne de bus électrique desservant Les Brenets jusqu'à Villers le lac (centre du village, voire partie haute de Villers-le-Lac si les infrastructures et l'exploitation le permettent). La mesure comprend les aménagements de voirie et d'arrêts de bus (minimum 6 arrêts), ainsi que le terminus nécessaire à la mise en œuvre de cette ligne de bus. Cette nouvelle relation TP transfrontalière, qui s'inscrit en complément de la première étape de restructuration de l'offre entre Le Locle et Les Brenets (G25.1 et H25.1), doit permettre de reporter des déplacements en TIM vers les TP afin de réduire le trafic pendulaire entre la France et le territoire suisse de l'Agglomération RUN. Cette prolongation de la ligne de bus Le Locle – Les Brenets permettrait non seulement de capter les habitants de Villers-le-Lac, mais aussi les frontaliers venant du plateau du Russey et du Plateau de Maîche et transitant par Villers le Lac pour rejoindre la Suisse. Enfin, un P+R (L15.2) pourra être aménagé vers le terminus (localisation à déterminer) pour que les utilisateurs passent du TIM au TP avant de traverser la frontière.
Etat de la planification (2020)	La loi d'orientation des mobilités (LOM) bouleverse l'organisation des autorités compétentes en matière de mobilité sur le territoire français. En effet, la Communauté de Communes du Val de Morteau (CCVM) ne prendra la compétence mobilité qu'au cours de l'année 2021, raison pour laquelle cette mesure est priorisée en B. Les études seront engagées dès que la collectivité aura réalisé un diagnostic de son territoire en matière de mobilité.
Coûts	0.600 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☐ Commune ☒ Autres : CCVM Clé de répartition du financement : Région : 40 %, Etat : 30% et Communes 30%
Instances responsables	Communauté de Communes du Val de Morteau (CCVM), Canton (SCTR) et Ville du Locle

I. Valorisation des traversées de localité et des espaces publics

I. Synthèse des paquets de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires

I. Valorisation des traversées de localité et des espaces publics		n°	PA4 - 3.A
Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires			
Catégorie ARE :	3. Valorisation / sécurité de l'espace routier	Priorité :	A
H10.1b	**Requalification de la traversée de Peseux et de la rue des Draizes : priorisation TP, aménagements de gestion des TIM aux carrefours (Vauseyon H10, Draizes et Carrels), MD, valorisation de l'espace public, 2ème étape** La présente mesure représente la deuxième étape de la requalification de la centralité de Peseux – Les Draizes. Elle prévoit la requalification multimodale de la rue des Draizes entre le giratoire du Château et le carrefour de Vauseyon, avec priorisation TP, aménagements de gestion des TIM aux carrefours, sécurisation des MD et valorisation de l'espace public.	**Coût :**	**4.150 MCHF**
H10.4a	**Requalification de la rue et centralité du Clos de Serrières, partie Ouest : valorisation TP, aménagement MD et valorisation de l'espace public** La présente mesure prévoit la requalification multimodale la rue et centralité du Clos de Serrières, entre le terminus de bus et le pont Berthier, avec priorisation TP, sécurisation des MD et valorisation de l'espace public. Elle constitue une mesure essentielle à l'amélioration de l'accessibilité au pôle de gare de Serrières, tant par l'axe structurant TP que par les modes doux ou en prolongement du train.	**Coût :**	**3.530 MCHF**
H10.4b	**Requalification de la rue de Tivoli, partie Est : valorisation TP, aménagement MD et valorisation de l'espace public** La présente mesure prévoit la requalification multimodale la rue de Tivoli, entre le pont Berthier et la rue de Maillefer, avec priorisation TP, sécurisation des MD et valorisation de l'espace public. Elle constitue une mesure essentielle à l'amélioration de l'accessibilité au pôle de gare de Serrières, tant par l'axe structurant TP que par les modes doux ou en prolongement du train.	**Coût :**	**2.000 MCHF**
H13.2a	**Réalisation d'un axe TP - MD structurant entre Fleur de Lys et halte de Marin-Epagnier, 1ère étape de l'extension vers le PDE Littoral Est** La mesure prévoit la 1ère étape de la concrétisation de l'axe structurant TP desservant le pôle mixte Marin Nord, puis le pôle de développement économique d'intérêt cantonal (PDE) Littoral Est. Elle porte sur le réaménagement multimodal de l'ensemble de l'axe en faveur des TP et des MD, ainsi que la réalisation de deux nouveaux arrêts de bus bidirectionnel sur la route des Grands-Bois.	**Coût :**	**3.000 MCHF**

H13.3	**Requalification de la centralité de Marin-Centre, secteur Fleur de Lys - Auguste-Bachelin - Louis-de-Meuron, avec priorisation TP, aménagement MD et valorisation de l'espace public** La mesure prévoit la requalification du centre de la commune ainsi que la concrétisation de l'axe structurant TP la traversant. Elle porte sur une requalification complète de l'axe Fleur-de-Lys, avec un espace à régime de circulation fortement modéré, des aménagements intégrés en faveur des TP et des MD. Elle doit par ailleurs permettre limiter le trafic de transit à travers la centralité.	**Coût : 5.000 MCHF**
I10.2	**Requalification de la rue de la Dîme et valorisation de la centralité de La Coudre : mise en zone 30, bande cyclable montante rue de la Dime et valorisation de l'espace public de la rue de la Dîme et valorisation de la centralité de La Coudre : mise en zone 30 et valorisation de l'espace public** La mesure prévoit la requalification de la centralité de La Coudre, notamment la valorisation de la centralité de la Coudre et son interface TP (axe structurant TP – funiculaire de Chaumont) et l'apaisement de la rue de la Dîme. L'aménagement porte sur une zone à régime de vitesse modérée avec une bande médiane multiusage favorisant et sécurisant les traversées piétonnes. Les arrêts de bus sont aménagés sur chaussée.	**Coût : 4.000 MCHF**
I11.3c	**Réaménagement et fermeture au TIM de la rue de la Balance sud (place de l'Hôtel-de-Ville - carrefour rue Neuve)** Le projet prévoit la fermeture au TIM de la rue de la Balance sud, entre la place de l'Hôtel-de-Ville et la rue Neuve. La mesure porte sur la requalification et piétonisation totale de la rue. Elle s'inscrit dans la volonté communale de requalifier l'espace public au centre-ville, en lien avec la réalisation du contournement H18.	**Coût : 1.100 MCHF**
I12.1a	**Réaménagement de la rue des Envers (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré)** Le projet de réaménagement de la rue des Envers prévoit la requalification complète de la voirie et une redistribution complète des priorités par un aménagement privilégiant une forte coexistence (zone 30 km/h, large trottoir, etc.). L'axe est ainsi appelé à devenir le nouvel axe principal Est-Ouest de la ville, afin de libérer complétement du trafic de transit le centre-ville suite à la mise en service de la N20.	**Coût : 3.900 MCHF**
I14.8	**Requalification du carrefour des Chéazards à Colombier avec valorisation des accès au Littorail (chemin de la Plaine)** Le projet de requalification du carrefour de l'avenue de Longueville prévoit une valorisation des accès au Littorail, halte Les Chézards, et la sécurisation de tous les modes à ce carrefour avec la route cantonale. La mesure prévoit le réaménagement des débouchés du passage inférieur, la valorisation de ses accès et la requalification du chemin de la Plaine dans le secteur de la halte.	**Coût : 1.000 MCHF**
I15.1	**Requalification de la traversée de localité des Brenets et des entrées est et ouest, aménagements MD et valorisation de l'espace public**	**Coût : 1.050 MCHF**

	Le projet vise la requalification de la traversée de localité des Brenets et de ses entrées est et ouest, avec une valorisation globale de l'espace public et de l'accès au nouveau bus-électrique, la sécurisation des déplacements piétons et vélos (îlots de sécurisation des traversées piétonnes, aménagements cycles, le traitement des portes d'entrées de localités, etc.). La porte notamment sur une modération des vitesses, avec la réalisation d'une zone 30 ou de rencontre sur la partie centrale de la traversée.	
I20.5	**Requalification de la traversée "Nord" de St-Blaise, rue de la Maigroge - rue Daniel-Dardel - route de Lignère** Le réaménagement de la traversée nord de St-Blaise, entre la route de Lignières et le carrefour Brel-Maigroge, en passant par la gare CFF, permet de créer une continuité MD favorable aux déplacements à pied et vélos depuis les hauts du village vers la gare CFF de Saint-Blaise et son centre historique. La réduction des vitesses des TIM contribue enfin à augmenter la sécurité de tous les modes.	**Coût : 1.794 MCHF**
I20.6	**Réaménagement du centre d'Hauterive et valorisation de l'interface TP et des parcours MD** Afin d'améliorer les circulations MD au centre du village d'Hauterive et vers l'axe structurant TP, il est proposé de réorganiser et requalifier l'ensemble des espaces publics du centre d'Hauterive, à savoir de la rue du Collège et ses abords, en lien avec les projets de développement du nouveau centre scolaire, le STPA, et le parc des Jardillets. L'interface TP est ainsi valorisée, de même que les parcours MD, ceci notamment grâce à la nouvelle interface créée pour les bus, ainsi qu'une zone à régime de vitesse modérée (zone 30 ou de rencontre).	**Coût : 2.360 MCHF**
I20.7	**Requalification de la traversée de localité de Valangin** La mesure prévoit la requalification de la traversée de Valangin (routes de Dombresson, Neuchâtel et des Scies), avec une modération des circulations (secteur avec limitation à 30km/h) en faveur des piétons et des cycles, ainsi qu'un réaménagement des arrêts de transports publics (arrêts sur chaussée). Les espaces publics sont globalement revalorisés afin de sécuriser les déplacements de tous les modes.	**Coût : 1.690 MCHF**
I21.1	**Réaménagement et piétonisation de la place du marché et de ses accès** Le projet prévoit la requalification et piétonisation complète de la place du marché et la réorganisation des accessibilités TIM adjacentes. La mesure permet de valoriser un des espaces publics principal de la ville et d'y favoriser les déplacements à pied et à vélos, de même que l'accès par les transports publics. Enfin la réduction de l'offre en stationnement favorise fortement le report modal pour l'accès au centre.	**Coût : 4.950 MCHF**
I21.2	**Réaménagement et piétonisation de la rue de l'Abeille et réaménagement de la rue de la Serre, y.c. limitation du trafic de transit Est-Ouest.** La mesure prévoit le réaménagement et la piétonisation de la rue de l'Abeille ainsi que le réaménagement de la rue de la Serre. Elle permet d'une part de valoriser pour la mobilité douce l'axe Nord-Sud de la rue de l'Abeille qui s'inscrit dans la continuité de la place de la	**Coût : 0.950 MCHF**

	Gare en direction des quartiers sur le côteau Nord et d'autre part de limiter le trafic de transit Est-Ouest sur la rue de la Serre, parallèle au Pod, utilisée pour court-circuiter ce dernier.	
I21.3	**Réaménagement de la rue des Musées** La mesure prévoit la pacification de la route des Musées (entre la rue du Midi et la rue du Grenier), appartenant au réseau collecteur de la ville, par l'aménagement d'une zone de rencontre favorisant l'attractivité et la sécurité des déplacements piétonniers et cycles dans le quartier fréquenté des Musées. La mesure s'inscrit dans une vision d'ensemble plus large de valorisation et piétonisation du centre-ville, entre la gare et son centre historique à l'Est.	**Coût : 1.700 MCHF**
I21.4a	**Réaménagement de l'avenue Léopold-Robert, entre la place de l'Hôtel-de-Ville et l'avenue des Armes-Réunies, en faveur des TP et MD (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la N20 et H18, axes routiers avec potentiel d'influence faible)** Le projet prévoit de pacifier tout le tronçon Ouest de l'avenue Léopold-Robert, axe central de la ville, entre la place de la Gare et la Grande Fontaine, soit 700 mètres en requalifiant l'axe en privilégiant les TP et les modes doux.	**Coût : 2.000 MCHF**
I21.4d	**Réaménagement de la rue du Balancier en faveur des MD, et arborisation (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence faible)** Le projet prévoit le réaménagement de la rue du Balancier en faveur des MD. La mesure porte sur la réduction de la chaussée routière de 2 à 1 voie. Le sens unique descendant sera maintenu pour les TIM, une piste cyclable sera installée pour sécuriser les cycles et les trottoirs seront élargis, rendus traversants aux intersections secondaires et arborisés.	**Coût : 1.900 MCHF**
I21.4e	**Réaménagement de la rue des Armes-Réunies en faveur des TP et MD, et arborisation (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré)** Le projet prévoit le réaménagement de la rue des Armes-Réunies en faveur des MD. La mesure porte sur la réduction de la chaussée routière de 2 à 1 voie. Le sens unique descendant sera maintenu pour les TIM, une piste cyclable sera installée pour sécuriser les cycles et les trottoirs seront élargis, rendus traversants aux intersections secondaires et arborisés.	**Coût : 1.850 MCHF**
I21.4f	**Réaménagement de la rue de Pouillerel en faveur des TP et MD, et arborisation (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré)** Le projet prévoit le réaménagement de la rue de Pouillerel, entre l'avenue Léopold-Robert et la rue Numa-Droz, en faveur des MD. La mesure porte sur la réduction de la chaussée routière de 2 à 1 voie. Le sens unique descendant sera maintenu pour les TIM, une piste cyclable sera installée pour sécuriser les cycles et les trottoirs seront élargis, rendus traversants aux intersections secondaires et arborisés.	**Coût : 0.920 MCHF**

I21.5a	**Réaménagement et fermeture au TIM de la rue du Collège Ouest** Le projet prévoit la fermeture au TIM de la rue de la Balance sud, entre la place de l'Hôtel-de-Ville et la rue Neuve. La mesure porte sur la requalification et piétonisation totale de la rue. Elle s'inscrit dans la volonté communale de requalifier l'espace public au centre-ville, en lien avec la réalisation du contournement H18.	**Coût : 0.700 MCHF**
I22.1a	**Réaménagement des rues du Technicum et Bournot, en axe structurant mobilité douce à forte vocation piétonne (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré)** Le projet prévoit le réaménagement des rues du Technicum et Bournot, en axe structurant mobilité douce à forte vocation piétonne. La mesure porte ainsi sur la piétonisation complète de deux tronçons, rue du Technicum, y compris rue Albert-Piguet, et rue Bournot. Dans la partie Est, devant la Migros, une circulation TIM minimale en sens unique et avec des mesures de modération du trafic sera maintenue afin de continuer de desservir les zones de parkings et commerces.	**Coût : 2.850 MCHF**
I22.1c	**Réaménagement de la rue de la Gare, avec réalisation d'une zone de modération, entre la rue Bournot et la gare CFF (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence faible)** Le projet prévoit, entre le centre-ville et la gare, la requalification complète de la voirie, avec une valorisation des espaces publics, une amélioration des conditions de déplacement des MD. La mesure porte ainsi sur une redistribution complète des priorités en faveur des MD, par un aménagement de zone de modération du trafic privilégiant une forte coexistence.	**Coût : 1.050 MCHF**
		Coût total : 53.444 MCHF

I. Valorisation des traversées de localité et des espaces publics		n°	PA4 - 3.B
Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires			
Catégorie ARE :	3. Valorisation / sécurité de l'espace routier	Priorité :	B
H12.2a	**Aménagements liés à la constitution d'un réseau de lignes radiales au Locle : réalisation d'un axe TP et MD avenue du Technicum, comme colonne vertébrale du pôle ouest de la ville** Le projet prévoit la réalisation d'une seconde liaison bus structurante pour la desserte du pôle du Technicum et la concrétisation de la restructuration du réseau urbain en un système de lignes diamétrales améliorant significativement les temps de parcours de/vers le centre-ville. La mesure prévoit l'aménagement d'un axe multimodal favorable aux TP et MD (ch. des Rencontres).	**Coût :**	**2.800 MCHF**
H20.2	**Aménagements TP liés au développement de l'offre TP "Neuchâtel Ouest", 1ère étape** La mesure vise à la réalisation des aménagements TP nécessaires à la première étape de développement de l'offre TP "Neuchâtel Ouest", comprenant une liaison urbaine principale entre Neuchâtel et "Neuchâtel Ouest" et une liaison (sub)urbaine tangentielle "haut-bas" dans cette partie Ouest du territoire. Elle porte plus précisément sur la réalisation de 4 à 5 nouveaux arrêts de bus, ainsi que de légères reprises locales du profil de la voire pour les bus.	**Coût :**	**0.830 MCHF**
H21.1a	**Priorisation des TP sur le boulevard de la Liberté : arrêt-bus sur chaussée, régulation du giratoire "Grenier" et voie bus direction Grenier** La fusion des lignes 303 et 311 permet une optimisation du réseau des lignes de bus principales et d'améliorer la desserte bus des quartiers sud de la ville. Les mesures permettent de garantir une vitesse attractive et le respect de l'horaire de la ligne de bus entre la Gare et le quartier du Cerisier, grâce à un gain de temps cumulé d'environ 3' direction gare et 1.5' direction Cerisier.	**Coût :**	**0.110 MCHF**
H21.1b	**Priorisation des TP sur la rue de la République : régulation de la traversée piétonne avec priorité en faveur des bus, arrêt-bus sur chaussée** La fusion des lignes 303 et 311 permet une optimisation du réseau des lignes de bus principales et d'améliorer la desserte bus des quartiers sud de la ville. Les mesures permettent de garantir une vitesse attractive et le respect de l'horaire de la ligne de bus entre la Gare et le quartier du Cerisier, grâce à un gain de temps cumulé d'environ 3' direction gare et 1.5' direction Cerisier.	**Coût :**	**0.100 MCHF**
H21.3	**Aménagement d'un axe TP bidirectionnel dans la partie Est de la ville, rue du Collège, avec arrêts** Le projet prévoit la mise en service d'une ligne de bus principale radiale desservant par la rue du Collège l'Est de la ville et son pôle de développement mixte et artisanal. La mesure comprend les aménagements en faveur des bus, en particulier les arrêts, mais également une requalification d'ensemble de l'axe en faveur des mobilités douces.	**Coût :**	**0.400 MCHF**
I10.5	**Requalification de la rue de la Maladière : voie centrale banalisée et priorisation TP** La mesure prévoit de réaménager la rue de la Maladière, entre la rue Gibraltar et l'avenue du 1er Mars, de manière réaliser une continuité	**Coût :**	**1.800 MCHF**

	d'aménagement avec le tronçon en Ouest déjà réalisé. Il est prévu de réaliser une voie centrale banalisée, ainsi que de prioriser les transports publics et de sécuriser les déplacements des cycles et des piétons, notamment par une modération des circulations à l'aide d'une mise en zone 30.	
I10.8	**Requalification du Quai Philippe Godet : réduction à 1 voie TIM par direction, aménagement de bandes cyclables et valorisation des accès aux rives du lac et requalification de la rue de l'Evole et de la rue de la Promenade-Noire : aménagement de bandes cyclables** Le projet prévoit la requalification de l'axe routier pénétrant du quai Philippe-Godet en un boulevard urbain grâce à un éventuel abaissement de la vitesse de circulation et une réduction de la chaussée à une voie TIM par direction. La mesure permet ainsi de sécuriser les MD par la création de bandes cyclables, l'élargissement des trottoirs et l'amélioration des traversées piétonnes entre le quai et l'itinéraire au bord du lac.	**Coût : 2.500 MCHF**
I13.1	**Sécurisation du carrefour entre la route Henripolis et la route de Maupré et aménagements MD** Le réaménagement du secteur de la route Henripolis et de la route de Maupré permet une amélioration importante des conditions de déplacement et de la qualité et sécurité pour les MD, ainsi qu'une limitation du trafic dans le centre de Marin-Epagnier. La mesure prévoit des aménagements de modération du trafic, la création de trottoirs et de bandes/pistes cyclable	**Coût : 0.550 MCHF**
I14.1b	**Requalification du Faubourg Philippe-Suchard, avec une éventuelle fermeture au TIM de la partie Nord, aménagement MD et valorisation de l'espace public, étape 2** La mesure prévoit la requalification de la partie haute du Faubourg Philippe-Suchard, avec une extension de la zone 30km, la requalification de l'espace routier en faveur des MD et des TP. Ceci notamment dans le but restreindre la circulation de transit sur cet axe et le basculer sur la route d'évitement des Conrardes. Une éventuelle restriction / fermeture au TIM sur un tronçon est aussi à envisager.	**Coût : 1.530 MCHF**
I14.2a	**Requalification de la route de l'Areuse, aménagements MD (piste cyclable) et valorisation de l'espace public, étape 1** Le projet de requalification proposé sur la route de l'Areuse, séquence sud, permet d'améliorer la sécurité pour les vélos et les piétons vers les quartiers adjacents et les transports publics (Littorail et bus TransN n° 612). La mesure prévoit une modération des circulations, avec un abaissement des vitesses, dans le but de concilier les besoins de tous les usagers.	**Coût : 0.900 MCHF**
I14.7	**Requalification de la traversée de localité de Bôle (rue de la Gare et rue du Lac)** Le projet de requalification de la traversée de Bôle vise à réduire les nuisances du trafic de transit régional entre les Montagnes, le Val-de-Travers et le Littoral neuchâtelois, respectivement l'Arc lémanique. En effet, cet axe constitue à ce jour le principal lien routier entre ces régions, et le trafic actuel et l'aménagement ne sont pas adaptés au	**Coût : 3.000 MCHF**

	contexte sensible et villageois à proximité. La mesure prévoit une réduction des vitesses et l'aménagement d'une voie centrale banalisée ou des aménagements MD (trottoirs, bande cyclable), privilégiant une forte coexistence des modes et la sécurisation de tous les usagers.	
I14.9a	**Requalification de la route de Grandson à Boudry et de la RC5, 1ère étape, création d'une zone modérée en entrée de village** Le projet prévoit un réaménagement de la voirie visant à valoriser et mieux faire respecter la vitesse dans la zone 30. Afin de modérer les circulations la mesure intègre la mise en place de stationnement alterné pour réduire la largeur de chaussée. L'objectif de cet aménagement est aussi de favoriser l'usage de la route d'évitement RC 5 pour le trafic à destination de l'Est du village.	**Coût : 0.150 MCHF**
I15.2	**Requalification de l'Avenue Charles-de-Gaule, création d'un boulevard urbain favorable au TP et MD** Le projet de requalification de l'Avenue Charles-de-Gaule prévoit la création d'un boulevard urbain. La mesure porte ainsi sur la création d'une bande cyclable montante, la sécurisation des circulations piétonnes transversale et le long de l'axe, un aménagement de modération favorisant les traversées piétonnes dans la partie basse de l'avenue, ainsi que la sécurisation de l'accès aux arrêts de transports publics.	**Coût : 2.200 MCHF**
I20.2	**Requalification de la rue de Gibraltar, aménagements de modération du trafic en faveur des MD et visant à la mise en application du schéma d'accessibilité TIM de la ville de Neuchâtel** Le projet prévoit une requalification de la rue de Gibraltar dans le but de mettre en application le schéma d'accessibilité TIM de la ville de Neuchâtel et de sécuriser et favoriser les déplacements mobilité douce dans cette partie dense du centre-ville. La mesure porte sur un aménagement de modération des vitesses, cohérent avec les autres mesures prisent sur les rues voisines (ex, Maladière, I10.5), et une réduction du gabarit de la chaussée au profit des piétons et cycles.	**Coût : 1.300 MCHF**
I25.1	**Requalification de l'avenue de la Gare et modification du schéma de circulation du centre-ville, avec réaménagement des rues de la Louhière, Pasteur et Grand-Rue** Le projet prévoit la requalification de l'avenue de la Gare et modification du schéma de circulation du centre-ville, avec réaménagement des rues de la Louhière, Pasteur et Grand-Rue. La mesure porte notamment sur des trottoirs et des pistes cyclables et une modification des sens de circulation pour accompagner le nouveau schéma des déplacements et apaiser le centre-ville.	**Coût : 3.000 MCHF**
		Coût total : 21.170 MCHF

I. Ville Littoral

Traversée de centralité

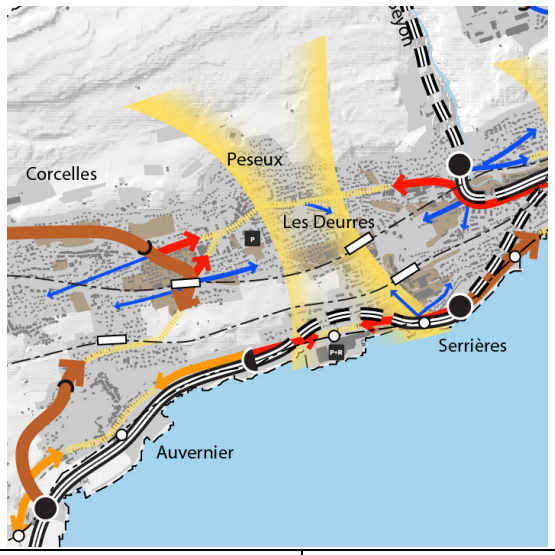
I. Valorisation des traversées de localité et des espaces publics				
I10.1b	**Requalification de l'axe Fornachon - Tombet - Edouard-Dubois : création d'un itinéraire MD entre Peseux et Neuchâtel, priorisation TP, modération du trafic et valorisation de l'espace public, 2ème étape**	**Priorité : Ae**	**Coût :**	**2.600 MCHF**
I10.2	**Requalification de la rue de la Dîme et valorisation de la centralité de La Coudre : mise en zone 30, bande cyclable montante rue de la Dime et valorisation de l'espace public de la rue de la Dîme et valorisation de la centralité de La Coudre : mise en zone 30 et valorisation de l'espace public**	**Priorité : A**	**Coût :**	**4.000 MCHF**
I10.4	Requalification de la centralité de Rosière : aménagement en faveur des TP et MD, et valorisation de l'espace public	Priorité : C	Coût :	1.500 MCHF
I10.5	**Requalification de la rue de la Maladière : voie centrale banalisée et priorisation TP**	**Priorité : B**	**Coût :**	**1.800 MCHF**
I10.6	Requalification des places Alexis-Marie-Piaget et du Port (interface du port)	Priorité : C	Coût :	/
I10.7	Requalification de la rue de la Gare à Corcelles-Cormondrèche	Priorité : C	Coût :	1.000 MCHF
I20.1	**Requalification et mise en zone 30 de la rue des Sablons, visant à limiter le trafic de transit Est-Ouest dans la Ville Littoral**	**Priorité : Ae**	**Coût :**	**/**
I20.2	**Requalification de la rue de Gibraltar, aménagements de modération du trafic en faveur des MD et visant à la mise en application du schéma d'accessibilité TIM de la ville de Neuchâtel**	**Priorité : B**	**Coût :**	**1.300 MCHF**
I20.3	Requalification de la rue de Monruz, séquence Ouest	Priorité : C	Coût :	/
I20.4	Réaménagement des espaces publics du centre du village de St-Blaise, étape 4 : réaménagement et év. piétonisation et fermeture au TIM de la Grand-rue, secteur "Maison de commune"	Priorité : C	Coût :	/

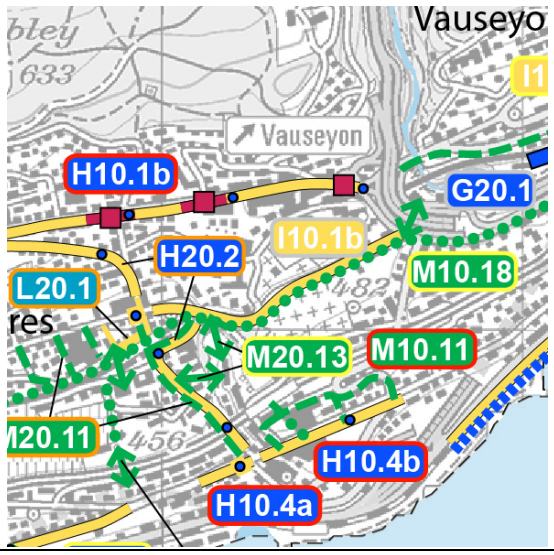
I20.5	**Requalification de la traversée "Nord" de St-Blaise, rue de la Maigroge - rue Daniel-Dardel - route de Lignère**	**Priorité : A**	**Coût :**	**1.794 MCHF**
I20.6	**Réaménagement du centre d'Hauterive et valorisation de l'interface TP et des parcours MD**	**Priorité : A**	**Coût :**	**2.360 MCHF**
I20.7	**Requalification de la traversée de localité de Valangin**	**Priorité : A**	**Coût :**	**1.690 MCHF**
			Coût total A :	**9.844 MCHF**
			Coût total B :	**3.100 MCHF**

Etat actuel	Dans la Ville Littoral, certains axes principaux ne bénéficient pas d'un aménagement adapté aux conditions locales, avec parfois un caractère de "route" et non de "rue", avec une plus ou moins forte dominance du TIM. Il s'agit à la fois de centralités de villages et de quartiers (St-Blaise, Rosière), d'axes routiers dont la fonction a évolué à la suite de l'ouverture des tunnels sous la ville (Maladière, Premier-Mars) ou d'axes urbains structurants (Parc, Dîme, Fahys, etc.).
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	La stratégie de mobilité vise une organisation en amont du trafic à partir du réseau routier suprarégional, selon le principe des poches. Dans la Ville Littoral, l'enjeu est de favoriser une meilleure utilisation des tunnels sous la ville pour les déplacements rapides et de grande distance dans l'Agglomération RUN (par ex. Bevaix - Hauterive) et de maîtriser les flux sur le réseau urbain, notamment sur l'axe principal du "coteau" Draizes - Parc - Fahys - Dîme et l'axe principal du "littoral" Louis-Perrier – Premier-Mars - Pierre-à-Mazel - Falaises. En milieu urbain, une utilisation des réseaux routiers selon des fonctionnalités adaptées aux contextes urbains traversés permet de valoriser le centre-ville, les centralités et de diminuer la dominance du trafic, ainsi que de favoriser la réalisation des pôles de développement (CE2). Le développement de projets d'aménagement intégrés de l'espace-rue permet de prioriser les TP, d'améliorer l'attractivité et la sécurité des déplacements MD, de gérer et doser le TIM (CE1), tout en diminuant ses nuisances (bruit et pollution) et luttant contre le réchauffement climatique, notamment les ilots de chaleur (CE4).

I10.1b	**Requalification de l'axe Fornachon - Tombet - Edouard-Dubois : création d'un itinéraire MD entre Peseux et Neuchâtel, priorisation TP, modération du trafic et valorisation de l'espace public, 2ème étape**	**Priorité : Ae**	**Coût : 2.600 MCHF**

Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**
Code ARE :	**6458.3.048**

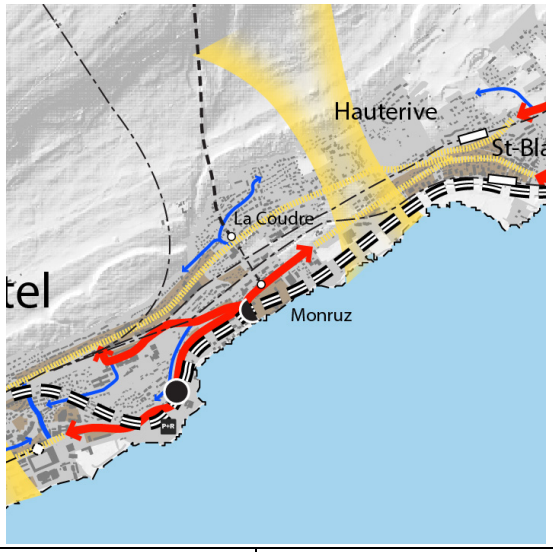


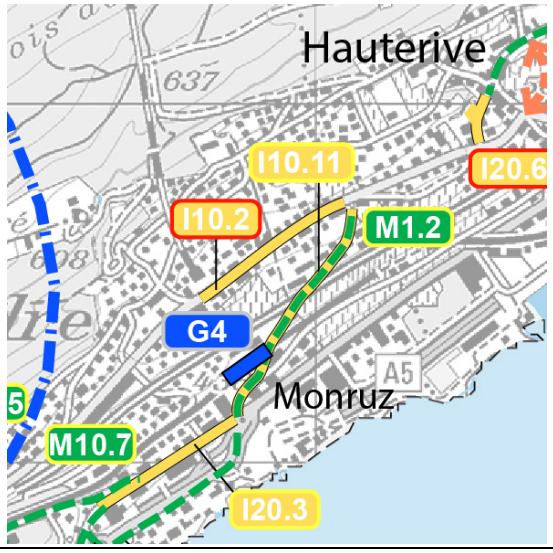


Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	L'axe Fornachon - Tombet – Edouard-Dubois représente un itinéraire de court-circuit à la H10 très attractif en raison de la saturation chronique ayant lieu sur cette route aux heures de pointe. L'avenue Fornachon est ainsi sollicitée par plus de 8'000 véh/j, dont environ la moitié sont en transit. Cet axe au caractère résidentiel n'a cependant pas pour vocation d'accueillir les flux de trafic longue distance. La situation engendre des nuisances importantes pour les habitants en termes d'accessibilité locale, de bruit, de pollution de l'air et de qualité de vie. Une première étape prévoit la mise en place d'une zone 30 de l'axe Fornachon - Tombet et requalifie le tronçon situé à Peseux (I10.1a, PA RUN 3). La présente mesure prévoit en 2ème étape la requalification du tronçon non traité lors de la première étape, situé entre l'intersection Varnoz - Caselle et Vauseyon, en cohérence avec sa gestion en zone 30 (adaptation du gabarit de la chaussée, aménagements modérateurs de vitesse, etc.). L'installation de feux au niveau des deux principaux carrefours de l'axe Fornachon - Tombet – Edouard-Dubois (intersections Fornachon - Lac et Dubois - Justice) est également préconisée afin de maîtriser le trafic et de dissuader tout transit à travers ce quartier résidentiel, avec notamment le renforcement des mesures prises sur la H10 (mesure H10.1b). La mesure sera réalisée avant 2023, Cette requalification favorisera la mixité entre les cycles et les véhicules motorisés sur l'ensemble de l'axe. A noter que cette mesure d'aménagement cyclable est également inscrite au plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC). Il s'agit du tronçon A2-c de l'itinéraire "phare" A2.
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

I10.2	**Requalification de la rue de la Dîme et valorisation de la centralité de La Coudre : mise en zone 30, bande cyclable montante rue de la Dime et valorisation de l'espace public de la rue de la Dîme et valorisation de la centralité de La Coudre : mise en zone 30 et valorisation de l'espace public**	**Priorité : A**	**Coût : 4.000 MCHF**

Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**
Code ARE :	**/**





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

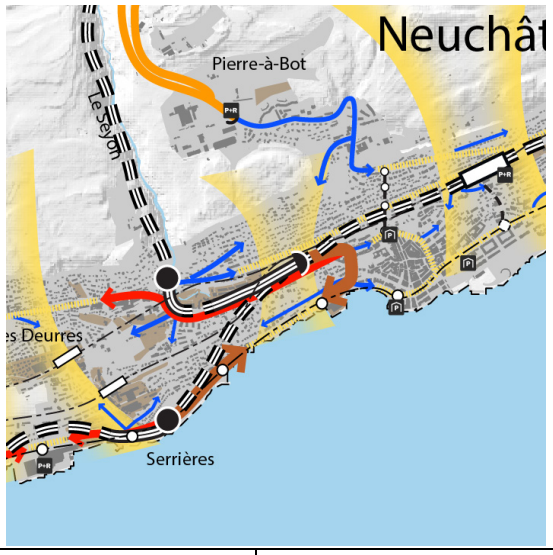
La centralité de La Coudre est une interface transports publics entre l'axe structurant TP (ligne TransN n°107) et le funiculaire qui mène à Chaumont (voire à terme également une nouvelle navette desservant les hauts de Hauterive). Elle est traversée par la rue de la Dîme qui comporte un trafic important. Les itinéraires piétons et cyclistes ne sont pas attractifs et sécurisés, alors que 2 écoles se trouvent de part et d'autre de la route.

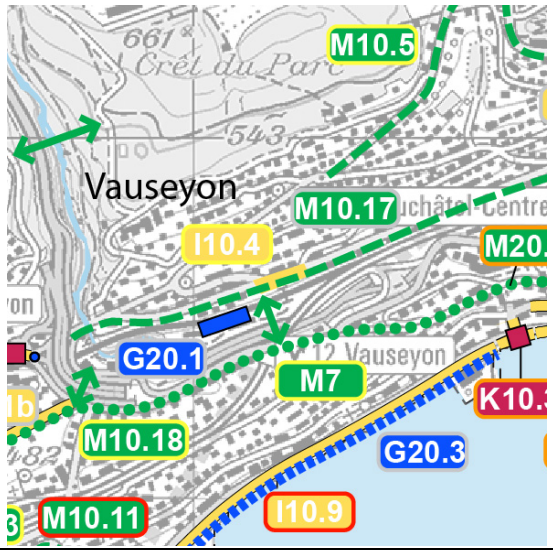
La mesure prévoit la requalification de la centralité de La Coudre. Ses objectifs sont les suivants :

- Amélioration de l'attractivité de l'interface TP
- Aménagement d'une zone 30 ou zone de rencontre afin de faciliter les traversées piétonnes.
- Priorisation transports publics (arrêts de bus bloquant sur chaussée) et mobilités douces (traversée libre en tout point à l'aide d'une bande médiane multiusage ; suppression des feux de régulation)
- Requalification des espaces publics en lien avec les activités de la place (façade à façade)
- Facilitation de l'accessibilité des collèges qui bordent la place (nord et sud) afin d'assurer la sécurité des enfants
- Végétalisation de la rue et de la place afin d'assurer la préservation et la valorisation des structures et entités paysagères
- Aménagements d'espaces paysagers généreux afin d'améliorer la qualité de vie, ainsi que la biodiversité et de préserver les sols naturels
- Création de surfaces perméables afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales

Etat de la planification (2020)	• Mandat d'étude parallèle : 2020 • Etude de projet : 2022 • Approbation des plans /permis de construire : 2023 • Financement : 2024 • Réalisation : 2025
Coûts	4.000 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

I10.4	Requalification de la centralité de Rosière : aménagement en faveur des TP et MD, et valorisation de l'espace public	Priorité : C	Coût : 1.500 MCHF
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**		
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**		
Code ARE :	**/**		

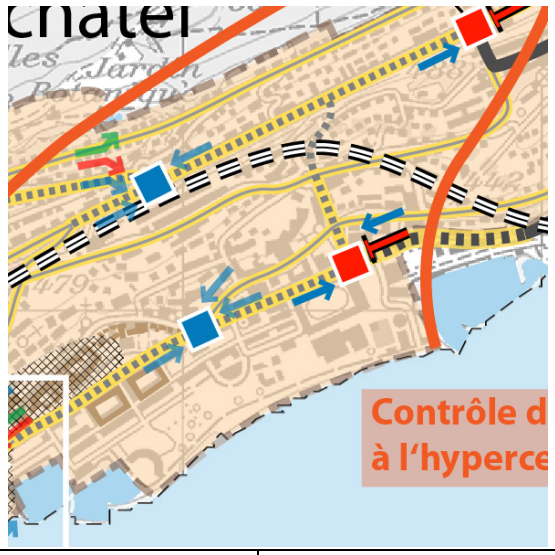


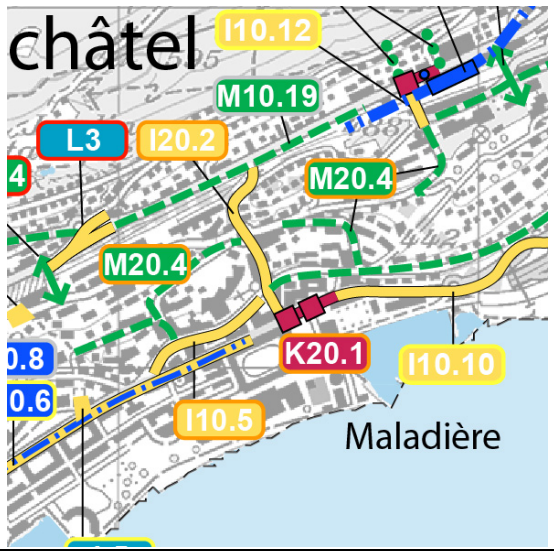


Description succincte	La centralité de La Rosière est une interface d'accès aux lignes du réseau TP urbain. Elle est traversée par la rue des Parcs qui représente un itinéraire phare du plan directeur cantonal de la mobilité cyclable (PDCMC). L'espace routier est prédominant et les itinéraires piétons et cyclistes ne sont pas sécurisés. La mesure prévoit la requalification de la centralité de Rosière, notamment la valorisation de son interface TP et l'apaisement de la rue des Parcs. L'aménagement porte sur une zone à régime de vitesse modérée, la sécurisation des traversées piétonnes et de l'accès aux bus, ainsi que des aménagements pour les cycles (itinéraires PDCMC). Ses objectifs sont les suivants : • Amélioration de l'attractivité de l'interface TP, accès aux arrêts de bus • Aménagement d'une zone 30 ou zone de rencontre afin de faciliter les traversées piétonnes. • Priorisation des transports publics (arrêts de bus sur chaussée) et des mobilités douces • Requalification des espaces publics en lien avec les activités de la place (façade à façade) • Végétalisation de la centralité afin d'assurer la préservation et la valorisation des structures et entités paysagères • Aménagements d'espaces paysagers généreux afin d'améliorer la qualité de vie, ainsi que la biodiversité et de préserver les sols naturels • Création de surfaces perméables afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales.
Etat de la planification (2020)	• Etude de projet : 2022 • Approbation des plans /permis de construire : 2023 • Financement : 2024 • Réalisation : 2025
Coûts	1.500 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : …

	Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

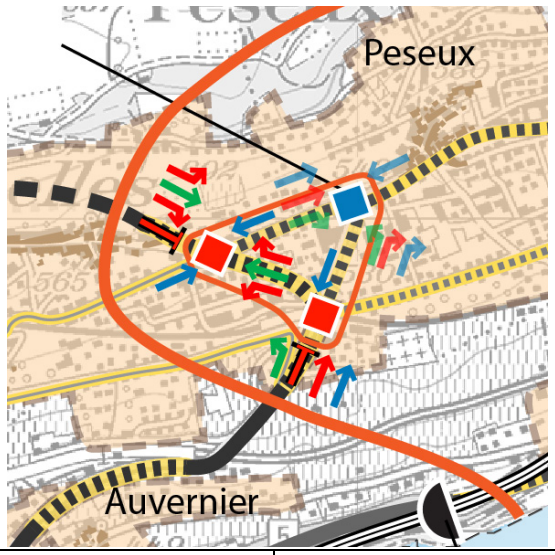
I10.5 Requalification de la rue de la Maladière : voie centrale banalisée et priorisation	Priorité : B	Coût : 1.800 MCHF
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**	
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**	
Code ARE :	**/**	

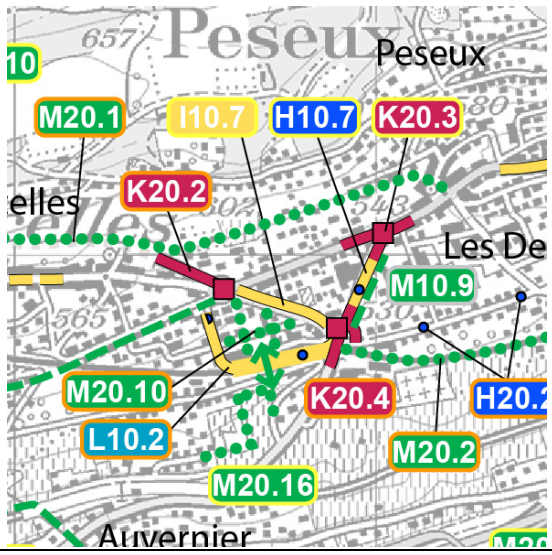




Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	La rue de la Maladière est marquée par un caractère routier important. Les itinéraires mobilités douces ne sont pas sécurisés. Les trottoirs sont étroits. La rue est bordée par le secteur de développement urbain de Pierre-à-Mazel au sud et l'hôpital de Pourtalès au nord. Cette mesure prévoit la requalification de la rue de la Maladière entre la rue Gibraltar et l'avenue du 1er Mars. Ses objectifs sont les suivants : • Modération de la circulation en créant une zone 30. • Aménagements de la rue en faveur des transports publics (arrêts de bus sur chaussée) et des mobilités douces. • Requalification des espaces publics afin d'offrir un cadre de vie convivial (traitement façade à façade) • Végétalisation de l'interface afin d'assurer la préservation et la valorisation des structures et entités paysagères • Aménagements d'espaces paysagers généreux afin d'améliorer la qualité de vie, ainsi que la biodiversité et de préserver les sols naturels • Création de surfaces perméables afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales. La requalification de la rue de la Maladière permet de poursuivre les aménagements qui ont été réalisés dans le prolongement de l'axe en lien avec le quartier Microcity.
Etat de la planification (2020)	• Etude de projet : 2025-2027 • Approbation des plans /permis de construire : 2028 • Financement : 2028 • Réalisation : 2028-2029
Coûts	1.800 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

I10.7	Requalification de la rue de la Gare à Corcelles-Cormondrèche	Priorité : C	Coût : 1.000 MCHF
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**		
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**		
Code ARE :	**6458.3.053**		



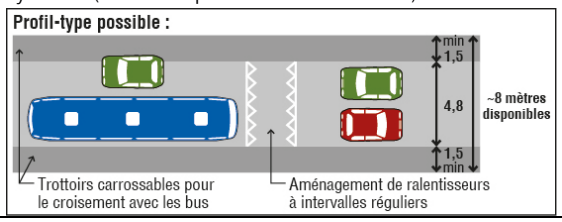


Description succincte

Le trafic de transit Val-de-Ruz – autoroute N5 traverse dans ce secteur un tissu sensible majoritairement résidentiel. La rue de la Gare fait partie du réseau régional structurant d'agglomération (RC1115) et assure la liaison prioritaire entre la H10 (Val-de-Travers) et la RC174 vers Auvernier et l'autoroute A5. Bien que cet axe traverse un tissu résidentiel et dispose d'un gabarit limité, la stratégie TIM vise à renforcer dans les deux directions l'usage de cet axe pour les relations Val-de-Travers – autoroute A5 (voir stratégie TIM et concept d'exploitation).

Cette mesure prévoit une requalification de la rue de la Gare à Corcelles-Cormondrèche cohérente avec une modération de la vitesse de circulation (zone 30 ou autres mesures). Ses objectifs sont les suivants :

- Modération de la circulation, par exemple en créant une zone 30.
- Aménagements de trottoirs continus et confortables (1,5 m) de part et d'autre de la chaussée. Ces derniers sont franchissables afin de ne pas compromettre la progression des poids lourds et de l'actuelle ligne de bus TransN n°120 (à terme plus de bus sur cet axe).
- La requalification de la rue de la Gare s'inscrit dans la continuité de l'axe Fornachon – Tombet – Dubois (même profil proposé) afin de créer un même itinéraire cyclable (itinéraire phare A2 du PDCMC).



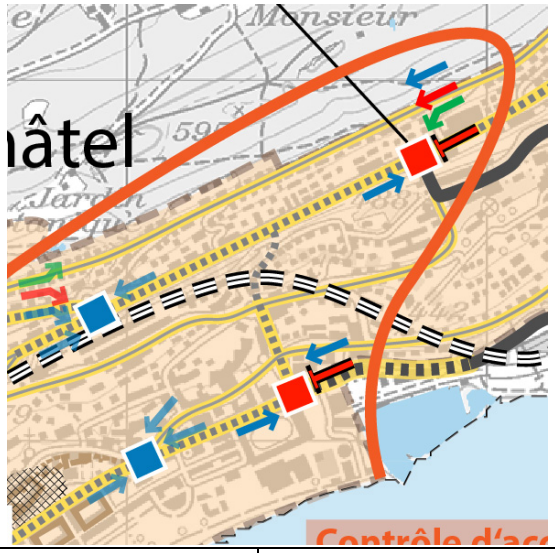
Etat de la planification (2020)

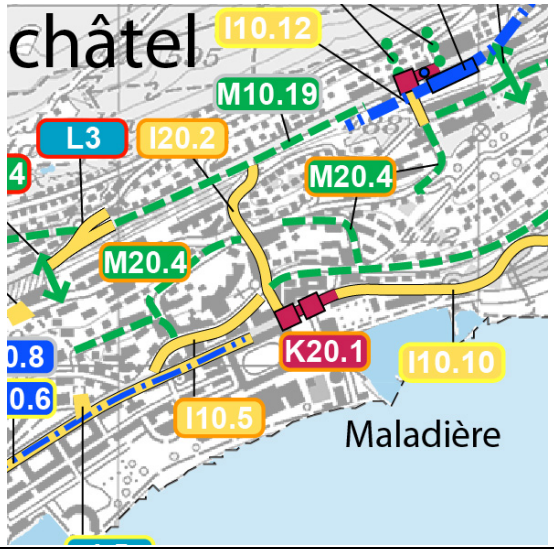
- H10 – Franchissement de Peseux – Etude de circulation, septembre 2016, Transitec pour le SPCH et les communes de Corcelles-Cormondrèche, Neuchâtel et Peseux.
- Etude de projet : 2025-2027

	• Approbation des plans /permis de construire : 2028 • Financement : 2028 • Réalisation : 2028-2029
Coûts	1.000 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

I20.2	**Requalification de la rue de Gibraltar, aménagements de modération du trafic en faveur des MD et visant à la mise en application du schéma d'accessibilité TIM de la ville de Neuchâtel**	**Priorité : B**	**Coût : 1.300 MCHF**

Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**
Code ARE :	**/**





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

La rue de Gibraltar est marquée par un caractère routier important. Les itinéraires mobilités douces ne sont pas sécurisés, en particulier pour les cycles qui ne disposent d'aucun aménagement. Les trottoirs sont étroits. La rue constitue l'accès privilégié au quartier de Microcity depuis la gare pour les mobilités douces.

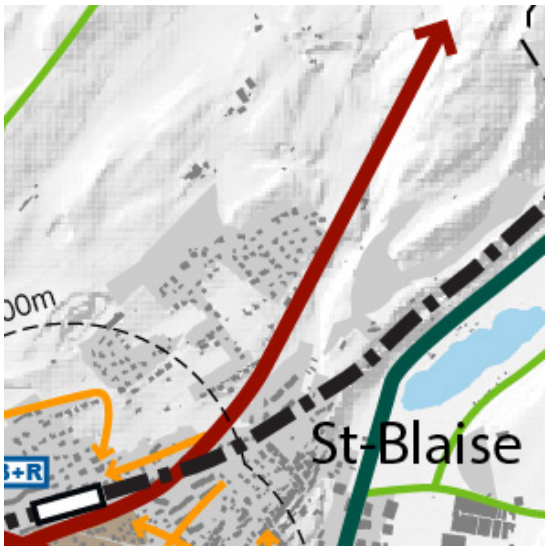
Cette mesure prévoit la requalification de la rue de Gibraltar. Ses objectifs sont les suivants :

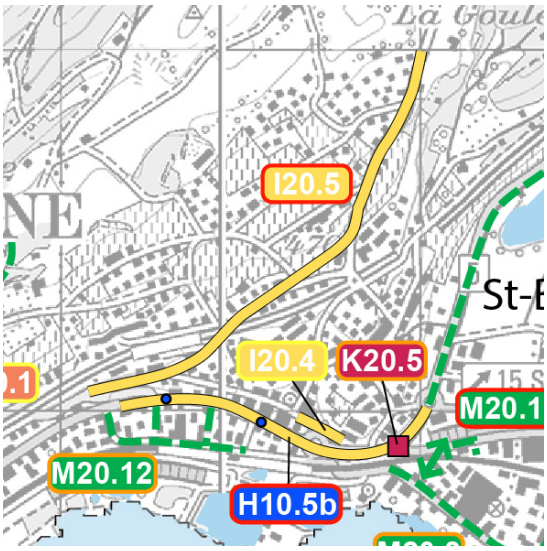
- Mise en application du schéma d'accessibilité TIM de la ville de Neuchâtel, favorisant un accès à l'axe principal haut par les jonctions autoroutières du Nid-du-Crô et de Monruz, puis le chemin des Mulets, plutôt qu'en transitant par le centre-ville (Maladière, Microcity).

- Modération de la circulation en créant une zone 30
- Aménagements et redistribution de l'espace de la rue en faveur des mobilités douces, avec notamment une réduction du gabarit de la chaussée destinée au TIM
- Requalification des espaces publics afin d'offrir un cadre de vie convivial dans cette partie du centre-ville très dynamique et aux flux piétons et cycles importants (traitement de façade à façade)

	La requalification de la rue de Gibraltar s'inscrit dans le prolongement des aménagements réalisés sur la rue de la Maladière, en lien avec le quartier Microcity.
Etat de la planification (2020)	Approfondissement COMUL TIM – Hiérarchie du réseau routier, concept de gestion et exploitation, mesures, mrs partner – Christe & Gygax pour la COMUL, avril 2021.
Coûts	1.300 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

I20.5 Requalification de la traversée "Nord" de St-Blaise, rue de la Maigroge - rue Daniel-Dardel - route de Lignères	Priorité : A	Coût : 1.794 MCHF
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**	
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**	
Code ARE :	**/**	

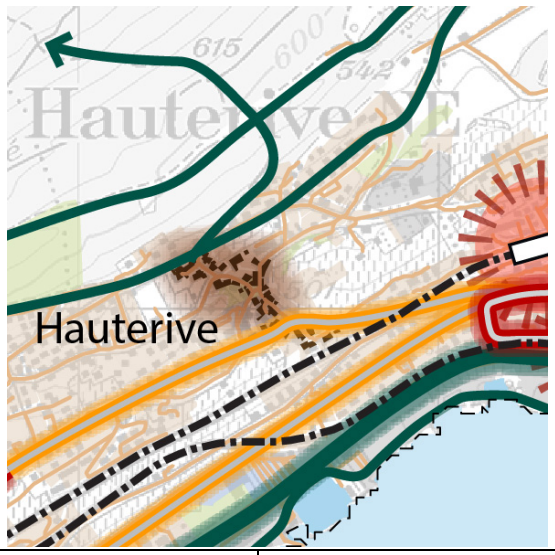


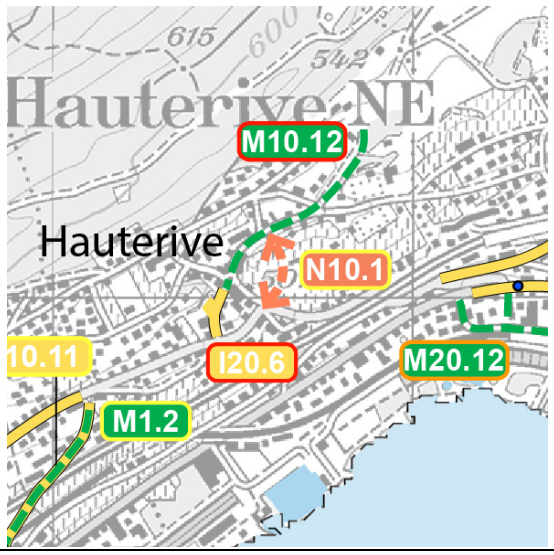


Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	La traversée nord de Saint-Blaise, constituée des rues de la Maigroge, Daniel-Dardel et de la route de Lignières, est dépourvue de bandes cyclables et les trottoirs existants sont discontinus, notamment en raison de l'étroitesse de certains tronçons. Les vitesses sont souvent dépassées le long de la route de Lignières posant des problèmes de sécurité aux circulations MD. La présence d'une carrière au nord-est de la commune est également à l'origine d'un trafic poids lourds conséquent qui contribue au sentiment d'insécurité des piétons et des cyclistes. La rue de la Maigroge dessert la gare nord de Saint-Blaise (CFF) et le pôle mixte qui y est rattaché (pôle s'étendant de la gare CFF au nord à la gare BLS au sud).

	La mesure vise principalement à améliorer l'attractivité et la sécurité des liaisons MD. Les principes d'aménagement suivants, divisés selon 2 secteurs d'interventions, sont envisagés : • Rues Maigroge – Danel-Dardel - secteur 1 : la mesure vise à garantir la continuité et la sécurité des cheminements piétons en réalisant des trottoirs de part et d'autre des rues de la Maigroge et de Daniel-Dardel par la réduction de la largeur de la chaussée au profit des aménagements MD. Par ailleurs, des aménagements sécurisés au niveau des intersections (carrefour urbain avec plateaux de ralentissement ou revêtements différents) et une modération de la circulation (zone 30 à étudier) des rues de la Maigroge et de Daniel-Dardel, depuis l'intersection avec la rue du Brel au carrefour avec la rue du Tilleul doivent permettre d'améliorer les déplacements piétons et cycles. Pour les vélos différentes variantes sont encore à l'étude, comme une chaussée à voie centrale banalisée ou des bandes cyclables. • Route de Lignières – secteur 2 : la mesure vise à sécuriser et améliorer l'accessibilité MD aux quartiers nord de Saint-Blaise en réduisant la vitesse des TIM et en limitant la largeur de la chaussée au profit des trottoirs et/ou bandes cyclables tout en proposant des aménagements permettant la croisée de deux poids lourds (ex. bordure biaise entre chaussée et trottoirs). Le projet prévoit ainsi la création d'un trottoir à l'ouest de la route de Lignières et d'une bande cyclable en montée jusqu'à sa jonction avec le chemin du Diable, ainsi que la réalisation d'une bande piétonne à l'est de la route au-delà du chemin du Diable et jusqu'à l'extrémité nord de la zone d'urbanisation.
Etat de la planification (2020)	• Plan directeur cantonal de mobilité cyclable (points d'intermodalités, annexe 2), 28 juin 2016, CITEC pour le SPCH • Esquisse d'aménagement
Coûts	1.794 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de Saint-Blaise

I20.6 Réaménagement du centre d'Hauterive et valorisation de l'interface TP et des parcours MD	Priorité : A	Coût : 2.360 MCHF
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**	
Sous-catégorie ARE :	**3.3 Aménagement d'une place**	
Code ARE :	**/**	





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

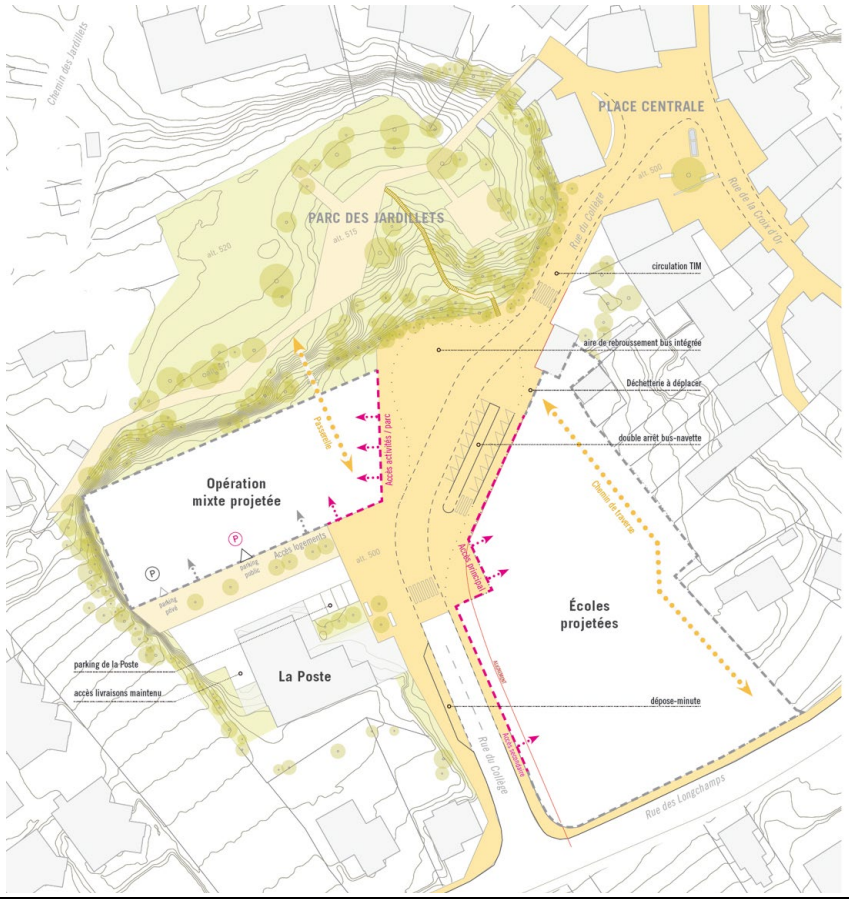
Le réaménagement du centre d'Hauterive permet d'augmenter son attractivité, d'améliorer/sécuriser les circulation MD en prolongement du vieux bourg et de renforcer l'intermodalité en permettant un rabattement de meilleur qualité vers l'axe structurant TP sur la route des Longschamps.

Le réaménagement de toute la place et le développement d'un projet autorisant des activités dans le socle du bâtiment STPA (opération mixte comportant des appartements avec encadrement) offre un prolongement apaisé du centre du village. Un cheminement sécurisé pour les enfants est ainsi créé entre le centre du village, les arrêts de bus et le site du nouveau centre scolaire regroupant les écoles (ZUP 1).

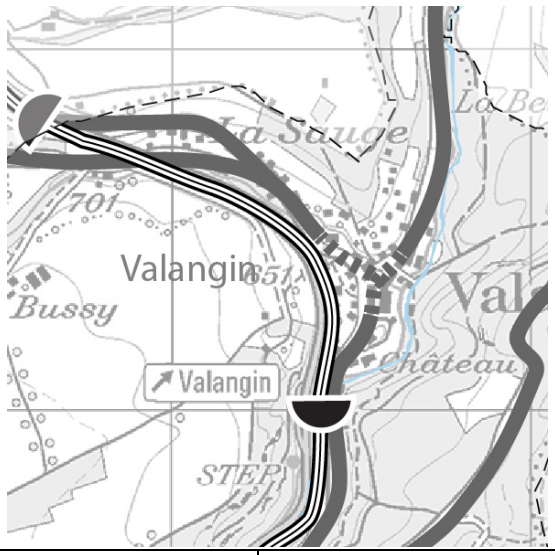
Ces deux opérations projetées sont l'occasion de revoir l'aménagement de la rue du Collège et de l'aire de rebroussement des trolleybus tout en y intégrant la ligne de la future navette (minibus) circulant entre le funiculaire de La Coudre, les hauts et le centre du village d'Hauterive.

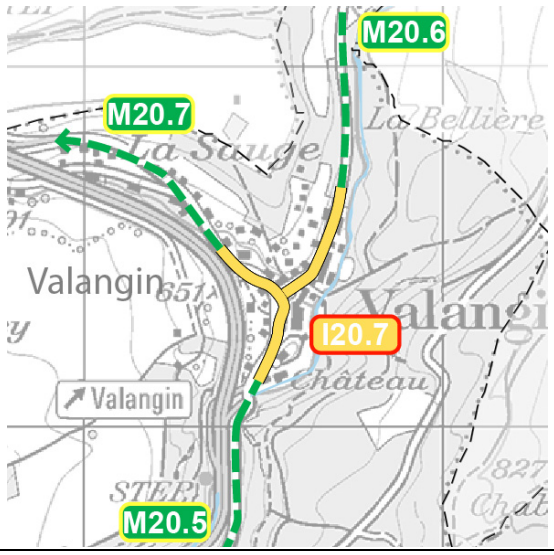
Les aménagements prévus visent à atténuer le caractère routier du secteur par la création d'une zone à régime de vitesse modérée (zone 30 ou de rencontre), à redonner force aux axes historiques menant à la place centrale du village (rues du Collège, de la Croix d'Or, de la Rebatte et des Chasses-Peines) et à apporter un confort d'usage, source d'attractivité et de convivialité en donnant plus d'espace aux piétons.

Pour ce faire, il est proposé de réaménager entièrement le rue du Collège et en particulier les emplacements des arrêts de bus, afin de sécuriser le parcours des écoliers et de limiter les traversées de la chaussée. Cet arrêt est composé d'un double quai, permettant le stationnement de deux trolleybus (régulation horaire) et ainsi que l'arrêt du minibus. Le traitement de surface de la zone (dont la matérialité est à préciser) est homogène, formant ainsi un espace d'un seul tenant entre la chaussée circulée de la rue du Collège, les espaces fonctionnels des TP et les trottoirs. Ce dispositif permet de poursuivre la requalification de la place centrale et des rues y convergeant et joue le rôle de parvis entre les deux programmes qui se font

	face. La chaussée circulée de la rue du Collège est marquée avec l'abaissement des bordures, tandis que les accès riverains à la Poste, au parking public et aux logements s'effectuent par l'intermédiaire d'un trottoir traversant. L'accès pour les livraisons de la Poste et les places réservées aux clients de la Poste sont maintenus. L'espace libéré de l'ancien arrêt de bus permet d'aménager un dépose-minute mutualisé de 3 à 4 places, pour répondre aux besoins du centre scolaire et du bâtiment de la Poste. Les entrées au centre scolaire et aux activités situées en rez-de-chaussée et en toiture (accès piétons) seront à privilégier sur le nouvel espace configuré. Une passerelle est envisagée pour connecter le parc des Jardillets situé en hauteur. Les accès aux logements ainsi qu'aux parkings publics et privés s'effectueront quant à eux depuis la rue de la Poste 
Etat de la planification (2020)	Aménagement des espaces publics du centre du village, Urbaplan – Boss – Mauler, décembre 2020
Coûts	2.360 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune d'Hauterive

I20.7 Requalification de la traversée de localité de Valangin	**Priorité : A**	**Coût : 1.690 MCHF**
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**	
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**	
Code ARE :	**/**	





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	La centralité de Valangin est marquée par un certain trafic de transit provenant du Val-de-Ruz et des montagnes neuchâteloises (environ 5'000 véh/j). Une partie de ce trafic est en lien avec le secteur d'activités de Pierre-à-Bot sur les hauts de Neuchâtel La mesure qui porte sur les routes de Dombresson, Neuchâtel et des Scies prévoit la requalification de la traversée de localité de Valangin. Ses objectifs sont les suivants : • Aménagement d'une zone à régime de vitesse modérée (zone 30 ou de rencontre) afin de sécuriser et faciliter les traversées piétonnes et les déplacements des cyclistes et réduire les nuisances des flux de TIM. • Priorisation des transports publics par l'aménagement d'arrêts de bus sur chaussée • Requalification des espaces publics en lien avec les activités de la centralité villageoise (façade à façade) • Aménagements d'espaces paysagers généreux afin d'améliorer la qualité de vie, ainsi que la biodiversité et de préserver les sols naturels • Création de surfaces perméables afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales. • Respect des contraintes de délestage de la N20 en cas de fermeture
Etat de la planification (2020)	• Etude de projet : 2022 • Approbation des plans /permis de construire : 2023 • Financement : 2023 • Réalisation : 2023-2023 (mesure anticipée PA4)
Coûts	1.690 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

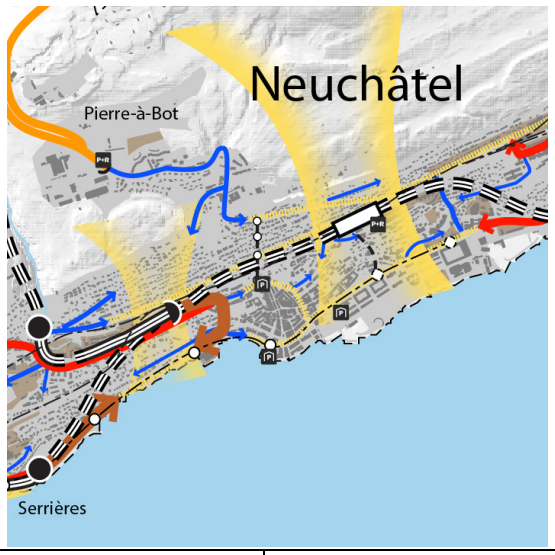
Requalification de pénétrante urbaine

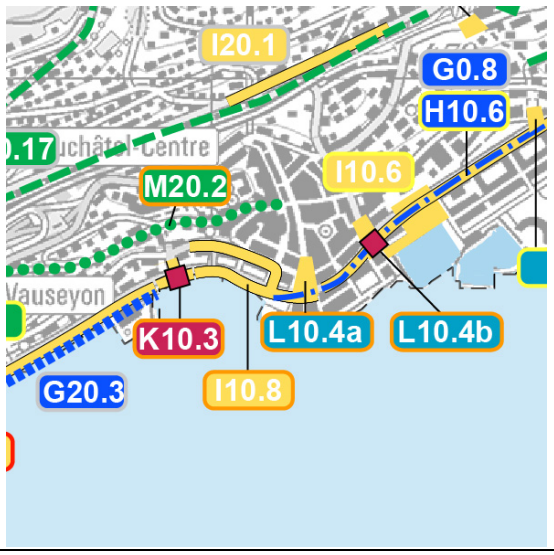
I. Valorisation des traversées de localité et des espaces publics				
I10.8	**Requalification du Quai Philippe Godet : réduction à 1 voie TIM par direction, aménagement de bandes cyclables et valorisation des accès aux rives du lac et requalification de la rue de l'Evole et de la rue de la Promenade-Noire : aménagement de bandes cyclables**	**Priorité : B**	**Coût :**	**2.500 MCHF**
I10.9	**Requalification du Quai Louis Perrier et Max-Petitpierre : réduction à 1 voie TIM par direction, élargissement et sécurisation de la bande cyclable, élargissement de la voie verte piétons - cycles au bord du lac**	**Priorité : C**	**Coût :**	**8.000 MCHF**
I10.10	**Requalification de la route des Falaises et des accès à l'autoroute : priorisation TP réduction à 1 voie TIM par direction, et aménagement cyclable sur la séquence Maladière - Nid-du-Crô**	**Priorité : C**	**Coût :**	**3.400 MCHF**
			Coût total A :	**/**
			Coût total B :	**2.500 MCHF**

Etat actuel	Dans la Ville Littoral, certains axes principaux pénétrant restent fortement dominés par le TIM et ne bénéficient que de peu d'aménagements permettant la gestion des flux de trafic entrant en ville. Il s'agit en particulier des pénétrantes est et ouest de la Ville de Neuchâtel et plus précisément des tronçons routiers de transition compris entre les jonctions autoroutières et la ville. Ces pénétrantes, malgré la réalisation des tunnels sous la ville, sont encore largement dimensionnées, avec en général deux voies de circulation par direction, des vitesses de circulation élevées (60km/h) et une géométrie à dominante routière.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	La stratégie de mobilité vise une organisation en amont du trafic à partir du réseau routier suprarégional, selon le principe des poches. Dans la Ville Littoral, l'enjeu est de favoriser une meilleure utilisation des tunnels sous la ville pour les déplacements rapides et de grande distance dans l'Agglomération RUN, ainsi qu'améliorer la gestion et le dosage des flux entrant en ville, notamment sur le réseau régional structurant (quai Louis Perrier et Max-Petitpierre) et sur le réseau urbain structurant (quai Philippe Godet et rue des Falaises). Une utilisation des réseaux routiers selon des fonctionnalités adaptées aux contextes urbains traversés permet de diminuer la dominance du trafic, et ainsi valoriser les tissus bâtis adjacents (CE2) et sécuriser les entrées de ville pour les déplacements MD (CE3). Le développement de projets d'aménagement intégrés permet d'améliorer l'attractivité et la sécurité des déplacements MD, de doser l'accès du TIM en ville (CE1), tout en diminuant ses nuisances (bruit et pollution) (CE4).

I10.8	**Requalification du Quai Philippe Godet : réduction à 1 voie TIM par direction, aménagement de bandes cyclables et valorisation des accès aux rives du lac et requalification de la rue de l'Evole et de la rue de la Promenade-Noire : aménagement de bandes cyclables**	**Priorité : B**	**Coût : 2.500 MCHF**

Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**
Code ARE :	**6458.3.054**





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

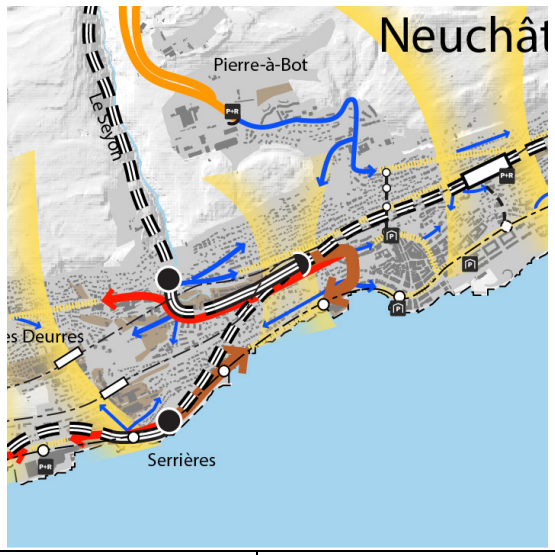
Le quai Philippe-Gobet est un axe routier important (19'000 véh/j) comprenant une voie TIM par direction, de longues voies de pré-sélection et une voie de desserte parallèle, en direction de l'ouest, permettant l'accès à des places de stationnement. Cette voie est séparée de la chaussée principale par un trottoir et une rangée d'arbres. L'emprise routière est donc très importante et les aménagements en faveur de la mobilité douce peu développés. L'offre de pistes cyclables qui longent les rues n'est disponible que de manière fragmentaire.

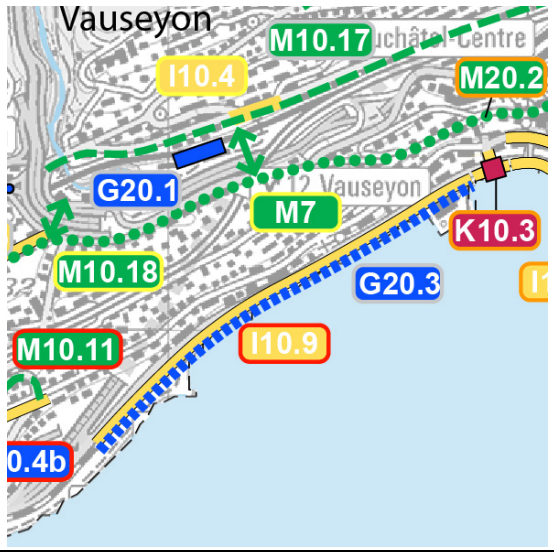
L'accessibilité au lac depuis le centre historique de la ville est coupée par les voies du Littorail. Les itinéraires mobilités douces sont situés en contrebas et longent le lac, mais il n'y a aucune liaison transversale pour les modes doux. Le quai concentre des conflits d'usage fréquents entre les cyclistes et les piétons.

Cette mesure prévoit la requalification de l'axe routier du quai Philippe-Godet en un boulevard urbain grâce à un éventuel abaissement de la vitesse de circulation et une réduction de la surface de la chaussée à une voie TIM par direction. Les voies de présélection à maintenir devront être précisées en fonction du plan de circulation local à déterminer en coordination avec la mesure K10.3. Globalement, un gain d'espace permettant la création de bandes cyclables utilitaires (en complément à l'itinéraire de cyclotourisme au bord du lac) et l'élargissement du trottoir est à assurer. La discontinuité dans le réseau des pistes cyclables est ainsi comblée et la qualité du trafic piétonnier améliorée grâce à de nouvelles traversées et des trottoirs plus généreux. Le franchissement du Littorail devra être analysé en fonction de son régime de fonctionnement retenu à terme, train ou tram. Ce réaménagement est en lien direct avec la mesure de requalification du quai Louis-Perrier et Max-Petitpierre (I.10.9) et celle de la requalification du carrefour de la rue William-Mayor qui vise à réaliser un contrôle d'accès en ville (K.10.3).

	 A noter que la mesure d'aménagement cyclable est également inscrite au plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC). Il s'agit du tronçon B3-c de l'itinéraire "utilitaire principal" B3. Cette mesure vise enfin aussi les objectifs suivants : • Requalification des espaces publics afin de créer un espace de vie convivial favorisant les déplacements piétons et cyclistes liés à la promenade (traitement façade à lac) • Végétalisation du quai afin d'assurer la préservation et la valorisation des structures et entités paysagères • Aménagements d'espaces paysagers généreux afin d'améliorer la qualité de vie, ainsi que la biodiversité et de préserver les sols naturels
Etat de la planification (2020)	• Neuchâtel – Centre-ville, Etude circulation, Christe & Gygax et Stadt Raum Verkehr pour la Ville de Neuchâtel, 2014 • Etude de projet : 2022-2024 • Approbation des plans /permis de construire : 2024 • Financement : 2025 • Réalisation : 2026-2027
Coûts	2.500 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : Ville de Neuchâtel
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

I10.9	**Requalification du Quai Louis Perrier et Max-Petitpierre : réduction à 1 voie TIM par direction, élargissement et sécurisation de la bande cyclable, élargissement de la voie verte piétons - cycles au bord du lac**	**Priorité : C**	**Coût : 8.000 MCHF**
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**		
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**		
Code ARE :	**/**		

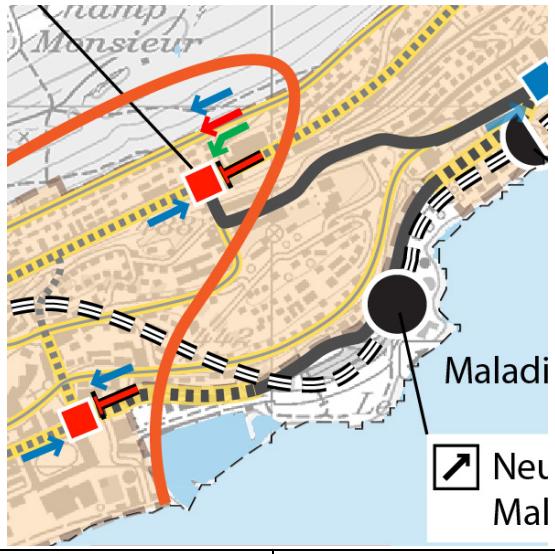


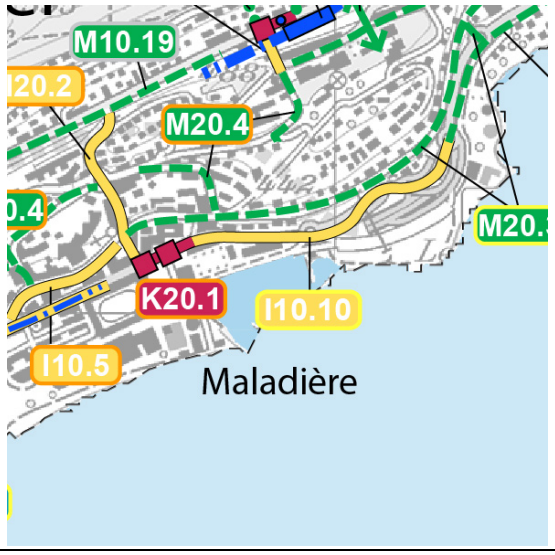


Description succincte	Les quais Louis-Perrier et Max-Petitpierre, axe routier important comprenant une voie TIM et une bande cyclable par direction (14'700 véh/j), constitue la pénétrante principale de la Ville de Neuchâtel depuis l'Ouest et la jonction autoroutière de Serrières. Cet axe dominé par le trafic routier crée une césure importante entre les quartiers au nord et le lac. Les itinéraires mobilités douces se situent entre les voies du Littorail et le lac. L'espace qui est dédié à ces itinéraires est très étroits et crée des conflits d'usage entre les cyclistes et les piétons. Les arbres sont plantés au bord du lac et participent à ces conflits. Au nord le long de l'axe routier, le trottoir y est étroit et la bande cyclable en direction de l'Ouest présente une sécurité insuffisante au regard du trafic sur l'axe routier. Enfin, les traversées piétonnes sont quasi inexistantes et ainsi l'accès à l'itinéraire MD et aux installations au bord du lac très difficile. Une fenêtre d'opportunité se dessine aux alentours de 2025 car transN doit renouveler un certain nombre d'infrastructures (ligne de contact) et l'OFROU (propriétaire de l'axe routier) doit y effectuer des travaux lourds. Si cette opportunité n'est pas prise, ces travaux ne pourront pas être réalisé avant plusieurs dizaines d'années. Cette mesure prévoit la requalification de l'axe routier des quais Louis-Perrier et Max-Petitpierre en un boulevard urbain grâce à un éventuel abaissement de la vitesse de circulation et une réduction de la surface de la chaussée par la suppression des surfaces interdites à la circulation et de la pseudo-voie de desserte des accès locaux au nord. Ce gain d'espace permet l'amélioration des aménagements cyclables existants et l'élargissement du trottoir.

	Le projet prévoit également le déplacement de la voie du Littorail au nord afin d'élargir l'itinéraire structurant d'agglomération qui longe le lac pour les piétons et cyclistes (élargissement de l'espace au sud des voies du Littorail). Ce réaménagement est en lien direct avec la mesure de requalification du quai Philippe-Godet (I.10.8) et celle de la requalification du carrefour de la rue William-Mayor qui vise à réaliser un contrôle d'accès en ville (K.10.3). A noter que la mesure d'aménagement cyclable est également inscrite au plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC). Il s'agit du tronçon B3-c de l'itinéraire "utilitaire principal" B3. Cette mesure vise enfin aussi les objectifs suivants : • Requalification des espaces publics afin de créer un espace de vie convivial favorisant les déplacements piétons et cyclistes liés à la promenade au sud du Littorail (traitement façade à lac) • Végétalisation des quais afin d'assurer la préservation et la valorisation des structures et entités paysagères • Aménagements d'espaces paysagers généreux afin d'améliorer la qualité de vie, ainsi que la biodiversité et de préserver les sols naturels Les objectifs de la mesure s'inscrivent dans la vision et les stratégies sectorielles du PA4 et permettent plus spécifiquement de : • Optimiser et contrôler l'accessibilité TIM du centre-ville (CE1) • Valoriser les quais en créant un boulevard urbain permettant de concilier tous les usagers (CE2) • Sécuriser les itinéraires piétons et cyclistes (CE3) • Réduire les nuisances de bruit et de pollution (CE4) • Lutter contre le réchauffement climatique (CE4)
Etat de la planification (2020)	Etude de faisabilité (2014)
Coûts	8.000 MCHF ☒ CH PA ☒ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : Ville de Neuchâtel / Canton (à discuter pour la partie MD)
Instances responsables	Ville de Neuchâtel, Canton (SPCH), OFROU et TransN

I10.10	**Requalification de la route des Falaises et des accès à l'autoroute : priorisation TP réduction à 1 voie TIM par direction, et aménagement cyclable sur la séquence Maladière - Nid-du-Crô**	**Priorité : C**	**Coût : 3.400 MCHF**
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**		
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**		
Code ARE :	**/**		





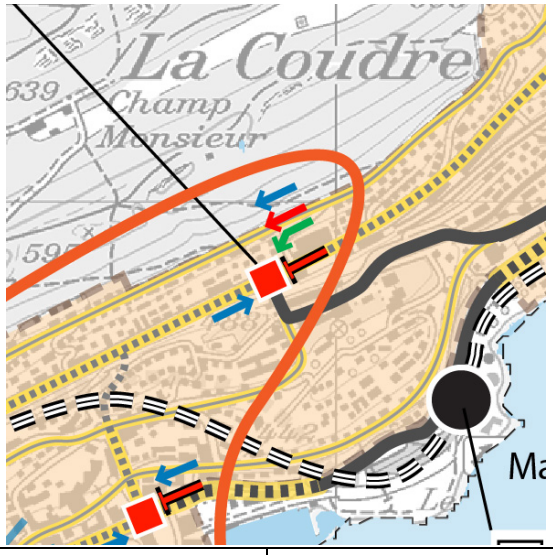
Description succincte	La route des Falaises constitue la pénétrante principale de la Ville de Neuchâtel depuis l'Ouest et la jonction de la Maladière. Elle constitue un axe routier important (21'000 véh/j) comprenant, dans sa partie Ouest, deux voies TIM par direction, avec un aménagement à forte dominante TIM qui crée une césure importante entre les quartiers au nord et le lac. Aucun aménagement en site propre n'assure la progression des transports publics (ligne TransN n° 121) durant les périodes de pointes et les itinéraires cyclistes ne sont pas sécurisés. Cette mesure prévoit la requalification de l'axe routier des Falaises en un boulevard urbain grâce à une réduction de la vitesse de circulation et la surface de la chaussée à une voie TIM par direction (à l'exception des voies de pré-sélection en approche des carrefours principaux) la priorisation des transports publics en approche du carrefour de la Maladière (mesure K20.1 séparée). Ce gain d'espace permet aussi la création d'aménagement en faveurs des piétons et des cyclables. Cette mesure vise enfin aussi les objectifs suivants : • Requalification des espaces publics afin d'offrir un cadre de vie convivial (traitement façade à façade) • Végétalisation des quais afin d'assurer la préservation et la valorisation des structures et entités paysagères • Aménagements d'espaces paysagers généreux afin d'améliorer la qualité de vie, ainsi que la biodiversité et de préserver les sols naturels
Etat de la planification (2020)	Approfondissement COMUL TIM – Hiérarchie du réseau routier, concept de gestion et exploitation, mesures, mrs partner – Christe & Gygax pour la COMUL, avril 2021.
Coûts	3.400 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : …

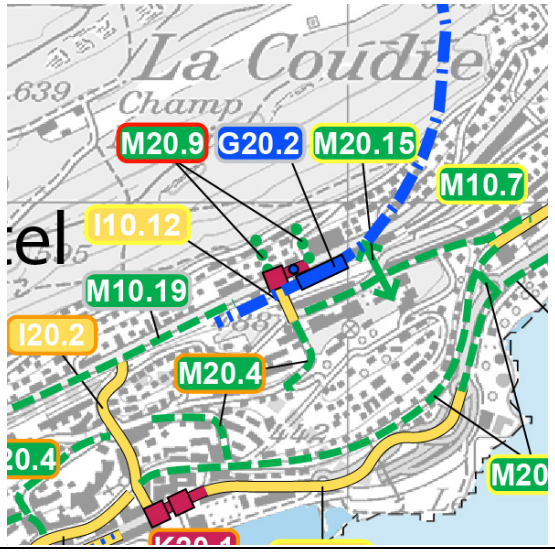
	Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel et OFROU

Nouvelles infrastructures, avec projet intégré

I. Valorisation des traversées de localité et des espaces publics				
I10.11	Nouvelle liaison TP entre Monruz et la rue de la Dîme ainsi que nouvel accès TIM à la jonction de Monruz, avec fermeture au TIM du chemin de la Favarge	Priorité : C	Coût :	/
I10.12	Elargissement du pont du Mail, priorisation des TP, aménagements de bandes cyclables et larges trottoirs, ainsi que contrôle d'accès et guidage des TIM	Priorité : C	Coût :	/
			Coût total A :	/
			Coût total B :	/

I10.12	**Elargissement du pont du Mail, priorisation des TP, aménagements de bandes cyclables et larges trottoirs, ainsi que contrôle d'accès et guidage des TIM**	**Priorité : C**	**Coût : /**
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**		
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**		
Code ARE :	**/**		





Description succincte	Le pont du Mail et le carrefour au Nord avec la rue des Fahys et l'avenue des Portes-Rouges constituent un secteur stratégique de l'entrée Est de la ville de Neuchâtel. L'objectif de cette mesure vise d'une part au carrefour à mettre en œuvre la stratégie du TIM et prioriser l'axe structurant TP en direction de la gare de Neuchâtel et d'autres part à améliorer les conditions des piétons et des cycles sur le pont du Mail sous-dimensionné. En matière de TIM, il s'agit de faire respecter la hiérarchie du réseau par une gestion adéquate du carrefour et ainsi aiguiller le trafic de transit et à destination de l'autoroute vers le chemin des Mulets, puis les jonctions autoroutières de la Maladière et du Nid-du-Crô. En matière de transports publics, la mesure vise principalement à prioriser les bus en direction de la gare de Neuchâtel et du centre-ville, ainsi qu'améliorer significativement l'accès aux arrêts et les conditions d'attentes (importants flux liés à l'université, les écoles et équipements présents au Sud du faisceau ferroviaire). Plus largement, la mesure vise par un élargissement du pont à améliorer les conditions de déplacements et sécuriser les trajets sur ce franchissement du faisceau ferré (unique franchissement dans ce secteur de la ville). La réalisation de ce projet est enfin coordonnée aux besoins d'assainissement de l'ouvrage d'art actuel vieillissant.
Etat de la planification (2020)	Approfondissement COMUL TIM – Hiérarchie du réseau routier, concept de gestion et exploitation, mesures, mrs partner – Christe & Gygax pour la COMUL, avril 2021.
Coûts	/ CHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : …

	Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

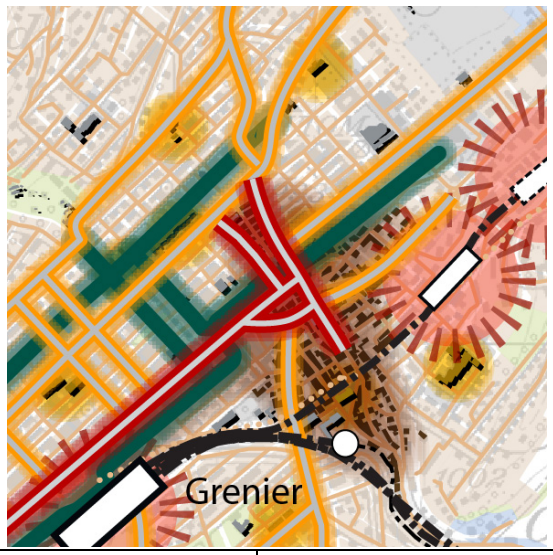
I. La Chaux-de-Fonds

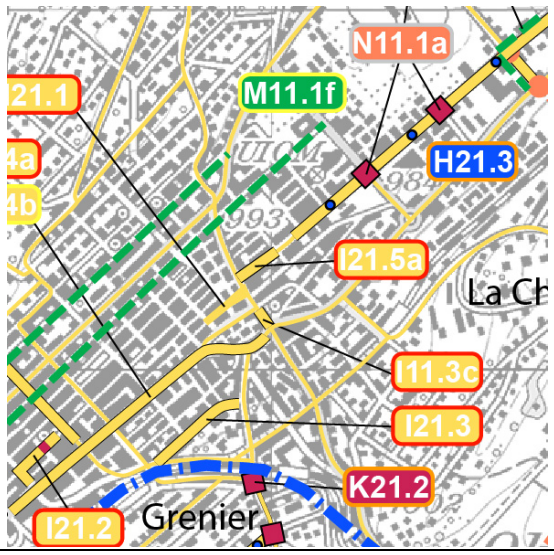
Elargissement du centre piétonnier et traversée de centralité

I. Valorisation des traversées de localité et des espaces publics				
I21.1	**Réaménagement et piétonisation de la place du marché et de ses accès**	**Priorité : A**	**Coût :**	**4.950 MCHF**
I21.2	**Réaménagement et piétonisation de la rue de l'Abeille et réaménagement de la rue de la Serre, y.c. limitation du trafic de transit Est-Ouest.**	**Priorité : A**	**Coût :**	**0.950 MCHF**
I21.3	**Réaménagement de la rue des Musées**	**Priorité : A**	**Coût :**	**1.700 MCHF**
			Coût total A :	**7.600 MCHF**
			Coût total B :	**/**

Etat actuel	Les espaces publics compris dans le secteur élargi s'étendant entre la gare et la place du Marché à La Chaux-de-Fonds, ainsi que dans les rues parallèles au "POD", constituent un ensemble de lieux de services et d'agréments pour les habitants de la ville. Le trafic exerce une pression sur les possibilités d'usages de ces espaces tant du point de vue quantitatif que qualitatif (vitesses perçues, stationnement, etc.). La place de la mobilité douce est largement insuffisante pour ce type de secteurs centraux, notamment en raison d'espaces dédiés aux dimensions limitées, de l'absence d'aménagements favorables aux cycles et d'une sensation de dominance du trafic automobile.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	La stratégie vise une amélioration du cadre de vie, ainsi qu'une adaptation des mobilités au contexte urbain et un renforcement de la mobilité douce dans les centres urbains. Il s'agit d'une part de préfigurer le changement de paradigme que permettront les deux contournements routier N20 et H18, mais également de continuer la valorisation et piétonisation du centre-ville par des mesures pouvant être mises en place dès aujourd'hui. Dans le cadre de la valorisation des espaces publics des centres, la stratégie vise aussi à transformer des espaces publics en places et espaces de rencontre attractifs, sûrs et multifonctionnels et à favoriser des "espaces partagés" favorables à l'interaction entre les flux et les services/activités. Ainsi, au centre-ville, il est prévu de poursuivre les aménagements existants de la place du Marché et de la place Espacité (zone piétonne / zone de rencontre) en direction de la place de la Gare, en passant par la rue du Cygne (I11.1a, réalisée), ainsi que ceux de la place du Stand et du collège Numa-Droz, en passant par le secteur de la place des Lilas. Il est également prévu de continuer la réalisation de la rue "verte" qui partira à terme du centre commercial des Entilles pour aller jusqu'à la place du Marché en passant par la place de la Gare, les rues Daniel-Jean-Richard et Jaquet Droz, la place Espacité et la place du Marché. Enfin la rue de la Serre, parallèle au POD, revêt également un enjeu majeur, où il est nécessaire de réduire la dominance du TIM et réduire/interrompre le TIM qui court-circuite l'axe principal du POD. La création d'un centre élargi à fort caractère piétonnier permet de donner un nouveau visage à la ville (N20 et H18) et de fortement favoriser les déplacements MD dans le centre-ville et d'assurer une meilleure accessibilité aux TP (arrêts de bus et gare de La Chaux-de-Fonds) (CE1), et ainsi d'encourager un report modal (CE4).

I21.1 Réaménagement et piétonisation de la place du marché et de ses accès	**Priorité : A**	**Coût : 4.950 MCHF**
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**	
Sous-catégorie ARE :	**3.3 Aménagement d'une place**	
Code ARE :	**/**	





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

La place du marché a fait l'objet d'un réaménagement il y a une douzaine d'années. Une zone de rencontre avait été mise en place avec du stationnement au centre de la place (suppression d'environ 50% du stationnement).

Le projet prévoit une requalification complète de la place du marché et de ses accès avec les objectifs suivants :

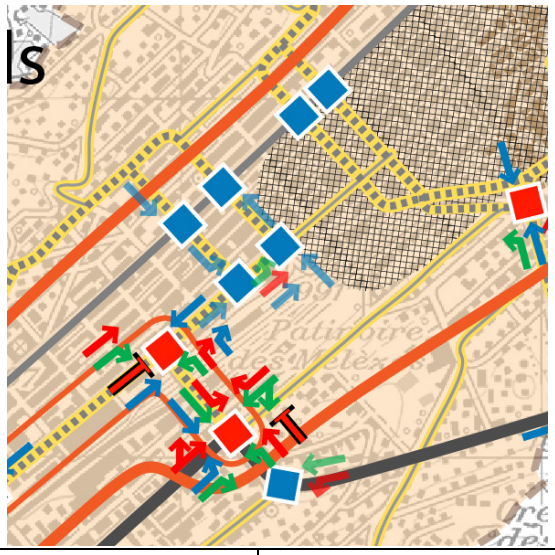
- Réalisation d'une zone piétonne
- Relocalisation partielle du stationnement à proximité
- Pose d'un revêtement pavé sur toute la place et ces accès
- Mise en place d'un concept de mobilier urbain commun à toute la place

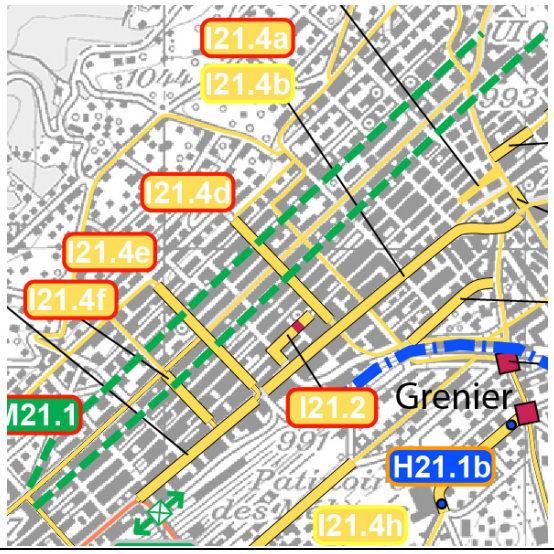
Cette requalification s'inscrit dans la volonté communale de requalifier l'espace public au centre-ville en particulier dans le cadre des mesures d'accompagnement H18. Ce contournement routier permettra de supprimer une très grande partie du trafic routier au centre et de ce fait de libérer des espaces pour la mobilité douce. La place du marché est un des espaces publics majeurs concernés et pourra être réaménagé avant l'entrée en vigueur de la H18.

La mesure s'inscrit enfin dans une réorganisation à plus large échelle de l'accessibilité TIM du centre-ville, puisque plusieurs des rues adjacentes qui permettent aujourd'hui l'accès au parking en surface de la place du marché seront piétonnisées (ex. rue Neuve, rue de la Balance) ou verront leur circulation modifiée (rue du Stand). La piétonisation de la place combinée à la restructuration du réseau routier autour de cette dernière conduira ainsi à privilégier un accès en transports publics au cœur de ville alors que tant l'accès et les parcours de mobilité douce seront améliorés dans leur ensemble.

Etat de la planification (2020)	• Espace public majeur inscrit au plan directeur communal des mobilités • Étude de faisabilité : 2020-2021 • Etude de projet : 2021 • Approbation des plans / permis de construire : 2022 • Financement : 2023 • Travaux : 2023 (mesure anticipé PA4) • Mise en service : 2024
Coûts	4.950 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de La Chaux-de-Fonds

I21.2	**Réaménagement et piétonisation de la rue de l'Abeille et réaménagement de la rue de la Serre, y.c. limitation du trafic de transit Est-Ouest.**	**Priorité : A**	**Coût : 0.950 MCHF**
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**		
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**		
Code ARE :	**/**		





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

Le croisement de la rue de l'Abeille et de la rue de la Serre est un lieu culturel et social fort avec la présence de plusieurs cinémas, lieux de rencontre et se trouve très proche de la gare. La rue de la Serre possède un statut d'axe piétonnier structurant que la ville entend conserver et la rue de l'Abeille est prévue pour devenir un axe structurant à l'avenir, notamment pour l'accès aux quartiers plus au Nord, dans la continuité de la nouvelle place de la gare.

Le projet prévoit une requalification de ce secteur en donnant un maximum de place aux piétons. Afin d'atteindre ce but, il est proposé de réduire le nombre de places de stationnement sur le domaine public et de créer des espaces de respiration et de rencontre pour les différents usagers. La végétation sera éparse car ces deux rues sont étroites avec des bâtiments relativement élevés.

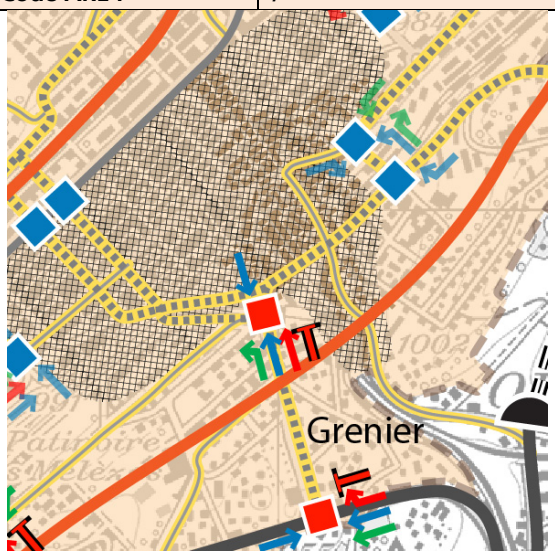
In fine la rue de l'Abeille devrait être piétonnisée, en tous cas entre le Pod et la rue de la Serre, ce qui permettra d'instaurer le statut d'axe structurant pour les piétons.

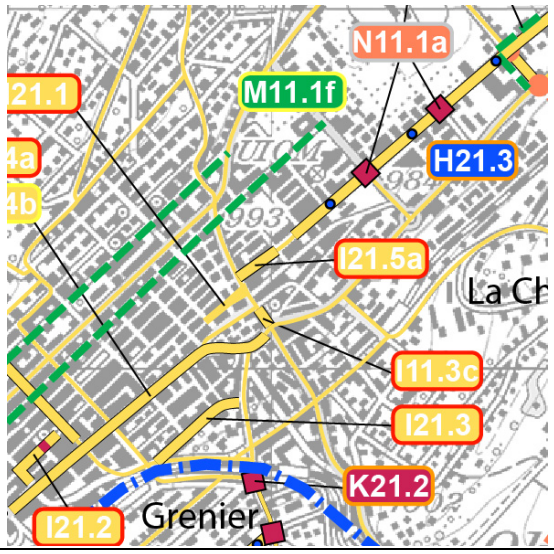
La rue de la Serre sera mise en zone de rencontre afin d'appuyer le lieu de rencontre du Club 44. La vitesse de la circulation sera limitée en créant une sinuosité grâce à la végétation basse. Une fermeture au TIM d'un tronçon de la rue est également à envisager pout interrompre le trafic Ouest – Est qui tente de court-circuiter l'axe principal du Pod.

Cette requalification s'inscrit dans la volonté communale de réaliser un nouvel axe piétonnier structurant et de pacifier ce secteur attractif. Il permettra également de relier cet axe à la rue de l'Avenir (mesure 6458.2.032) qui a fait l'objet d'une requalification complète entre 2014 et 2019 sur le tronçon entre l'avenue Léopold-Robert et la rue Numa-Droz).

Etat de la planification (2020)	• Espace public majeur inscrit au plan directeur communal des mobilités • 1ère esquisse de l'étude de faisabilité réalisée en interne aux services de la ville • Étude de faisabilité : 2024 • Etude de projet : 2024 • Approbation des plans / permis de construire : 2025 • Financement : 2025 • Travaux : 2026 • Mise en service : automne 2026
Coûts	0.950 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de La Chaux-de-Fonds

I21.3 Réaménagement de la rue des Musées	Priorité : A	Coût : 1.700 MCHF
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**	
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**	
Code ARE :	**/**	

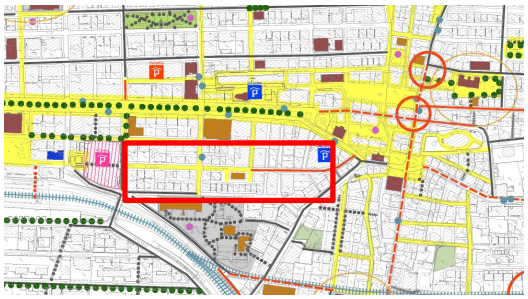




Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

La rue des Musées est un axe est-ouest, long de 500 mètres, qui possède différentes séquences. Elle détient le double statut d'axe piétonnier structurant existant et de route collectrice intégrée à la petite ceinture de la ville du point de vue de la hiérarchie du réseau routier (accès au centre-ville et aux quartiers Nord à partir de la pénétrante de la rue du Grenier).

Le tronçon visé par le réaménagement se situe entre la rue du Midi et la rue du Grenier, soit un tronçon de 300 mètres. Ce segment longe le parc des Musées qui regroupe trois infrastructures culturelles majeures que sont le Musée International de l'Horlogerie, le Musée des Beaux-Arts et le Musée d'Histoire. Le parc est amené à prendre de l'importance en termes d'usages et sera le point de départ de l'axe composé des rues du Casino et du Dr. Coullery qui est prévu pour relier le quartier des musées au parc du Bois-du-Petit-Château situé sur le côteau Nord de la ville. Cette requalification s'inscrit également dans la volonté communale de développer son réseau piétonnier de qualité et dans l'ambition d'améliorer les abords des infrastructures culturelles majeures que sont les musées.



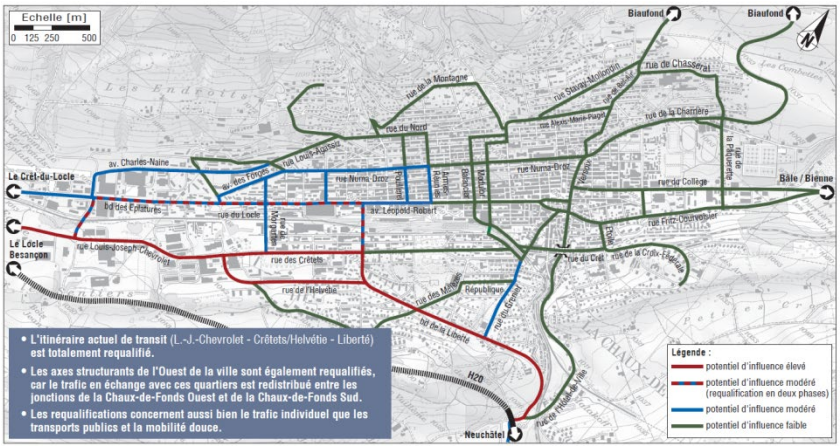
Ainsi pour répondre à cette ambition, et en lien avec la réalisation de routes de contournement de la ville, la rue des Musées devra être pacifiée et perdre son statut de collectrice. La mesure propose d'instaurer une zone de rencontre au droit des musées et du parc, en supprimant les doubles sens. Les trottoirs seront élargis et végétalisés.

	Les bus pourront toujours passer sur cet axe et remonteront la rue du Casino qui aura été requalifiée au préalable. Ces travaux se feront en coordination avec la mesure du PA3 "Requalification de la rue Daniel-Jeanrichard et de la rue Jaquet-Droz : valorisation des rues parallèles au POD" (I11.1b). Il est prévu de commencer par la mesure susmentionnée en 2022 et de poursuivre en 2023 par le réaménagement de la rue des Musées.
Etat de la planification (2020)	• Espace public majeur inscrit au plan directeur communal des mobilités • 1ère esquisse de l'étude de faisabilité réalisée en interne aux services de la ville • Étude de faisabilité : 2021 • Etude de projet : 2021 • Approbation des plans / permis de construire : 2022 • Financement. 2022 • Travaux : 2023 (mesure anticipé PA4) • Mise en service : automne 2023
Coûts	1.700 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de La Chaux-de-Fonds

Mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la N20

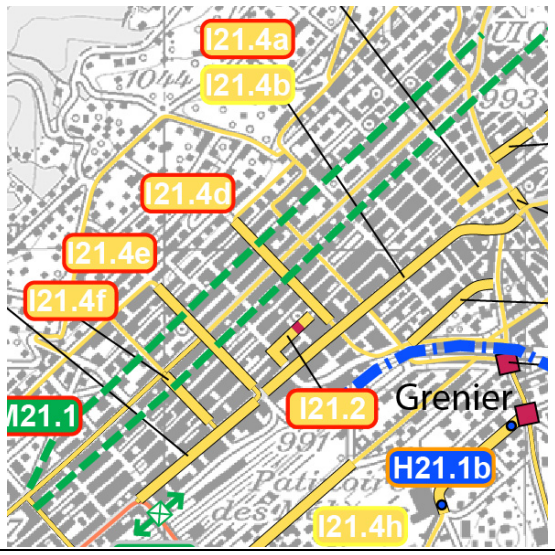
I. Valorisation des traversées de localité et des espaces publics				
I11.2b	Mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré	Priorité : C	Coût :	/
I11.2c	Mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence faible	Priorité : C	Coût :	/
I21.4a	**Réaménagement de l'avenue Léopold-Robert, entre la place de l'Hôtel-de-Ville et l'avenue des Armes-Réunies, en faveur des TP et MD (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la N20 et H18, axes routiers avec potentiel d'influence faible)**	**Priorité : A**	**Coût :**	**2.000 MCHF**
I21.4b	Réaménagement et piétonisation de l'avenue Léopold-Robert, entre la Grande-Fontaine et les rues Midi/Modulor, en faveur des TP et MD (mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence faible)	Priorité : C	Coût :	/
I21.4c	Réaménagement de l'avenue Léopold-Robert, entre le Grand-Pont et les rues Midi/Modulor, en faveur des TP et MD (mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré)	Priorité : C	Coût :	/
I21.4d	**Réaménagement de la rue du Balancier en faveur des MD, et arborisation (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence faible)**	**Priorité : A**	**Coût :**	**1.900 MCHF**
I21.4e	**Réaménagement de la rue des Armes-Réunies en faveur des TP et MD, et arborisation (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré)**	**Priorité : A**	**Coût :**	**1.850 MCHF**
I21.4f	**Réaménagement de la rue de Pouillerel en faveur des TP et MD, et arborisation (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré)**	**Priorité : A**	**Coût :**	**0.920 MCHF**
I21.4g	Réaménagement de la rue de Morgarten en faveur des MD comme rabattement vers la halte	Priorité : C	Coût :	/

	de la Fiaz et fermeture au TIM (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré)			
I21.4h	**Réaménagement de la rue des Crétêts, entre le boulevard de la Liberté et la rue de la Croisée (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence faible)**	**Priorité : C**	**Coût :**	**/**
			Coût total A :	**6.670 MCHF**
			Coût total B :	**/**

Etat actuel	La ville est aujourd'hui traversée par un important trafic de transit, notamment Est-Ouest entre la France, Le Locle et les tunnels autoroutiers en direction de Neuchâtel, respectivement le réseau routier cantonal en direction des Cantons du Jura et de Berne. En l'absence de contournement routier, le trafic transite à travers la ville, principalement sur le boulevard de la Liberté (TJM d'environ 18'000 à 19'000 véh./jour) et la rue des Crétêts. En lien avec le projet de contournement N20 a été développé un "Plan directeur partiel des mobilités pour les projets de contournements des villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds par la N20" (PDPM, Transitec, juin 2010). Selon celui-ci et la convention signée entre le Canton et la ville de La Chaux-de-Fonds la réalisation de certaines mesures d'accompagnement du contournement N20 sur certains axes routiers, afin de reporter le trafic sur la nouvelle liaison N20, seront à charge de la ville. Il s'agit des axes routiers avec potentiel d'influence faible (vert) et modéré (bleu). Les autres axes (potentiel d'influence élevé, rouge, et modéré, rouge-bleu trait-tillé) seront à charge du projet N20. 
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	La stratégie globale vise un accompagnement de l'évolution des infrastructures routières suprarégionales et une valorisation du centre urbain délesté du trafic. En matière de mobilité, elle vise une organisation en amont du trafic à partir du réseau routier suprarégional, selon le principe des poches. Dans les Montagnes neuchâteloises, l'enjeu est de maximiser l'utilisation des contournements N20 et H18 des villes pour les déplacements rapides et de grande distance dans l'Agglomération RUN (par ex. Le Locle – Neuchâtel ou Les Brenets - Jura) et de maîtriser les flux sur l'ensemble du réseau urbain de la ville de La Chaux-de-Fonds.

	Les mesures prises doivent permettre de renouveler en profondeur le centre-ville de La Chaux-de-Fonds ainsi qu'opérer un changement de paradigme dans les pratiques de mobilité. Des mesures échelonnées dans le temps sont ainsi à prendre afin de redéfinir progressivement la hiérarchie du réseau routier urbain de la ville et de ses fonctionnalités, et ce dès la mise en service des contournements N20 et H18 de La Chaux-de-Fonds, mais aussi de manière préfiguratrice par des mesures dites "anticipées" qui peuvent être réalisées sur des axes au trafic limité (notamment les axes avec potentiel d'influence faible et modéré pour laquelle la ville est en charge des mesures d'accompagnement). Les utilisations des réseaux routiers urbains sont alors adaptées aux contextes urbains traversés, ce qui permet de valoriser et piétonniser en partie le centre-ville, les centralités et de diminuer de manière significative la dominance du trafic, ainsi que de favoriser la réalisation des pôles de développement (CE2). Le développement de projets d'aménagement intégrés de l'espace-rue permet de prioriser les TP, d'améliorer l'attractivité et la sécurité des déplacements MD, de gérer et contrôler les accès TIM (CE1), tout en diminuant ses nuisances (bruit et pollution) (CE4). L'ensemble des mesures d'accompagnement au projet de contournement N20 sont listées ci-dessous (à l'exception des mesures faisant l'objet de la présente liste) : • I05.a : Revalorisation secteur Casino-Armes-Réunies Av. Léopold-Robert - 1ère partie Casino – Midi (PA1 A) • I05.b : Revalorisation secteur Casino-Pouillerel Av. Léopold-Robert - 2e partie Midi - Pouillerel (PA1 A) • I11.2a : Réfection du Grand-Pont et du carrefour de l'avenue Léopold-Robert, avec aménagements de couloirs d'approche bus et de mobilité douce (PA3 A) • I11.2b : Mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la H20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré (PA4 C, mesures réalisables uniquement après la mise en service du contournement N20). • I11.2c : Mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la H20, axes routiers avec potentiel d'influence faible (PA4 C, mesures réalisables uniquement après la mise en service du contournement N20).

I21.4a	**Réaménagement de l'avenue Léopold-Robert, entre la place de l'Hôtel-de-Ville et l'avenue des Armes-Réunies, en faveur des TP et MD (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la N20 et H18, axes routiers avec potentiel d'influence faible)**	**Priorité : A**	**Coût : 2.000 MCHF**
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**		
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**		
Code ARE :	**/**		



Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

L'avenue Léopold-Robert est l'axe central à partir duquel toute la ville de la Chaux-de-Fonds s'est développée. Cette avenue est l'archétype d'une centralité linéaire regroupant de nombreux attracteurs économiques, sociaux et touristiques. Il s'agit également du lien entre la place de la Gare, véritable porte d'entrée de la ville pour les voyageurs et la place du Marché, cœur vivant de la cité horlogère.

Le projet ambitionne de pacifier tout le tronçon qui se situe entre la place de la Gare à l'Ouest et la Grande Fontaine à l'Est, soit 700 mètres. Afin d'améliorer l'attractivité de l'avenue Léopold-Robert, il est proposé de séparer les cycles des voitures tout en maintenant la symétrie emblématique de la rue.

La berme centrale composée d'un alignement d'arbre resterait et un cheminement alternatif pourrait y être aménagé.

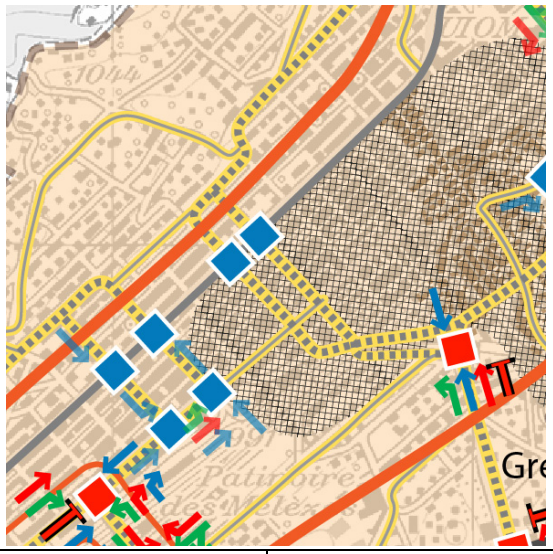
Cette requalification s'inscrit dans la volonté communale de valoriser sont centre-ville à l'aube de la réalisation des contournements routiers et réaliser un réseau cohérent et sécurisé pour les deux roues. En réimaginant cet axe central, il est souhaité retravailler l'image de la ville et par conséquent d'améliorer son attractivité tant pour les habitants existants ou potentiels que pour les entreprises.

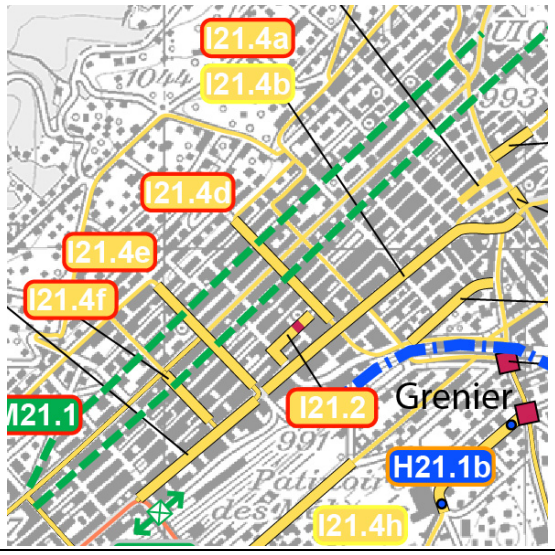
A noter qu'à long terme, une fois le contournement N20 réalisé, il est prévu un nouveau réaménagement et cette fois une « piétonisation » complète (avec vélos

	et TP) de l'avenue Léopold-Robert, entre la Grande-Fontaine et les rues Midi/Modulor (mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la H20, axes routiers avec potentiel d'influence faible) (I21.4b).
Etat de la planification (2020)	• Espace public majeur inscrit au plan directeur communal des mobilités • 1ère esquisse de l'étude de faisabilité réalisée en interne aux services de la ville • Étude de faisabilité : 2022 • Etude de projet : 2023 • Approbation des plans / permis de construire : 2023 • Financement : 2023 • Travaux : 2024-2026 • Mise en service : automne 2026
Coûts	2.000 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de La Chaux-de-Fonds

I21.4d	**Réaménagement de la rue du Balancier en faveur des MD, et arborisation (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence faible)**	**Priorité : A**	**Coût : 1.900 MCHF**

Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**
Code ARE :	**/**





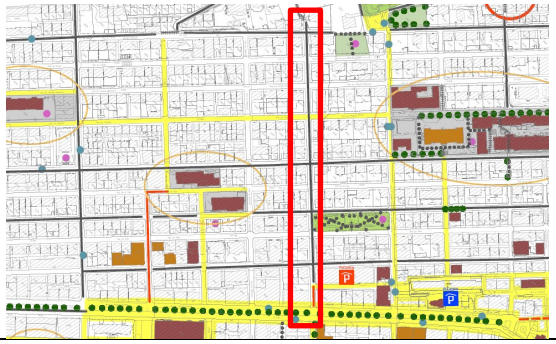
Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

La rue du Balancier est un axe Nord-Sud ayant le statut de réseau urbain secondaire dans la hiérarchie routière. Malgré son statut très routier, cet axe longe l'école des beaux-arts très fréquentée et croise l'axe de mobilité douce de la rue des Progrès, futur axe Est-Ouest de mobilité douce de la ville. La rue fait près de 450 mètres de long.

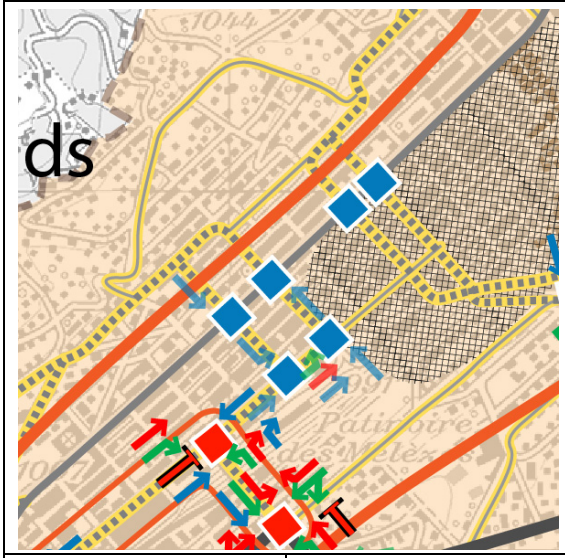
Le projet prévoit de réduire la bande de roulement de 2 à 1 voie, tout en proposant des trottoirs plus généreux. Le sens unique descendant sera maintenu et une piste cyclable sera installée pour sécuriser les cycles. Dans le même état d'esprit que les autres rues transversales de même niveau hiérarchique, une rangée d'arbres sera plantée sur l'un des côtés.

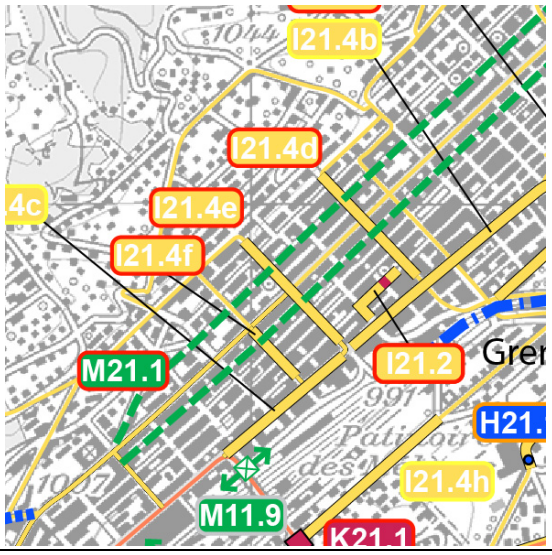
De part et d'autre de la rue, des trottoirs traversants seront construits pour créer un axe piéton continu, à l'exception du croisement avec la rue Numa-Droz. Le croisement avec la rue du Progrès intègrera un plateau surélevé afin d'assurer la sécurité des cycles sur cet axe Est-Ouest.

Cette requalification s'inscrit dans la volonté communale de créer un réseau piétonnier de qualité et sécurisé ainsi que de compléter son réseau pour les deux roues.

	La mesure sur cet axe routier avec potentiel d'influence faible (PDPM N20) s'inscrit dans la perspective à long terme avec les contournements routiers H18 et N20 de la ville, et constitue à ce titre une mesure d'accompagnement anticipée liée à la mise en service de la N20. 
Etat de la planification (2020)	• Espace public majeur inscrit au plan directeur communal des mobilités • 1ère esquisse de l'étude de faisabilité réalisée en interne aux services de la ville • Étude de faisabilité : 2024 • Etude de projet : 2024 • Approbation des plans / permis de construire : 2025 • Financement : 2025 • Travaux : 2026-2027 • Mise en service : automne 2027
Coûts	1.900 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de La Chaux-de-Fonds

I21.4e	**Réaménagement de la rue des Armes-Réunies en faveur des TP et MD, et arborisation (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la H20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré)**	**Priorité : A**	**Coût : 1.850 MCHF**
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**		
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**		
Code ARE :	**/**		





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

La rue des Armes-Réunies est un axe Nord-Sud ayant le statut d'axe piétonnier structurant et appartenant au réseau urbain secondaire dans la hiérarchie routière. Elle relie l'avenue Léopold-Robert à la rue du Nord. La rue fait près de 500 mètres de long et elle est prolongée par un accès piéton donnant sur la rue des Tourelles situées dans les quartiers Nord de la ville. Cette rue longe le Collège de l'Ouest, école très fréquentée, ainsi que le temple de l'Abeille qui est un lieu culturel.

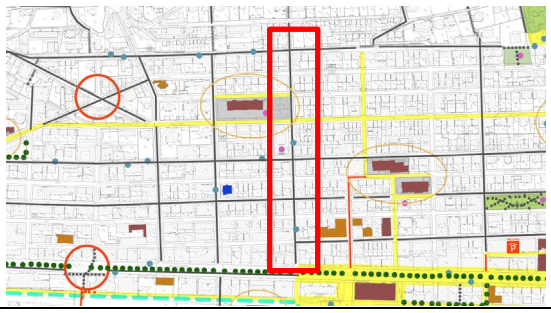
La rue des Armes-Réunies possède une voirie très large avec des passages piétons qui ne sont plus aux normes actuelles. Les véhicules circulent essentiellement du Sud vers le Nord, avec un court tronçon bidirectionnel.

Le projet prévoit de réduire la bande de roulement de 2 à 1 voie, tout en proposant des trottoirs plus généreux. Étant en sens unique montant, il est indispensable de maintenir au moins la bande cyclable, voire de créer une piste sécurisée.

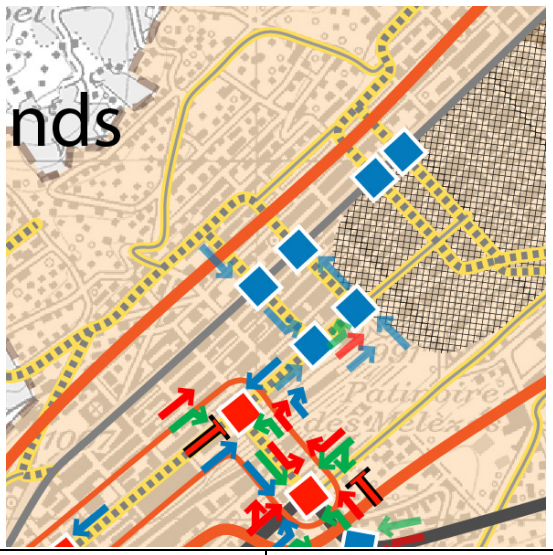
Dans le même état d'esprit que les autres rues transversales de même niveau hiérarchique, une rangée d'arbres côté Est sera plantée. Du Côté Ouest, une végétation plus basse sera installée.

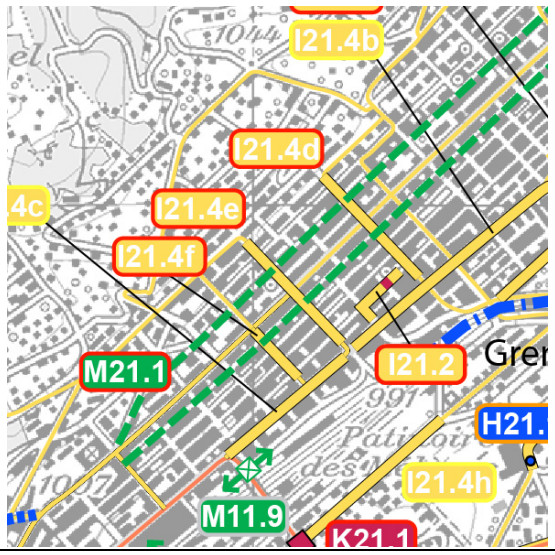
De part et d'autre de la rue, des trottoirs traversants seront construits pour créer un axe piéton continu, à l'exception du croisement avec la rue Numa-Droz. Le croisement avec la rue du Progrès intègrera un plateau surélevé afin d'assurer la sécurité des cycles sur cet axe Est-Ouest.

Cette requalification s'inscrit dans la volonté communale de maintenir un réseau piétonnier de qualité et sécurisé ainsi que de compléter son réseau pour les deux roues.

	La mesure sur cet axe routier avec potentiel d'influence modéré (PDPM N20) s'inscrit dans la perspective à long terme avec les contournements routiers H18 et N20 de la ville, et constitue à ce titre une mesure d'accompagnement anticipée liée à la mise en service de la N20. 
Etat de la planification (2020)	• Espace public majeur inscrit au plan directeur communal des mobilités • 1ère esquisse de l'étude de faisabilité réalisée en interne aux services de la ville • Étude de faisabilité : 2021 • Etude de projet : 2021 • Approbation des plans / permis de construire : 2022 • Financement : 2022 • Travaux : 2023 • Mise en service : 2023 (mesure anticipée PA4)
Coûts	1.850 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de La Chaux-de-Fonds

I21.4f	**Réaménagement de la rue de Pouillerel, entre l'avenue Léopold-Robert et la rue Numa-Droz, en faveur des TP et MD, et arborisation (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la H20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré)**	**Priorité : A**	**Coût : 0.920 MCHF**
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**		
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**		
Code ARE :	**/**		





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

La rue de Pouillerel est un axe Nord-Sud ayant le statut d'axe piétonnier structurant et appartenant au réseau urbain secondaire dans la hiérarchie routière. Elle relie l'avenue Léopold-Robert à la rue du Nord. La rue fait près de 600 mètres de long, mais est séparée par une partie piétonne uniquement entre les rues du Nord et de la Combe-Grieurin. Le tronçon en question pour cette mesure est compris entre la rue Numa-Droz et l'avenue Léopold-Robert, soit environ 210 mètres de long. La partie entre la rue du Nord et la rue du Progrès sera réaménagée en 2021 déjà.

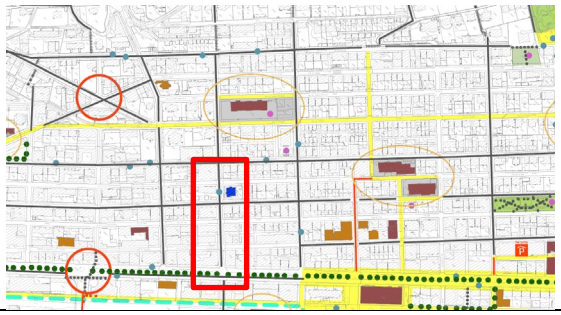
La rue de Pouillerel possède une voirie très large avec des passages piétons qui ne sont plus aux normes actuelles. Les véhicules circulent du Nord au Sud.

Le projet prévoit de réduire la bande de roulement de 2 à 1 voie, tout en proposant des trottoirs plus généreux. Bien qu'étant en sens unique descendant, la proposition est d'intégrer une piste cyclable séparée des véhicules par une cunette en pavés.

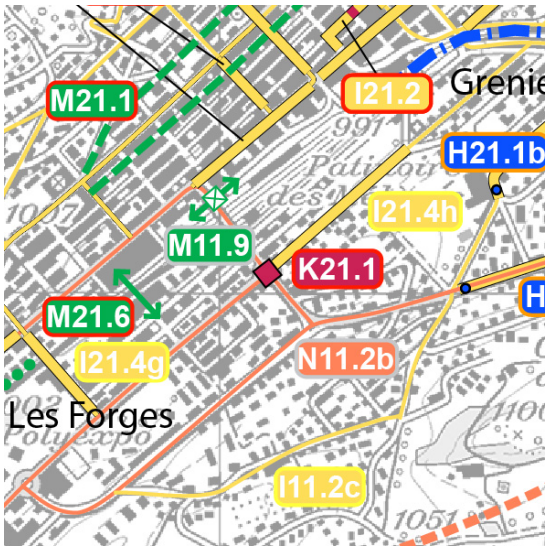
Dans le même état d'esprit que les autres rues transversales de même niveau hiérarchique, une rangée d'arbres côté Ouest sera plantée. Du Côté Est, une végétation plus basse sera installée.

De part et d'autre de la rue, des trottoirs traversants seront construits pour créer un axe piéton continu, à l'exception du croisement avec la rue Numa-Droz. Le croisement avec la rue du Progrès intègrera un plateau surélevé afin d'assurer la sécurité des cycles sur cet axe Est-Ouest.

Cette requalification s'inscrit dans la volonté communale de maintenir un réseau piétonnier de qualité et sécurisé ainsi que de compléter son réseau pour les deux roues.

	La mesure sur cet axe routier avec potentiel d'influence modéré (PDPM N20) s'inscrit dans la perspective à long terme avec les contournements routiers H18 et N20 de la ville, et constitue à ce titre une mesure d'accompagnement anticipée liée à la mise en service de la N20. 
Etat de la planification (2020)	• Espace public majeur inscrit au plan directeur communal des mobilités • 1ère esquisse de l'étude de faisabilité réalisée en interne aux services de la ville • Étude de faisabilité : 2022 • Etude de projet : 2023 • Approbation des plans / permis de construire : 2023 • Financement : 2024 • Travaux : 2025 • Mise en service : automne 2025
Coûts	0.920 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de La Chaux-de-Fonds

I21.4h	**Réaménagement de la rue des Crêtets, entre le boulevard de la Liberté et la rue de la Croisée (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la H20, axes routiers avec potentiel d'influence faible)**	**Priorité : C**	**Coût : /**
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**		
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**		
Code ARE :	**/**		



Description succincte	La rue des Crêtets est un axe Est-Ouest situé au Sud des rails du chemin de fer. C'est un axe important pour la mobilité de la ville, qui aura un statut différent suite à la réalisation de la route de contournement H18. Du point de vue des mobilités douces, c'est un axe piétonnier structurant majeur à préserver. C'est aussi par le tronçon situé entre le parc Gallet et le parc des Crêtets que transitent les piétons reliant les infrastructures sportives de la piscine ou de la patinoire avec la gare. De par sa situation géographique et son importance à l'échelle de la ville, cet axe recèle une importance à tous les niveaux. Le tronçon visé par le réaménagement se situe entre le boulevard de la Liberté et la rue de la Croisée, soit environ 300 mètres. Aujourd'hui ce tronçon est engorgé de véhicules y stationnant durant des heures, dès lors l'idée serait de réduire voire supprimer les places de stationnement sur le domaine public d'une part et d'améliorer la liaison mobilité douce Nord-Sud entre les deux parcs d'autre part. L'alignement d'arbres devra être maintenu voire pérennisé avec un remplacement des arbres si nécessaire. Les trottoirs seront élargis, peut-être qu'au Sud la construction d'un mur de soutènement sera nécessaire pour arriver à ce dessein.

	Cette requalification s'inscrit dans la volonté communale de maintenir et d'améliorer son réseau piétonnier et dans l'ambition d'améliorer les liaisons piétonnes Nord-Sud à travers le tissu bâti.
Etat de la planification (2020)	Espace public majeur inscrit au plan directeur communal des mobilités
Coûts	/ MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de La Chaux-de-Fonds

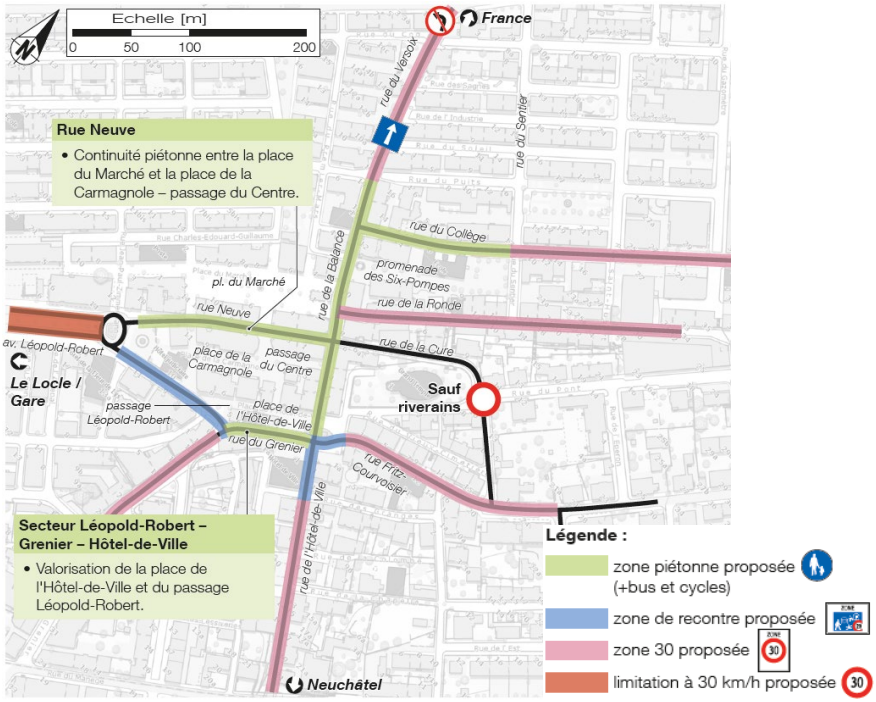
Mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la H18

I. Valorisation des traversées de localité et des espaces publics				
I11.3c	**Réaménagement et fermeture au TIM de la rue de la Balance sud (place de l'Hôtel-de-Ville - carrefour rue Neuve)**	**Priorité : A**	**Coût :**	**1.100 MCHF**
I21.5a	**Réaménagement et fermeture au TIM de la rue du Collège Ouest**	**Priorité : A**	**Coût :**	**0.700 MCHF**
			Coût total A :	**1.800 MCHF**
			Coût total B :	**/**

Etat actuel

La Ville est aujourd'hui traversée par un important trafic de transit, notamment entre les tunnels autoroutiers en direction de Neuchâtel et le réseau routier cantonal en direction des Cantons du Jura et de Berne. En l'absence de contournement routier, le trafic transit à travers la ville, principalement sur la rue de l'Hôtel-de-Ville et la rue de la Balance (TJM d'environ 12'000 à 13'000 véh./jour).

En lien avec le projet de contournement H18 a été développé un "Plan directeur partiel des mobilités pour le contournement Est de la ville de La Chaux-de-Fonds par la H18" (PDPM, Transitec, juin 2019). Dans le cadre de ce dernier et du plan directeur communal des mobilités, il a été mis en avant que certains espaces publics au centre-ville doivent être réaménagés afin de pouvoir compléter le réseau des espaces publics et de sécuriser leur usage pour l'ensemble des usagers s'y côtoyant.

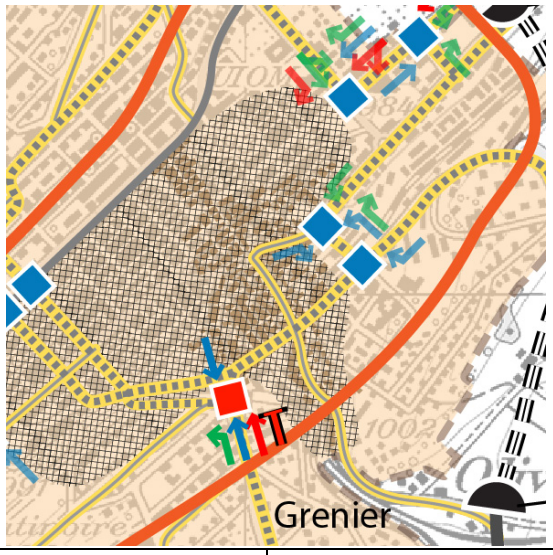


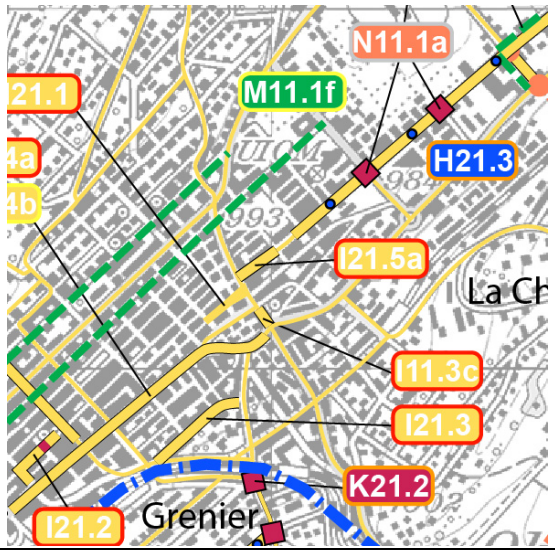
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et

La stratégie globale vise un accompagnement de l'évolution des infrastructures routières suprarégionales et une valorisation du centre urbain délesté du trafic. En matière de mobilité, elle vise une organisation en amont du trafic à partir du réseau routier suprarégional, selon le principe des poches. Dans les Montagnes neuchâteloises, l'enjeu est de maximiser l'utilisation du contournement H18 (et à termes N20) de la

les stratégies sectorielles)	Ville de La Chaux-de-Fonds pour les déplacements rapides et de grande distance dans l'Agglomération RUN (par ex. Neuchâtel – Jura, mais aussi Les Brenets - Jura) et de maîtriser les flux sur l'ensemble du réseau urbain de la ville. Les mesures prises doivent permettre de renouveler en profondeur le centre-ville de La Chaux-de-Fonds ainsi qu'opérer un changement de paradigme dans les pratiques de mobilité. Des mesures échelonnées dans le temps sont ainsi à prendre afin de redéfinir progressivement la hiérarchie du réseau routier urbain de la ville et de ses fonctionnalités, et ce dès la mise en service du contournement H18, mais aussi de manière préfiguratrice par des mesures dites "anticipées" qui peuvent être réalisées sur certains axes au trafic limité. Les utilisations de réseaux routiers urbains sont alors adaptées aux contextes urbains traversés, ce qui permet de valoriser et piétonniser en partie le centre historique de la ville et de diminuer de manière significative la dominance du trafic (CE2). Le développement de projets d'aménagement intégrés de l'espace-rue permet de prioriser les TP, d'améliorer l'attractivité et la sécurité des déplacements MD, de gérer et contrôler les accès TIM (CE1), tout en diminuant ses nuisances (bruit et pollution) (CE4). Plusieurs mesures d'accompagnement au projet H18 sont déjà inscrites dans les PA 1, 2 et 3, mais à la suite de l'établissement du PDPM ont été mis en évidence la nécessité de prendre certaines mesures supplémentaires, avec notamment une ambition plus large de piétonisation du centre-ville historique. L'ensemble des mesures d'accompagnement au projet de contournement H18 sont listées ci-dessous (à l'exception des mesures faisant l'objet de la présente liste) : • I2.1 : Mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la H18 (PA2, A) • I2.2a : Rue de l'Hôtel-de-Ville, requalification (PA2, A) • I2.2b : Vieille ville, Requalification de l'espace public, rue de la Ronde et place de l'Hôtel de Ville (PA2, A) • I11.3a : Réaménagement de la rue de la Balance nord (carrefour rue Neuve - rue du Collège) (PA3, A) • I11.3b : Réaménagement de la rue Neuve (PA3, A) • I11.3d : Réaménagement de la rue de la Promenade, de la rue du Rocher et de leurs environs (PA3, A) • I21.4a : Réaménagement de l'avenue Léopold-Robert, entre la place de l'Hôtel-de-Ville et l'avenue des Armes-Réunies, en faveur des TP et MD : tronçon giratoire de la Grande-Fontaine – place de l'Hôtel-de-Ville (PA4 A) • K21.2 : Requalification du carrefour Grenier-Régionaux-Crétets (PA4 A) Les principales mesures d'accompagnement sont prévues dans la ville ancienne, un secteur présentant d'importants enjeux de requalification de l'espace public et de valorisation du patrimoine bâti. D'autres mesures pourront être prises dans ce secteur et/ou sur d'autres axes routiers de la ville pour autant qu'elles respectent les objectifs et la procédure définis dans le PDPM H18.

I11.3c	**Réaménagement et fermeture au TIM de la rue de la Balance sud, entre la place de l'Hôtel-de-Ville et la rue Neuve**	**Priorité : A**	**Coût : 1.100 MCHF**
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**		
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**		
Code ARE :	**/**		





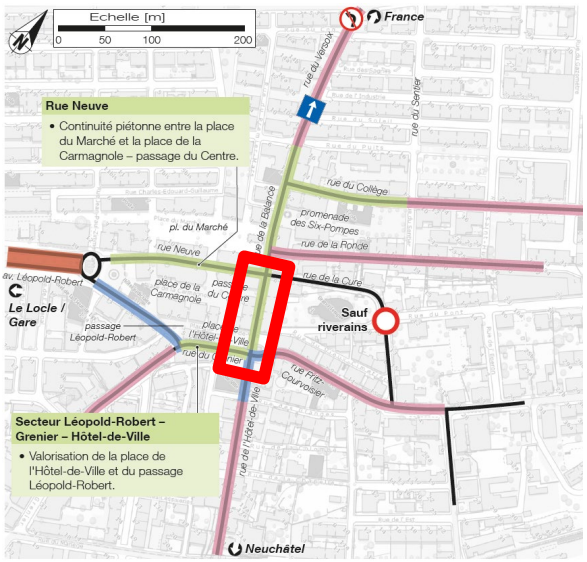
Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

La rue de la Balance Sud, entre la place de l'Hôtel-de-Ville et la rue Neuve, subit une forte charge de trafic car il s'agit de l'axe d'entrée du centre-ville depuis Neuchâtel. Les modes doux sont dans une situation très inconfortable avec les gabarits à disposition. Le manque de sécurité des cycles est important.

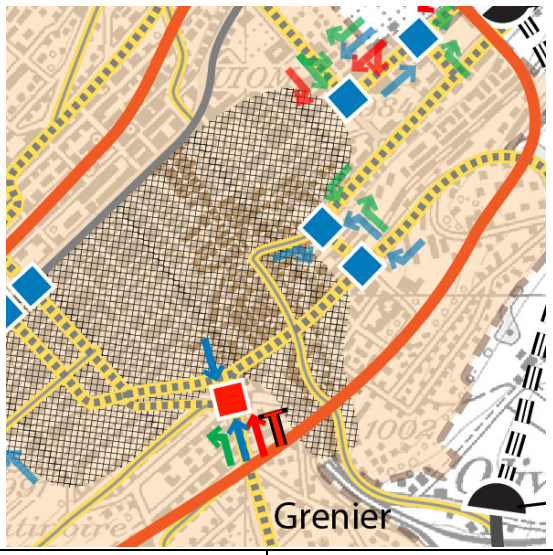
Pour garantir le report du TIM sur l'évitement H18, les mesures d'accompagnement ont été développées dans le cadre du PDPM H18 selon les principes suivants :

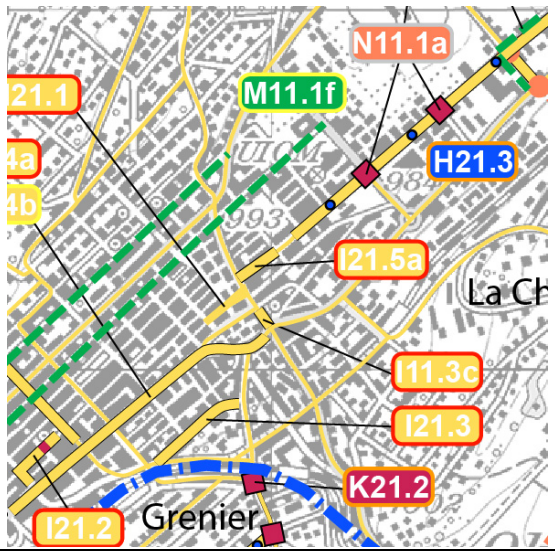
- des actions de modération du trafic (zones 30 km/h, zones de rencontre, zone piétonne, aménagements modérateurs de vitesse, etc.) ;
- la requalification de certains espaces publics ;
- la réalisation d'aménagements en faveur des transports publics et de la mobilité douce ;
- la réorganisation du schéma de circulation interne au centre-ville.

La mesure porte sur la requalification et piétonisation totale de la rue de la Balance Sud. Cette requalification s'inscrit dans la volonté communale de requalifier l'espace public au centre-ville, en lien avec la réalisation du contournement H18. Ce dernier permettra de supprimer le trafic routier sur la rue de la Balance et de ce fait libérer des espaces pour la mobilité douce et les transports publics.

	 Cette mesure, réalisable uniquement à la suite de la mise en service du contournement H18, s'inscrit dans la continuité du réaménagement de la rue de la Balance Nord (I11.3a, PA3, A)
Etat de la planification (2020)	En attente de la validation projet H18. Le calendrier ci-dessous dépend du calendrier de la H18. Il pourrait dès lors varier : • Étude de faisabilité : 2023 • Etude de projet : 2024 • Approbation des plans / permis de construire ; 2024 • Financement. 2024 • Travaux : 2024 à 2027 (date à préciser) • Mise en service : automne 2027
Coûts	1.100 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de La Chaux-de-Fonds

I21.5a Réaménagement et fermeture au TIM de la rue du Collège Ouest	Priorité : A	Coût : 0.700 MCHF
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**	
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**	
Code ARE :	**/**	





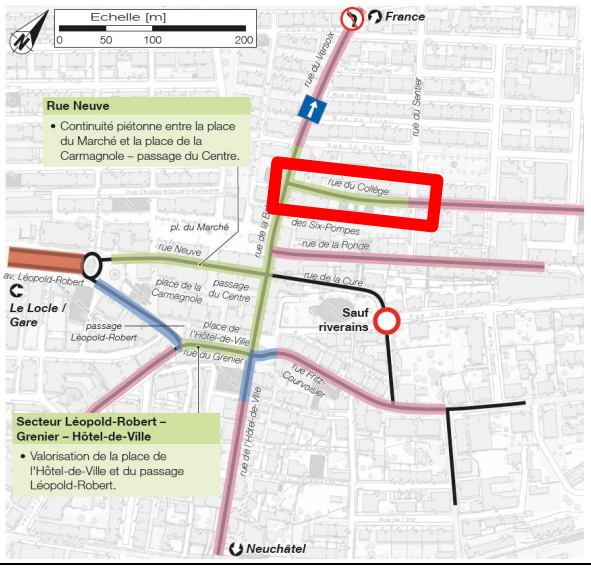
Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

La rue du Collège Ouest, entre la rue du Sentier et la rue de la Balance, subit de fortes nuisances dues au trafic car il s'agit de l'axe d'entrée du centre-ville depuis le Jura. Les modes doux sont dans une situation inconfortable avec les gabarits à dispositions. Le manque de sécurité des cycles est important.

Pour garantir le report du TIM sur l'évitement H18, les mesures d'accompagnement ont été développées dans le cadre du PDPM H18 selon les principes suivants :

- des actions de modération du trafic (zones 30 km/h, zones de rencontre, zone piétonne, aménagements modérateurs de vitesse, etc.) ;
- la requalification de certains espaces publics ;
- la réalisation d'aménagements en faveur des transports publics et de la mobilité douce ;
- la réorganisation du schéma de circulation interne au centre-ville.

La mesure porte sur la requalification et piétonisation totale de la rue rue du Collège "Ouest". Cette requalification s'inscrit dans la volonté communale de requalifier l'espace public au centre-ville, en lien avec la réalisation du contournement. Ce dernier permettra de supprimer le trafic routier sur la rue du Collège et de ce fait libérer des espaces pour la mobilité douce et les transports publics.

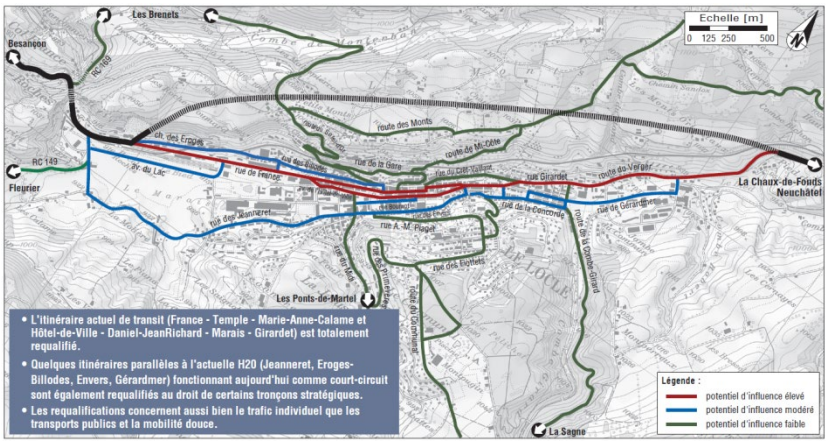
	
Etat de la planification (2020)	En attente de la validation projet H18, le calendrier ci-dessous dépend du calendrier de la H18. Il pourrait dès lors varier : • Étude de faisabilité : 2023 • Etude de projet : 2023 • Approbation des plans / permis de construire : 2024 • Financement : 2024 • Travaux : 2026 à 2027 (date à préciser) • Mise en service : automne 2027
Coûts	0.700 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de La Chaux-de-Fonds

I. Le Locle

Mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la N20

I. Valorisation des traversées de localité et des espaces publics				
I12.1a	**Réaménagement de la rue des Envers (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré)**	**Priorité : A**	**Coût :**	**3.900 MCHF**
I12.1b	**Mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence faible**	**Priorité : C**	**Coût :**	**/**
I22.1a	**Réaménagement des rues du Technicum et Bournot, en axe structurant mobilité douce à forte vocation piétonne (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré)**	**Priorité : A**	**Coût :**	**2.850 MCHF**
I22.1b	**Réaménagement de la rue Grand-rue, avec réalisation d'une zone de rencontre, entre la rue de la Gare et le Crêt-Vaillant (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence faible)**	**Priorité : Ae**	**Coût :**	**/**
I22.1c	**Réaménagement de la rue de la Gare, avec réalisation d'une zone de modération, entre la rue Bournot et la gare CFF (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence faible)**	**Priorité : A**	**Coût :**	**1.050 MCHF**
		Coût total A :		**7.800 MCHF**
		Coût total B :		**/**

Etat actuel	La Ville est aujourd'hui traversée par un important trafic de transit, notamment Est-Ouest entre la France et les vallées de la Brévine et des Ponts-de-Martels et la ville de La Chaux-de-Fonds notamment. En l'absence de contournement routier, le trafic transite à travers la ville sur l'axe cantonal (TJM d'environ 21'000 à 22'000 véh./jour sur la section la plus chargée). En lien avec le projet de contournement N20 a été développé un "Plan directeur partiel des mobilités pour les projets de contournements des villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds par la N20" (PDPM, Transitec, juin 2010). Selon celui-ci et la convention signée entre le Canton et la Ville du Locle la réalisation de certaines mesures d'accompagnement du contournement N20 sur certains axes routiers, afin de reporter le trafic sur la nouvelle liaison N20, seront à charge de la Ville. Il s'agit des axes routiers avec potentiel d'influence faible (vert) et modéré (bleu). Les autres axes (potentiel d'influence élevé, rouge) seront à charge du projet N20.



Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies secto-rielles)

La stratégie globale vise un accompagnement de l'évolution des infrastructures routières suprarégionales et une valorisation du centre urbain. En matière de mobilité, elle vise une organisation en amont du trafic à partir du réseau routier suprarégional, selon le principe des poches. Dans les Montagnes neuchâteloises, l'enjeu est de maximiser l'utilisation des contournements N20 des villes pour les déplacements rapides et de grande distance dans l'Agglomération RUN (par ex. Le Locle – Neuchâtel ou Les Brenets - Jura) et de maîtriser les flux sur l'ensemble du réseau urbain de la ville du Locle.

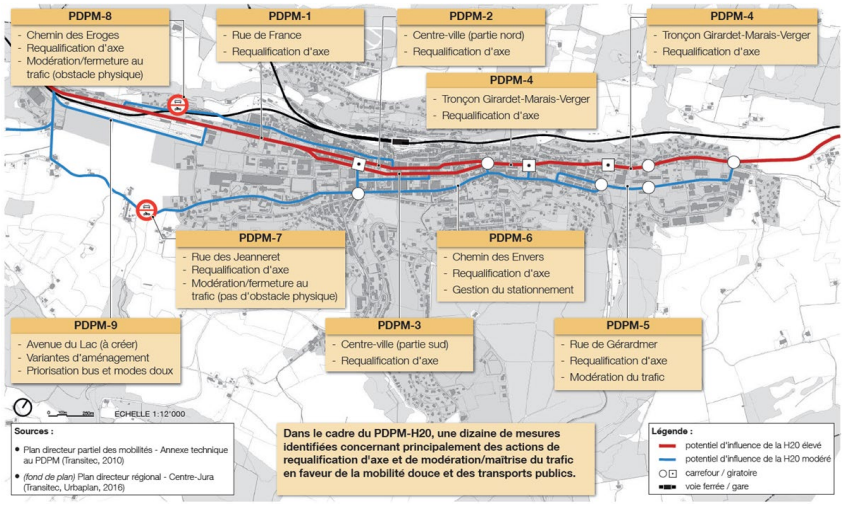
Les mesures prises doivent permettre de renouveler en profondeur le centre-ville du Locle ainsi qu'opérer un changement de paradigme dans les pratiques de mobilité. Des mesures échelonnées dans le temps sont ainsi à prendre afin de redéfinir progressivement la hiérarchie du réseau routier urbain de la ville et de ses fonctionnalités, et ce dès la mise en service du contournement N20 du Locle, mais aussi de manière préfiguratrice par des mesures dites "anticipées" qui peuvent être réalisées sur des axes au trafic limité (notamment les axes avec potentiel d'influence faible et modéré pour laquelle la ville est en charge des mesures d'accompagnement). Les utilisations de réseaux routiers urbains sont alors adaptées aux contextes urbains traversés, ce qui permet de valoriser et piétonniser en partie le centre-ville, les centralités et de diminuer de manière significative la dominance du trafic, ainsi que de favoriser la réalisation des pôles de développement (CE2).

Le développement de projets d'aménagement intégrés de l'espace-rue permet de prioriser les TP, d'améliorer l'attractivité et la sécurité des déplacements MD, de gérer et contrôler les accès TIM (CE1), tout en diminuant ses nuisances (bruit et pollution) (CE4).

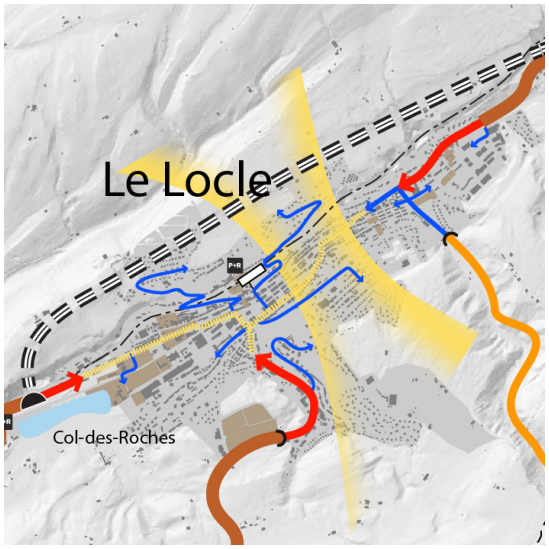
L'ensemble des mesures d'accompagnement au projet de contournement N20 est listé ci-dessous (à l'exception des mesures faisant l'objet de la présente liste) :

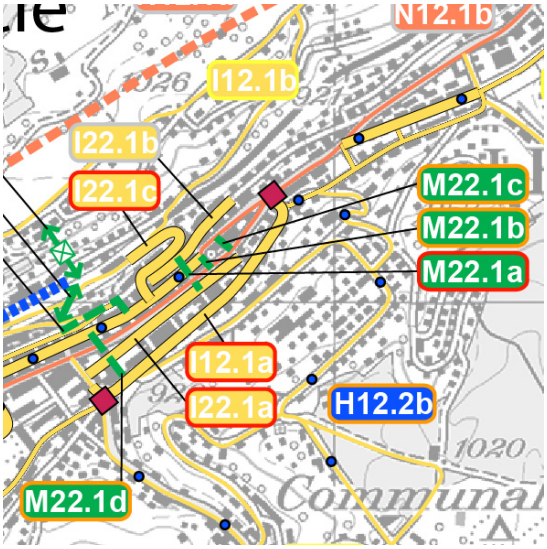
- I0.7b : Favorisation des TP en ville du Locle (PA1, A)
- I0.7c : Aménagement et exploitation de carrefours et de voiries - en localité (PA1, A)
- I0.7f : Aménagement carrefour, voiries et modération de trafic - A7 Construction nouvel axe France-Technicum
- I0.7g : Mises à sens unique au centre-ville (réseau de desserte)
- I0.7h : Cheminement piétonnier - Ruelle de l'Oratoire - Rue Daniel Jeanrichard
- I3 : Requalification rue du Crêt-Vaillant (PA2, A)
- I4 : Requalification entrée de Ville (périmètre de l'Ancienne Poste) (PA2, A)
- K12.1 : Mesures de circulation (mise en zone 30 et riverains autorisés en heure de pointe) des secteurs des Calames, des Eroges, de la Combe-Sandoz et des Monts (PA3, Ae)

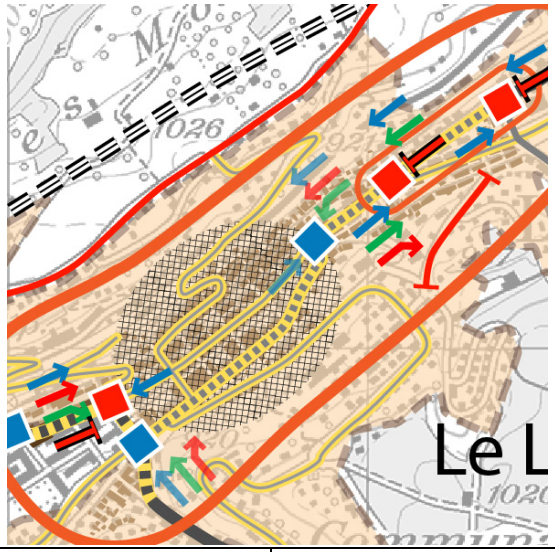
	A noter également qu'un ensemble de mesures d'accompagnement liées à la mise en service du projet de contournement routier N20 est identifié sur le réseau routier structurant (voir mesure N12.1b) et fait l'objet d'un cofinancement par la Confédération (FORTA) :



I12.1a	**Réaménagement de la rue des Envers (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré)**	**Priorité : A**	**Coût : 3.900 MCHF**
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**		
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**		
Code ARE :	**6458.3.068**		





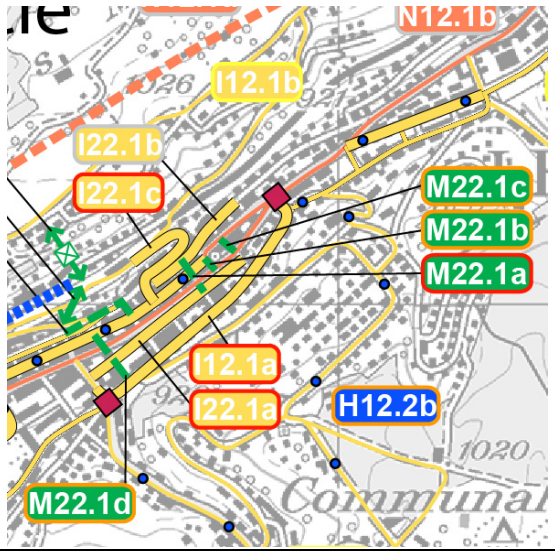


Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	La rue des Envers constitue l'axe secondaire qui sert actuellement d'évitement des axes urbains structurants de la Ville du Locle, fortement engorgés aux heures de pointe (Envers comme évitement de l'axe Temple/Daniel-Jeanrichard pour le trafic de/vers la vallée des Ponts-de-Martels et la Tourne). Actuellement, la rue est un axe routier avec une voie de circulation par direction, mais des emprises de chaussée importantes et surdimensionnées (chaussée >> 6.5m) par rapport au volume de trafic actuel (TJM max. 7'500 véh./jour). Les aménagements en faveur de la mobilité douce sont très limités, avec des trottoirs étroits par endroits et surtout aucune bande cyclable. L'espace-rue est également systématiquement dominé par du stationnement latéral. Par ailleurs, les TP ne disposent

	d'aucune priorité spécifique sur la rue des Jeanneret, avec notamment des arrêts où le TIM est autorisé à dépasser. La mesure prévoit, de manière anticipée à l'ouverture des tunnels autoroutiers N20 la requalification complète de la voirie de la rue des Envers. Le projet porte sur une redistribution complète des priorités par un aménagement privilégiant une forte coexistence (large trottoir, traitement spécial sur les points d'entrée principaux de cette voie, stationnement limité sur les trottoirs et inscrit dans un concept paysager, éventuel abaissement à 30 km/h, etc.). Ces aménagements de modération sont à voir comme des compléments aux mesures d'accompagnement du contournement N20 du Locle financé dans le cadre du projet N20 (axes routiers avec potentiel d'influence élevé, rouge). Le réaménagement anticipé de la rue des Envers doit ainsi être réalisé avant la mise en service de la N20, afin de pouvoir dès l'ouverture de cette dernière débuter les travaux sur les axes principaux du centre-ville Temple – Daniel-Jean-Richard. Enfin à terme, une fois le tunnel N20 mis-en-service, une nouvelle hiérarchisation des voies de circulation définira alors l'axe des Envers comme réseau routier urbain secondaire et donc comme nouvel axe principal Est-Ouest de la ville. Ceci afin de libérer complétement du trafic de transit l'axe Temple – France et délester fortement celui de l'Hôtel-de-Ville - Daniel-Jean-Richard.
Etat de la planification (2020)	• Etude de scénarios de réorganisation des circulations (Transitec) : 2021 • Etude de faisabilité : 2021 • Etude de projet : 2022 • Approbation des plans / permis de construire : 2023 • Financement : 2024 • Travaux : 2025 – 2026 (date à préciser) • Mise en service : 2027
Coûts	3.900 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville du Locle

I22.1a	**Réaménagement des rues du Technicum et Bournot, en axe structurant mobilité douce à forte vocation piétonne (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré)**	**Priorité : A**	**Coût : 2.850 MCHF**

Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**
Code ARE :	**/**



Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

Axe routier secondaire, desservant principalement les parkings publics Bournot et Jämes-Pellaton, ainsi que les centres commerciaux de la Poste et de la Migros.

Pour garantir le report du TIM sur l'évitement N20, les mesures d'accompagnement ont été développées dans le cadre du PDPM N20 selon les principes suivants :

- des actions de modération du trafic (zones 30 km/h, zones de rencontre, zone piétonne, aménagements modérateurs de vitesse, etc.) ;
- la requalification de certains espaces publics ;
- la réalisation d'aménagements en faveur des transports publics et de la mobilité douce ;
- la réorganisation du schéma de circulation interne au centre-ville.

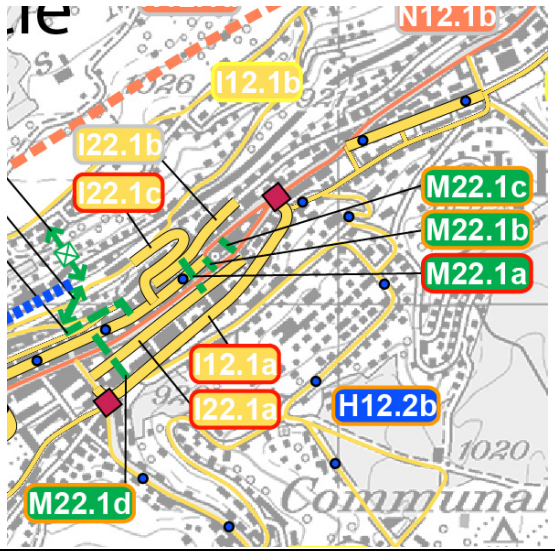
Le but recherché de cette mesure est la piétonisation complète de deux tronçons, rue du Technicum, y compris rue Albert-Piguet (entre les rues Jehan-Droz et Henry-Grandjean) et rue Bournot, (entre les rues Banques et Pont) par une requalification de ce tronçon en axe structurant mobilité douce par le biais d'aménagement urbain de qualité.

Le reste des tronçons donnera la priorité à la mobilité douce grâce à des interventions urbaines ainsi que de la végétation, alors qu'une circulation TIM minimale en sens unique et avec des mesures de modération du trafic afin de continuer de desservir les zones de parkings et commerces existantes sera maintenue.

Afin d'anticiper les mesures d'accompagnements liées à la mise en service de la N20 et de ces différents objectifs visant à réduire au strict minimum le trafic de transit à l'intérieur de la ville, il est primordial pour donner du poids à la mobilité douce, de concrétiser cet axe structurant reliant le pôle mixte du Technicum, principal pôle de développement de la ville, au centre-ville.

Etat de la planification (2020)	• Etude de scénarios de réorganisation des circulations (Transitec) : 2021 • Etude de faisabilité : 2021 - 2023 • Etude de projet : 2023 • Approbation des plans / permis de construire : 2024 • Financement : 2024 • Travaux : 2025 – 2026 (date à préciser) • Mise en service : 2027
Coûts	2.850 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville du Locle

I22.1c	**Réaménagement de la rue de la Gare, avec réalisation d'une zone de modération, entre la rue Bournot et la gare CFF (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence faible)**	**Priorité : A**	**Coût : 1.050 MCHF**
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**		
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**		
Code ARE :	**/**		



Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Axe routier secondaire desservant le pôle de gare et le quartier Nord de la Ville (Bellevue, Les Monts). La mesure, en accompagnement de la mesure "Amélioration réseau MD : Esplanade de la gare" (M3.2), prévoit la requalification complète de la voirie, avec une valorisation des espaces publics, une amélioration des conditions de déplacement des MD. Cela implique une redistribution complète des priorités en faveur des MD, par un aménagement de zone de modération du trafic (ex. étudier la mise en place d'une zone de rencontre) privilégiant une forte coexistence (larges trottoirs, traitement à niveau de l'espace, stationnement limité sur les trottoirs et inscrit dans un concept paysager, etc.). A noter que la prise en compte des flux de trafic importants qui existeront tant que le contournement N20 ne sera pas réalisé est, à court terme, un des enjeux majeurs de cette mesure. Cet aménagement préfigure partiellement ce qu'il sera possible de mettre en œuvre dans le cadre du PDPM N20 lorsque l'évitement N20 sera réalisé. Des aménagements complémentaires sont à prévoir entre les rues Henry-Grandjean et Banque, ainsi qu'entre les rues Pont et Andrié.
Etat de la planification (2020)	• Etude de scénarios de réorganisation des circulations, en cours de réalisation par le mandataire de la commune • Etude de faisabilité : 2021 • Etude de projet : 2022 • Approbation des plans / permis de construire : 2023 • Financement : 2024 • Travaux : 2025 – 2026 (date à préciser) • Mise en service : 2027

Coûts	1.050 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville du Locle

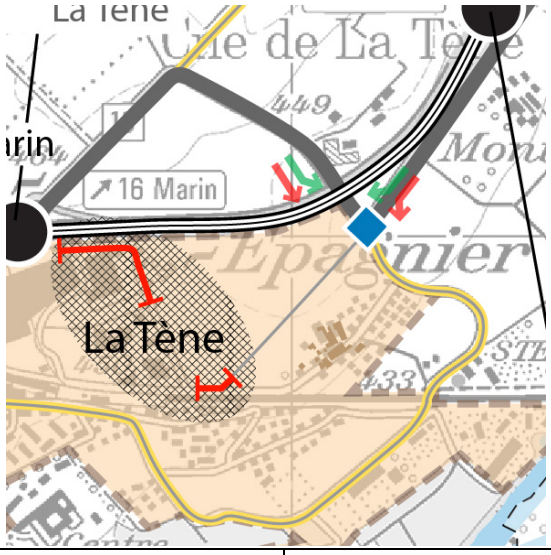
I. Pôle Est

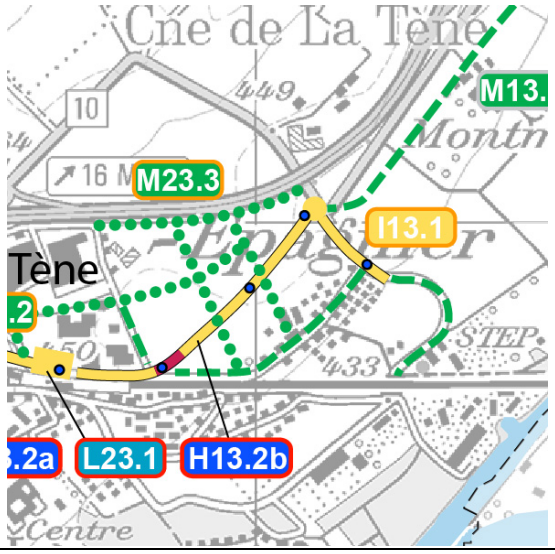
Traversée de centralité

I. Valorisation des traversées de localité et des espaces publics				
I13.1	**Sécurisation du carrefour entre la route Henripolis et la route de Maupré et aménagements MD**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.550 MCHF**
			Coût total A :	**/**
			Coût total B :	**0.550 MCHF**

Etat actuel	Actuellement, la route d'Henripolis est une route cantonale hors localité (60 km/h). La route est un axe routier avec une voie de circulation par direction. Les aménagements en faveur de la mobilité douce sont inexistants (ni trottoirs, ni bande/piste cyclable). Par ailleurs, les arrêts de bus de la ligne 133 reliant La Tène à Cornaux ne disposent pas d'une accessibilité MD suffisamment sécurisée par rapport au trafic et surtout aux vitesses pratiquées.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	La stratégie de mobilité vise une organisation en amont du trafic à partir du réseau routier suprarégional, selon le principe des poches. Au niveau du pôle Est, l'enjeu est d'assurer un accès au pôle économique d'intérêt cantonal Littoral Est et au pôle de logement des Cheintres par l'extérieur, sans transit par le centre de Marin-Epagnier et son pôle de gare. Les mesures prises doivent permettre la redéfinition tous modes de l'accessibilité de ce secteur, et cela dès la réalisation des développements urbains (CE1) ainsi qu'adapter le réseau routier au nouveau contexte (CE 1, 2 et 3), tout en diminuant ses nuisances (bruit et pollution) (CE4).

I13.1	Sécurisation du carrefour entre la route Henripolis et la route de Maupré et aménagements MD	Priorité : B	Coût : 0.550 MCHF
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**		
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**		
Code ARE :	**6458.3.070**		





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

La mesure prévoit la requalification de la voirie, avec une amélioration des conditions de déplacement des MD et de l'accessibilité aux arrêts TP pour le quartier en place ainsi que pour les nouveaux employés et habitants du pôle de développement économique d'intérêt cantonal (PDE) Littoral Est et du pôle mixte des Cheintres : création de trottoirs et bande/piste cyclable, traversée sécurisée pour les piétons, réduction localisée de la vitesse sur la route Henripolis, éventuel déplacement au nord-ouest des arrêts TP en lien avec les pôles de développement, éventuelle zone à régime spécial au droit des arrêts de bus sur chaussée "non-dépassables", création d'abris bus, etc.

Ces aménagements sont à envisager comme des mesures d'accompagnement au développement des pôles PDE Littoral Est et mixtes des Cheintres.

Etat de la planification (2020)

1, description détaillée du contenu du projet

Coûts	0.550 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☒ Autres : Futurs propriétaires Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de la Tène

I. Archipel Ouest

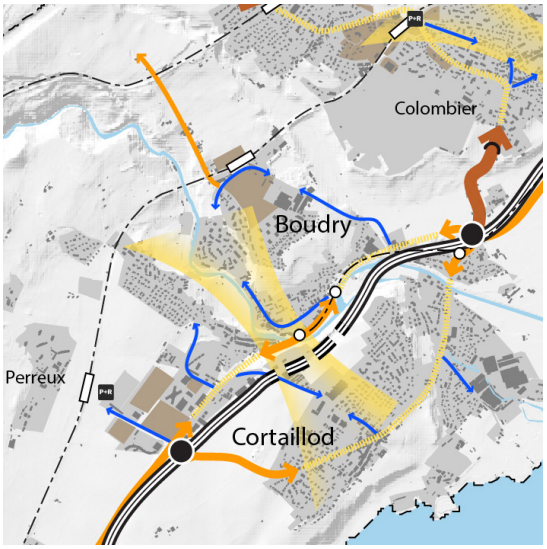
Traversée de centralité

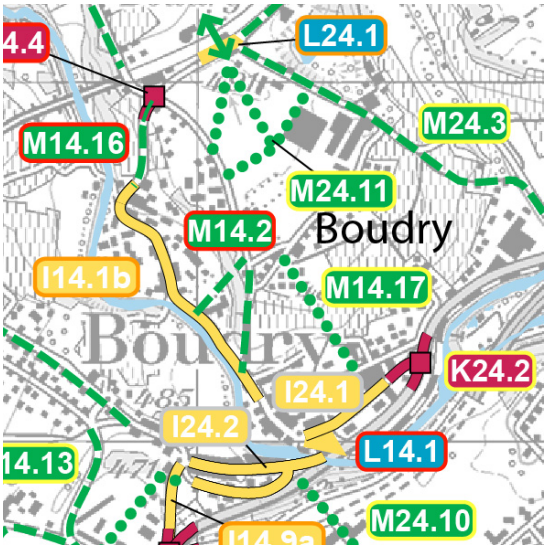
I. Valorisation des traversées de localité et des espaces publics				
I14.1b	**Requalification du Faubourg Philippe-Suchard, avec une éventuelle fermeture au TIM de la partie Nord, aménagement MD et valorisation de l'espace public, étape 2**	**Priorité : B**	**Coût :**	**1.530 MCHF**
I14.2a	**Requalification de la route de l'Areuse, aménagements MD (piste cyclable) et valorisation de l'espace public, étape 1**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.900 MCHF**
I14.2b	Requalification de la route de Cortaillod et traversée MD vers l'interface du Littorail, aménagements MD et valorisation de l'espace public, étape 2	Priorité : C	Coût :	1.042 MCHF
I14.3	**Requalification du bourg, extension de la zone à régime spécial sur la RC 5 et valorisation de l'espace public**	**Priorité : A**	**Coût :**	**5.970 MCHF**
I14.4	Requalification de la traversée de localité RC 5, aménagement MD aux entrée nord et sud	Priorité : C	Coût :	7.300 MCHF
I14.5	Requalification de la traversée du hameau d'Areuse	Priorité : C	Coût :	/
I24.1	**Requalification du bourg (avenue du Collège), aménagement MD et valorisation de l'espace public**	**Priorité : Ae**	**Coût :**	**/**
I24.2	**Fermeture au TIM de la rue Louis Favre et modération de la rue de la Rochette**	**Priorité : Ae**	**Coût :**	**/**
			Coût total A :	**5.970 MCHF**
			Coût total B :	**2.430 MCHF**

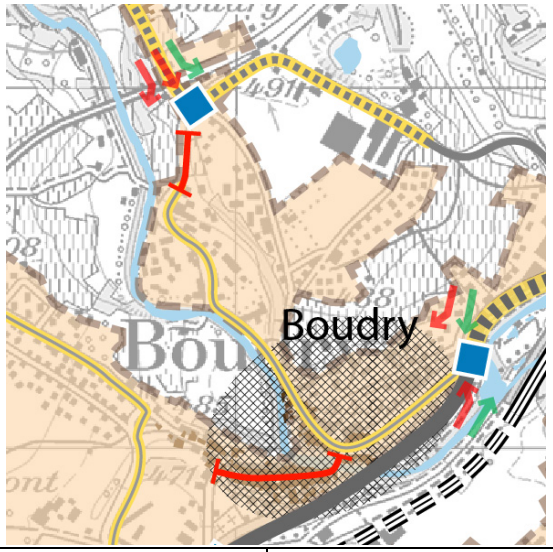
Etat actuel	Dans l'Archipel Ouest, certains axes principaux ne bénéficient pas encore d'aménagements adaptés aux conditions de traversée de localité. Il s'agit principalement du réseau des axes d'accès au réseau suprarégional autoroutier, dont la majorité fait partie du réseau routier cantonal. Ces réseaux, principalement situés au cœur des bourgs et villages de l'Archipel Ouest, constituent également souvent des espaces de support pour la vie locale, avec un ensemble de lieux de services et d'agrément pour les habitants. Le trafic exerce une pression sur les possibilités d'usage de ces espaces tant du point de vue quantitatif que qualitatif (vitesses perçues, emprise large de la chaussée, stationnement latéral, etc.). La place de la mobilité douce est généralement largement insuffisante pour ce type de secteurs centraux, notamment en raison d'espaces dédiés

	aux dimensions limitées, de l'absence d'aménagements favorables aux cycles et d'une sensation de dominance du trafic automobile dans l'aménagement. Par ailleurs, un certain nombre de routes et rues de ce réseau nécessitent des adaptations et réaménagements, principalement dans le but de limiter le trafic de transit et de favoriser une meilleure utilisation de l'infrastructure autoroutière, notamment par une accessibilité par poches aux bourgs et villages (utilisation de la sortie minimisant la distance parcourue en localité).
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	La stratégie vise une amélioration du cadre de vie, ainsi qu'une adaptation des mobilités aux contextes villageois et un renforcement de la mobilité douce dans les centres et quartiers des bourgs et villages. Dans le cadre de la valorisation des espaces publics des centres, la stratégie vise aussi à transformer certains espaces publics en places et espaces de rencontre attractifs, sûrs et multifonctionnels et à favoriser des espaces partagés favorables à l'interaction entre les flux et services à la population. Ainsi dans l'Archipel Ouest, il est prévu de débuter un processus de requalification et valorisation des traversées de localité dans le but de fortement favoriser les déplacements MD, d'assurer une meilleure accessibilité aux TP (arrêts de bus et haltes RER) (CE1), et ainsi que d'encourager un report modal (CE4). Par ailleurs, la valorisation des centres des bourgs et villages par ces projets de requalification de l'espace-rue permet de diminuer la dominance du TIM, d'améliorer la qualité et la sécurité des déplacements MD, de favoriser une densification qualitative et différenciée du tissu urbain et d'améliorer le cadre de vie des habitants et usagers (CE2 et 3).

I14.1b	**Requalification du Faubourg Philippe-Suchard, avec éventuelle fermeture au TIM de la partie Nord, aménagement MD et valorisation de l'espace public, étape 2**	**Priorité : B**	**Coût : 1.530 MCHF**
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**		
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**		
Code ARE :	**6458.3.072**		



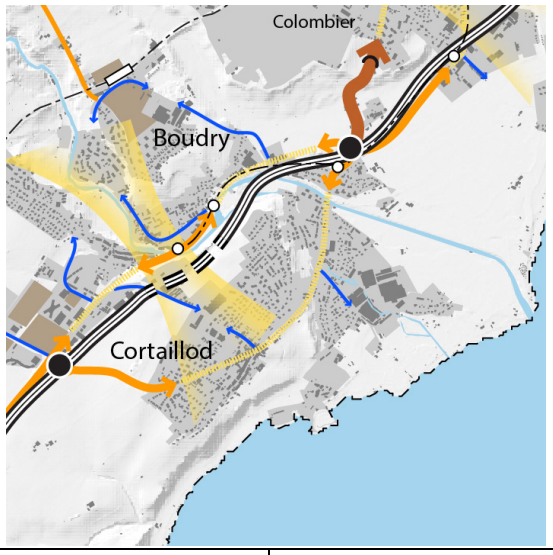


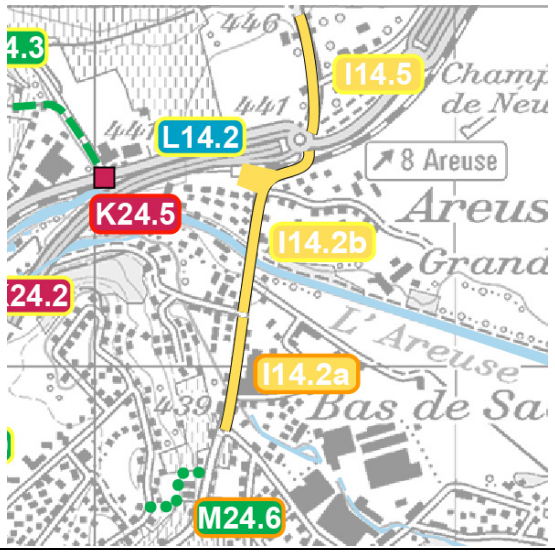


Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	A l'image de la partie centrale du bourg historique (I14.1a., priorité A PA3, 1ère étape), la traversée de la partie haute de Boudry est actuellement également peu valorisée, avec un caractère routier assez marqué. Un réaménagement de la traversée est nécessaire dans le but de valoriser les quartiers, d'améliorer les conditions de déplacement des MD et l'accessibilité aux arrêts TP (RER et bus), et enfin de réduire l'espace à disposition pour le TIM. Ainsi, afin d'augmenter la qualité de vie dans le village de Boudry (quartier des Cèdres en particulier) et l'accessibilité MD, la mesure prévoit une requalification de

	la voirie qui implique la modération du trafic et la création d'un aménagement favorisant une forte coexistence des modes (large trottoir, traitement à niveau de l'espace, stationnement latéral limité et inscrit dans un concept paysager, etc.). Afin d'éviter le trafic de transit, favoriser les déplacements en TP et MD dans le village et maximiser les investissements importants consentis pour la réalisation de la route d'évitement des Conrades, la mesure prévoit une éventuelle fermeture au TIM d'une section de l'axe (mesure précise à définir). Cette mesure forte doit permettre de sensiblement valoriser le centre du village et les quartiers traversés et opérer un transfert modal vers les TP et MD pour les courtes distances, tout en ne limitant que de manière limité les usagers incontournables de la voiture, puisque les temps de parcours vers le bas-du-village par la route de contournement des Conrades sont équivalent à ceux par l'axe Faubourg Philippe-Suchard.
Etat de la planification (2020)	• Orientation stratégique PA RUN 3 • Concept et mesures de modération du trafic dans le secteur "centre-ville / Bourg" (Transitec, Avril 2016)
Coûts	1.530 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de Boudry

I14.2a	Requalification de la route de l'Areuse, aménagements MD (piste cyclable) et valorisation de l'espace public, étape 1	Priorité : B	Coût : 0.900 MCHF
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**		
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**		
Code ARE :	**6458.3.073**		

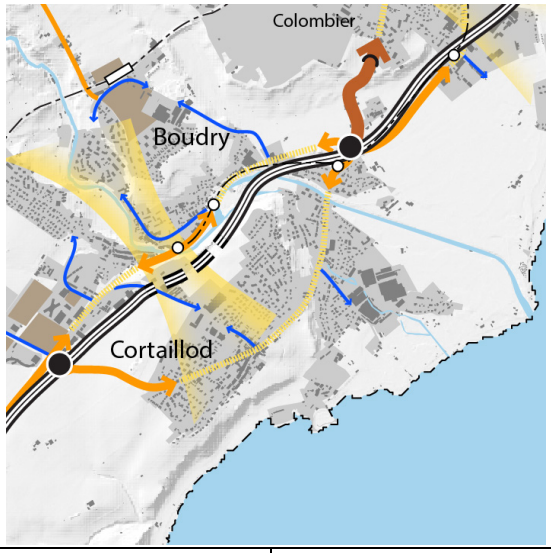


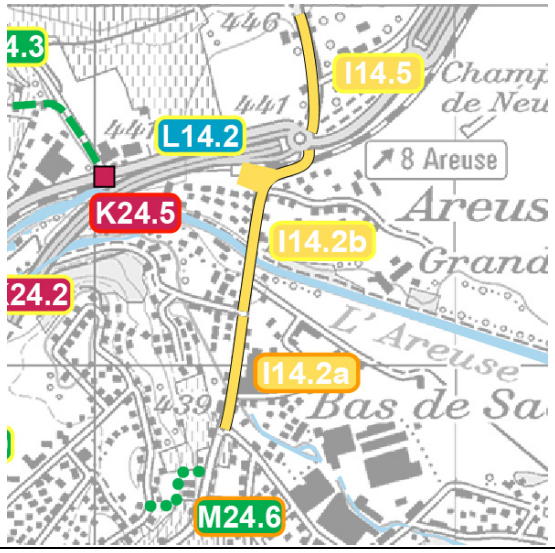


Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	La partie basse du village de Cortaillod (route de l'Areuse) est actuellement peu valorisée, tant sur sa séquence sud que nord. La route la traversant comprend une voie de circulation par direction. Le gabarit d'espace libre est limité dans la section Bas-du-Sachet par des entrepôts et de vieilles bâtisses, alors que les bas-côtés ne sont pas aménagés ni exploités pour les MD sur le reste de la route. Dans ce cadre, les conditions de déplacements des MD sont peu attractives et sécurisée, ceci malgré l'existence d'une liaison alternative en site propre à l'est du bâti dans cette partie du village (chemin des Planches et Bas-de-Sachet). A noter enfin que le régime de vitesse de circulation est par tronçon également inadapté au contexte villageois (60 km/h). Un réaménagement de la traversée de la partie basse du village de Cortaillod, séquence sud, est nécessaire dans le but de valoriser les quartiers adjacents (potentiel de restructuration/densification), d'améliorer les conditions de déplacement des MD et l'accessibilité aux arrêts TP (Littorail et bus TransN n° 612), et enfin de réduire la dominance des TIM dans l'aménagement. Ainsi, afin d'augmenter la qualité de vie dans le village de Cortaillod et l'accessibilité MD, la mesure prévoit une requalification de la voirie qui implique une modération des circulations et la création d'aménagements en faveur des MD (par ex. voie centrale banalisée, élargissement des trottoirs et bandes cyclables si les projets urbains permettent un élargissement du gabarit, etc.). L'ensemble des aménagements doivent néanmoins être compatibles avec le passage de convois exceptionnels.
Etat de la planification (2020)	Orientation stratégique PA RUN 3
Coûts	0.900 MCHF estimatif ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : …

	Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Communes de Cortaillod

I14.2b	Requalification de la route de Cortaillod et traversée MD vers l'interface du Littorail, aménagements MD et valorisation de l'espace public, étape 2	Priorité : C	Coût : 1.042 MCHF
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**		
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**		
Code ARE :	**/**		





Description succincte

La partie basse du village de Cortaillod (route de l'Areuse, y.c. tronçon sur la commune de Boudry) est actuellement peu valorisée, tant sur sa séquence sud que nord. La route la traversant comprend une voie de circulation par direction, avec par tronçon de larges emprises de la chaussée (chaussée >> 6.5m) par rapport au volume de trafic actuel (TJM 6'500 véh/j). Le régime de vitesse de circulation est par tronçon également inadapté au contexte villageois (60 km/h). Par contre, au contraire de la partie Sud, il existe une piste mixte cyclable - piétonne séparée de la chaussée utilisant l'ancienne ligne du tram à côté de la RC5.

Le carrefour à proximité de l'arrêt Littorail "Areuse" de la route de Cortaillod connaît une traversée dangereuse pour les MD, mais également peu attractive, particulièrement pour les vélos (tracé indirect poussant à prendre des risques).

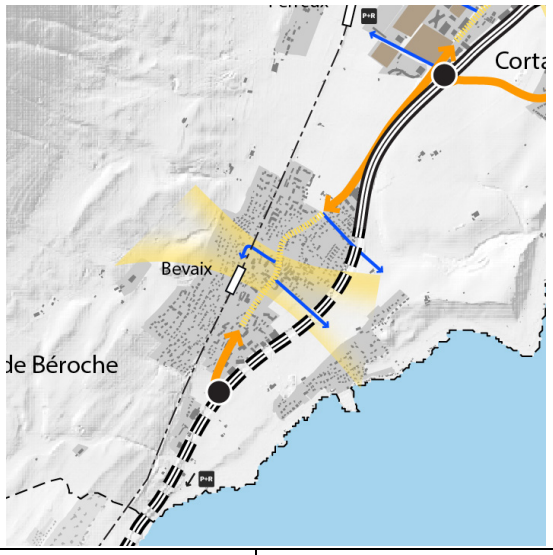
Un réaménagement de la traversée de la partie basse du village de Cortaillod, séquence nord, est nécessaire dans le but de valoriser les quartiers adjacents, d'améliorer les conditions de déplacement des MD (circulation des vélos rapides et accès à la piste mixte séparée) et l'accessibilité aux arrêts TP (Littorail et bus TransN n° 612), et enfin de réduire l'espace à disposition pour le TIM.

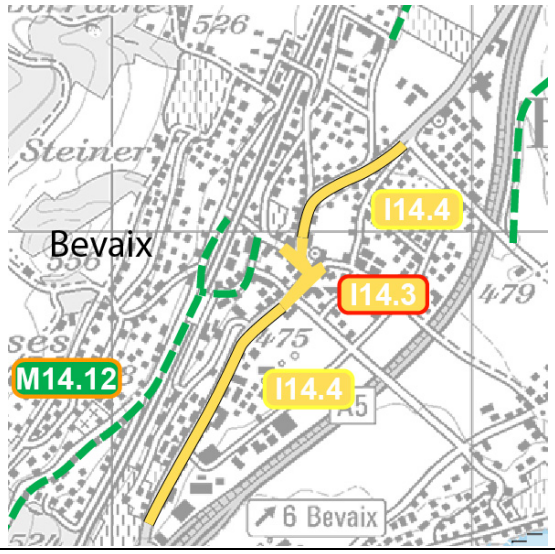
Ainsi, afin d'augmenter la qualité de vie dans le village de Cortaillod et l'accessibilité MD, la mesure prévoit une requalification de la voirie qui implique une modération des circulations et une réduction de la largeur de la chaussée et la création d'un aménagement favorisant la coexistence des modes (large trottoir, traitement à niveau de l'espace, etc.).

Par ailleurs, la mesure a pour but d'améliorer la sécurité des modes doux dans le carrefour d'accès à l'arrêt Littorail. Dans ce secteur clé, il s'agit de réaliser une traversée piétonne sécurisée et prioritaire (voire une zone de rencontre si les futures

	études de projet en démontreraient la pertinence) ainsi que de rationaliser les espaces de circulation : sécuriser et rendre plus directe la traversée des MD (piétons et piste cyclable) au travers la route cantonale. L'ensemble des aménagements doivent néanmoins être compatibles avec le passage de convois exceptionnels (ce qui n'empêche pas une réduction de la largeur de la chaussée si des bordures franchissables sont aménagées, mais implique un gabarit d'espace libre plus important).
Etat de la planification (2020)	• Orientation stratégique PA RUN 3 • Étude d'amélioration des flux et d'aménagement et étapisation des mesures à mettre en œuvre avec chiffrage
Coûts	1.042 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Communes de Boudry et Cortaillod

I14.3 Requalification du bourg, extension de la zone à régime spécial sur la RC 5 et valorisation de l'espace public	Priorité : A	Coût : 5.970 MCHF
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**	
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**	
Code ARE :	**/**	



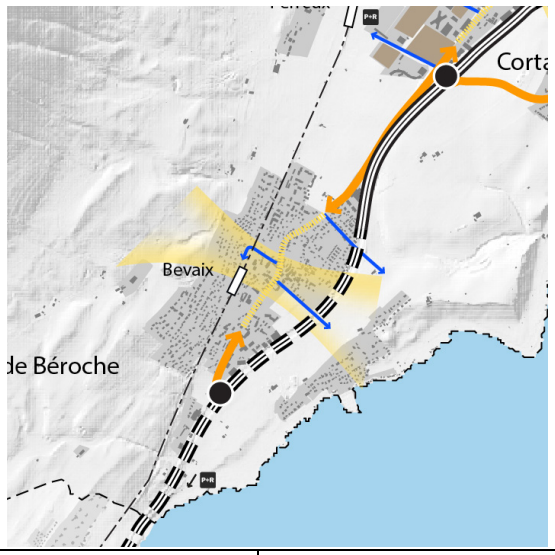


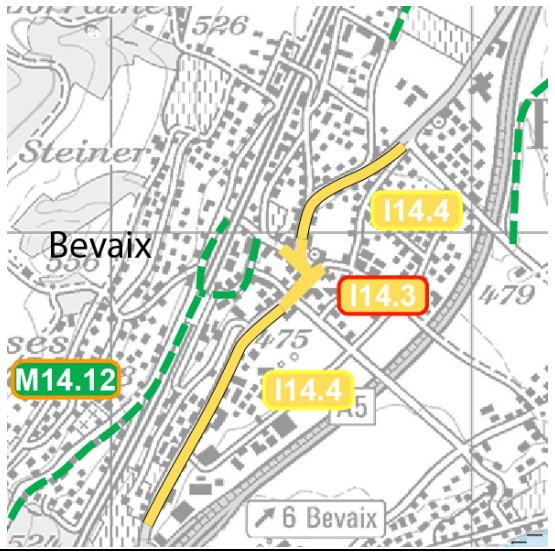
Etat actuel	Dans l'Archipel Ouest, certains axes principaux restent fortement dominés par le TIM et représentent donc de fortes coupures dans les tissus villageois. Ces axes à fort trafic sont également sources de nuisances importantes pour les bourgs et villages traversés. Il s'agit en particulier pour le village de Bevaix de la RC5 qui permet l'accès au réseau suprarégional autoroutier. Par ailleurs, malgré la réalisation de l'autoroute A5, la traversée de la localité est encore trop largement dimensionnée, avec des vitesses de circulation peu adaptées à la configuration et une géométrie très routière. Les aménagements pour les vélos et les piétons sont discontinus et sous-dimensionnés
Description et faisabilité de la mesure	La traversée du village de Bevaix, route cantonale RC5 (TJM 6'300 véh/j), est actuellement peu valorisée. Malgré la présence d'une chaussée à voie centrale banalisée, les modes doux sont peut favorisées en raison de la perméabilité piétonne du centre qui est de moindre qualité en raison du manque de visibilité et des trottoirs très étroits par endroits. Avec la forte sinuosité de la route au cœur du village et les débouchés de petites ruelles sans bonne visibilité, la vitesse de 40km/h et surtout l'aménagement sont inappropriés au contexte. Un réaménagement de la traversée de la localité est nécessaire dans le but de valoriser l'espace central du village, d'améliorer les conditions de déplacement des MD et l'accessibilité aux arrêts TP (bus TransN n°612), et enfin de réduire l'espace à disposition pour le TIM. Ainsi, afin d'augmenter la qualité de vie dans le centre de Bevaix et l'accessibilité MD, la mesure prévoit la requalification complète de façade à façade de la voirie. Cela implique une redistribution des priorités en faveur des MD par l'extension de la zone à régime spécial du bourg, soit sur le secteur central de la traversée de la localité, (idéalement transformation en zone de rencontre). Cette mesure, qui vise notamment la réduction des vitesses de circulation par un traitement spécifique de la partie centrale du bourg (large trottoir, traitement à niveau de l'espace, espaces d'accès

	généreux aux arrêts de bus, arrêts de bus sur chaussée non dépassables, etc.), doit également permettre d'améliorer et de sécuriser les déplacements MD, en particulier les traversées piétonnes. Ces aménagements de modération visent également à éviter au maximum le trafic de transit dans le village en favorisant l'utilisation de l'autoroute et de la jonction autoroutière, minimisant la distance parcourue en localité (maximisation du potentiel des deux jonctions dont dispose Bevaix). L'ensemble des aménagements doit permettre de conserver un itinéraire de délestage de l'autoroute A5 pour des cas exceptionnels (travaux, etc.). Néanmoins, cette contrainte n'empêche pas l'aménagement d'une zone à régime spécial en traversée de Bevaix (maintien d'un gabarit d'espace libre suffisant et aménagement avec des bordures franchissables). A noter que la mesure d'aménagement cyclable est également inscrite au plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC). Il s'agit du tronçon B1-a de l'itinéraire "utilitaire principal" B1.
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité	Le réaménagement de la traversée de localité RC5 à Bevaix permet une valorisation du centre au profit de tous les usagers et améliore la qualité et sécurité des déplacements MD au centre du village, vers la halte RER et les arrêts de bus, ainsi que pour les liaisons intercommunales le long de l'itinéraire structurant d'agglomération MD RC5 (CE1, 2 et 3). L'adaptation de la voirie à son contexte villageois assure une maîtrise des TIM en traversée de village (CE1), ainsi qu'un report modal vers les TP et MD à Bevaix (CE4).
Etat de la planification (2020)	☐ 1 (< 10 mio.CHF) description détaillée du contenu du projet ☒ 2 (> 10 mio.CHF) études préliminaires, estimations des coûts à +/- 30 % ☐ 3 (> 50 mio. CHF) AVP, estimations des coûts à +/- 20 % • Etude de scénarios de réorganisation des espaces-rues (RWB – ST) : 2020 • Estimation des coûts +/- 30 % (RWB) : 2020
Prêt à être réalisé et financé	Texte descriptif • Etude de faisabilité : 2022 – 2023 • Financement étude : 2023 • Etude de projet : 2024 -2025 • Approbation des plans / permis de construire : 2025 • Financement travaux : 2025 • Travaux : 2026 - 2027 (date à préciser) • Mise en service : 2027 (date à préciser)
Priorité	☒ A (2024-2028) ☐ B (2028-2032) ☐ C (après 2031) Argument principal : La requalification la traversée de localité de Bevaix permet de la valoriser et l'adapter au contexte villageois ayant un caractère patrimonial et pouvant être fréquenté par tous les usagers (CE2). Le réaménagement intégral de façade à façade et la modération des circulations contribuent au report modal vers les TP et MD (CE1 et 4) et la sécurisation de tous les usagers, en particulier les piétons et les cycles (CE3).
Coûts	5.970 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : Dans le cadre du plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC), le Conseil d'État peut accorder, à charge du budget, une subvention à la commune. L'axe routier étant de propriété cantonale, une part

	de la réfection de la chaussée pourrait être prise en charge par le Canton. La participation financière du Canton reste, pour ce projet, à déterminer.
Instances responsables	Commune de La Grande Béroche
Liens avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	I14.4, M14.12
Importance pour la planification directrice	Etat au 1er janvier 2021 : ☒ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☐ « coordination réglée » Mesure d'envergure d'agglomération/locale, sans implication pour le PDC.
Impact sur l'environnement	Le projet n'impact pas d'aires importants ou protégés pour la protection de la nature. Il se situe en milieu urbanisé.
Documents mis à disposition	• Etude de scénarios de réorganisation des espaces-rues (RWB – ST) : 2020 • Estimation des coûts +/- 30 % (RWB) : 2020

I14.4 Requalification de la traversée de localité RC 5, aménagement MD aux entrée nord et sud	**Priorité : C**	**Coût : 7.300 MCHF**
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**	
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**	
Code ARE :	**/**	





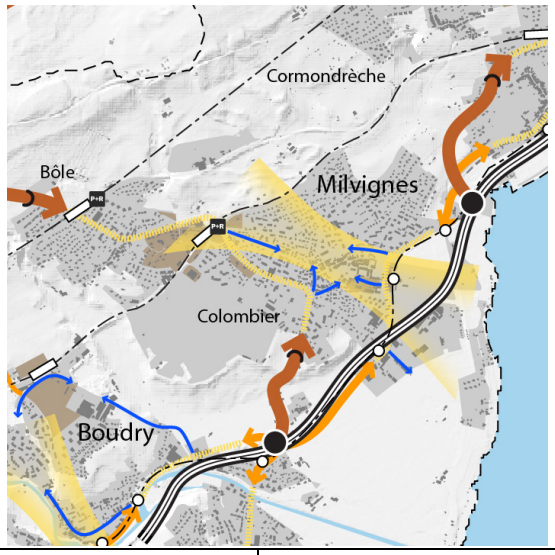
Description succincte	Le réaménagement de l'ensemble de la traversée de localité de Bevaix permet une valorisation des quartiers résidentiels et d'activités au profit de tous les usagers et améliore la qualité et sécurité des déplacements MD vers le centre du village et les TP (RER et bus) (CE1, 2 et 3). L'adaptation de la voirie à son contexte villageois et de quartier assure une maîtrise des TIM en traversée de village (CE1), ainsi qu'un report modal vers les TP et MD à Bevaix (CE4). La mesure est également intégrée dans les réflexions en cours de la révision du plan d'aménagement local (PAL), dans l'optique d'une amélioration de la mobilité et de la qualité de vie dans le village et d'un report du trafic sur l'A5 plutôt que la route centrale du village.
Etat de la planification (2020)	• Devis estimatif, estimation des coûts +/- 25 % (RWB, 2020) • Orientation stratégique PA RUN 3
Coûts	7.300 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de La Grande Béroche

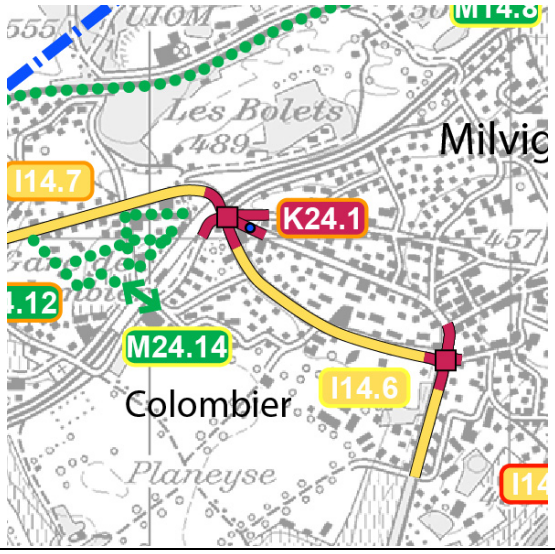
Requalification de pénétrante urbaine

I. Valorisation des traversées de localité et des espaces publics				
I14.6	Requalification de la route de Sombacour, avec aménagement d'une voie centrale banalisée ou aménagements MD	Priorité : C	Coût :	3.674 MCHF
I14.7	**Requalification de la traversée de localité de Bôle (rue de la Gare et rue du Lac)**	**Priorité : B**	**Coût :**	**3.000 MCHF**
I14.8	**Requalification du carrefour des Chézards à Colombier avec valorisation des accès au Littorail (chemin de la Plaine)**	**Priorité : A**	**Coût :**	**1.000 MCHF**
I14.9a	**Requalification de la route de Grandson à Boudry et de la RC5, 1ère étape, création d'une zone modérée en entrée de village**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.150 MCHF**
I14.9b	Requalification de la route de Grandson et de la RC5, 2ème étape, création d'un boulevard urbain structurant pour le PDE Littoral Ouest	Priorité : C	Coût :	/
			Coût total A :	**1.000 MCHF**
			Coût total B :	**3.150 MCHF**

Etat actuel	Dans l'Archipel Ouest, certains axes principaux restent fortement dominés par le TIM et représentent donc de fortes coupures dans les tissus villageois. Ces axes à fort trafic sont également sources de nuisances importantes pour les bourgs et villages traversés. Il s'agit en particulier du réseau des axes d'accès au réseau suprarégional autoroutier, dont la majorité fait partie du réseau routier cantonal. Par ailleurs, certains axes, malgré la réalisation de l'autoroute A5, sont encore largement dimensionnés, avec des vitesses de circulation élevées et une géométrie très routière.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	La stratégie vise un accompagnement de l'évolution des infrastructures routières suprarégionales et une organisation en amont du trafic à partir du réseau routier suprarégional, selon le principe des poches. Dans l'Archipel Ouest, l'enjeu est de favoriser une meilleure utilisation de l'autoroute A5 pour les déplacements rapides et de grande distance dans l'Agglomération RUN ainsi que de minimiser l'impact des routes d'accès au réseau suprarégional autoroutier dans les traversées de localité, en particulier de Bôle, Colombier et Boudry. Une utilisation des réseaux routiers selon des fonctionnalités adaptées aux contextes villageois traversés permet de diminuer la dominance du trafic, et ainsi de valoriser les tissus bâtis adjacents (CE2) et de sécuriser et requalifier les traversées de localité pour les déplacements MD (CE3). Le développement de projets d'aménagement intégrés permet d'améliorer l'attractivité et la sécurité des déplacements MD, d'orienter et de canaliser correctement le trafic suprarégional à destination de l'autoroute (CE1), tout en diminuant ses nuisances dans les villages traversés (bruit et pollution) (CE4).

I14.6 Requalification de la route de Sombacour, avec aménagement d'une voie centrale banalisée ou aménagements MD	Priorité : C	Coût : 3.674 MCHF
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**	
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**	
Code ARE :	**6458.3.078**	





Description succincte

Dans sa partie ouest, le village de Colombier est traversé par la route cantonale principale RC173 sur laquelle circulent quotidiennement quelques 8'800 véhicules (TJM). La route de Sombacour est et restera une liaison importante entre les Montagnes, le Val-de-Travers et le Littoral et/ou l'autoroute A5. Son aménagement à dominante routière ne l'intègre aujourd'hui que peu au contexte villageois.

Même si cette route, dont l'aménagement est très axé sur le trafic automobile, ne traverse pas le centre du village, elle est bordée d'habitatio ns et d'activités qui génèrent des accès et des déplacements à pied et à vélo. La vitesse pratiquée et le bruit provoqué par les véhicules sont importants et la sécurité aux abords de cette voie est précaire (trottoirs étroits et discontinus, aucun aménagement en faveur des cycles).

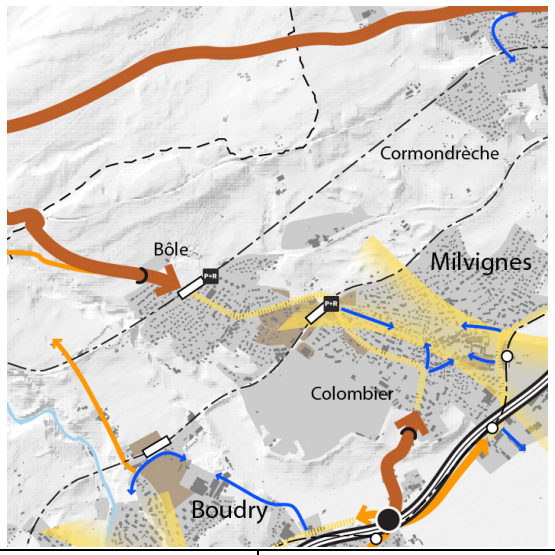
Le projet de requalification de la traversée de Colombier vise à réduire les nuisances du trafic de transit (inter-)régional entre les Montagnes, le Val-de-Travers et le Littoral neuchâtelois, respectivement l'Arc lémanique. En effet, cet axe constitue à ce jour le principal lien routier entre ces régions, et le trafic actuel et l'aménagement ne sont pas adaptés au contexte sensible et villageois à proximité.

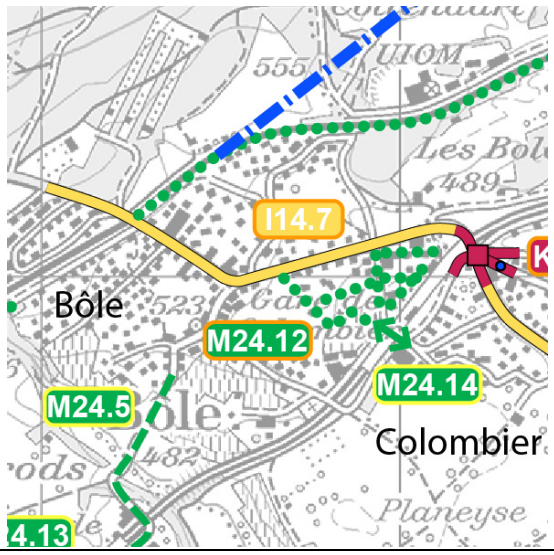
Un réaménagement de la traversée de la localité est nécessaire dans le but de valoriser le village, d'améliorer les conditions de déplacements des MD et l'accessibilité aux arrêts TP (RER et bus TransN n°120), ainsi que de réduire les nuisances liées au trafic (en particulier le bruit, par une réduction des vitesses).

Ainsi, afin d'augmenter la qualité de vie dans le village de Colombier et l'accessibilité MD, la mesure prévoit une réduction des vitesses et la requalification complète de la voirie. Cela implique une redistribution des priorités en faveur des MD par une requalification intégrant des aménagements MD (trottoirs, bande cyclable) ou une voie centrale banalisée, privilégiant une forte coexistence des modes. Les mesures MD doivent viser à sécuriser les déplacements mobilité douce longitudinaux, mais aussi les traversées piétonnes.

Etat de la planification (2020)	• Orientation stratégique PA RUN 3 • Avant-projet communal
Coûts	3.674 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de Milvignes

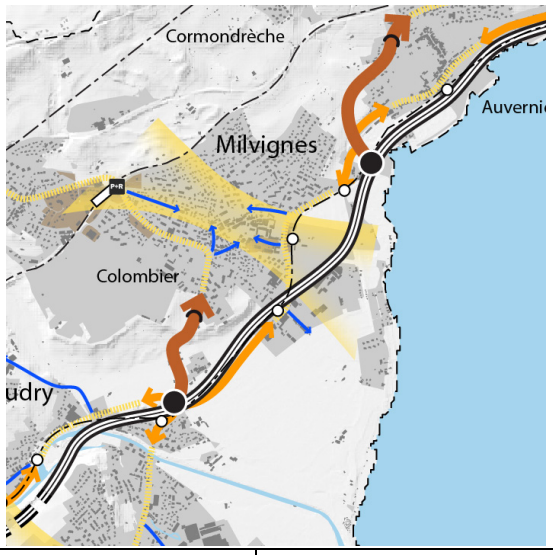
I14.7 Requalification de la traversée de localité de Bôle (rue de la Gare et rue du Lac)	**Priorité : B**	**Coût : 3.000 MCHF**
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**	
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**	
Code ARE :	**/**	

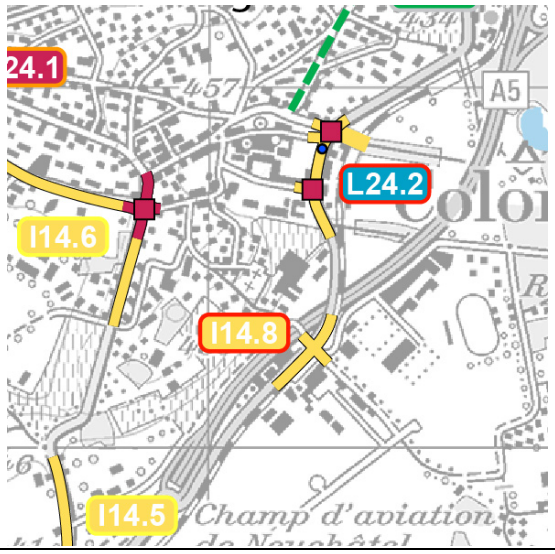




Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	La traversée du village de Bôle a fait l'objet de premiers réaménagements dans sa partie Nord en 2010, toutefois des mesures complémentaires en faveur des cycles et une modération des circulations avec un abaissement des vitesses est à réaliser. Sur la partie Sud de la traversée encore non réaménagée de la rue du Lac ainsi que sur le tronçon au Nord de la gare, entre Bôle et Colombier, un réaménagement d'ensemble favorisant l'intégration des divers modes est à réaliser. Un réaménagement de la traversée de la localité est nécessaire dans le but de valoriser le village, d'améliorer les conditions de déplacements des MD et l'accessibilité aux arrêts TP (RER et bus), ainsi que de réduire les nuisances liées au trafic (en particulier le bruit, par une réduction des vitesses). Ainsi, afin d'augmenter la qualité de vie dans le village de Bôle et l'accessibilité MD, la mesure prévoit la requalification complète de la voirie. Cela implique une redistribution des priorités en faveur des MD par une requalification intégrant des aménagements MD (trottoirs, bandes cyclables) ou une voie centrale banalisée sur les tronçons où ce n'est pas déjà le cas, privilégiant une forte coexistence des modes. Les mesures MD doivent viser à sécuriser les déplacements mobilité douce longitudinaux, mais aussi les traversées piétonnes, notamment pour l'accès à la gare de Colombier.
Etat de la planification (2020)	• Orientation stratégique PA RUN 3 • Avant-projet communal.
Coûts	3.000 MCHF ☒ CH PA ☒ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : Participation possible du SPCH pour le renouvellement du revêtement
Instances responsables	Commune de Milvignes

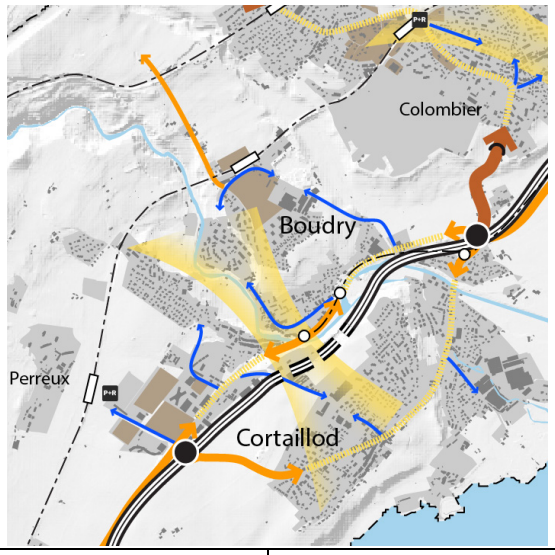
I14.8 Requalification du carrefour des Chézards à Colombier avec valorisation des accès au Littorail (chemin de la Plaine)	Priorité : A	Coût : 1.000 MCHF
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**	
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**	
Code ARE :	**6458.3.080**	

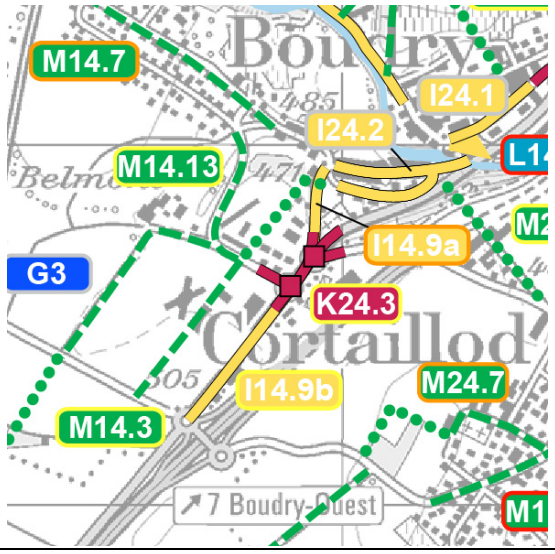




Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Au sud-est du village de Colombier, la plaine d'Areuse et son accessibilité sont fortement marquées par la route de Longueville. Cet axe appartenant au réseau des routes principales suisses reste fortement dominé par le TIM et représente donc une forte coupure entre le centre du village et la zone d'activités et de loisirs, ceci malgré la réalisation de l'autoroute A5. La chaussée traversant ce secteur est largement dimensionnée par rapport au volume de trafic actuel (TJM 4'900 véh/j) et la vitesse autorisée trop élevée (60 km/h). En matière de mobilité piétonne, le franchissement de la chaussée et l'accès à l'arrêt Littorail Les Chézards s'effectue par un passage inférieur peu attractif. Un réaménagement de ce secteur est nécessaire dans le but d'améliorer les conditions de déplacements des MD et d'accessibilité à l'arrêt du Littorail et de réduire les nuisances (bruit routier). Ainsi, la mesure prévoit le réaménagement des débouchés du passage inférieur, la valorisation de ses accès et la requalification du chemin de la Plaine dans le secteur de la halte. Par ailleurs, la mesure vise également la création d'un aménagement favorisant la réduction des vitesses sur l'axe de Longueville.
Etat de la planification (2020)	Avant-projet et devis (mesure anticipée PA4)
Coûts	1.000 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : processus en cours, la prévision sera pour un maximum de la moitié pour Milvignes
Instances responsables	Communes de Milvignes et de Boudry

I14.9a	**Requalification de la route de Grandson à Boudry et de la RC5, 1ère étape, création d'une zone modérée en entrée de village**	**Priorité : B**	**Coût : 0.150 MCHF**
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**		
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**		
Code ARE :	**/**		





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	L'entrée Ouest de Boudry de la rue de Grandson à partir de la route d'évitement RC5 a aujourd'hui encore un caractère routier, malgré la zone 30 mise en place. Le projet prévoit une requalification simple de la pénétrante du village. Un réaménagement est souhaité afin de marquer la transition vers l'entrée du village et améliorer les conditions de déplacements des MD, ainsi que de réduire les nuisances liées au trafic (en particulier le bruit, par une réduction des vitesses). Il s'agit également de marquer la différence de hiérarchie routière entre RC et entrée de village par une porte d'entrée du village mieux marquée ou encore de réaliser du stationnement alterné pour réduire largeur de chaussée et mieux faire respecter le régime de vitesse dans la zone 30. Enfin cette mesure vise aussi à favoriser l'usage de la route d'évitement RC 5 pour le trafic à destination de l'Est du village.
Etat de la planification (2020)	Avant-projet et devis
Coûts	0.150 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de Boudry

I. Espace transfrontalier

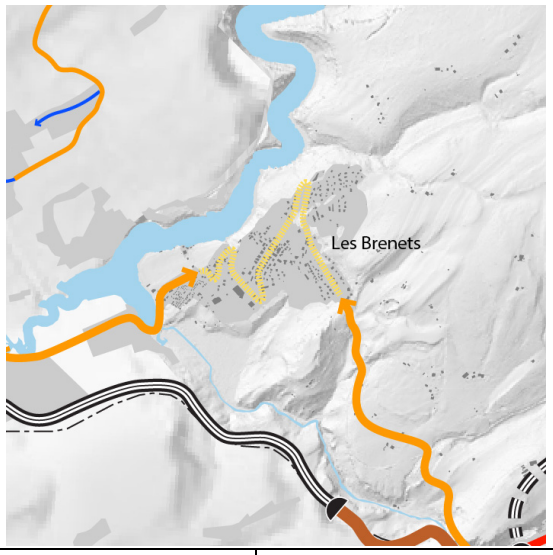
Traversée de localité

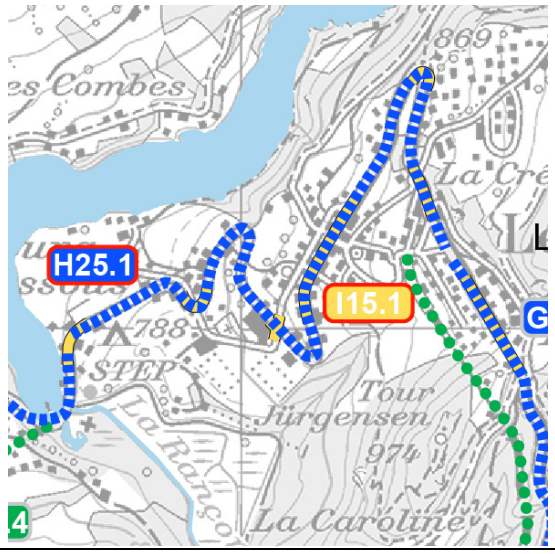
I. Valorisation des traversées de localité et des espaces publics				
I15.1	**Requalification de la traversée de localité des Brenets et des entrées est et ouest, aménagements MD et valorisation de l'espace public**	**Priorité : A**	**Coût :**	**1.050 MCHF**
I15.2	**Requalification de l'Avenue Charles-de-Gaule, création d'un boulevard urbain favorable au TP et MD**	**Priorité : B**	**Coût :**	**2.200 MCHF**
I15.3	**Requalification de la traversée de localité des Fins, valorisation de l'espace public**	**Priorité : C**	**Coût :**	**2.000 MCHF**
I25.1	**Requalification de l'avenue de la Gare et modification du schéma de circulation du centre-ville, avec réaménagement des rues de la Louhière, Pasteur et Grand-Rue**	**Priorité : B**	**Coût :**	**3.000 MCHF**
			Coût total A :	**1.050 MCHF**
			Coût total B :	**5.200 MCHF**

Etat actuel	Dans l'Espace transfrontalier, certains axes principaux ne bénéficient pas encore d'aménagements adaptés aux conditions de traversées de localité. Il s'agit d'une part des réseaux d'accès à la voie rapide à Morteau et Villers-le-Lac, ainsi que du réseau des axes régionaux desservant les villages. Ces réseaux traversant les bourgs et villages en leurs cœurs constituent souvent des espaces de support pour la vie locale, avec un ensemble de lieux de services et d'agrément pour les habitants. Le trafic exerce une pression sur les possibilités d'usage de ces espaces tant du point de vue quantitatif que qualitatif (vitesses perçues, emprise large de la chaussée, stationnement latéral, etc.). La place de la mobilité douce est généralement largement insuffisante pour ce type de secteurs centraux, notamment en raison d'espaces dédiés aux dimensions limitées, l'absence d'aménagements favorables aux cycles et une sensation de dominance du trafic automobile dans l'aménagement. Par ailleurs, un certain nombre de routes et de rues de ce réseau nécessite des adaptations et réaménagements, principalement dans le but de limiter le trafic de transit et de favoriser une meilleure utilisation de l'infrastructure suprarégionale, notamment pour les Brenets et Villers-le-Lac.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	La stratégie vise une amélioration du cadre de vie, ainsi qu'une adaptation des mobilités au contexte villageois et un renforcement de la mobilité douce dans les centres et quartiers des bourgs et villages. Dans le cadre de la valorisation des espaces publics des centres, la stratégie vise aussi à transformer des espaces publics en places et espaces de rencontre attractifs, sûrs et multifonctionnels et à favoriser des "espaces-partagés" favorables à l'interaction entre les flux et services à la population.

	Ainsi, dans l'Espace transfrontalier, il est prévu de requalifier et valoriser un certain nombre de traversées de localité dans le but de fortement favoriser les déplacements MD, d'assurer une meilleure accessibilité aux TP (arrêts de bus et haltes ferroviaires) (CE1), et ainsi d'encourager un report modal vers les TP/MD (CE4). Par ailleurs, la valorisation des centres des bourgs et villages par ces projets de requalification de l'espace-rue permet de diminuer la dominance du TIM, d'améliorer la qualité et la sécurité des déplacements MD, de favoriser une densification qualitative et différenciée du tissu urbanisé et d'améliorer le cadre de vie des habitants et usagers (CE2 et 3).

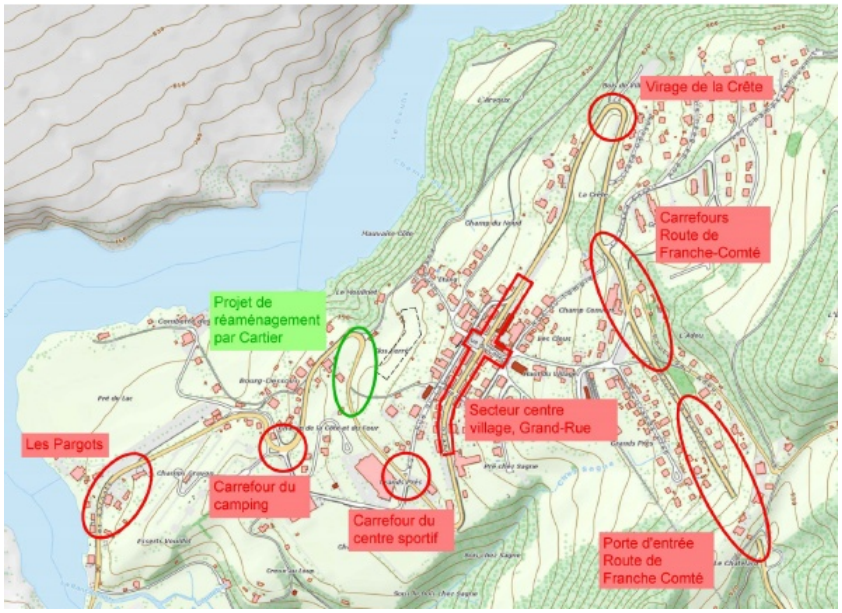
I15.1 Requalification de la traversée de localité des Brenets et des entrées est et ouest, aménagements MD et valorisation de l'espace public	Priorité : A	Coût : 1.050 MCHF
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**	
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**	
Code ARE :	**6458.3.082**	





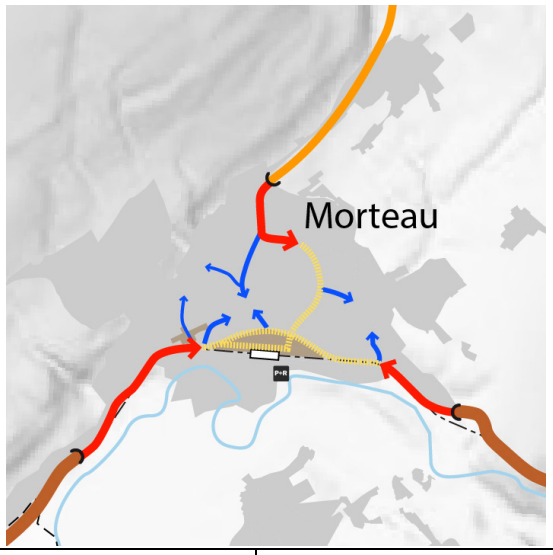
Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	La partie historique du bourg des Brenets (Grand-Rue) est actuellement peu valorisée. La rue traversant le cœur du village comprend une voie de circulation par direction, avec une large emprise de chaussée (chaussée >> 4.75m) par rapport au volume de trafic actuel (TJM 2'500 véh/j). Les aménagements en faveur de la mobilité douce sont limités, avec des trottoirs étroits et aucun aménagement pour les cycles. L'espace-rue est également largement obstrué par du stationnement latéral. Un réaménagement de la traversée de la localité est nécessaire dans le but de valoriser l'espace central du bourg, d'améliorer les conditions de déplacement des MD et l'accessibilité aux arrêts TP (nouveau bus Le Locle – Les Brenets, bas du village), et enfin de réduire l'espace à disposition pour le TIM. Ainsi, afin d'augmenter la qualité de vie dans le bourg des Brenets et l'accessibilité MD, la mesure prévoit la requalification complète de la voirie. Cela implique une redistribution des priorités en faveur des MD par la création d'un aménagement favorisant une forte coexistence des modes (large trottoir, traitement à niveau de l'espace, stationnement latéral limité et inscrit dans un concept paysager, etc.) et une modération des vitesses. La réalisation d'une zone spéciale (zone 30 km/h ou de rencontre) sur la partie centrale de la traversée du bourg.

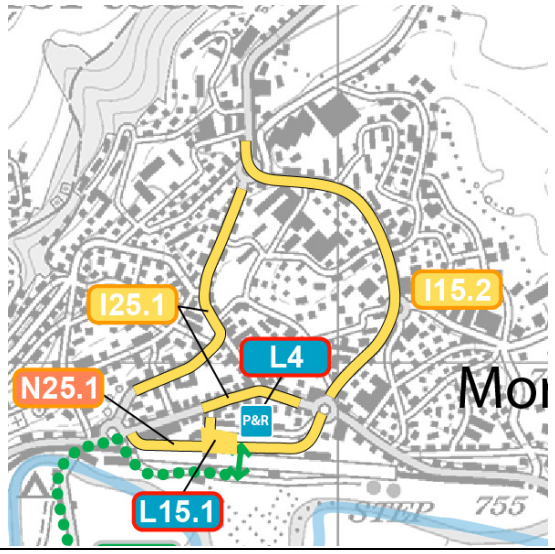
<table>
<tr><td></td><td>

Par ailleurs, la mesure comprend encore tourte une série d'aménagements complémentaires tout le long de la traversée du village, notamment des îlots de sécurisation des traversées piétonnes, des aménagements en faveur des cycles, le traitement des portes d'entrées de localités, mais également la mise en valeur des différentes places publiques et de tous les raccordements des routes communales, chemins, places et habitations.


Ces aménagements de modération visent à éviter au maximum le trafic de transit (favoriser l'utilisation du réseau suprarégional pour le trafic frontalier depuis Villers-le-Lac).
</td></tr>
<tr><td>Etat de la planification (2020)</td><td>Rapport technique : aménagement de surface, RWB pour la commune des Brenets, mars 2014 (3 variantes sont encore ouvertes pour le projet d'aménagement du centre).</td></tr>
<tr><td>Coûts</td><td>1.050 MCHF
☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : …
Clé de répartition du financement : /</td></tr>
<tr><td>Instances responsables</td><td>Ville du Locle</td></tr>
</table>

I15.2 Requalification de l'Avenue Charles-de-Gaule, création d'un boulevard urbain favorable au TP et MD	Priorité : B	Coût : 2.200 MCHF
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**	
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**	
Code ARE :	**/**	





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

L'avenue Charles de Gaulle est une voie communale qui constitue un axe majeur entre la frontière Suisse et Besançon. Elle relie le centre-ville au nord de la ville et permet de desservir des pôles commerciaux et des services publics importants (Assurance maladie, pôle emploi, zone commerciale, Lycée…). De nombreux piétons circulent sur les trottoirs de chaque côté de la route mais le cheminement n'est pas agréable en raison d'une faible proportion d'espaces verts, ni sécurisé avec la proximité avec la route sur laquelle les véhicules circulent vite en raison de la géométrie très routière de la voirie. Les cyclistes partagent la chaussée avec les voitures et les poids lourds.

L'avenue comprend une voie de circulation par direction, avec un volume de trafic relativement important (TJM 10'000 à 12'000 véh./jour). Les aménagements en faveur de la mobilité douce sont très limités, avec des trottoirs étroits et l'absence d'aménagements pour les cycles, malgré la pente.

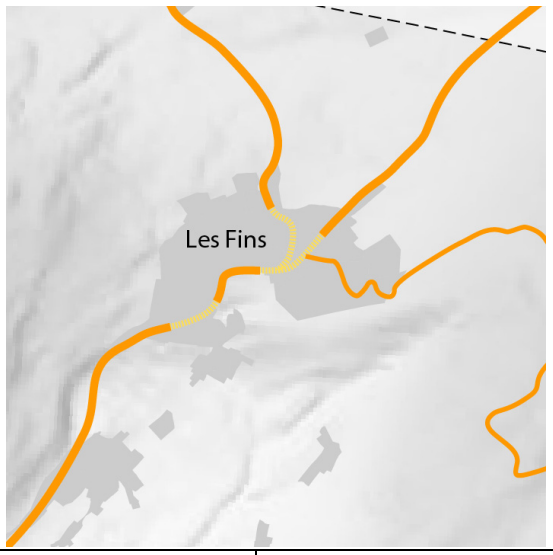
L'avenue a déjà fait l'objet d'une requalification dans sa partie haute, avec la réalisation d'une bande médiane. La partie basse reste en revanche peu valorisée.

Un réaménagement de cette ceinture routière traversant Morteau est nécessaire dans le but de valoriser le centre régional et de renforcer le rôle de l'avenue Charles-de-Gaulle comme ceinture du centre, tout en prenant des mesures visant à mieux y intégrer les TP (nouvelle ligne de bus) et MD (liaison structurante d'agglomération, accessibilité aux arrêts de bus).

Ainsi, la mesure prévoit certaines requalifications de la voirie qui impliquent une redistribution des priorités en faveur des MD et la création au minimum d'une bande cyclable montante tout au long de l'avenue. La requalification devra aussi la sécurisation des circulations piétonnes le long de l'axe mais aussi permettre une certaine perméabilité pour rattacher au centre-ville les quartiers situés à la périphérie extérieure. Dans la partie basse de l'avenue, un aménagement de modération favorisant les traversées piétonnes du type de celui réalisé sur la partie haute est à réaliser.

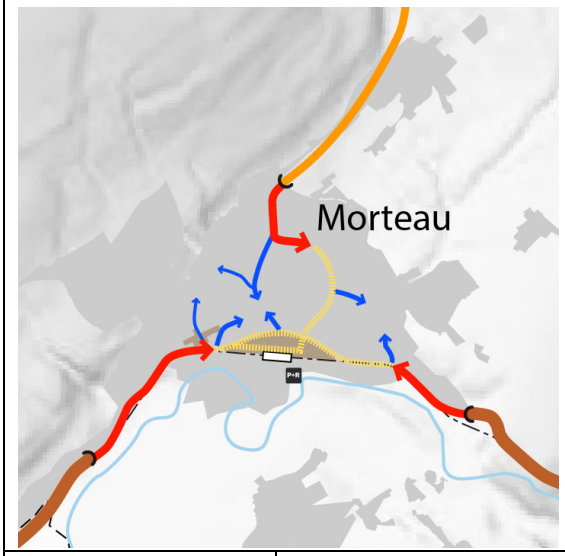
	La mesure permettra de développer l'usage des transports publics grâce à la création d'arrêts bus le long de l'axe. Les revêtements utilisés devront absorber au maximum le bruit. En effet cet axe est classé à grande circulation par l'Etat français et a fait l'objet d'un Pla de Prévention du Bruit soumis à enquête publique.
Etat de la planification (2020)	• Etude globale de circulation et de stationnement – Ville de Morteau – Décembre 2017 – Bureau d'études TRANSITEC • Etude de faisabilité pour la création d'une voie de délestage du centre-ville – Ville de Morteau – Juin 2020 – Bureaux d'études SERUE et TRANSITEC • Etude préalable prévue en 2021
Coûts	2.200 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : Département du Doubs : 40 %, Etat : 30% Commune : 30%
Instances responsables	Ville de Morteau

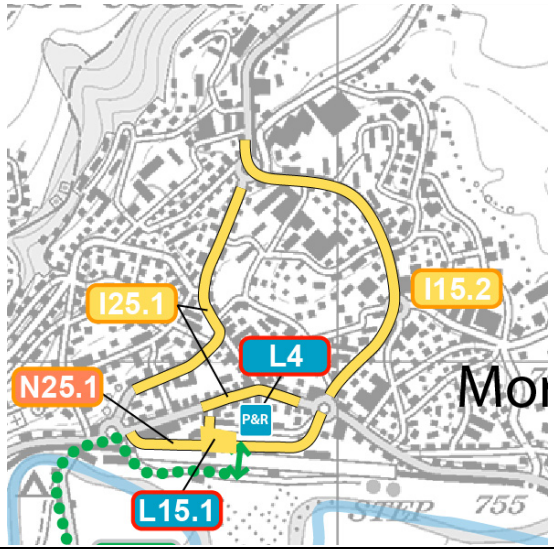
I15.3 Requalification de la traversée de localité des Fins, valorisation de l'espace public	Priorité : C	Coût : 2.000 MCHF
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**	
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**	
Code ARE :	**/**	



Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Le centre du village des Fins, et en particulier le carrefour rue principale – route de Besançon – route de Maîche, est actuellement peu valorisé, avec notamment de larges emprises de la chaussée (chaussée >> 6.5m) et une géométrie très routière. Un réaménagement de la traversée de la localité est nécessaire dans le but de valoriser l'espace central du village, d'améliorer les conditions de déplacement des MD, et enfin de limiter la dominance du TIM dans l'aménagement. La mesure vise à transformer cet espace routier en place, avec un concept intégrant tous les modes de transport. La réalisation d'une zone à régime spécial est prévue (zone 30 km/h), avec un réaménagement favorisant une redistribution des surfaces en faveur des MD (larges trottoirs, traitement à niveau de l'espace, etc.). En prolongement du réaménagement de la centralité, des aménagements MD sont à créer sur la rue Principale, la route de Maîche et la route de Besançon. L'aménagement du carrefour avec une desserte bus permettra de rabattre les usagers de la gare de Morteau en TP.
Etat de la planification (2020)	Etude de faisabilité pour le réaménagement du carrefour des usines (Route Départementale 437 et Route Départementale 461)
Coûts	2.000 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : Département du Doubs : 40 %, Etat : 30% Commune : 30%
Instances responsables	Commune de Les Fins

I25.1	**Requalification de l'avenue de la Gare et modification du schéma de circulation du centre-ville, avec réaménagement des rues de la Louhière, Pasteur et Grand-Rue**	**Priorité : B**	**Coût : 3.000 MCHF**
Catégorie ARE :	**3. Valorisation / sécurité de l'espace routier**		
Sous-catégorie ARE :	**3.2 Tronçon routier**		
Code ARE :	**/**		





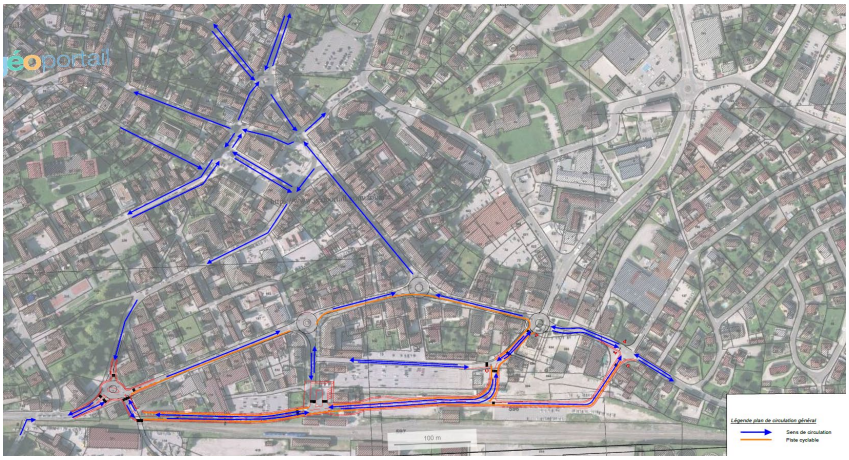
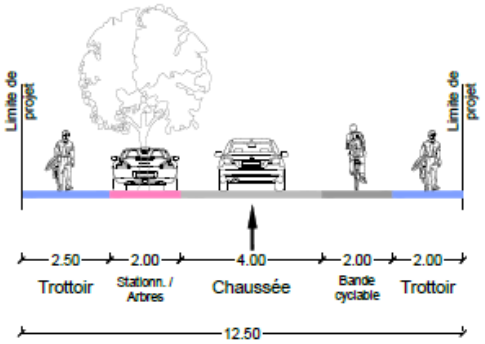
Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

Les rues du centre-ville de Morteau ne sont actuellement que peu adaptées aux MD et les accès à la gare et aux arrêts de bus sont peu attractifs.

La mesure consiste à requalifier les axes principaux du centre-ville, en particulier l'avenue de la Gare, pour favoriser les MD et les TP et permettre un accès au centre et à la gare via des cheminements alternatifs au TIM. Des trottoirs et des pistes cyclables seront aménagés sur ces axes. Les sens de circulation seront entièrement revus pour accompagner le nouveau schéma de déplacements et apaiser le centre-ville.

Le projet vise ainsi à ce que les habitants de Morteau se déplacent prioritairement à pied et à vélos de/vers et dans le centre-ville et accèdent à la gare en TP et MD, ce qui permettra également de diminuer la pression sur le stationnement dans le centre et à proximité immédiate de la gare.

A noter que pour réaliser la mesure, le pôle de gare et le boulevard urbain sud devront être construits pour permettre la mise en place de sens uniques sur certaines

	voies.  
Etat de la planification (2020)	• Etude globale de circulation et de stationnement – Ville de Morteau – Décembre 2017 – Bureau d'études TRANSITEC • Etude de faisabilité pour la création d'une voie de délestage du centre-ville – Ville de Morteau – Juin 2020 – Bureaux d'études SERUE et TRANSITEC
Coûts	3.000 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : Département du Doubs : 40 %, Etat : 30% Commune : 30%
Instances responsables	Ville de Morteau

J. Service de la mobilité et politique de stationnement

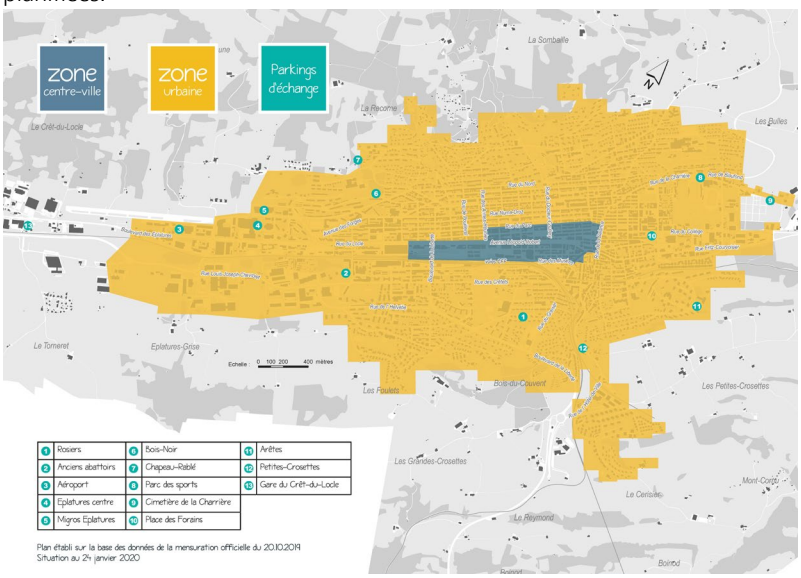
J1	**Plans de mobilité pour les entreprises et les administrations publiques**	**Priorité : Ap**
Etat actuel	**Plan directeur cantonal** La fiche A_24 "Gérer le stationnement" vise à gérer le stationnement de manière appropriée et cohérente à l'échelle du canton. Un des principes notamment applicables sur le territoire de l'agglomération est : • Promotion des plans de mobilité d'entreprises et pour les administrations publiques (tâche des délégués à la mobilité communaux, avec l'appui du canton). **Politiques locales** Actuellement, la mise en œuvre de plans de mobilité d'entreprise n'est pas gérée de manière uniforme entre les différentes villes et communes de l'agglomération. Les stratégies et règlements suivants sont actuellement en vigueur dans les communes de l'agglomération : • Ville de Neuchâtel : La Ville de Neuchâtel a renoncé aux plans de mobilité d'entreprise en faveur d'une stratégie plus partenariale, et a mis en place une plateforme à cet effet. • Ville de La Chaux-de-Fonds : Règlement d'aménagement communal (RAC), modification entrée en vigueur le 21 janvier 2013 : "plan de mobilité pour toute activité économique dont le nombre d'employés est supérieur à 30 quel que soit leur taux d'activité". De nombreux plans de mobilité d'entreprises sont ainsi déjà en vigueur et le plan de mobilité de l'administration communale est en place depuis 2011 et a été révisé au 1.11.2020 (en même temps que la politique de stationnement). • Ville du Locle : le règlement d'aménagement communal, art. 7.6.1, al.3, impose un plan de mobilité lors de la création de 30 places de parc et plus, ainsi que l'extension à 30 places d'un parking existant.	
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique Incitation à élaborer de **plans de mobilité pour les entreprises et administrations publiques**. Pour les communes de l'agglomération il est recommandé de mettre en place de ce genre d'outil pour toutes entreprises et administrions de plus de 50 emplois. Au niveau cantonal, es communes restent libres d'exiger la mise en œuvre d'un plan de mobilité à travers leurs règlements communaux, toutefois ceci est fortement **recommandé pour toutes les communes de l'agglomération**. Limitation de la mobilité de quartier par la **mise en place de plans de mobilité de site/quartiers dans le cadre de projets de planification spécifiques et d'envergures** (par ex. plan de mobilité de site/quartier visant à favoriser les mobilités les plus efficaces en milieu urbanisé, que sont les TP et MD, ainsi qu'au besoin à limiter la génération de TIM par des mesures d'accompagnement, voire le plafonner à l'aide de modèles de monitoring du trafic routier ("Fahrtenmodell")).	
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et effets escomptés	Responsabilisation des entreprises / administrations et mise en place par ces dernières de stratégies de déplacement favorable aux TP et MD permettant une limitation des déplacements motorisés des pendulaires, ainsi que de leurs impacts. Cette mesure contribue à une baisse du trafic individuel motorisé favorisant le report modal vers les TP et MD, améliorant donc CE1, CE3 et CE4.	

Etat de la planification (2021)	Dans la révision du RELConstr, qui est actuellement en révision et sera mis en consultation de juin à septembre 2021, les communes pourront exiger un plan de mobilité à travers leurs règlements communaux. Aucune mention d'un nombre de places minimum à partir duquel il serait obligatoire n'est formulé. Autre élément nouveau du RELConstr. En cours de révision, celui-ci propose d'instaurer un suivi dans le temps car c'est souvent le problème rencontré : les mesures ne sont pas monitorées. Par ailleurs, le RELConstr. délimitera l'action du plan de mobilité à l'ensemble des affectations sauf le logement (ce qui permet d'inclure l'administration). Au niveau communal, les adaptations se font en fonction des calendriers pour les révisions des PAL, qui sont en cours dans l'ensemble du périmètre de l'Agglomération RUN. En complément des réflexions qui seront menées sur ces thématiques dans le cadre de de la conception des plans d'affectation régionaux ou communaux (révision des PAL), le RUN, dans son rôle d'organisme régional d'agglomération, réunira les acteurs communaux des différents espaces de l'agglomération (Régions, CRT, intercommunalités, etc.) afin de lancer une démarche visant la planification et la mise en œuvre de mesures concertées en matière de plans de mobilité d'entreprises (ceci de manière coordonnée avec le stationnement public, privé et P+R).
Horizon de réalisation	Dans le cadre de l'établissement de la révision des PAL, dont l'adoption et l'entrée en vigueur est planifiée à l'horizon 2023 pour l'ensemble des communes, laquelle comprend également l'établissement d'un règlement d'aménagement et des constructions.
Instances responsables	Canton, régions (notamment au travers des CRT et du RUN) et communes
Coordination avec planifications d'ordre supérieur	Plan directeur cantonal, notamment la fiche A_24. A noter que cette dernière sera modifiée dans le cadre de l'adaptation partielle du PDC 2021, pour tenir compte de la révision du RELConstr. concernant le stationnement et des réflexions sur les P+R .

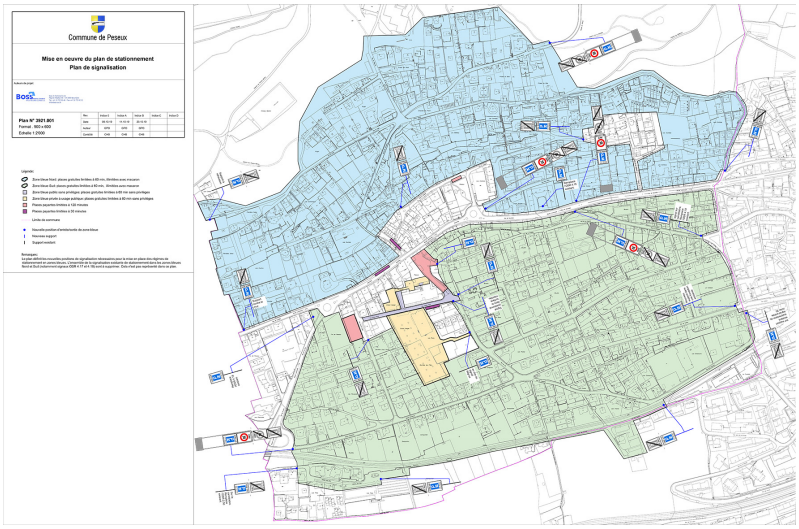
J2.1 Gestion du stationnement public	Priorité : Ap
Etat actuel	**Plan directeur cantonal** La fiche A_24 "Gérer le stationnement" vise à gérer le stationnement de manière appropriée et cohérente à l'échelle du canton, en particulier les aspects de localisation, volumes et tarification. Les objectifs spécifiques poursuivis sont : • Amélioration du report modal vers les TP et la MD ; • Diminution du TIM à l'intérieur des localités (pollution et santé publique) ; • Valorisation de l'image de la ville/village (patrimoine) ; • Augmentation de la tranquillité des quartiers d'habitation, amélioration des conditions de vie, diminution des pollutions, amélioration de la santé publique, amélioration de la sécurité. Le plan directeur cantonal exige la mise en place d'une politique coordonnée du stationnement à l'échelle du canton, qui s'applique d'une part aux agglomérations et centres urbains, et d'autre part à l'ensemble du territoire cantonal. Les principes applicables sur le territoire de l'agglomération sont notamment : • Définition et mise en œuvre d'un concept global de gestion du stationnement public, semi-public et privé, afin d'assurer une continuité sur le long terme et une vision globale ; • Généralisation du stationnement à durée limitée et/ou payant, au besoin avec vignette ; • Contrôle efficace et régulier du stationnement ; • Suppression de la gratuité des parkings des centres d'achats (cf. Fiche E_13) ; • Aménagement des parkings de surface afin d'assurer leur qualité urbanistique et paysagère, et faciliter d'autres usages temporaires, voire leur reconversion sur le long terme. Les communes de l'Agglomération RUN sont par conséquent attendues pour de se doter d'une politique publique de stationnement coordonnée (sur fonds privé et public). **Politiques locales** Actuellement, le stationnement public n'est pas géré de manière uniforme entre les différentes villes et communes de l'agglomération. • La Ville de Neuchâtel dispose d'une politique affirmée et active de gestion du stationnement public qui est menée depuis 25 ans environ (le plan de stationnement est dans sa 3ème étape ; il a été adopté en juin 2008, selon rapport final de la commission spéciale du plan de stationnement III au conseil général et adopté le 30 juin 2008 par le Conseil Général et se trouve actuellement dans sa phase de mise en oeuvre). La ville comprend 12 zones bleues avec macarons pour résidents, dont les dernières zones Nord et Ouest ont été développées en 2017, ainsi que des secteurs Est en 2019 et 2020, ainsi que du stationnement payant par horodateurs au centre-ville. Toutefois il reste à ce jour plus de 1'000 places zones blanches illimitées. • A La Chaux-de-Fonds, alors que depuis l'échec de la politique de stationnement en votation populaire en 2011 une politique des "petits pas" était pratiquée lors de chaque intervention (réduction de l'offre, modification de la gestion, récupération d'espace pour les piétons, etc.), la ville vient de mettre en place sa nouvelle politique de stationnement public qui est entrée en vigueur au 1er novembre 2020. Cette politique vise avant tout à limiter l'accès à du stationnement de longue durée pour les pendulaires. La mesure phare de cette politique

	consiste en l'introduction de restriction de stationnement dans la durée par l'introduction d'une "zone centre-ville" en régime "zone bleue, ainsi qu'une "zone urbaine" couvrant l'ensemble du territoire communal avec un stationnement sur cases blanches limité à 2h ouverte aux macarons. Sous conditions, 3 catégories de bénéficiaires peuvent obtenir un macaron : les habitants, les entreprises et les pendulaires. Le stationnement reste à ce jour toutefois gratuit au centre-ville. • La Ville du Locle a, ces dernières années, aussi engagé des réflexions pour la mise en œuvre d'une politique de limitation des possibilités de stationnement. Les principes de gestion et leur mise en œuvre doivent cependant encore être définis et légalisés, notamment dans le cadre d'études prévues dès 2021 et de la procédure de révision du PAL d'ici à 2023. • Les **autres communes** suisses de l'agglomération (COMUL et AUD) ne disposent pas encore de leur propre politique de stationnement public, à l'exception de **Peseux** dont le plan de stationnement a été adopté le 13.12.2019 et mis en œuvre dès le 1er mars 2020 et de **Boudry** qui a adapté son plan de stationnement en juin 2019. Toutefois la quasi-totalité des communes suisses de l'agglomération ont récemment menées des études de circulation et stationnement dans le cadre d'études dédiées ou dans le cadre de leur avant-projet de révision du PAL (ex. Milvignes : révision du plan de stationnement en parallèle à la révision du PAL sur la base d'une étude Christe & Gygax). Ces études portent en général sur un diagnostic de la situation actuelle, une stratégie de gestion du stationnement, parfois avec l'études de différents scénarios. Par ailleurs des zones payantes et limitées dans le temps existent dans plusieurs centres (par ex. horodateur à Peseux et Boudry, parking du centre payant à la Tène), de même que des zones bleues. Des différences significatives peuvent encore être observées entre les communes de couronne des centres urbains (par ex. Peseux et la Tène) et celles de la périphérie (par ex. Bevaix). Dans toutes les communes certaines zones restent sans limitation (pas de tarification et/ou durée illimitée). Actuellement, les règlements locaux renvoient à la politique cantonale en vigueur (Règlement d'exécution de la loi sur les constructions, RELConstr., octobre 1996, mais dont la révision est en cours) laquelle permet de limiter le nombre de places si une offre en TP existe ou si des enjeux de protection du patrimoine et/ou environnementaux l'imposent (réduction du besoin limite), conformément à la norme VSS récente. • Dans la partie française de l'AUD, le stationnement est du ressort des communes. Les communes ne disposent en général pas encore de politique stationnement public, avec une limitation de l'offre de stationnement (tarification et durée limitée), à l'exception de la zone bleue dans les centres de chacun des communes. Il existe ainsi des disparités importantes dans la gestion du stationnement entre les entités de l'agglomération, mais également entre les villes et les communes. Une uniformisation des pratiques est nécessaire au sein des différentes entités régionales de l'agglomération.
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique Les actions suivantes sont à entreprendre par l'agglomération, les entités régionales et les communes pour les places de stationnement à usage public (stationnement sur voirie et stationnement en ouvrage) : • Etablissement, sur fond d'initiative communale / intercommunale, de **directives d'harmonisation de la politique de gestion du stationnement à usage public ou de politique de stationnement public harmonisée** sur le territoire de l'agglomération **par entité régionale** (Ville Littoral, Ville de La

	Chaux-de-Fonds et du Locle, Pôle Est et Est de la Ville Littoral, Archipel Ouest, Espace transfrontalier). Cet enjeu est devenu d'autant plus important au regard des multiples récentes fusions de communes. Il s'agit notamment : a) Définition d'une **tarification** du stationnement harmonisée sur l'ensemble du territoire de chaque entité régionale pour les places à usage public ; b) Définition d'une stratégie de gestion de la **durée** du stationnement harmonisée sur l'ensemble du territoire de chaque entité régionale pour les places à usage public. • Favoriser la mise en place progressive d'une gestion du stationnement limitée dans le temps et tarifée pour toutes les places publiques, d'abord dans les 3 villes, puis progressivement dans tous les centres de l'agglomération. • Pour les résidents, des dérogations à la limitation du temps de stationnement peuvent être mise en place au travers d'une vignette ou **macaron de stationnement**, de manière à privilégier le stationnement des véhicules des résidents au détriment des véhicules pendulaires. Les zone macarons sont en principe à terme **à généraliser à l'ensemble du territoire et les tarifs des vignettes dans la mesure du possible à harmoniser par entité régionale**. • **Inciter à la restructuration et harmonisation progressive des zones de stationnement**, avec l'introduction par exemple de zones de (très) courte durée, moyenne durée ainsi qu'une réduction globale de l'offre de stationnement de longue durée et de durée illimitée (par exemple à relocaliser et limiter dans les secteurs périphériques des centres). • **Réduire globalement l'offre en stationnement de surface**, et éventuellement identifier des localisations propices à la réalisation de stationnement en ouvrage, permettant de libérer des espaces sur voirie et de favoriser la mutualisation des usages. **La création de nouvelles places de stationnement en ouvrage devrait dans la mesure du possible être compensée par la suppression de places en surface** (ex. Ville de La Chaux-de-Fonds : règlement d'aménagement communal (RAC), 1998, en vigueur : "les places de stationnement réalisées en sous-sol ou intégrées au bâtiment et non exigées au sens de l'art. 92 peuvent être compensées par une diminution sur domaine public").
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et effets escomptés	La bonne localisation, le bon dimensionnement, la bonne gestion (durée, tarif) et un contrôle efficace du stationnement public des véhicules (sur fonds public et privé) constituent un levier majeur pour : • Libérer des espaces dans les centres en faveur d'autres usages, principalement pour la mobilité douce et des espaces publics de qualité ; • Garantir la viabilité économique des centres urbains de l'agglomération tout en préservant l'habitat ; • Rationnaliser les moyens par une utilisation optimisée des offres de stationnement, notamment en combinant différents types d'usages ; • Éviter les effets contre-productifs dus à une mise en place à une échelle inadaptée de politiques de stationnement non uniformisées. Ainsi une harmonisation des pratiques dans l'ensemble de l'Agglomération RUN et par entité régionale permet de réduire l'incitation à l'utilisation de la voiture, en particulier en ville, mais également dans l'ensemble de l'agglomération. Cette mesure est une condition de base à une gestion efficace du trafic individuel motorisé, favorisant les TP et les MD. Elle augmente l'effet du CE1.

Etat de la planification (2021)	A ce jour, les processus de planification du stationnement public suivants existent ou sont en cours d'élaboration : • Ville de Neuchâtel : La ville prépare actuellement une 4ème étape du plan de stationnement qui sera intégrée à la révision du PAL (2021-2023). • Ville de la Chaux-de-Fonds : Un règlement communal concernant le stationnement à usage public a été arrêté par le Conseil Général le 5 février 2019 et adopté par le Conseil d'État le 19 juin 2019. La mise en œuvre de cette politique de stationnement est entrée en vigueur au 1er novembre 2020. Cette étape décisive récemment franchie, aucunes nouvelles mesures ne sont actuellement planifiées.  Ville du Locle : Dans le but de limiter le stationnement des pendulaires sur la voirie publique, ainsi qu'éviter tout report de stationnement consécutif à la mise en place de la politique de stationnement en Ville de La Chaux-de-Fonds, la Ville du Locle étudie la mise en place d'une nouvelle politique de stationnement dès 2024. Dans un souci d'harmonie dans les Montagnes, cette politique s'approchera dans les grandes lignes de celles mise en œuvre à La Chaux-de-Fonds, avec notamment pour les résidents, une dérogation à la limitation du temps de stationnement au travers d'un macaron de stationnement. Elle visera par ailleurs à favoriser l'usage du stationnement courte-durée au centre-ville, alors que du stationnement longue durée sera organisé à l'extérieur de la zone urbanisée, en particulier dans les parkings P+R, ou en stationnement concentré. Une offre de stationnement de moyenne durée est prévue en ceinture. • Commune de la Tène : Le stationnement public sera traité dans le cadre de la révision du PAL en cours (pré-étude réalisée en 15.03.2021, adoption prévue en 2023). • Commune de St-Blaise : Un rapport technique intitulé "Plans de circulation & stationnement" a été réalisé en août 2019, dans lequel une analyse de stationnement communal et deux scénarios de stationnement pour le bourg et les abords des deux haltes RER sont développées. La politique en cours d'étude prévoit notamment l'introduction de macarons pour les zones bleues (centre excepté) et une forte réduction des zones blanches illimitées. Ces premières orientations seront traitées dans le cadre de la révision du PAL en cours (pré-étude réalisée en février 2019, adoption prévue en 2023).

- Commune de Hauterive : Le stationnement public sera traité dans le cadre de la révision du PAL en cours (pré-étude réalisée en novembre 2019, adoption prévue en 2023).
- Territoire de Peseux (Ville de Neuchâtel) : La mise en œuvre du plan de stationnement (adopté le 13.12.2019), avec de nouvelles zones bleues avec macarons couvrant l'ensemble du territoire communal, ainsi que l'introduction au centre de places payantes et de zones bleues sans privilège (inaccessible avec un macaron), a vu le jour le 1er mars 2020. Les dispositions légales sont identiques à celles en vigueur en ville de Neuchâtel (en cohérence avec la fusion des deux Communes au 1.1.2021). Le plan de stationnement sera harmonisé avec celui de la commune fusionnée dans le cadre de la révision du PAL (2021-2023).



- Territoire de Corcelles-Cormondrèche (Ville de Neuchâtel) : Un plan de stationnement a été planifié (20 août 2018), mais pas encore mise en œuvre. Il a comme ambition de mettre en place 3 zones bleues, des places payantes et de courte durée dans le centre de la commune, ainsi que l'introduction d'un macaron. Sa mise en œuvre sera harmonisée avec celui de la commune fusionnée dans le cadre de la 4ème étape de stationnement qui se réalisera en parallèle de la révision du PAL (2021-2023).
- Territoire de Valangin (Ville de Neuchâtel) : Le plan de stationnement de la Ville de Neuchâtel sera étendu à l'ensemble de la commune fusionnée dans le cadre de la 4ème étape de stationnement qui se réalisera en parallèle de la révision du PAL (2021-2023).
- Commune de Milvignes : Un plan directeur des circulations, intégrant le plan stationnement public, est en cours d'étude (Christe et Gygax). La première phase (diagnostic) du concept de stationnement a été effectuée en 2019. La stratégie et sa mise en œuvre sont donc en cours de réflexion et aboutiront dans le cadre de la révision du PAL en cours, d'ici à 2023.
- Commune de Boudry : Une étude technique sur une nouvelle politique de stationnement a été menée (2018) et a été conclue par l'adoption d'un nouveau plan de stationnement en juin 2019. La ville a ainsi été découpée en plusieurs zones avec un régime de macarons pour les résidents. Actuellement une zone est déjà en fonction et la deuxième le sera très prochainement. Les autres suivront rapidement, car avec l'urbanisation importante de Boudry ces 10 dernières années, la question du stationnement et des déplacements est devenue centrale. A noter que l'ensemble de cette démarche de stationnement s'accompagne de l'aménagement de plusieurs zones 30 km/h. Enfin, les réflexions en

	cours portent également sur des limitations supplémentaires de la durée de stationnement (max. 1h) dans certains secteurs centraux ou encore l'éventuelle insertion de stationnements payants supplémentaires. Par ailleurs une réduction globale du stationnement public de l'ordre de 50 places au centre-bourg est à l'étude. • Commune de Cortaillod : Le stationnement public sera traité dans le cadre de la révision du PAL en cours, d'ici à 2023 (rapport de pré-étude pour la révision du PAL, 14 mai 2019). • Territoire de Bevaix (Commune de la Grande Béroche) : Une étude technique de circulation et de stationnement a été menée sur le territoire de Bevaix (mai 2018). Cette étude comprenant notamment un diagnostic et des mesures de stationnement à court terme. Par ailleurs, à la suite de la fusion de la commune les premières base d'une nouvelle politique de stationnement communale ont été posées dans l'étude d'un concept global de mobilité de la Grande Béroche (juin 2020). Cette politique qui vise notamment à limiter le durée de stationnement dans les centres de village et à augmenter la sécurité des piétons, est mise en œuvre en fonction des calendriers des différentes interventions qui ont lieu sur le territoire communal, tel que la création de quartiers d'habitation et de leurs accès, d'aménagement de zones de rencontre et de zones 30 et de planification du développement de zones d'activités économiques et mixtes ; ceci sera finalisé et corrélé à la révision du PAL d'ici à fin 2023. • Territoire des Brenets (Ville du Locle) : Depuis novembre 2018 une partie du village a été mise en zone bleue avec macarons gratuits pour les ayants droits. La politique de stationnement sera uniformisée à l'échelle du territoire communal fusionné (voir Le Locle). • Ville de Morteau : Actuellement l'ensemble de l'offre en stationnement public est gratuite et une zone bleue est située au centre-ville. Une étude globale de circulation et stationnement a été réalisé (décembre 2017). Elle a permis de dresser un premier diagnostic de la situation de stationnement. A court terme (été 2021), la commune prévoit de créer des places de stationnement zone bleue sur ¼ des places de stationnement du parking du centre-ville. • Communes de Montlebon, des Fins et de Villers-le-Lac : Il n'existe actuellement pas de document décrivant la politique de stationnement et il n'est pas prévu de développer des zones de stationnement payant. Les centres des trois communes disposent toutefois à ce jour déjà de zones bleues dans leurs centres. En complément des réflexions qui seront menées sur ces thématiques dans le cadre de de la conception des plans d'affectation régionaux ou communaux (révision des PAL), le RUN, dans son rôle d'organisme régional d'agglomération, réunira les acteurs communaux des différents espaces de l'agglomération (Régions, CRT, intercommunalités, etc.) afin de lancer une démarche visant la planification et la mise en œuvre de mesures concertées en matière de gestion du stationnement public (ceci de manière coordonnée avec le stationnement privé et P+R, ainsi que les plans de mobilité d'entreprises).
Horizon de réalisation	Dans le cadre la révision des PAL dans les communes et/ ou des plans directeurs de mobilité effectués à l'aval ou en amont.
Instances responsables	Régions (notamment au travers des CRT et du RUN) et communes
Coordination avec planifications d'ordre supérieur	• Plan directeur cantonal, notamment la fiche A_24 • LRVP, LConstr. LCAT

J2.2 Maîtrise du stationnement privé	Priorité : Ap
Etat actuel	**Plan directeur cantonal** La fiche A_24 "Gérer le stationnement" vise à gérer le stationnement de manière appropriée et cohérente à l'échelle du canton, en particulier les aspects de localisation, volumes et tarification. Les objectifs spécifiques poursuivis sont : • Amélioration du report modal vers les TP et la MD ; • Diminution du TIM à l'intérieur des localités (pollution et santé publique) ; • Valorisation de l'image de la ville/village (patrimoine) ; • Augmentation de la tranquillité des quartiers d'habitation, amélioration des conditions de vie, diminution des pollutions, amélioration de la santé publique, amélioration de la sécurité. Le plan directeur cantonal exige la mise en place d'une politique coordonnée du stationnement à l'échelle du canton, qui s'applique d'une part aux agglomérations et centres urbains, et d'autre part à l'ensemble du territoire cantonal. Les principes applicables sur le territoire de l'agglomération sont notamment : • Définition et mise en œuvre d'un concept global de gestion du stationnement public, semi-public et privé, afin d'assurer une continuité sur le long terme et une vision globale ; • Promotion des plans de mobilité d'entreprises et pour les administrations publiques (tâche des délégués à la mobilité communaux, avec l'appui du canton) ; • Aménagement des parkings de surface afin d'assurer leur qualité urbanistique et paysagère, et faciliter d'autres usages temporaires, voire leur reconversion sur le long terme. Les communes de l'Agglomération RUN sont par conséquent toutes contraintes de se doter d'une politique de stationnement privé. **Politiques locales** Actuellement, le stationnement privé ne fait pas l'objet de coordination intercommunale entre les différentes villes et communes de l'agglomération : • Les villes et communes suisses ne disposent pas de leur propre politique de stationnement privé. Les règlements locaux renvoient à la politique cantonale en vigueur (règlement d'exécution de la loi sur les constructions, RELConstr., octobre 1996). • Dans la partie française de l'AUD, le stationnement est du ressort des communes. Ce sont les PLU qui définissent les places de stationnement à réaliser pour les nouvelles constructions. D'une manière générale, les exigences sont plus élevées qu'en Suisse. Le nombre de places de stationnement destinées aux logements et aux activités est ainsi limité par la loi cantonale sur les constructions. Les taux maximums de places de stationnement y sont définis. En revanche, les ratios applicables sont basés sur l'ancienne norme VSS 640 290 qui ne tient pas suffisamment compte de l'accessibilité multimodale, notamment à pied et à vélo. Toutefois ceci sera adapté très prochainement avec la révision en cours du RELConstr. Par ailleurs, il n'existe pas encore au niveau communal, et en particulier dans les 3 villes, des règlements locaux qui imposent des ratios plus volontaristes que ceux de la norme VSS. Ici aussi cela ne sera plus le cas après la révision du RELConstr en cours. Une harmonisation des pratiques à l'échelle de l'agglomération et des différentes entités régionales doit permettre d'éviter les effets contre-productifs dus à une mise en place de politiques de stationnement locales (risque de reports sur les communes

	voisines ou de "tourisme de stationnement") et définies à une échelle inadaptée (manque de vision d'ensemble).
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique Au niveau cantonal, une révision du "RELConstr." d'octobre 1996, comprenant une mise à jour avec les dernières normes en vigueur ainsi que la définition de principes / critères plus volontaristes que la VSS pour le territoire de l'agglomération est cours et devrait être à disposition début 2022. Les actions suivantes, comprises sont à entreprendre par l'Agglomération, les entités régionales et communes, pour les places de stationnement à usage privé. Dans leurs grandes majorités celles-ci sont intégrées au nouveau RELConstr. En cours de révision : • **Etablissement de politiques de stationnement privé sur le territoire de l'agglomération, par entité régionale** (Ville Littoral, Ville de La Chaux-de-Fonds, Ville du Locle, Pôle Est et Ville Littoral Est, Archipel Ouest, Espace transfrontalier), **au travers de règlements harmonisés** : a) conduisant à des **réductions du nombre de cases de stationnement plus importante que celle préconisée par la norme VSS** pour les logements (imposé par le nouveau RELConstr). Pour les emplois la décision d'aller au-delà de la norme VSS est laissée aux régions et communes, ce qui peut s'avérer pertinent en particulier dans les zones centrales et au bénéfice d'une excellente accessibilité TP et MD, tout en assurant une homogénéité au sein de chaque entité territoriale de l'agglomération ; b) définissant une **méthode de calcul et de "zonage du territoire" pour l'application différenciée des ratios** minimums et maximums de dimensionnement de l'offre en stationnement, liée aux logements et aux activités (la carte de qualité de desserte TP de l'ARE devrait être retenue, tout en rendant possible une prise en compte de l'évolution future de la desserte TP) ; c) fixant les types de gestion recommandés, par exemple complémentarité d'usage et tarification pour les commerces ; d) tenant compte des contraintes liées à l'urbanisation, aux questions environnementales, à la qualité des espaces publics et aux autres modes de déplacement. • Favoriser la **mutualisation des usages des cases** de stationnement par la réalisation de stationnements collectifs regroupés dans de mêmes ouvrages (journée/soirée/weekend, activités/commerces, manifestations exceptionnelles, etc.). • Favoriser un **habitat durable**, notamment par des quartiers de type "Autoarm / Pauvre en voitures" (< 0.5 case/logement) et "Autofrei / Sans voitures" (< 0.2 case/logement) et avec des parkings collectifs de quartier favorisant le recours aux TP et MD.
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et effets escomptés	Le bon dimensionnement du stationnement des véhicules sur fonds privé constitue un levier essentiel pour : • Influencer la répartition modale des déplacements, notamment pendulaires, en limitant le nombre et/ou en gérant le stationnement lié aux emplois et aux activités ; • Libérer des espaces dans les centres en faveur d'autres usages, principalement pour la mobilité douce et des espaces publics de qualité ; • Influencer le taux de motorisation des ménages et les pratiques de déplacement en agissant sur la disponibilité et la proximité du stationnement privé avec le domicile.

	Ainsi une harmonisation des pratiques dans l'ensemble de l'Agglomération RUN et par entité régionale permet de réduire l'incitation à l'utilisation de la voiture, en particulier pour les déplacements pendulaires. Cette mesure est une condition de base à une gestion efficace du trafic individuel motorisé, favorisant les TP et les MD. Elle augmente l'effet du CE1.
Etat de la planification (2021)	Une modification du RELConstr. est en cours de finalisation. La consultation est prévue de juin à septembre 2021 et le nouveau RELConstr. devrait être à disposition début 2022. Cette révision du RELConstr. prévoit non seulement de se baser sur la norme VSS la plus récente mais également de tenir compte fortement des principes de coordination urbanisation et transports du PDC, ainsi la possibilité de créer des places de stationnement dans les lieux bien desservis de l'espace urbain du PDC sera restreinte. Une marge de manœuvre sera offerte aux communes pour fixer le taux définitif dans leurs règlements communaux dans une fourchette de valeurs par types d'espaces (PDC) et qualité de desserte TP pour le logement, mais également désormais aussi pour les activités. Globalement le RELConstr. sera bien plus volontariste que l'actuelle norme VSS pour les logements, alors que des ratios très similaire à la norme VSS pour les emplois seront proposés. Enfin le nouveau RELConstr. imposera également un nombre minimal de places vélos, et de cases pour les véhicules électriques. A ce jour, les processus de planification du stationnement privé suivants existent ou sont en cours d'élaboration : • Ville de Neuchâtel : 3ème étape du plan de stationnement adopté en juin 2008, selon rapport final de la commission spéciale du plan de stationnement III au conseil général du 24 avril 2008 (rapport 08-202). La 4ème étape de stationnement se réalisera avec de la révision du PAL (2021-2023). • Ville de la Chaux-de-Fonds : Le règlement renvoi au RELConstr. • France : Il n'y a ce jour pas encore de réflexions pour une politique commune de stationnement à tout le Val-de-Morteau. Toutefois Le PLUi permettra d'harmoniser les règles de stationnement pour les constructions. En complément des réflexions qui seront menées sur ces thématiques dans le cadre de de la conception des plans d'affectation régionaux ou communaux (révision des PAL), le RUN, dans son rôle d'organisme régional d'agglomération, réunira les acteurs communaux des différents espaces de l'agglomération (Régions, CRT, intercommunalités, etc.) afin de lancer une démarche visant la planification et la mise en œuvre de mesures concertées en matière de gestion du stationnement privé (ceci de manière coordonnée avec le stationnement public et P+R, ainsi que les plans de mobilité d'entreprises).
Horizon de réalisation	En fonction de la révision des PAL dans les communes
Instances responsables	Canton, régions (notamment au travers des CRT et du RUN) et communes
Coordination avec planifications d'ordre supérieur	Plan directeur cantonal, notamment la fiche A_24

J2.3 Gestion du stationnement P+R	Priorité : Ap
Etat actuel	**Plan directeur cantonal** La fiche A_25 "Créer et améliorer les points de transbordement intermodaux (interfaces de transport)" vise à créer et/ou améliorer les points de transbordement entre les différents modes de transport (TP-TP, TP-MD, TP-TIM) afin de faciliter l'intermodalité et favoriser le report modal sur les transports publics et la mobilité douce. Les objectifs spécifiques poursuivis sont : • augmentation du report modal, grâce à des mesures organisationnelles et infrastructurelles ; • valorisation urbaine (qualité d'aménagement des interfaces de transport) ; • création de parkings d'échanges (Park&Rail, Bike&Ride, Park&Pool, etc.) situés de manière optimale au sein de l'agglomération. Le plan directeur cantonal exige l'établissement, en collaboration avec les communes de l'Agglomération RUN, d'un concept général relatif aux points de transbordement intermodaux (création, aménagement et gestion), en cohérence avec le système global de mobilité. Le canton consolide le concept général de transbordement dans le cadre du PA RUN. La fiche A_24 « Gérer le stationnement » indique également qu'il est important de mettre en place des mesures concernant les P+R. **Etude de base cantonale** Le Canton de Neuchâtel a récemment étudié (2020 – 2021, Team+) une "Stratégie des parkings d'échange" à l'échelle de tout le territoire du Canton. Elle vise à la mise en œuvre de la fiche A_25 du PCD (ci-dessus) et la Loi sur les routes et voies publiques (LRVP). **Agglomération** Il n'existe à ce jour pas de règlement d'agglomération pour les P+R, définissant leur gestion, tarification, ou encore politique d'attribution des abonnements, etc.
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique Six types de P+R sont identifiés dans l'agglomération (à noter que cette classification diffère légèrement de la stratégie cantonale élaborée par le Canton) : • Les **interfaces de relais (P+R) régionales, principales et secondaires**, le long du réseau RER ; • Les **interfaces de relais (P+R) de périphérie urbaine, principales et secondaires**, aux portes des aires de couronne urbaines des 3 villes, prioritairement le long du réseau RER, voire de manière limitée le long du Littorail et aux terminus des lignes TP urbaines, en particulier les axes structurants TP ; • Les **interfaces de relais (P+R) occasionnels** destiné aux utilisateurs occasionnels des centres urbains d'agglomération principaux pour les activités d'achats, de loisirs et visites notamment ; • Les **interfaces de relais (P+R) de Grande Gare** destinés aux utilisateurs occasionnels du chemin de fer et situés dans les gares principales des 3 villes et les centres régionaux de Morteau et du Val-de-Ruz. Les interfaces de relais (P+R) de périphérie urbaine sont à localiser dans des lieux stratégiques de l'agglomération et leur nombre doit être limité, notamment au profit de P+R régionaux plus en amont dans la chaîne de déplacements situés le long du réseau RER (y.c. hors du Canton). Ces lieux doivent répondre aux caractéristiques suivantes : • Ils se situent sur une ligne de désir importante d'accès à l'agglomération ;

	• Ils ne présentent pas de concurrence avec une ligne TP efficace en amont ; • Ils disposent d'une bonne accessibilité routière, évitant notamment de transiter par des centralités et zones urbaines denses ; • Ils disposent d'une bonne desserte TP, déjà existante, et l'offre TP vers le centre sert également à d'autres usages ; • La localisation du P+R ne concurrence pas une affectation urbaine à plus forte valeur ajoutée. Lors de la mise en œuvre de la nouvelle stratégie P+R cantonale, les P+R, en particulier ceux de périphérie urbaine, devraient dans la mesure du possible faire l'objet d'une tarification et d'une gestion harmonisée, ceci en coordination avec les partenaires qui les exploitent (CFF, communes, etc.). Dans un second temps, à moyen-long termes après la mise en œuvre de la nouvelle stratégie cantonale P+R, afin de limiter les potentiels effets négatifs sur les comportements modaux liés à certaines installations P+R (en particulier les P+R de périphérie urbaine), il est recommandé d'étudier l'opportunité d'adopter d'un règlement sur le stationnement P+R dans l'Agglomération RUN ou au niveau cantonal. Ce règlement viserait par exemple à : • Valoriser les efforts des collectivités publics pour le financement des transports publics : à terme les abonnements devraient dans la mesure du possible être délivrés à la condition sine qua non que l'usager ne dispose pas d'une offre TP à son domicile. A terme, une personne bénéficiant déjà d'une offre TP attractive entre son lieu de domicile et son travail ne devrait plus pouvoir profiter d'un abonnement P+R (par ex. rayon de 300m d'un arrêt TP avec une fréquence donnée). • Limiter au maximum les distances parcourues en véhicule motorisé ainsi que la traversée des centres urbains principaux : si pour des raisons logiques de géographie un P+R correspond à un bassin versant, il est tout aussi logique que ses utilisateurs résident dans le bassin versant correspondant. Pour inciter un comportement adéquat des usagers, un abonnement P+R devrait à terme en principe donner accès au seul P+R correspondant au bassin versant de l'usager (par ex. à l'appui d'un justificatif de domicile et d'une attestation de l'employeur du lieu de travail ou d'étude). • Garantir la nature du stationnement pratiqué par les usagers dans les P+R : un P+R doit offrir des possibilités de stationnement de longue durée (minimum 5 heures), mais ne doit pas être attractif pour du stationnement illimité, ni pour du stationnement visiteurs (logements, commerces, etc.), à l'exception des P+R "Occasionnels". Les places P+R sont à distinguer de manière règlementaire, fonctionnelle et tarifaire. En cas de zone de stationnement accueillant du stationnement P+R ainsi que du stationnement d'une autre nature, l'offre ne doit pas nécessairement être figée par des séparations fixes, afin de favoriser un usage multiple des places, la répartition doit se faire par la tarification et une signalisation adéquate. La lisibilité de ces critères par l'usager est toutefois nettement meilleure si les différents types de stationnement sont distincts. • Favoriser la mutualisation des usages : les P+R peuvent présenter un intérêt pour du parcage lié à des activités complémentaires générant des demandes de pointe temporelle (manifestations, etc.) ne correspondant pas avec les heures d'utilisation classiques des P+R (7h30 à 19h00 la semaine). Dans les 3 villes, des interfaces de relais (P+R) de Grande Gare destinés aux utilisateurs occasionnels du chemin de fer sont envisageables. Leur gestion et leur tarification sont différentes de celle des autres P+R (tarifs dissuasifs pour les pendulaires). La taille de ces installations doit néanmoins rester limitée.
Opportunité (liens avec la vision et les	La localisation judicieuse et le bon dimensionnement des infrastructures P+R permet de :

stratégies sectorielles) et effets escomptés	• Constituer une extension de la couverture des TP pour les territoires périurbains les moins denses et moins biens desservis par les TP ; • Favoriser le transfert modal au plus proche du domicile ; • Ne pas constituer une concurrence aux offres TP existantes ou à développer ; • Faire varier la gestion et la tarification des P+R selon l'attractivité du parking (plus un P+R est proche du centre plus il doit être cher) ; Ainsi une régulation de l'offre P+R dans l'ensemble de l'Agglomération RUN et du Canton permet de réduire l'incitation à l'utilisation de la voiture, en particulier dans les 3 centres urbains principaux, mais également dans l'ensemble de l'agglomération. Cette mesure est une condition de base à une gestion efficace du trafic individuel motorisé, favorisant les TP et en particulier le RER. Elle augmente l'effet du CE1.
Etat de la planification (2021)	Une consultation a eu lieu début 2021, à la suite de quoi la stratégie finale a pu être consolidée. Le Canton mettra ensuite en œuvre des mesures pour réaliser sa stratégie durant l'année 2021 et 2022.
Horizon de réalisation	Dès 2021 des mesures seront réalisées. Leurs natures et leurs plannings sont encore à définir.
Instances responsables	• Canton, Régions (notamment au travers des CRT et du RUN) et Communes ; • Pour les P+R situés sur les lignes ferroviaires : entreprises ferroviaires ou exploitants de réseau, en coordination avec le Canton et le RUN ; • Pour les autres P+R situés dans le Canton de Neuchâtel : Canton de Neuchâtel et Agglomération RUN ; • Pour les autres P+R situés en France : communauté de communes / intercommunalités, communes.
Interdépendance aux mesures	Mesures J2.1, J2.2
Coordination avec planifications d'ordre supérieur	• Plan directeur cantonal, notamment la fiche A_25 • Loi sur les routes et voies publiques (LRVP)

K. Gestion du trafic

K. Synthèse des paquets de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires

K. Gestion du trafic		**n°**	**PA4 - 2.A**
Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires			
Catégorie ARE :	**2. Gestion du trafic**	**Priorité :**	**A**
K21.1	**Réaménagement du carrefour boulevard de la Liberté - rue des Crêtets – Grand-pont, avec création d'un contrôle d'accès en ville, priorisation des TP et traversées des piétons, et sécurisation des vélos** La mesure prévoit la réalisation d'un carrefour régulé par feux permettant un contrôle d'accès du trafic en provenance du boulevard de la Liberté de l'autoroute (Val-de-Ruz, Neuchâtel, etc.), ainsi que la détection des bus de la ligne urbaine principale (positionnement devant les véhicules provenant de l'autoroute). Enfin, la mesure permet par un réaménagement intégral la priorisation et sécurisation des traversées des piétons, ainsi que la sécurisation des vélos.	**Coût :**	**1.000 MCHF**
K24.4	**Réaménagement du carrefour route des Trois-Rods - route de la Gare, avec amélioration des traversées des piétons, sécurisation des vélos et guidage des TIM vers la route des Conrardes** Le Carrefour en descendant depuis Trois-Rods (trafic de Rochefort et des vallées) permet actuellement de descendre facilement sur le centre du bourg. La mesure vise à réduire le trafic de transit dans le bourg, en orientant naturellement les automobilistes vers la route de contournement des Conrardes. L'aménagement du carrefour prévoit d'optimiser les traversées piétonnes, adapter la géométrie et les priorités pour être conforme à la maîtrise des flux souhaitée et intégrer des aménagements en faveur des cyclistes, notamment entre le gare et le centre du village.	**Coût :**	**0.040 MCHF**
K24.5	**Réaménagement du carrefour d'accès au plateau de la gare (route du Vignoble RC5 - route des Conrardes), avec création d'un giratoire, amélioration des traversées des piétons, sécurisation des vélos et guidage des TIM** La mesure prévoit la création d'un carrefour giratoire, dans le but de favoriser l'insertion en tourne à gauche sur la RC5 du trafic en provenance du pôle de gare, et donc d'éviter un transit à travers le centre du village comme de nombreux automobilistes le font actuellement.	**Coût :**	**0.500 MCHF**
		Coût total :	**1.540 MCHF**

K. Gestion du trafic		n° PA4 - 2.B
Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires		
Catégorie ARE : 2. Gestion du trafic		Priorité : B
H21.1c	**Priorisation des TP au carrefour Malakoff avec régulation des traversées piétonnes et priorité en faveur des bus** La fusion des lignes 303 et 311 permet une optimisation du réseau des lignes de bus principales et d'améliorer la desserte bus des quartiers sud de la ville. Les mesures permettent de garantir une vitesse attractive et le respect de l'horaire de la ligne de bus entre la Gare et le quartier du Cerisier, grâce à un gain de temps cumulé d'environ 3' direction gare et 1.5' direction Cerisier.	**Coût : 0.150 MCHF**
H21.1d	**Priorisation des TP au bas du Reymond par une adaptation de la régulation pour favoriser les bus en tourner-à-droite direction Liberté et création d'un bypass bus / vélos en tourner-à-droite direction Liberté** La fusion des lignes 303 et 311 permet une optimisation du réseau des lignes de bus principales et d'améliorer la desserte bus des quartiers sud de la ville. Les mesures permettent de garantir une vitesse attractive et le respect de l'horaire de la ligne de bus entre la Gare et le quartier du Cerisier, grâce à un gain de temps cumulé d'environ 3' direction gare et 1.5' direction Cerisier.	**Coût : 0.210 MCHF**
K10.3	**Réaménagement des carrefours de la rue William-Mayor, avec création d'un contrôle d'accès en ville et priorisation des traversées des piétons, et sécurisation des vélos** Le projet prévoit le réaménagement des carrefours de la rue William-Mayor et la création d'un contrôle d'accès en ville sur cette entrée principale de la ville depuis l'autoroute et l'Ouest. La mesure intègre aussi la priorisation des traversées des piétons et la sécurisation des vélos.	**Coût : 1.200 MCHF**
K20.1	**Réaménagement des carrefours de la route de la Maladière (double giratoire), avec création d'un contrôle d'accès en ville et priorisation des TP et traversées des piétons, et sécurisation des vélos** Le projet prévoit le réaménagement des carrefours giratoires de la route de la Maladière, éventuellement par la création d'un carrefour régulé par feux et d'un contrôle d'accès en ville sur cette entrée principale de la ville depuis l'autoroute. La mesure intègre aussi la priorisation des TP et traversées des piétons, la sécurisation des vélos et enfin une réduction de la chaussée à une voie TIM par direction.	**Coût : 1.000 MCHF**
K20.2	**Création d'un contrôle d'accès au carrefour H10 - avenue Soguel, avec priorisation des TP** La mesure prévoit, au giratoire existant, la mise en place d'une régulation par feux permettant un contrôle d'accès du trafic en provenance de la H10 (Val-de-Travers, Ponts-de-Martels, etc.), ainsi que la détection des bus de l'axe structurant (positionnement devant les véhicules provenant de la H10). Par ailleurs, la mesure intègre une détection des files d'attente au portail du tunnel afin d'éviter tout refoulement à l'intérieur de celui-ci.	**Coût : 0.200 MCHF**

K20.4	**Réaménagement du carrefour de route de Peseux - rue de la Gare, avec création d'un contrôle d'accès en ville et priorisation des TP et des traversées des piétons, et sécurisation des vélos** La mesure prévoit la mise en place au carrefour à feux existant d'un contrôle d'accès du trafic en provenance de l'autoroute, ainsi que la détection des bus de la ligne suburbaine TransN n°120 (positionnement devant les véhicules provenant de l'autoroute). Le projet prévoit une utilisation de la voie de tourner à droite (vers H10) de manière à prioriser les bus, alors que le TIM en entrée de ville est stocké sur la voie "tout droit" de la RC174.	**Coût : 0.200 MCHF**
K20.5	**Réaménagement d'un carrefour RC5, avec création d'un contrôle d'accès en entrée de la Ville Littoral, priorisation des TP et des traversées des piétons, et sécurisation des vélos** Le projet prévoit la création d'un carrefour régulé par feux permettant de réguler l'accès à la Ville Littoral et plus précisément doser le trafic entrant à St-Blaise. La mesure permet d'une part de gérer les files d'attente du trafic traversant le centre de Saint-Blaise en provenance de Marin et de de l'autoroute (Entre-deux-Lacs, Bienne, Berne, etc.), ainsi que la détection des bus de l'axe structurant (priorité par rapport aux véhicules quittant la ville et positionnement devant les véhicules provenant de l'autoroute).	**Coût : 0.550 MCHF**
K20.6	**Création d'une centrale de gestion du trafic pour la Ville Littoral** La mesure prévoit la création d'une centrale de gestion du trafic pour la Ville Littoral et en particulier la Ville de Neuchâtel. Ses objectifs sont les suivants : a) prioriser les transports publics sur les axes structurants de l'agglomération ; b) contrôler l'accès des TIM en ville et gérer le temps d'écoulement du trafic par synchronisation des feux, en particulier sur les pénétrantes principales de l'agglomération ; c) fluidifier le trafic en optimisant le volume de circulation automobile.	**Coût : 1.000 MCHF**
K21.2	**Réaménagement du carrefour rue du Grenier – rue des Régionaux, avec création d'un contrôle d'accès en ville, priorisation des TP et traversées des piétons, et sécurisation des vélos** La mesure prévoit la réalisation d'un carrefour régulé par feux permettant un contrôle d'accès du trafic en provenance du boulevard de la Liberté de l'autoroute (Val-de-Ruz, Neuchâtel, etc.). Enfin, la mesure permet par un réaménagement intégral la priorisation et sécurisation des traversées des piétons, ainsi que la sécurisation des vélos.	**Coût : 0.280 MCHF**
K24.1	**Réaménagement du carrefour d'accès à la gare et au village (rue du Sentier - av. de la Gare), avec priorisation des TP et des traversées des piétons, sécurisation des vélos et guidage des TIM** La mesure prévoit le réaménagement du carrefour giratoire actuel par un carrefour compact et intégré au contexte urbain (par ex. un carrefour à embranchement avec perte de priorité), dans le but de qualifier les liaisons piétons et vélos transversales, améliorer les échanges train-bus grâce à la mise en valeur et sécurisation des parcours piétons.	**Coût : 1.250 MCHF**

	Coût total : 6.040 MCHF

K : Gestion du trafic		
K4	**Gestion et exploitation du réseau routier**	**Priorité : Ap**
Etat actuel	**Plan directeur cantonal** La fiche A_26 "Modérer le trafic dans les zones urbanisées" vise à modérer le trafic individuel motorisé dans les zones urbanisées afin de réduire les nuisances environnementales, d'augmenter la sécurité, et de favoriser la cohabitation de tous les usagers. Les objectifs spécifiques poursuivis sont : • Renforcement de la qualité de vie des habitants et des personnes qui travaillent dans l'agglomération et les centres des localités, en réduisant les nuisances sonores et la pollution de l'air. • Diminution de la fréquence et de la gravité des accidents. • Accroissement de la qualité de l'espace public dans les traversées de localités. • Amélioration du confort des MD et de la sécurité des plus fragiles. Les principes d'aménagement et de coordination retenus et valables pour toutes les autorités sont : • Gestion des flux par la mise en place d'un contrôle d'accès aux entrées des localités, avec priorité aux TP. • Mesures de guidage du TIM sur les grands axes routiers. • Introduction de zones 30 /zones de rencontre : villes de l'Agglomération RUN : dans l'ensemble des zones urbanisées, y compris sur les grands axes routiers dans des secteurs limités ; autres communes de l'Agglomération RUN : dans les secteurs à revaloriser devant faire face à des problèmes de bruit et d'image. • Coordination de la mise en œuvre des zones 30 / zones de rencontre avec les projets d'assainissement du bruit et de valorisation et avec la requalification urbaine et les démarches de sensibilisation du public. La fiche A_31 "Réorganiser le réseau routier" vise à réorganiser le réseau routier afin de renforcer les effets du projet d'agglomération, favoriser une mobilité multimodale et permettre de mettre en œuvre des projets de la valorisation urbaine. Les objectifs spécifiques poursuivis sont : • Adaptation et maintenance du réseau des routes cantonales, dans le sens d'une mobilité multimodale et en fonction de la nouvelle Loi sur les routes et voies publiques (LRVP). • Aménagement des routes communales permettant de mettre en œuvre les projets de valorisation urbaine et de réduire les nuisances environnementales. • Amélioration des liaisons routières avec les territoires voisins en Suisse et à l'étranger. Le plan directeur cantonal exige la mise en œuvre, en collaboration avec les communes de l'Agglomération RUN, de politiques de gestion et d'exploitation du réseau routier permettant de traduire sur le terrain la vision et la stratégie du projet d'agglomération, d'assurer l'application de la hiérarchie du réseau routier cantonal et d'augmenter la qualité de vie dans les espaces urbanisés. **Agglomération et Politiques locales** Actuellement, l'exploitation du réseau routier dans l'Agglomération RUN et en particulier dans les 3 centres urbains principaux est encore trop permissive en matière de transit dans les centres, ce qui ne permet pas de favoriser suffisamment les TP et la MD.	

	Le réseau routier de l'agglomération est géré et exploité au niveau communal, sans véritable stratégie de gestion du trafic intercommunale et coordonnée à l'échelle des principaux corridors d'accès aux 3 centres urbains principaux. La gestion des carrefours à feux est locale et n'est pas coordonnée au niveau d'un poste central. Prises de manière isolées, les installations de régulation par feux sont généralement performantes (programmes variés en fonction des heures ou périodes de l'année, fonctionnent acyclique, matériel de détection par boucles ou caméras), néanmoins le nombre important de giratoires sur les pénétrantes des 3 centres urbains limite les possibilités de gérer le trafic de manière optimale. Pour les transports publics, bien que certains carrefours permettent une priorisation TP, certains secteurs restent insuffisamment coordonnés et équipés pour assurer une progression facilitée et rapide des bus. Toutefois, les **études d'approfondissements TIM** menés de manière parallèle à l'élaboration du PA RUN 4 sur le territoire de la COMUL et des villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle **ont permis de définir une stratégie globale de gestion du trafic coordonnée à l'échelle de l'agglomération**, avec des premiers principes et mesures clairs pour une gestion appropriée des flux de trafic individuel motorisé, en particulier aux heures de pointe en entrée des 3 centres urbains principaux (contrôle d'accès des TIM et priorisation des TP).
Description de la mesure	☒ mesure permanente ☐ mesure spécifique La mesure vise à poursuivre les efforts initiés dans le cadre des approfondissements TIM et transfrontaliers du PA RUN 4 et de sa stratégie sectorielle étendue par la **mise en application de la stratégie** et la **consolidation des mesures de gestion des TIM** identifiées. Dans ce cadre quatre grands types de gestion sont à mettre en œuvre par les communes concernées et le Canton : • Gestion des réseaux suprarégionaux : le réseau autoroutier dispose de certaines réserves de capacités sur le Littoral et de nouvelles capacités dans les Montagnes qu'il s'agira d'exploiter judicieusement. L'accès à l'autoroute est ainsi à favoriser pour les flux internes à l'agglomération, notamment par une signalisation et une gestion adéquate des carrefours clefs des réseaux d'accès à l'autoroute, ainsi que certaines mesures d'aménagement permettant d'assurer le bon fonctionnement des jonctions autoroutières. • Régulation du réseau routier par signalisation lumineuse dans les 3 centres urbains principaux : les réseaux routiers des centres urbains sont progressivement à équiper de carrefours à signalisation lumineuse afin de permettre une meilleure gestion du trafic. Ces équipements doivent viser à favoriser la progression des TP par une détection aux feux et renforcer la qualité des cheminements MD par des cycles courts réduisant les temps d'attente. • Aménagement du réseau routier dans les centres et en entrée de localité : les réseaux sont aménagés de manière à faire appliquer et respecter la stratégie transports individuels motorisés ainsi que la hiérarchie du réseau routier définie. Le réseau urbain structurant et les réseaux régionaux d'accès à l'autoroute sont aménagés dans le but de favoriser une accessibilité par poches, tout en tenant compte des spécificités locales (écoles, commerces, centralité urbaine, etc.). Les réseaux de quartier sont aménagés de manière à limiter le transit dans les poches "tranquilles" de quartiers résidentiels, notamment par une application élargie du modèle 50/30 km/h du bpa. Au besoin, des coupures physiques et des schémas de circulation dissuasifs sont à aménager. Des aménagements spécifiques sont à privilégier dans ces lieux. Enfin, les entrées de localité sont aménagées avec une attention spécifique. Il est nécessaire de montrer que l'usager pénètre dans un secteur dense où

	la route partage une fonction de déplacement avec d'autres modes et d'espace public. • Gestion des passages de frontières : La gestion du trafic à la douane du Col-des-Roches et l'offre alternative TP sont à optimiser, de manière à limiter le passage par les douanes et routes secondaires (par ex. Gardot à La Brévine, Frêtes au Locle). Enfin, dans la Ville Littoral, la mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic est nouvellement prévue (voir mesure K20.6).
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et effets escomptés	Le réseau routier de l'agglomération doit être géré et exploité de manière à favoriser les modes les plus efficaces dans les centres urbains, soit MD, puis TP, puis TIM et les trajets évitant les centres. La gestion du réseau routier doit évoluer progressivement dans le but de : • Favoriser les déplacements sur de longues distances et les flux importants de trafic (transit interrégional et régional, mais aussi le trafic d'agglomération) sur le réseau routier suprarégional (autoroutes) ; • Doser le trafic à l'entrée des 3 centres urbains principaux par la création de contrôles d'accès et ainsi obtenir une fluidification du trafic TIM et TP au centre de l'agglomération. • Prioriser les TP en particulier sur les pénétrantes des 3 centres urbains principaux (amélioration de la vitesse de circulation et ponctualité des transports publics, en favorisant leur évolution sur le réseau, en particulier au franchissement des carrefours) et prendre en compte la circulation des mobilités douces ; • Dissuader le trafic de transit par les secteurs les plus denses, en particulier les centres et quartiers résidentiels, et de manière à favoriser les TP et la MD. Ainsi, une gestion et maîtrise du trafic individuel motorisé dans l'ensemble de l'Agglomération RUN, et en particulier dans les 3 centres urbains principaux, permet de favoriser les recours aux modes de transports durables et moins consommateurs d'espace que sont les TP et MD. Cette mesure est une condition de base à une gestion efficace du trafic individuel motorisé, favorisant les TP et MD. Elle augmente l'effet des CE1, CE3 et CE4.
Etat de la planification (2021)	A ce jour, les processus d'amélioration de la gestion et de l'exploitation du réseau routier suivants existent ou sont en cours d'élaboration : • COMUL : "Approfondissement COMUL TIM – Hiérarchie du réseau routier, concept de gestion et exploitation, mesures", mrs partner – Christe & Gygax pour la COMUL, avril 2021, avec le soutien du SPCH • Ville de Neuchâtel : "Neuchâtel – Centre-ville, Etude de circulation", Christe & Gygax, janvier 2014 • Ville de la Chaux-de-Fonds : "Approfondissement La Chaux-de-Fonds TIM – Hiérarchie du réseau routier, concept de gestion et exploitation, mesures" développé étroitement entre la Ville, le SPCH et mrs partner (2020-2021), ainsi que le Plan directeur partiel des mobilité H18 (PDPM, juin 2019) et Plan directeur des mobilités • Ville du Locle : "Approfondissement Le Locle TIM – Hiérarchie du réseau routier, concept de gestion et exploitation, mesures", développé étroitement entre la Ville, son mandataire Transitec, le SPCH et mrs partner (2020-2021)
Horizon de réalisation	Dès à présent poursuivre la consolidation de la nouvelle stratégie concept d'exploitation et de gestion du réseau routier dans les 3 centres urbains principaux, dans le but de favoriser la mise en œuvre des axes structurants TP et renforcer le contrôle d'accès sur les principales pénétrantes urbaines. Au Locle et à la Chaux-de-Fonds poursuivre les travaux préparatoires à la mise en œuvre des évitements N20 et du contournement H18, en particulier la concrétisation de leurs mesures d'accompagnement dans les centres.

Instances responsables	Régions (notamment au travers des CRT) et communes
Interdépendance aux mesures	Mesures K en général et divers mesures I.
Coordination avec planifications d'ordre supérieur	Plan directeur cantonal, notamment la fiche A_26 et A_31

K. Ville Littoral

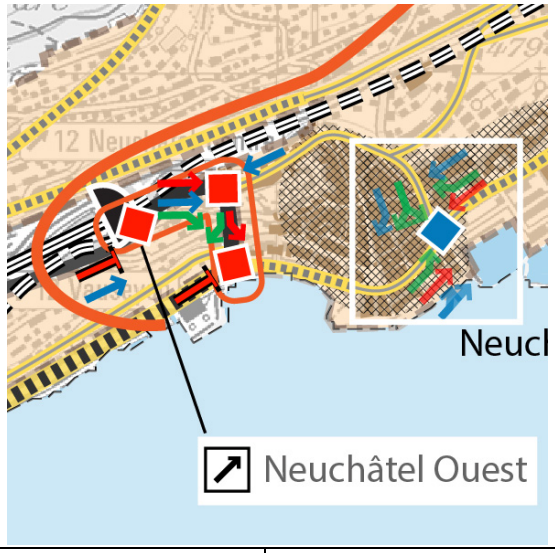
Contrôle d'accès TIM, priorisation des TP et des traversées piétonnes

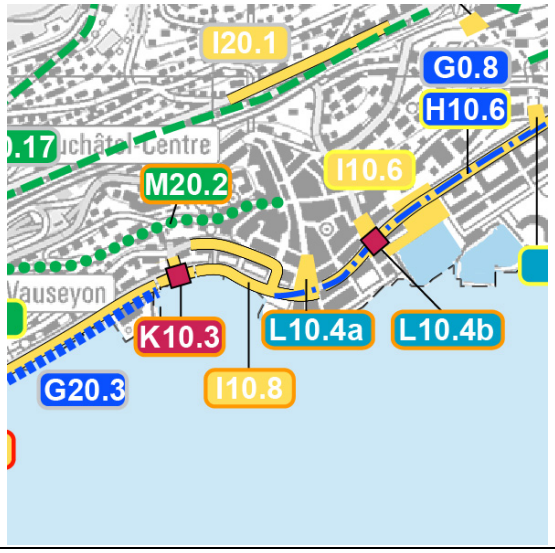
G. Gestion du trafic				
K10.3	**Réaménagement des carrefours de la rue Wiliam-Mayor, avec création d'un contrôle d'accès en ville et priorisation des traversées des piétons, et sécurisation des vélos**	**Priorité : B**	**Coût :**	**1.200 MCHF**
K20.1	**Réaménagement des carrefours de la route de la Maladière (double giratoire), avec création d'un contrôle d'accès en ville et priorisation des TP et traversées des piétons, et sécurisation des vélos**	**Priorité : B**	**Coût :**	**1.000 MCHF**
K20.2	**Création d'un contrôle d'accès au carrefour H10 - avenue Soguel, avec priorisation des TP**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.200 MCHF**
K20.3	**Réaménagement du carrefour Grand-Rue - rue de la Gare, avec création d'une porte d'entrée de ville avec contrôle d'accès TIM, priorisation des TP et des traversées des piétons, et sécurisation des vélos**	**Priorité : C**	**Coût :**	**/**
K20.4	**Réaménagement du carrefour de route de Peseux - rue de la Gare, avec création d'un contrôle d'accès en ville et priorisation des TP et des traversées des piétons, et sécurisation des vélos**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.200 MCHF**
K20.5	**Réaménagement d'un carrefour RC5, avec création d'un contrôle d'accès en entrée de la Ville Littoral, priorisation des TP et des traversées des piétons, et sécurisation des vélos**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.550 MCHF**
K20.6	**Création d'une centrale de gestion du trafic pour la Ville Littoral**	**Priorité : B**	**Coût :**	**1.000 MCHF**
			Coût total A :	**/**
			Coût total B :	**4.150 MCHF**

Etat actuel	Le Canton de Neuchâtel et les villes et communes de l'Agglomération RUN ne disposent pas de centrale de régulation du trafic. Le trafic est géré par le biais de la signalisation routière et des aménagements routiers, dans le but de faire respecter les hiérarchies de réseaux routiers définies respectivement par le Canton, les villes et communes. Dans la Ville Littoral, malgré certains carrefours régulés par feux à certains endroits du réseau routier, la plupart des grands axes pénétrant le centre-ville (ex. route des Falaises) ou encore les centres de Peseux (H10) et St-Blaises (RC5), sont aménagés avec des carrefours giratoires permettant peu de gestion des TIM et priorisation des TP.

Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	La stratégie de mobilité vise une organisation en amont du trafic à partir du réseau routier suprarégional, selon le principe des poches. L'enjeu est de favoriser une meilleure utilisation des réseaux de hiérarchie supérieurs pour les déplacements rapides et de grande distance dans l'Agglomération RUN et donc de maîtriser les flux sur le réseau urbain. Ceci notamment dans le but de renforcer et prioriser les axes structurants TP, le réseau de bus en général, ainsi que valoriser les liaisons mobilité douce structurantes et les espaces publics. La stratégie pour le réseau routier vise notamment à : • faire respecter la hiérarchie du réseau routier et maximiser l'utilisation des réseaux structurants de niveaux hiérarchiques supérieurs, en régulant le trafic par de la signalisation lumineuse et mettant en place des mesures d'exploitation du réseau routier ; • effectuer des contrôles d'accès aux lieux stratégiques et sur les principales pénétrantes des trois centres urbains de manière à maîtriser les charges de trafic dans les centres et les quartiers d'habitation ; • redistribuer les priorités entre modes en faveur des TP et MD. Dans ce contexte, les mesures de gestion et guidage du trafic ainsi que de priorisation des TP permettent d'assurer le respect des fonctionnalités du réseau routier définies et de promouvoir l'utilisation des TP par une amélioration de leur attractivité et efficacité, de même que réduire les nuisances du TIM dans le milieu urbanisé (trafic entrant limité, stockage des véhicules aux limites de la ville) (CE1, CE4).

K10.3	Réaménagement des carrefours de la rue William-Mayor, avec création d'un contrôle d'accès en ville et priorisation des traversées des piétons, et sécurisation des vélos	Priorité : B	Coût : 1.200 MCHF
Catégorie ARE :	**2. Gestion du trafic (GT)**		
Sous-catégorie ARE :	**2.1 GT – Intervention ponctuelle**		
Code ARE :	**6458.3.091**		





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

Le carrefour William-Mayor occupe une situation stratégique dans le schéma de circulation du centre-ville. Il comporte actuellement une voie TIM par direction et n'est pas aménagé pour les cycles et peu attractif pour les piétons. Il est régulé par des feux, mais ne présente pas un contrôle d'accès à proprement parlé.

Le trafic entrant du côté ouest de la ville (autoroute, quai Max-Petitpierre) transite aujourd'hui par le cœur de la ville (secteur place Pury et place Numa-Droz). Toutefois, selon le volume de trafic actuel, il n'est pas nécessaire de disposer de deux voies par sens et certaines voies obliquant à gauche ne sont pas nécessaires. Les voies de pré-sélection à maintenir devront être précisées en fonction du plan de circulation local à déterminer en coordination avec la mesure I10.8.

Le réaménagement du carrefour quai Philippe Godet - ruelle William-Mayor est une mesure clé dans le but de contrôler l'accès au centre-ville et orienter le trafic en respect de la hiérarchie du réseau routier définie dans le schéma de circulation du centre-ville.

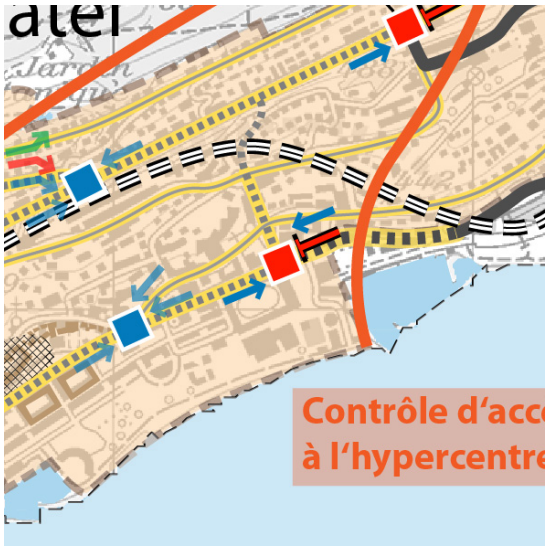
En effet, dans la mesure où ce carrefour représente un point d'entrée important dans la ville, une régulation du carrefour est souhaitable pour contrôler l'accès en ville des TIM.

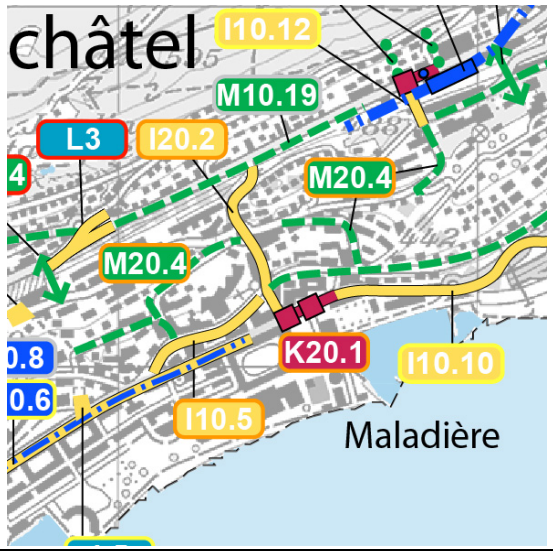
Dans la continuité de la mesure I10.8, cette mesure au carrefour participe aussi à la requalification de l'axe routier du quai Philippe-Godet en un boulevard urbain, notamment grâce à une réduction de la vitesse de circulation (zone 30) et de la surface de la chaussée à une voie TIM par direction. Ce gain d'espace permet, avec un carrefour régulé par feux, un balisage clair pour le trafic piétonnier et la circulation des cycles. La continuité du réseau cyclable est ainsi assurée.

A noter que la mesure d'aménagement cyclable est également inscrite au plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC). Il s'agit du tronçon B3-c de l'itinéraire "utilitaire principal" B3.

Etat de la planification (2020)	• Neuchâtel – Centre-ville, Etude circulation, Christe & Gygax et Stadt Raum Verkehr pour la Ville de Neuchâtel, 2014. • Approfondissement COMUL TIM – Hiérarchie du réseau routier, concept de gestion et exploitation, mesures, mrs partner – Christe & Gygax pour la COMUL, avril 2021. • Etude de projet : 2022-2024 • Approbation des plans /permis de construire : 2024 • Financement : 2025 • Réalisation : 2026-2027
Coûts	1.200 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : Ville de Neuchâtel En raison des raccordements à l'autoroute, la liaison rue de l'Ecluse - ruelle William-Mayor - quai Philippe Godet est gérée par l'OFROU. Les modifications au niveau de ce périmètre et le financement de ces mesures devront s'effectuer de manière coordonnée avec l'OFROU.
Instances responsables	Ville de Neuchâtel (et OFROU)

K20.1	**Réaménagement des carrefours de la Maladière (double giratoire), avec création d'un contrôle d'accès en ville et priorisation des TP et traversées des piétons, et sécurisation des vélos**	**Priorité : B**	**Coût : 1.000 MCHF**
Catégorie ARE :	**2. Gestion du trafic (GT)**		
Sous-catégorie ARE :	**2.1 GT – Intervention ponctuelle**		
Code ARE :	**/**		





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

Le double carrefour de la Maladière occupe une situation stratégique dans le schéma de circulation du centre-ville. Il s'agit de deux carrefours giratoires, qui ne permettent pas un contrôle d'accès à la ville. Il comporte actuellement deux voies TIM par direction qui ne sont pas aménagées pour les cycles et peu attractifs pour les piétons. Les transports publics ne bénéficient d'aucune priorité (ligne TransN n° 121).

Le trafic entrant du côté Est de la ville (autoroute, route des Falaises) transite aujourd'hui par le cœur de la ville (secteur Maladière et avenue du 1er Mars). Toutefois, selon le volume de trafic actuel, l'utilité des deux voies pas sens en tronçon n'est pas démontrée.

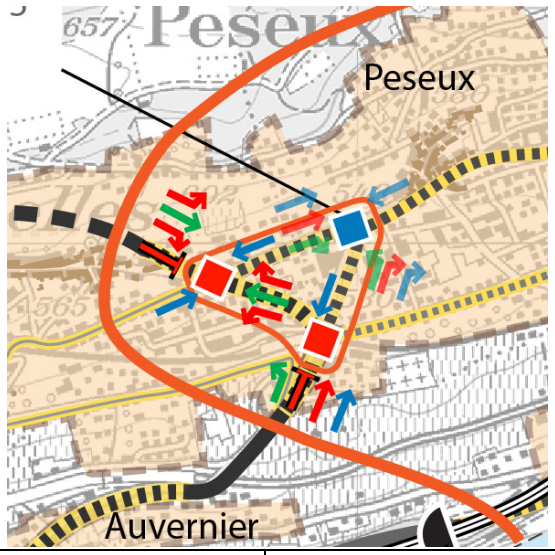
Le réaménagement des deux carrefours giratoires par un carrefour permettant d'assurer une meilleure gestion des flux TIM et une priorisation des TP, ainsi qu'une forme de contrôle d'accès constitue une étape déterminante du nouveau schéma de circulation du centre-ville, notamment dans le but de contrôler l'accès au centre-ville et orienter le trafic en respect de la hiérarchie du réseau routier définie.

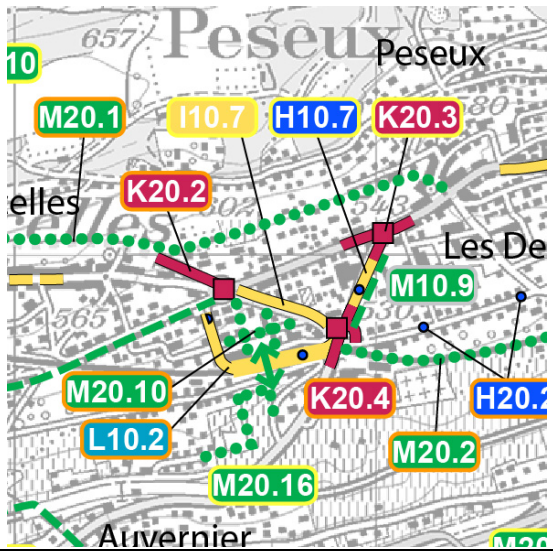
La forme exacte de l'aménagement du carrefour à mettre en œuvre est en cours d'étude. Dans la mesure où ce carrefour représente un point d'entrée important dans la ville, une régulation du carrefour pour contrôler l'accès en ville des TIM est notamment à l'étude.

Dans la continuité de la mesure I10.10, cette mesure au carrefour participe aussi à la requalification de la partie Est de la route des Falaises en un boulevard urbain, notamment grâce à une réduction de la vitesse de circulation et la surface de la chaussée à une voie TIM par direction en tronçon et l'éventuel réalisation d'aménagement pour les cycles.

	Enfin, la mesure vise également à limiter le TIM sur la rue Pierre-à-Mazel.
Etat de la planification (2020)	• Orientation stratégique PA RUN 3 • Approfondissement COMUL TIM – Hiérarchie du réseau routier, concept de gestion et exploitation, mesures, mrs partner – Christe & Gygax pour la COMUL, avril 2021
Coûts	1.000 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

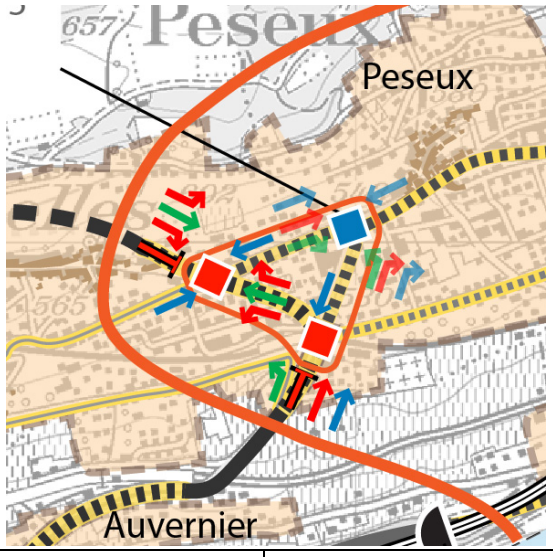
K20.2 Création d'un contrôle d'accès au carrefour H10 - avenue Soguel, avec priorisation des TP	Priorité : B	Coût : 0.200 MCHF
Catégorie ARE :	**2. Gestion du trafic (GT)**	
Sous-catégorie ARE :	**2.1 GT – Intervention ponctuelle**	
Code ARE :	**/**	

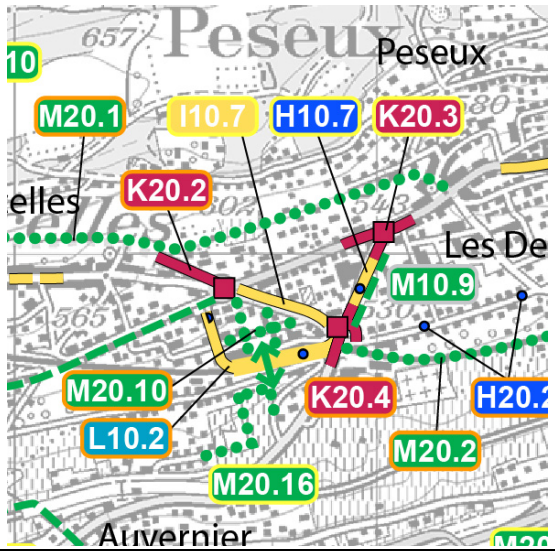




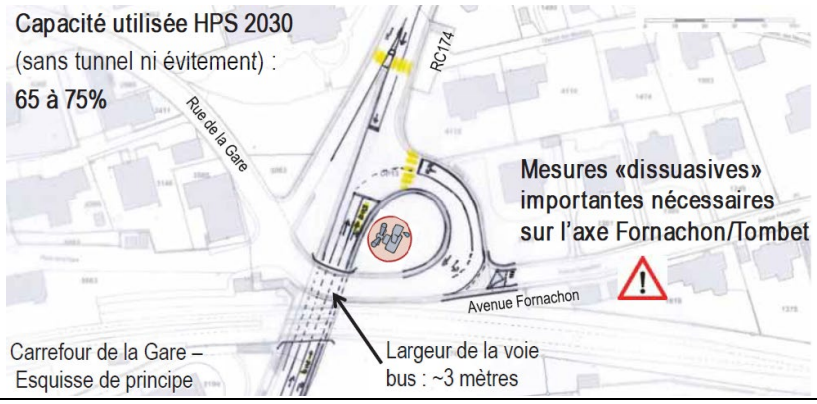
Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Aujourd'hui, les giratoires "de la Pharmacie" donnent la priorité à la H10 sur le débouché des axes "Soguel" et "Grand-Rue" (circulation des lignes CarPostal et TransN n°101). Cette entrée Nord-ouest de la Ville Littoral n'est ainsi pas dosée, alors qu'il s'agit de l'une des pénétrantes principales, accueillant notamment la majorité du trafic en provenance des vallées, notamment du Val-de-Travers. La mesure prévoit, au giratoire existant, la mise en place d'une régulation par feux permettant un contrôle d'accès du trafic en provenance de la H10, ainsi que la détection des bus de l'axe structurant en provenance de Corcelles (positionnement devant les véhicules provenant de la H10). Par ailleurs, l'espace de stockage étant limité entre le portail du tunnel de Corcelles-Cormondrèche et le giratoire (~170 mètres, soit ~30 voitures), une détection des files d'attente au portail du tunnel est nécessaire afin d'éviter tout refoulement, ainsi qu'une adaptation des vitesses maximales pour garantir les distances de sécurité en cas de remontée de file (éventuellement signalisation variable).
Etat de la planification (2020)	• Etude de circulation, H10 – Franchissement de Peseux, Transitec pour le SPCH et les Communes de Corcelles-Cormondrèche, Peseux et Neuchâtel, mai 2016 • Approfondissement COMUL TIM – Hiérarchie du réseau routier, concept de gestion et exploitation, mesures, mrs partner – Christe & Gygax pour la COMUL, avril 2021.
Coûts	0.200 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

K20.4	**Réaménagement du carrefour de route de Peseux - rue de la Gare, avec création d'un contrôle d'accès en ville et priorisation des TP et des traversées des piétons, et sécurisation des vélos**	**Priorité : B**	**Coût : 0.200 MCHF**
Catégorie ARE :	**2. Gestion du trafic (GT)**		
Sous-catégorie ARE :	**2.1 GT – Intervention ponctuelle**		
Code ARE :	**/**		



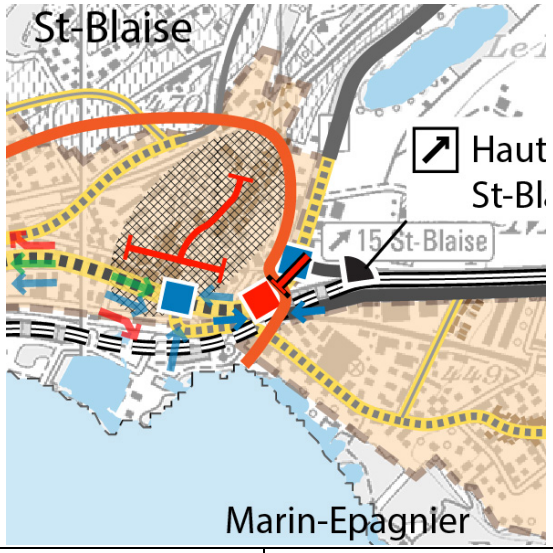


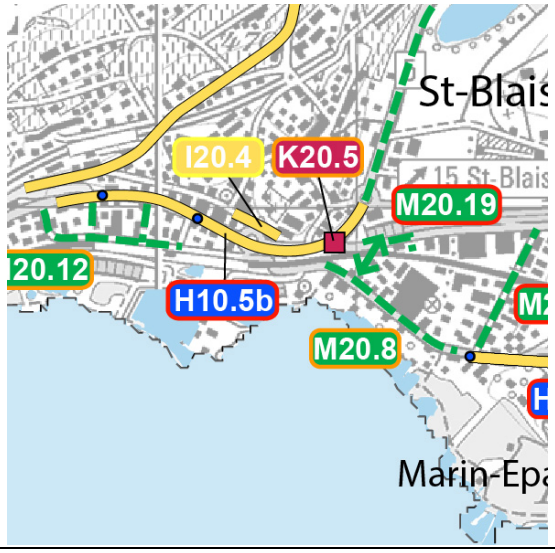
Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Cette entrée Sud-ouest de la Ville Littoral n'est actuellement pas dosée malgré l'existence d'un carrefour régulé par feux. Ceci alors qu'il s'agit de l'une des pénétrantes principales depuis l'Ouest, accueillant le trafic en provenance de l'autoroute et la jonction de Brena, notamment de l'Archipel Ouest ou encore de l'Arc lémanique. A noter que la montée vers Peseux est actuellement relativement fluide et le gabarit de l'axe au niveau du carrefour de la Gare confortable (trois voies actuellement). Les bus de la ligne TransN n° 120 ne sont pas priorisés au carrefour. La mesure prévoit la mise en place d'un contrôle d'accès du trafic en provenance de l'autoroute, ainsi que la priorisation des bus de la ligne suburbaine en provenance de Milvignes, soit par un positionnement devant les véhicules provenant de la H10 soit par la création d'une voie bus réservée au carrefour (variantes encore à étudier). Le contrôle d'accès porte sur la voie de "tout droit" de la RC174 en entrée de ville, alors qu'un feu vert quasi constant de la voie de tourner à droite (vers H10) pourrait par exemple être mis en œuvre de manière à aussi prioriser les bus (circulation des bus allant "tout droit" sur cette voie + détection/priorisation). La mesure doit d'une part inciter à l'utilisation de l'autoroute A5 (évitement sud) et faciliter la circulation des bus et des flux en direction de la H10 (réseau régional structurant).

	
Etat de la planification (2020)	• Etude de circulation, H10 – Franchissement de Peseux, Transitec pour le SPCH et les Communes de Corcelles-Cormondrèche, Peseux et Neuchâtel, mai 2016 • Approfondissement COMUL TIM – Hiérarchie du réseau routier, concept de gestion et exploitation, mesures, mrs partner – Christe & Gygax pour la COMUL, avril 2021.
Coûts	0.200 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

K20.5	**Réaménagement d'un carrefour RC5, avec création d'un contrôle d'accès en entrée de la Ville Littoral, priorisation des TP et des traversées des piétons, et sécurisation des vélos**	**Priorité : B**	**Coût : 0.550 MCHF**

Catégorie ARE :	**2. Gestion du trafic (GT)**
Sous-catégorie ARE :	**2.1 GT – Intervention ponctuelle**
Code ARE :	**/**





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Aujourd'hui, les giratoires de la RC5 ne permettent ni de contrôler l'accès à la Ville Littoral, ni de prioriser les transports publics. Cette entrée Est de la Ville Littoral et plus particulièrement du centre de Saint-Blaise n'est ainsi pas dosée, alors qu'il s'agit de l'une de ses principales pénétrantes, accueillant notamment une partie du trafic en provenance de l'Est (Entre-deux-Lacs, Bienne, Berne, etc.). La mesure prévoit la création d'un carrefour régulé par feux permettant de contrôler l'accès à la Ville Littoral et ainsi doser le trafic entrant à St-Blaise. Par ailleurs, la détection des bus de l'axe structurant en provenance de Marin, doit permettre de leur accorder la priorité au carrefour et les positionner devant les véhicules provenant de l'autoroute. Enfin, l'espace de stockage étant limité entre le carrefour et la bretelle de sortie de l'autoroute, une détection des files d'attente est nécessaire afin d'éviter tout refoulement. A noter que cette mesure doit encore faire l'objet d'étude de faisabilité approfondie.
Etat de la planification (2020)	Approfondissement COMUL TIM – Hiérarchie du réseau routier, concept de gestion et exploitation, mesures, mrs partner – Christe & Gygax pour la COMUL, avril 2021.
Coûts	0.550 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de St-Blaise

K20.6 Création d'une centrale de gestion du trafic pour la Ville Littoral	**Priorité : B**	**Coût : 1.000 MCHF**
Catégorie ARE :	**2. Gestion du trafic (GT)**	
Sous-catégorie ARE :	**2.3 GT – Surface**	
Code ARE :	**/**	
Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Les carrefours à feux de la Ville Littoral sont gérés indépendamment les uns des autres, ils ne sont pas coordonnés ni reliés à un poste central. L'absence d'une coordination des carrefours à feux à l'échelle de La Ville Littoral ne permet pas une gestion appropriée des flux de trafic individuel motorisé, en particulier aux heures de pointes en entrée de ville (contrôle d'accès). Pour les transports publics, la priorisation n'est pas optimale puisqu'elle est ponctuelle et non coordonnée avec les autres carrefours à feux. La mesure prévoit la création d'une centrale de gestion du trafic pour la Ville Littoral et en particulier la Ville de Neuchâtel. Ses objectifs sont les suivants : • Prioriser les transports publics sur les axes structurants de l'agglomération • Contrôler l'accès des TIM en ville et gérer le temps d'écoulement du trafic par synchronisation des feux, en particulier sur les pénétrantes principales de l'agglomération. • Fluidifier le trafic en optimisant le volume de circulation automobile De manière générale, la gestion centralisée du trafic permettra la régulation des feux de l'ensemble de la Ville Littoral afin de maitriser le trafic individuel motorisé et favoriser la progression des transports publics. Les appareils détectant les quantités de véhicules individuels motorisés et les transports publics permettent de recueillir des données qui sont analysées par la centrale de gestion afin de procéder à une coordination par axes des feux. Cette mesure s'inscrit en complément de toutes les mesures de contrôle d'accès ainsi que toutes les mesures qui planifie la requalification des axes et carrefours sur les pénétrantes de la Ville Littoral.	
Etat de la planification (2020)	Pré-étude, coordonnée avec le SPCH	
Coûts	1.000 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /	
Instances responsables	Ville de Neuchâtel	

K. La Chaux-de-Fonds

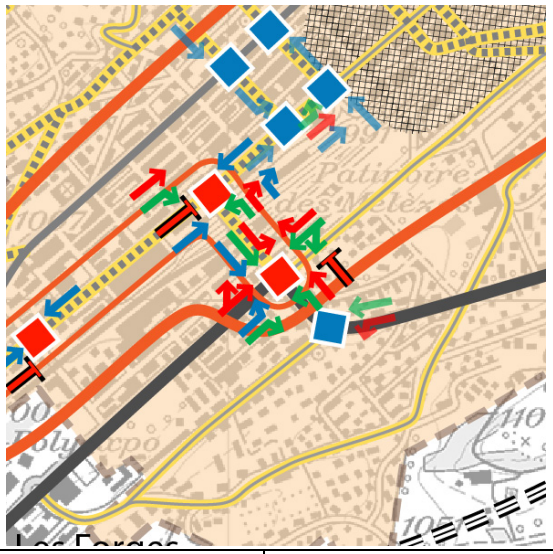
Contrôle d'accès TIM, priorisation des TP et des traversées piétonnes

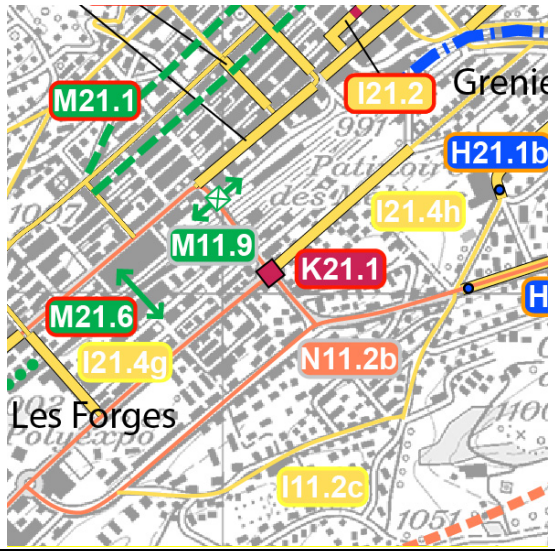
G. Gestion du trafic				
K21.1	**Réaménagement du carrefour boulevard de la Liberté - rue des Crêtets – Grand-pont, avec création d'un contrôle d'accès en ville, priorisation des TP et traversées des piétons, et sécurisation des vélos**	**Priorité : A**	**Coût :**	**1.000 MCHF**
K21.2	**Réaménagement du carrefour rue du Grenier – rue des Régionaux, avec création d'un contrôle d'accès en ville, priorisation des TP et traversées des piétons, et sécurisation des vélos**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.280 MCHF**
K21.3	**Réaménagement du carrefour boulevard de la Liberté - rue du Grenier, avec création d'un contrôle d'accès en ville, priorisation des TP et traversées des piétons, et sécurisation des vélos**	**Priorité : C**	**Coût :**	**/**
K21.4	**Réaménagement du double giratoire rue du Locle - av. des Forges, avec contrôle d'accès TIM, valorisation de l'espace public et sécurisation et priorisation des vélos et piétons**	**Priorité : C**	**Coût :**	**/**
			Coût total A :	**1.000 MCHF**
			Coût total B :	**0.280 MCHF**

Etat actuel	Le Canton de Neuchâtel et les villes et communes de l'Agglomération RUN ne disposent pas de centrale de régulation du trafic. Le trafic est géré par le biais de la signalisation routière et des aménagements routiers, dans le but de faire respecter les hiérarchies de réseaux routiers définies respectivement par le Canton, les villes et communes. Dans la Ville de La Chaux-de-Fonds, malgré des carrefours régulés par feux au centre-ville, en particulier sur l'avenue Léopold-Robert, la plupart des grands axes pénétrant le centre-ville (ex. boulevard de la Liberté, rue du Locle, etc.) sont aménagés avec des carrefours giratoires permettant peu de gestion des TIM et priorisation des TP.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	La stratégie de mobilité vise une organisation en amont du trafic à partir du réseau routier suprarégional, selon le principe des poches. L'enjeu est de favoriser une meilleure utilisation des réseaux de hiérarchie supérieurs pour les déplacements rapides et de grande distance dans l'Agglomération RUN (nouveaux contournements H18 et N20) et donc de maîtriser les flux sur le réseau urbain. Ceci notamment dans le but de renforcer et prioriser les axes structurants TP, le réseau de bus en général, ainsi que valoriser les liaisons mobilité douce structurantes et les espaces publics. La stratégie pour le réseau routier vise notamment à : • faire respecter la hiérarchie du réseau routier et maximiser l'utilisation des réseaux structurants de niveaux hiérarchiques supérieurs, en régulant le trafic par de la signalisation lumineuse et mettant en place des mesures d'exploitation du réseau routier ;

	• effectuer des contrôles d'accès aux lieux stratégiques et sur les principales pénétrantes des trois centres urbains de manière à maîtriser les charges de trafic dans les centres et les quartiers d'habitation ; • redistribuer les priorités entre modes en faveur des TP et MD. Dans ce contexte, les mesures de gestion et guidage du trafic ainsi que de priorisation des TP permettent d'assurer le respect des fonctionnalités du réseau routier définies et de promouvoir l'utilisation des TP par une amélioration de leur attractivité et efficacité, de même que réduire les nuisances du TIM dans le milieu urbanisé (trafic entrant limité, stockage des véhicules aux limites de la ville) (CE1, CE4).

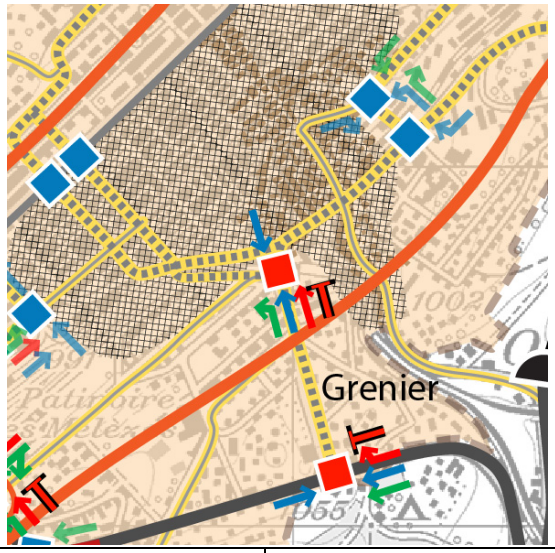
K21.1	**Réaménagement du carrefour boulevard de la Liberté - rue des Crêtets – Grand-pont, avec création d'un contrôle d'accès en ville, priorisation des TP et traversées des piétons, et sécurisation des vélos**	**Priorité : A**	**Coût : 1.000 MCHF**
Catégorie ARE :	**2. Gestion du trafic (GT)**		
Sous-catégorie ARE :	**2.1 GT – Intervention ponctuelle**		
Code ARE :	**/**		

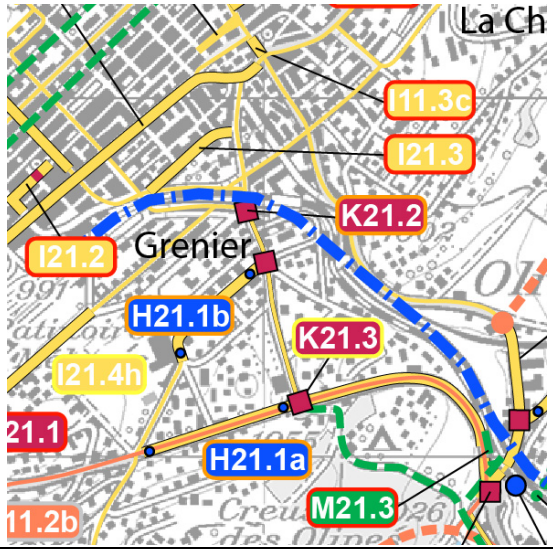




Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Aujourd'hui, le carrefour giratoire Liberté - Crêtets ne permet ni de gérer le trafic entrant en ville, ni de donner la priorité aux TP. Cette entrée principale de la Ville de La Chaux-de-Fonds n'est ainsi pas dosée, alors qu'il s'agit de sa pénétrante principale, accueillant à la fois le trafic en provenance de France et du Locle (Crêtets) et du Val-de-Ruz et Neuchâtel (Liberté, autoroute). La mesure prévoit la réalisation d'un carrefour régulé par feux permettant un contrôle d'accès du trafic en provenance du boulevard de la Liberté de l'autoroute, ainsi que celui en provenance de France et du Locle. Enfin, la mesure prévoit également la priorisation des bus de la ligne principale fusionnée (TransN n° 303-311), avec un positionnement devant les véhicules entrant en ville. Par ailleurs, la mesure vise un réaménagement intégral de l'espace en faveur des MD, incluant la priorisation et sécurisation des traversées des piétons, ainsi que la sécurisation des vélos.
Etat de la planification (2020)	Orientation stratégique PA RUN 4
Coûts	1.000 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de La Chaux-de-Fonds et OFROU (jusqu'en 2035/2040)

K21.2	Réaménagement du carrefour rue du Grenier – rue des Régionaux, avec création d'un contrôle d'accès en ville, priorisation des TP et traversées des piétons, et sécurisation des vélos	Priorité : B	Coût : 0.280 MCHF
Catégorie ARE :	**2. Gestion du trafic (GT)**		
Sous-catégorie ARE :	**2.1 GT – Intervention ponctuelle**		
Code ARE :	**/**		





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Aujourd'hui, le carrefour à perte de priorité Grenier - Régionaux ne permet pas de gérer le trafic entrant en ville. Cette entrée secondaire de la Ville de La Chaux-de-Fonds n'est ainsi pas dosée, alors qu'il s'agit d'une pénétrante importante, accueillant le trafic en provenance de l'autoroute (Val-de-Ruz, Neuchâtel, etc.). La mesure prévoit la réalisation d'un carrefour régulé par feux permettant un contrôle d'accès du trafic en provenance de la rue du Grenier et de de l'autoroute. Enfin, la mesure prévoit également, dans la mesure du possible, la priorisation des bus de la ligne principale fusionnée (TransN n° 303-311). Par ailleurs, la mesure vise un réaménagement intégral de l'espace en faveur des MD, incluant la priorisation et sécurisation des traversées des piétons, ainsi que la sécurisation des vélos. A noter qu'à long terme, un contrôle d'accès en amont, hors de la zone urbanisée devrait être réalisé sur le boulevard de la Liberté (K21.3)
Etat de la planification (2020)	Orientation stratégique PA RUN 4
Coûts	0.280 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de La Chaux-de-Fonds et OFROU (jusqu'en 2035/2040)

K. Archipel Ouest

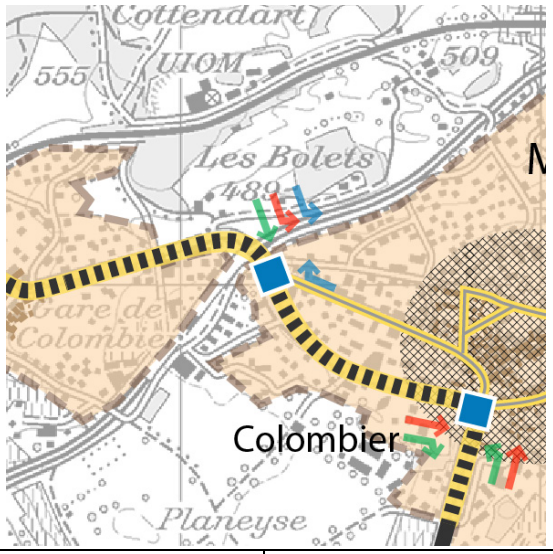
Contrôle d'accès TIM, priorisation des TP et des traversées piétonnes

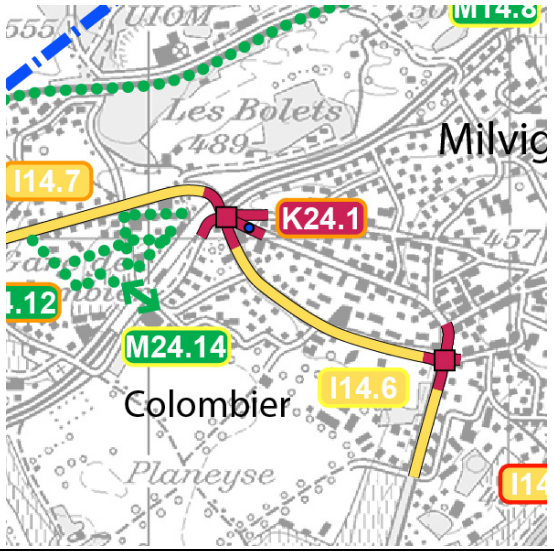
G. Gestion du trafic				
K24.1	**Réaménagement du carrefour d'accès à la gare et au village (rue du Sentier - av. de la Gare), avec priorisation des TP et des traversées des piétons, sécurisation des vélos et guidage des TIM**	**Priorité : B**	**Coût :**	**1.250 MCHF**
K24.2	Aménagement de mesure de modération en entrée de localité, avec éventuel réaménagement du carrefour d'accès au village (RC5 - av. du Collège), et amélioration des traversées piétonnes, sécurisation des vélos et guidage des TIM	Priorité : C	Coût :	/
K24.3	Aménagement de mesure de modération en entrée de localité sur la route de Grandson et la route des Buchilles, avec éventuel réaménagement du carrefour d'accès au village (double giratoire RC5 - route de Grandson - route des Buchilles), et amélioration des traversées piétonnes, sécurisation des vélos et guidage des TIM	Priorité : C	Coût :	/
K24.4	**Réaménagement du carrefour route des Trois-Rods - route de la Gare, avec amélioration des traversées des piétons, sécurisation des vélos et guidage des TIM vers la route des Conrardes**	**Priorité : A**	**Coût :**	**0.040 MCHF**
K24.5	**Réaménagement du carrefour d'accès au plateau de la gare (route du Vignoble RC5 - route des Conrardes), avec création d'un giratoire, amélioration des traversées des piétons, sécurisation des vélos et guidage des TIM**	**Priorité : A**	**Coût :**	**0.500 MCHF**
			Coût total A :	**0.540 MCHF**
			Coût total B :	**1.250 MCHF**

Etat actuel	Le Canton de Neuchâtel et les villes et communes de l'Agglomération RUN ne disposent pas de centrale de régulation du trafic. Le trafic est géré par le biais de la signalisation routière et des aménagements routiers, dans le but de faire respecter les hiérarchies de réseaux routiers définies respectivement par le Canton, les villes et communes. Dans l'Archipel Ouest, la plupart des axes traversant et pénétrant les bourgs et villages (ex. RC5) sont aménagés avec des carrefours giratoires permettant peu de gestion des TIM et priorisation des TP.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les	La stratégie de mobilité vise une organisation en amont du trafic à partir du réseau routier suprarégional, selon le principe des poches. L'enjeu est de favoriser une meilleure utilisation des réseaux de hiérarchie supérieurs pour les déplacements rapides et de grande distance dans l'Agglomération RUN ou encore la RC5 et la route des Conrardes, et donc de maîtriser les flux sur le réseau dans les bourgs et villages, ou

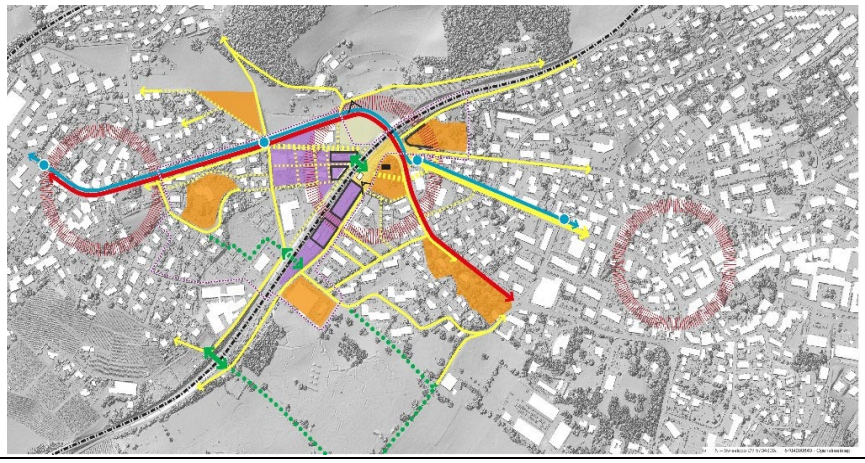
stratégies secto-rielles)	minimiser son impact lorsqu'il s'agit de traversée de localité. Ceci notamment dans le but de valoriser les liaisons mobilité douce structurantes et les espaces publics. La stratégie pour le réseau routier vise notamment à : • faire respecter la hiérarchie du réseau routier et maximiser l'utilisation des réseaux structurants de niveaux hiérarchiques supérieurs, en mettant en place des mesures d'exploitation du réseau routier ; • redistribuer les priorités entre modes en faveur des TP et MD. Dans ce contexte, les mesures de gestion et guidage du trafic ainsi permettent d'assurer le respect des fonctionnalités du réseau routier définies et de promouvoir l'utilisation des TP par une amélioration de leur attractivité et efficacité, de même que réduire les nuisances du TIM dans le milieu urbanisé (trafic entrant limité, stockage des véhicules aux limites de la ville) (CE1, CE4).

K24.1	**Réaménagement du carrefour d'accès à la gare et au village (rue du Sentier - av. de la Gare), avec priorisation des TP et des traversées des piétons, sécurisation des vélos et guidage des TIM**	**Priorité : B**	**Coût : 1.250 MCHF**
Catégorie ARE :	**2. Gestion du trafic (GT)**		
Sous-catégorie ARE :	**2.1 GT – Intervention ponctuelle**		
Code ARE :	**/**		



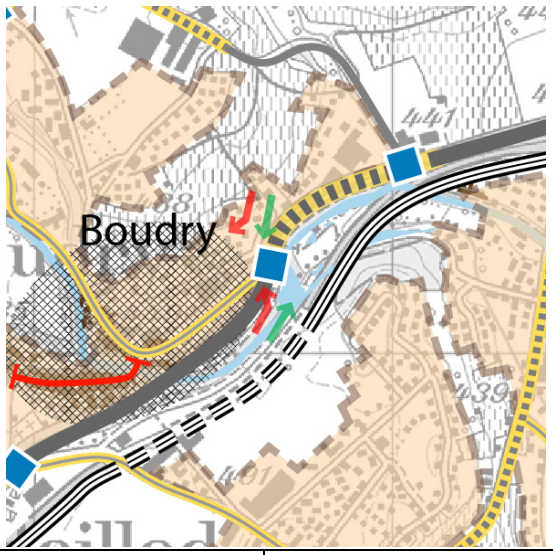


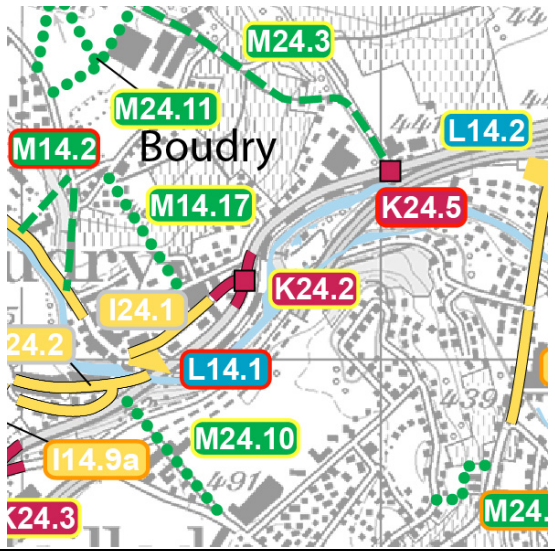
Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Sur cet axe de liaison interrégional traversant Colombier et reliant notamment le Val-de-Travers à l'autoroute N5, un des principaux enjeux est la meilleure connexion de la gare à Colombier, en particulier à l'axe principal menant au centre historique (avenue de la Gare) ou encore aux arrêts de bus. Dans ce contexte, le carrefour giratoire actuel ne permet pas d'offrir cette qualité du fait de sa forme extensive et routière. Globalement, un environnement plus urbain notamment en matière d'espaces publics est à créer pour structurer et donner une identité au pôle de gare, ainsi que rendre le lien entre Colombier, le carrefour, et la gare plus urbain. Ainsi la mesure prévoit de reconfigurer le carrefour giratoire actuel et ses accroches, par le réaménagement du carrefour actuel par un carrefour compact et intégré au contexte urbain (par ex. un carrefour à embranchement avec perte de priorité). Il s'agit de réduire la dominance du trafic et ainsi de qualifier les liaisons piétons et vélos transversales, améliorer les échanges train-bus grâce à la mise en valeur et sécurisation des parcours piétons. En effet, la mesure vise à réaliser de nouvelles connexions en site propre entre la gare et l'avenue de la gare, accueillant à l'avenir les arrêts de bus (TransN n° 120) et constituant l'accès piéton principal vers le centre de Colombier (ligne de vie vers le centre de Colombier).

	
Etat de la planification (2020)	• Approfondissement COMUL TIM – Hiérarchie du réseau routier, concept de gestion et exploitation, mesures, mrs partner – Christe & Gygax pour la COMUL, avril 2021. • Etude de base "pôles de gare - pôles mixtes" de l'Agglomération RUN, Güller Güller, mrs partner, metron, RUN pour le SCAT, avril 2021
Coûts	1.250 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de Milvignes

K24.2	**Aménagement de mesure de modération en entrée de localité, avec éventuel réaménagement du carrefour d'accès au village (RC5 - av. du Collège), et amélioration des traversées piétonnes, sécurisation des vélos et guidage des TIM**	**Priorité : C**	**Coût : /**

Catégorie ARE :	**2. Gestion du trafic (GT)**
Sous-catégorie ARE :	**2.1 GT – Intervention ponctuelle**
Code ARE :	**/**

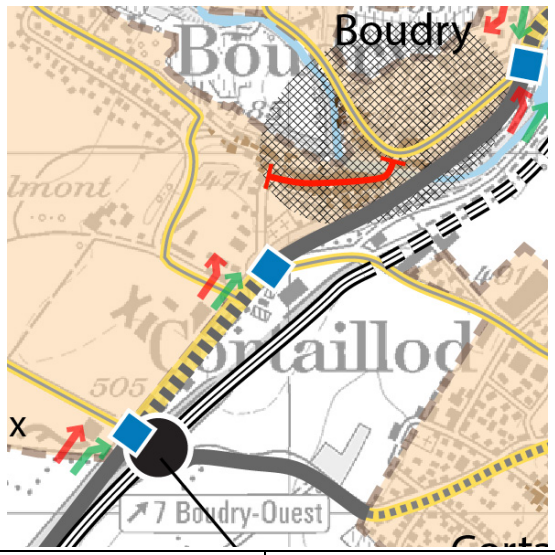


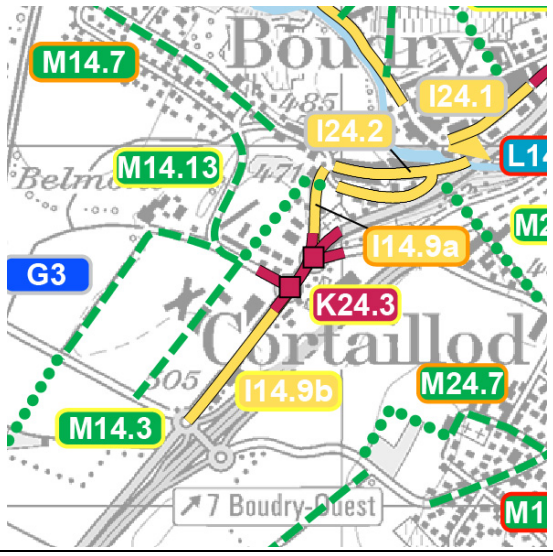


Description succincte	A Boudry, la stratégie en matière de TIM vise à favoriser l'usage de l'autoroute N5 et la route d'évitement RC (viaduc) et tirer au maximum profit des infrastructures d'évitement pour maîtriser le TIM dans le village. La mesure prévoit la création d'un aménagement déclassant l'avenue du Collège, route d'entrée du village, par rapport à l'évitement RC5 pour le trafic de transit. Il s'agit par exemple de la réalisation d'un aménagement marquant une porte d'entrée et une forte modération de l'avenue du Collège en aval, route d'entrée du village, par rapport à l'évitement RC5 pour le trafic de transit. Pour aller plus loin un carrefour à embranchement avec perte de priorité, voire éventuellement avec également un trottoir traversant, permettrait de marquer clairement la hiérarchie du réseau routier pour accéder au centre de Boudry (opportunité à étudier). La mesure vise également à sécuriser la circulation des cycles et les traversées piétonnes.
Etat de la planification (2020)	Approfondissement COMUL TIM – Hiérarchie du réseau routier, concept de gestion et exploitation, mesures, mrs partner – Christe & Gygax pour la COMUL, avril 2021.
Coûts	/ MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de Boudry

K24.3	**Aménagement de mesure de modération en entrée de localité sur la route de Grandson et la route des Buchilles, avec éventuel réaménagement du carrefour d'accès au village (double giratoire RC5 - route de Grandson - route des Buchilles), et amélioration des traversées piétonnes, sécurisation des vélos et guidage des TIM**	**Priorité : C**	**Coût : /**

Catégorie ARE :	**2. Gestion du trafic (GT)**
Sous-catégorie ARE :	**2.1 GT – Intervention ponctuelle**
Code ARE :	**/**

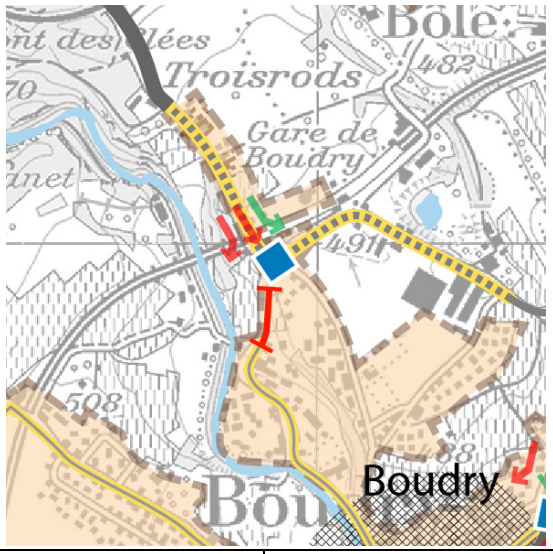


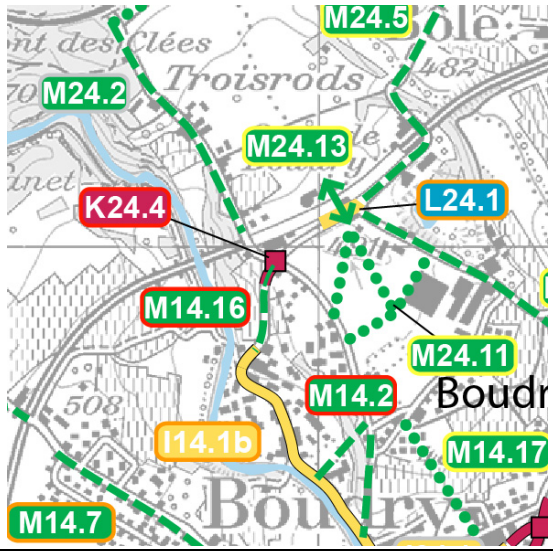


Description succincte	A Boudry, la stratégie en matière de TIM vise à favoriser l'usage de l'autoroute N5 et la route d'évitement RC (viaduc) et tirer au maximum profit des infrastructures d'évitement pour maîtriser le TIM dans le village. La mesure prévoit la création d'un aménagement déclassant la route de Grandson, route d'entrée du village, par rapport à l'évitement RC5 pour le trafic de transit. Il s'agit par exemple de la réalisation d'un aménagement marquant une porte d'entrée et une forte modération de la route de Grandson et la route des Buchilles, routes d'entrée du village, par rapport à l'évitement RC5 pour le trafic de transit. Pour aller plus loin un carrefour à embranchement avec perte de priorité, voire éventuellement avec également un trottoir traversant, permettrait de marquer clairement la hiérarchie du réseau routier pour accéder au centre de Boudry (opportunité à étudier). La mesure vise également à sécuriser la circulation des cycles et les traversées piétonnes.
Etat de la planification (2020)	Approfondissement COMUL TIM – Hiérarchie du réseau routier, concept de gestion et exploitation, mesures, mrs partner – Christe & Gygax pour la COMUL, avril 2021.
Coûts	/ MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de Boudry

K24.4	**Réaménagement du carrefour route des Trois-Rods - route de la Gare, avec amélioration des traversées des piétons, sécurisation des vélos et guidage des TIM vers la route des Conrardes**	**Priorité : A**	**Coût : 0.040 MCHF**

Catégorie ARE :	**2. Gestion du trafic (GT)**
Sous-catégorie ARE :	**2.1 GT – Intervention ponctuelle**
Code ARE :	**/**

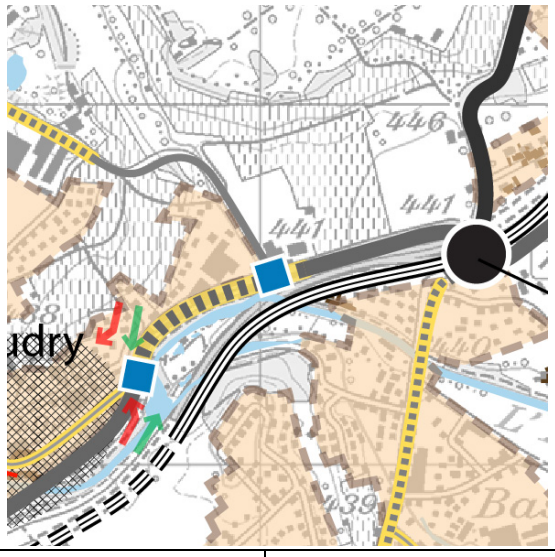


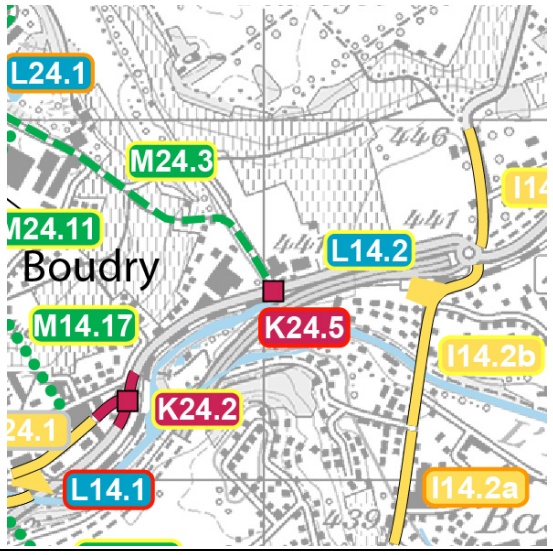


Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Le Carrefour en descendant depuis Trois-Rods (trafic de Rochefort et des vallées) permet actuellement de descendre facilement sur le centre du bourg. Il incite par son aménagement le trafic à se diriger vers le centre-ville. La mesure vise à réduire le trafic de transit dans le bourg, en orientant naturellement les automobilistes vers la route de contournement des Conrardes, ce qui permettra de supprimer le trafic de transit non-désiré au centre et de requalifier ce dernier. L'aménagement du carrefour prévoit d'optimiser les traversées piétonnes en particulier sur les itinéraires de randonnées pédestre, adapter la géométrie et les priorités pour être conforme à la maîtrise des flux souhaitée et intégrer des aménagements en faveur des cyclistes, notamment entre la gare et le centre du village. La mesure permettra en outre de réduire le trafic entre le Café du Pont et ledit carrefour ce qui augmentera la sécurité des piétons et cyclistes qui sortent des gorges de l'Areuse pour se rendre à la gare CFF de Boudry. Cette mesure est liée à celle de requalification et d'extension de la zone 30 sur la rue en direction du centre du village (Faubourg Philippe-Suchard, I14.1b). L'opportunité de fermer à la circulation ce tronçon reste à étudier, notamment si la présente mesure ne s'avèrerait pas suffisamment dissuasive.
Etat de la planification (2020)	/
Coûts	0.040 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de Boudry

K24.5	**Réaménagement du carrefour d'accès au plateau de la gare (route du Vignoble RC5 - route des Conrardes), avec création d'un giratoire, amélioration des traversées des piétons, sécurisation des vélos et guidage des TIM**	**Priorité : A**	**Coût : 0.500 MCHF**

Catégorie ARE :	**2. Gestion du trafic (GT)**
Sous-catégorie ARE :	**2.1 GT – Intervention ponctuelle**
Code ARE :	**/**





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Actuellement le carrefour en bas de la route des Conrardes présente une perte de priorité vis-à-vis de la RC5. Le mouvement de tourner à gauche implique de traverser 2 voies de circulation, ce qui engendre une situation problématique au niveau de la circulation et un temps d'attente poussant les automobilistes en provenance du plateau de la gare à ne pas utiliser la route de contournement des Conrardes, mais plutôt à traverser le centre du village. De plus, cette situation pourrait empirer avec le développement urbanistique prévu au plateau de la Gare. La route des Conrardes doit jouer le rôle de route de délestage du centre-ville, afin de pacifier ce dernier et y requalifier ses espaces publics. La création d'un carrefour giratoire représente la solution la plus viable à long-terme avec le développement urbain du pôle de gare. Cet aménagement, outre le fait de délester le trafic de transit au centre-ville, permet de sécuriser les flux cyclistes au sud du giratoire via un bypass, mais aussi de créer des arrêts de bus avec des quais mis aux normes à proximité du centre de l'ile. L'aménagement du giratoire modifiera aussi les circulations au centre de l'ile et supprimera une sortie dangereuse sur la route des Conrardes à proximité immédiate du carrefour.
Etat de la planification (2020)	Etude de réaménagement du carrefour RC5 / Conrardes, Analyse de variantes, Transitec, janvier 2016
Coûts	0.500 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de Boudry et Canton (SPCH)

L. Intermodalité

L. Ville Littoral

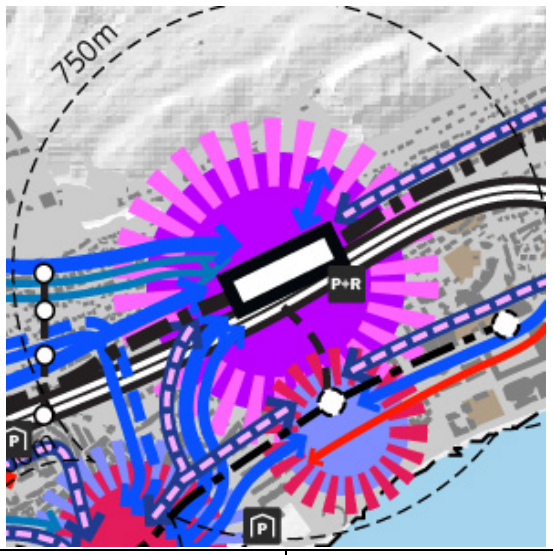
Amélioration ou création d'interface entre le RER et les réseaux de TP urbains

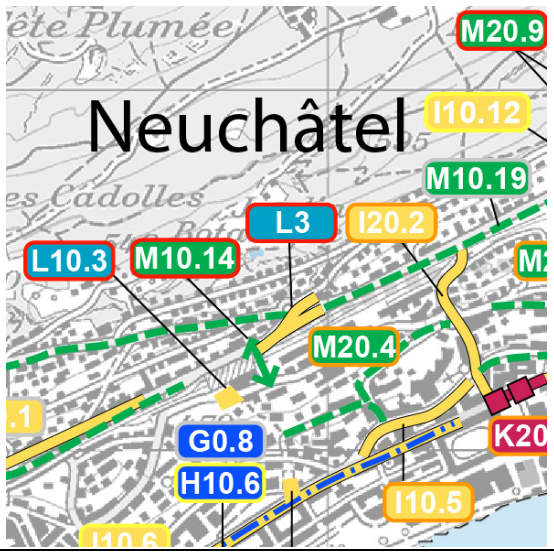
L. Intermodalité				
L3	**Amélioration interface bus-train Gare de Neuchâtel : rue des Fahys et giratoire du Rocher**	**Priorité : A**	**Coût :**	**5.500 MCHF**
L5	**Porte sud de la gare CFF : plateforme intermodale à la station inférieure du funiculaire (Fun'ambule)**	**Priorité : C**	**Coût :**	**2.370 MCHF**
L10.2	**Création d'une interface bus-train à la halte de Corcelles-Peseux pour la nouvelle ligne principale "Neuchâtel Ouest" restructurée**	**Priorité : B**	**Coût :**	**3.400 MCHF**
L10.3	**Amélioration de l'interface de la place de la gare Neuchâtel, secteur ouest**	**Priorité : A**	**Coût :**	**5.000 MCHF**
L20.1	**Création d'une interface bus-train à la halte des Deurres pour la nouvelle ligne principale "Neuchâtel Ouest" restructurée**	**Priorité : B**	**Coût :**	**2.500 MCHF**
			Coût total A :	**10.500 MCHF**
			Coût total B :	**5.900 MCHF**

Etat actuel	Le Canton de Neuchâtel travaille activement sur la mise en œuvre du RER neuchâtelois, notamment dans le cadre du projet Mobilité 2030 et du programme PRODES 2035. Dans ce contexte, le réseau RER neuchâtelois va voir sa structure et son attractivité fortement remodelées et améliorées. Parallèlement à ce changement de paradigme pour la mobilité cantonale, il s'agit de préparer les adaptations des réseaux TP de rabattement et de leurs interfaces.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	La stratégie vise le développement du réseau ferroviaire comme ossature des systèmes de transport d'agglomération et régional. Elle prévoit la poursuite du développement du RER neuchâtelois (nouvelles gares et haltes, augmentation de l'offre, etc.) et la valorisation des interfaces des gares et haltes ferroviaires. Ce développement important du RER neuchâtelois nécessite le renforcement des axes structurants TP et le développement des bus de rabattement. Il s'agit ainsi d'appréhender la restructuration et hiérarchisation des réseaux des bus urbains, suburbains et régionaux, ainsi que de leurs interfaces, afin de permettre une meilleure imbrication et complémentarité entre les réseaux TP (mailler). La valorisation des interfaces TP (train-bus et bus-bus) permet ainsi de promouvoir l'utilisation des TP pour les déplacements à l'intérieur de la Ville Littoral ainsi que vers l'ensemble de l'Agglomération RUN et du canton (CE1) et de contribuer au report modal vers les TP (CE4).

	Par ailleurs, le renforcement de l'accessibilité MD de ces lieux clefs de l'intermodalité permet de renforcer la complémentarité des TP avec la mobilité douce (MD comme prolongement des TP) (CE1). Enfin, le réaménagement des interfaces des gares et haltes, ainsi que des principales interfaces TP bus, permet de valoriser un grand nombre de centralités d'agglomération et de pôles de gare. En effet, des projets de requalification de l'espace-rue permettent de diminuer la dominance du TIM et d'améliorer le cadre de vie et la sécurité des habitants et usagers (CE2 et 3).

L3	Amélioration interface bus-train Gare de Neuchâtel : rue des Fahys et giratoire du Rocher	Priorité : A	Coût : 5.500 MCHF
Catégorie ARE :	**4. Plateformes multimodales**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**6458.3.106**		





Description et faisabilité de la mesure

Le secteur de la gare CFF de Neuchâtel (sud et nord) est aujourd'hui problématique à plusieurs égards : accessibilité insuffisante pour les différents modes, conflits d'usage et engorgement, manque de lisibilité et d'attractivité des espaces publics.

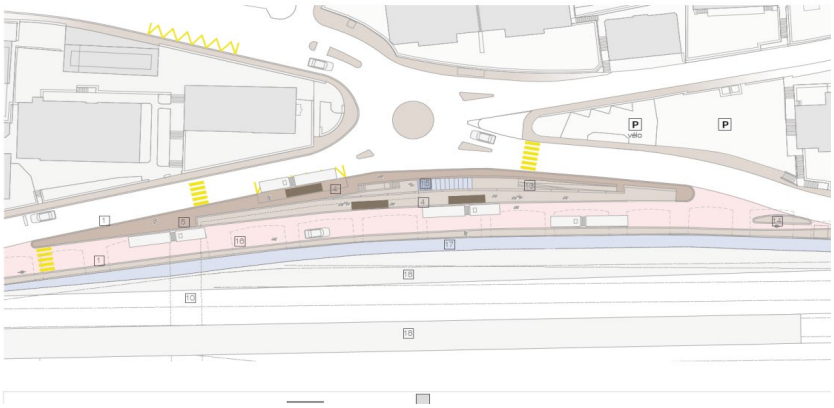
Cette mesure vise à améliorer l'attractivité du secteur nord de la gare par la création d'une véritable interface à la rue des Fahys. Elle permet l'amélioration des chaînes de déplacement au travers de la valorisation du secteur nord de la gare : rue des Fahys et sud du giratoire du Rocher. La mesure comprend la fermeture au TIM de cet espace et donc la priorisation des TP (notamment l'axe structurant TP, ligne TransN n°107), ainsi que la création d'un espace avec arrêts TP, de cheminements MD attractifs vers la gare et d'une zone de dépose-minute K+R pour accéder à la gare.

La mesure a pour objectif de reporter le trafic TIM sur le giratoire du Rocher en permettant uniquement aux TP et MD d'emprunter la liaison routière située en contrebas, sur laquelle se trouve déjà un arrêt de trolleybus.

Cette mesure constitue la 2ème étape clef du réaménagement de l'interface au nord de la gare, faisant suite à la mesure " Amélioration interface bus-train, Gare de Neuchâtel : place Blaise Cendrars" (L2, PA3, A).

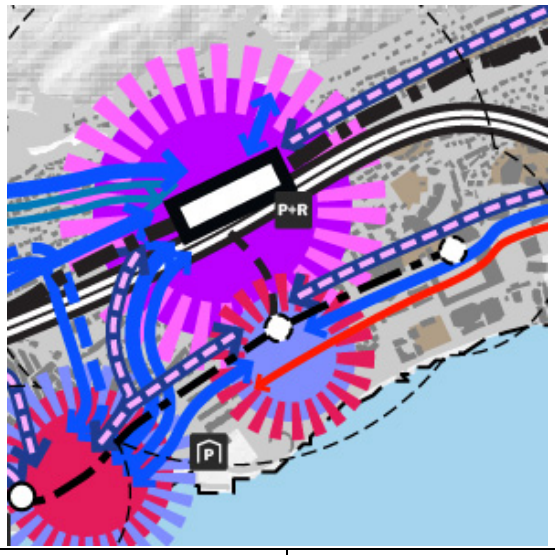
La mesure vise également les objectifs suivants :

- Complémentarité avec les autres interfaces planifiées autour de la gare : Blaise-Cendrars (L2) et place de la Gare (L10.3)
- Facilitation de l'accessibilité à la nouvelle passerelle qui franchira les voies entre la rue des Fahys et l'Espace de l'Europe et permettra l'accès aux quais de la gare (M10.14).
- Requalification des espaces publics en lien avec les développements urbains au nord de la gare.

<table>
<tr><td></td><td colspan="3"> 
Cette mesure s'inscrit dans la continuité de la mise en conformité LHand de la halte ferroviaire de Neuchâtel (2023).</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Etat de la planification (2020)</td><td>☐ 1 (< 10 mio.CHF) description détaillée du contenu du projet</td><td>☐ 2 (> 10 mio.CHF) études préliminaires, estimations des coûts à +/- 30 %</td><td>☒ 3 (> 50 mio. CHF) AVP, estimations des coûts à +/- 20 %</td></tr>
<tr><td colspan="3">• Étude de faisabilité (2012)
• Avant-projet</td></tr>
<tr><td>Prêt à être réalisé et financé</td><td colspan="3">• Etude de projet : 2022
• Approbation des plans /permis de construire : 2023
• Financement : 2024
• Réalisation : 2025</td></tr>
<tr><td>Priorité</td><td colspan="3">☒ A (2024-2028) ☐ B (2028-2032) ☐ C (après 2031)
Argument principal :
La nouvelle interface de la gare de Neuchâtel (sud du Rocher) permet de favoriser le report modal en priorisant l'accessibilité à la gare par les transports publics et les mobilités douces, et donc à augmenter l'attractivité du RER (CE1).
Le réaménagement permet aussi une amélioration significative de l'intermodalité TP – TP et TP – MD, grâce aux mesures prises pour améliorer les conditions de transbordement et valoriser ainsi que sécuriser ses espaces publics et les itinéraires piétons et cyclistes (CE1, 2 et 3).
De manière plus générale, cette mesure permet de favoriser l'utilisation des TP dans la Ville Littoral, par une amélioration significative de l'efficacité, de l'attractivité et de l'accessibilité du réseau TP (CE1).
Enfin, la mesure permet d'assurer l'intégration des développements urbains du secteur pôle de gare (CE2).</td></tr>
<tr><td>Coûts</td><td colspan="3">5.500 MCHF
☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : …
Clé de répartition du financement : /</td></tr>
<tr><td>Instances responsables</td><td colspan="3">Ville de Neuchâtel</td></tr>
<tr><td>Interdépendance aux mesures</td><td colspan="3">L2 (PA3), L5, L10.3 et M10.14
La mesure est en particulier liée aux mesures L2 (PA3) et M10.14 qui prévoient la requalification de l'interface Blaise-Cendrars et la construction de la nouvelle passerelle Fahys – Espace de l'Europe.</td></tr>
</table>

Importance pour la planification directrice	Etat au 1er janvier 2021 :			
	☒ « pas d'état »	☐ « informations préalables »	☐ « coordination en cours »	☐ « coordination réglée »
	Mesure d'envergure d'agglomération/locale, sans implication pour le PDC.			
Impact sur l'environnement	La mesure ne présente pas de conflits avec les aires protégées et de protection de la nature et du paysage.			
Documents mis à disposition	Étude de faisabilité avenue de la gare, faubourg de la gare et rue des Fahys (2012, GMS)			

L5	Porte sud de la gare CFF : plateforme intermodale à la station inférieure du funiculaire (Fun'ambule)	Priorité : C	Coût : 2.370 MCHF
Catégorie ARE :	**4. Plateformes multimodales**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**6458.3.108**		



Description succincte

Le funiculaire "Fun'ambule" relie la gare CFF au secteur des Ecoles, de l'Université ainsi qu'aux Jeunes-Rives. Il permet de relier de manière directe, fréquente (5' aux HP) et rapide (2') le haut et le bas de la ville.

Le secteur situé au sud de la gare CFF connaît aujourd'hui une situation préjudiciable à la circulation des bus, notamment de l'axe structurant TP (TransN ligne n° 101), à l'accessibilité MD au Fun'ambule et à la dépose minute par véhicules privés. L'optimisation de l'utilisation de la station inférieure du Fun'ambule, en tant que "porte sud de la gare CFF", contribuera à soulager le secteur de la gare.

La mesure vise à améliorer l'accessibilité par le sud de la gare en aménageant une réelle interface intermodale à la station inférieure du Fun'ambule.

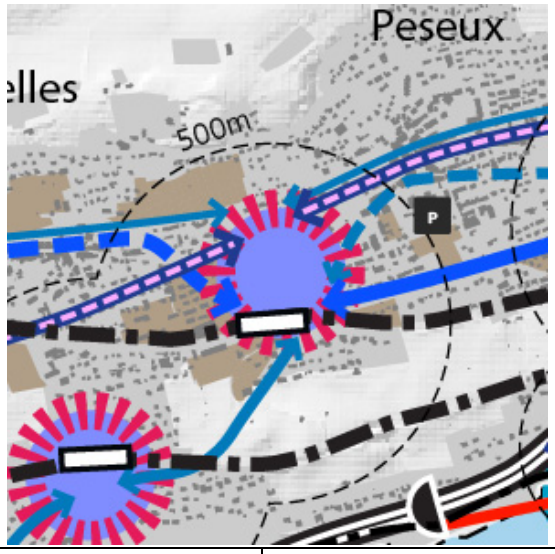
La mesure vise les objectifs suivants :

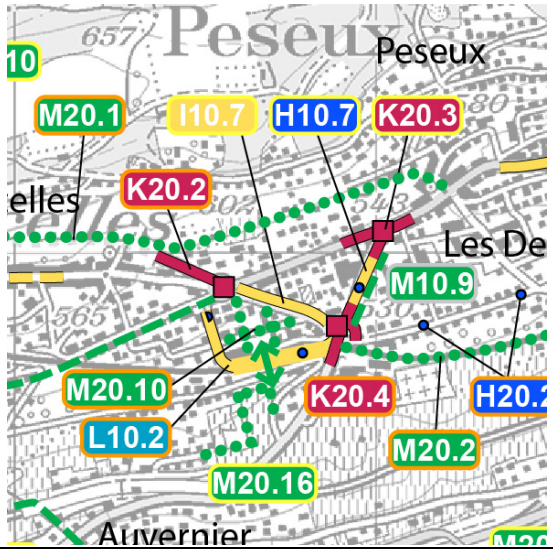
- Amélioration de l'attractivité des chaines de déplacement et diminution des problèmes de saturation du trafic dans le secteur sud de la gare (avenue de la Gare – Espace de l'Europe).
- Lien direct avec l'axe structurant TP (ligne de bus TransN n°101) sur l'avenue du Premier-Mars (à terme le Littorail prolongé)
- Favorisation de l'accessibilité en mobilités douces au Fun'ambule.
- Aménagement de places dépose-minute.
- Requalification des espaces publics afin d'offrir un cadre de vie convivial
- Signalétique et information des usagers
- Complémentarité avec les autres interfaces planifiées autour de la gare : Blaise-Cendrars (L2), Rocher/Fahys (L3) et place de la Gare (L10.3)

Dans le cadre du programme PRODES 2045, une nouvelle demande devrait faite par l'Etat de Neuchâtel auprès de la Confédération pour prolonger le Littorail depuis la place Pury en direction de l'est. Le Littorail et le Fun'ambule seraient ainsi connectés, offrant une solution à l'éclatement actuel des interfaces TP à Neuchâtel (place Pury/Gare CFF).

	La création d'une véritable interface intermodale (TP/MD/dépose-minute) à la station inférieure du Fun'ambule constitue une première étape en ce sens. Cette mesure s'inscrit en complément du projet global de réaménagement du secteur de la gare.
Etat de la planification (2020)	Étude de trafic et de faisabilité, Christe & Gygax, 2013
Coûts	2.370 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

L10.2	Création d'une interface bus-train à la halte de Corcelles-Peseux pour la nouvelle ligne principale "Neuchâtel Ouest" restructurée	Priorité : B	Coût : 3.400 MCHF
Catégorie ARE :	**4. Plateformes multimodales**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		





Description et faisabilité de la mesure

La halte RER de Corcelles-Peseux ne dispose pas d'une véritable interface transports publics. Les aménagements de l'espace dominé par le TIM à proximité de la gare ne sont pas adaptés et ne favorisent ni la desserte des mobilités douces, ni celle par les bus. Le lien avec le secteur de développement urbain du pôle de gare n'est pas clairement établi.

La mesure prévoit le réaménagement de l'interface de la halte RER de Corcelles-Peseux. Ses objectifs sont les suivants :

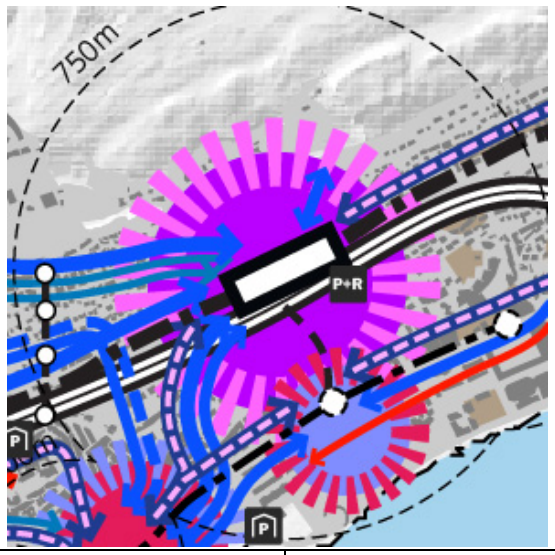
- Requalification de la place au nord de la halte ferroviaire en assurant le transfert vers les bus (TransN n°120) au train.
- Réalisation d'accès mobilités douces qui favorise l'accessibilité et l'attractivité de la gare depuis le nord et le sud des voies de chemin de fer.
- Création d'un nombre limité de place dépose minute pour les transports individuels motorisés
- Aménagements d'espace publics attractifs en lien avec le secteur de développement stratégique du pôle de gare afin d'offrir un cadre de vie convivial.
- Végétalisation de l'interface afin d'assurer la préservation et la valorisation des structures et entités paysagères
- Aménagements d'espaces paysagers généreux afin d'améliorer la qualité de vie, ainsi que la biodiversité et de préserver les sols naturels
- Création de surfaces perméables afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales.

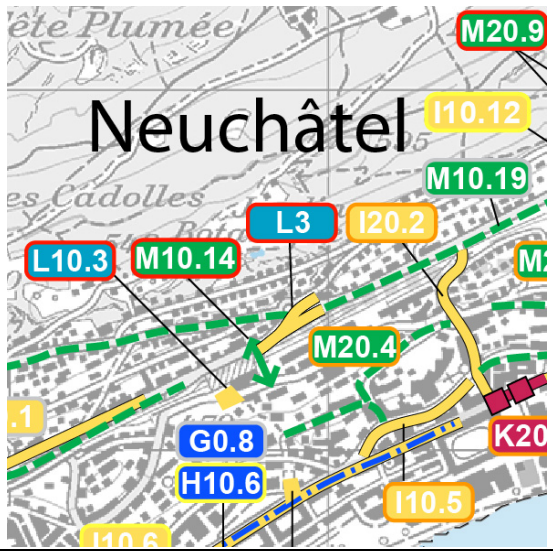
Cette mesure s'inscrit dans la continuité de la mise en conformité LHand de la halte ferroviaire de Corcelles-Peseux (2023).

A noter que l'aménagement réalisé sera à la fois compatible avec la desserte bus actuelle (ligne TransN n° 120) qu'avec la future réorganisation des lignes de l'Ouest de Neuchâtel (terminus de la future ligne principale "Neuchâtel Ouest" et desserte par la ligne suburbaine restructurée en provenance de Milvignes)

<table>
<tr><td rowspan="2">Etat de la planification (2020)</td><td>☒ 1 (< 10 mio.CHF) description détaillée du contenu du projet</td><td>☐ 2 (> 10 mio.CHF) études préliminaires, estimations des coûts à +/- 30 %</td><td>☐ 3 (> 50 mio. CHF) AVP, estimations des coûts à +/- 20 %</td></tr>
<tr><td colspan="3">Plan directeur sectoriel du pôle de gare de Corcelles-Cormondrèche</td></tr>
<tr><td>Prêt à être réalisé et financé</td><td colspan="3">• Etude de projet : 2022
• Approbation des plans /permis de construire : 2023
• Financement : 2024
• Réalisation : 2025</td></tr>
<tr><td>Priorité</td><td colspan="3">☐ A (2024-2028) ☒ B (2028-2032) ☐ C (après 2031)
Argument principal :
La nouvelle interface de la halte RER de Corcelles-Peseux permet de favoriser le report modal en priorisant l'accessibilité à la gare par les transports publics et les mobilités douces, et donc à augmenter l'attractivité du RER (CE1).
Le réaménagement permet aussi une amélioration significative de l'intermodalité TP – TP et TP – MD, grâce aux mesures prises pour améliorer les conditions de transbordement et valoriser ainsi que sécuriser ses espaces publics et les itinéraires piétons et cyclistes (CE1, 2 et 3).
Enfin, la mesure permet d'assurer l'intégration des développements urbains du secteur pôle de gare (CE2) et de lutter contre le réchauffement climatique (CE4).</td></tr>
<tr><td>Coûts</td><td colspan="3">3.400 MCHF
☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : …
Clé de répartition du financement : /</td></tr>
<tr><td>Instances responsables</td><td colspan="3">Ville de Neuchâtel</td></tr>
<tr><td>Interdépendance aux mesures</td><td colspan="3">H20.2, H20.3, I10.7, K20.4, M20.2, M20.10, M20.16
Cette mesure est en particulier liée aux mesures H20.2 et H20.3 qui prévoient la restructuration du réseau transports publics « Neuchâtel ouest », notamment la création d'une nouvelle ligne principale "Neuchâtel Ouest".</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Importance pour la planification directrice</td><td colspan="3">Etat au 1er janvier 2021 :</td></tr>
<tr><td>☒ « pas d'état »</td><td>☐ « informations préalables »</td><td>☐ « coordination en cours »</td><td>☐ « coordination réglée »</td></tr>
<tr><td colspan="4">Mesure d'envergure d'agglomération/locale, sans implication pour le PDC.</td></tr>
<tr><td>Impact sur l'environnement</td><td colspan="3">La mesure ne présente pas de conflits avec les aires protégées et de protection de la nature et du paysage.</td></tr>
<tr><td>Documents mis à disposition</td><td colspan="3">Pôle de gare de Corcelles-Cormondrèche, vision directrice (2020, Transitec,et Urbaplan)</td></tr>
</table>

L10.3	Amélioration de l'interface de la place de la gare Neuchâtel, secteur ouest	Priorité : A	Coût : 5.000 MCHF
Catégorie ARE :	**4. Plateformes multimodales**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**6458.3.097**		





Description et faisabilité de la mesure

Le secteur de la gare CFF de Neuchâtel (sud et nord) est aujourd'hui problématique à plusieurs égards : accessibilité insuffisante pour les différents modes, conflits d'usage et engorgement, manque de lisibilité et d'attractivité des espaces publics.

La place de la gare ouest est actuellement dédiée à la seule circulation de véhicules automobiles. Au centre de la place un élément saillant, "le galet", donne accès au parking souterrain et au P+R. Autour de ce "galet" s'organisent la circulation et le stationnement des seuls taxis.

La partie située au sud de la gare laisse peu de place aux piétons. La rue est organisée avec deux voies de circulation et du stationnement latéral de part et d'autre.

La mesure prévoit la création d'une véritable interface au secteur Ouest de la place de la Gare. Ses objectifs sont les suivants :

- Aménagement d'une zone de rencontre ou d'une zone 30 qui pourrait s'étendre à l'Espace de l'Europe.
- Facilitation de l'accessibilité en mobilités douces et le stationnement deux-roues
- Amélioration de l'attractivité des chaînes de déplacement et diminution des problèmes de saturation du trafic dans le secteur sud de la gare (avenue de la Gare – Espace de l'Europe).
- Réorganisation du stationnement sur l'ensemble du secteur sud de la gare CFF afin de supprimer les manœuvres de parcages qui créent un engorgement
- Modification des accès au parking afin de supprimer l'édifice qui entrave l'espace de la place (le galet)
- Création d'un nombre limité de places dépose-minute qui permettent aux véhicules motorisés de faire demi-tour sans transiter par le giratoire de l'Espace de l'Europe (congestionné).
- Requalification des espaces publics afin d'offrir un cadre de vie convivial
- Végétalisation de l'interface afin d'assurer la préservation et la valorisation des structures et entités paysagères

<table>
<tr><td></td><td colspan="3">

Aménagements d'espaces paysagers généreux afin d'améliorer la qualité de vie, ainsi que la biodiversité et de préserver les sols naturels
Création de surfaces perméables afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales. Complémentarité avec les autres interfaces planifiées autour de la gare : Blaise-Cendrars (L2), Rocher/Fahys (L3) et station inférieure du Fun'ambule (L5)

Le réaménagement de la place, englobant l'esplanade, offre ainsi un espace plus ouvert et apaisé aux divers usagers qui se partageront cette surface.

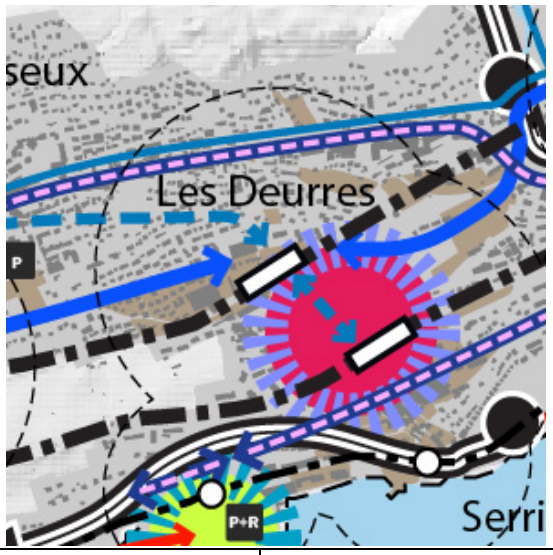
</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Etat de la planification (2020)</td><td>☐ 1 (< 10 mio.CHF) description détaillée du contenu du projet</td><td>☒ 2 (> 10 mio.CHF) études préliminaires, estimations des coûts à +/- 30 %</td><td>☐ 3 (> 50 mio. CHF) AVP, estimations des coûts à +/- 20 %</td></tr>
<tr><td colspan="3">Étude de faisabilité (2015)</td></tr>
<tr><td>Prêt à être réalisé et financé</td><td colspan="3">

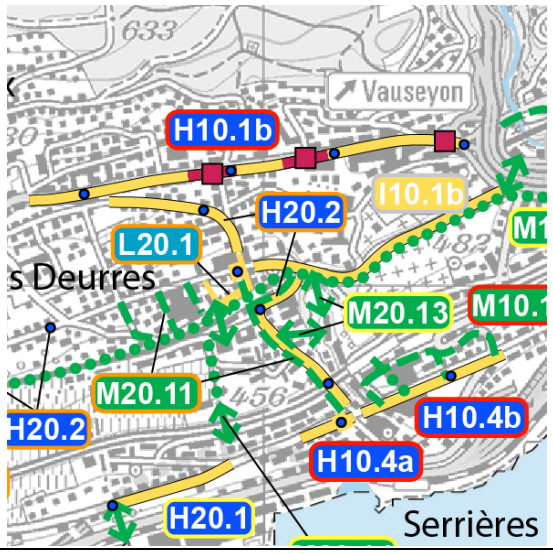
Etude de projet : 2025-2027
Approbation des plans /permis de construire : 2028
Financement : 2028
Réalisation : 2028-2029

</td></tr>
<tr><td>Priorité</td><td colspan="3">☒ A (2024-2028) ☐ B (2028-2032) ☐ C (après 2031)
Argument principal :
La nouvelle interface de la gare de Neuchâtel (secteur Ouest) permet de favoriser le report modal en priorisant l'accessibilité à la gare par les transports publics et les mobilités douces, et donc à augmenter l'attractivité du RER (CE1).
Le réaménagement permet aussi une amélioration significative de l'intermodalité TP – MD et TP – TIM, grâce aux mesures prises pour améliorer les conditions de transbordement et valoriser ainsi que sécuriser ses espaces publics et les itinéraires piétons et cyclistes (CE1, 2 et 3).
De manière plus générale, cette mesure permet de décongestionner le secteur de la place de l'Europe et de favoriser les déplacements MD (CE1).</td></tr>
<tr><td>Coûts</td><td colspan="3">5.000 MCHF
☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : …
Clé de répartition du financement : /</td></tr>
<tr><td>Instances responsables</td><td colspan="3">Ville de Neuchâtel</td></tr>
<tr><td>Interdépendance aux mesures</td><td colspan="3">L2 (PA3), L3, L5, M10.14</td></tr>
</table>

Importance pour la planification directrice	Etat au 1er janvier 2021 :			
	☒ « pas d'état »	☐ « informations préalables »	☐ « coordination en cours »	☐ « coordination réglée »
	Mesure d'envergure d'agglomération/locale, sans implication pour le PDC.			
Impact sur l'environnement	La mesure ne présente pas de conflits avec les aires protégées et de protection de la nature et du paysage			
Documents mis à disposition	Étude de faisabilité de la place de la Gare (2015, Christe & Gygax)			

L20.1	Création d'une interface bus-train à la halte des Deurres pour la nouvelle ligne principale "Neuchâtel Ouest" restructurée	Priorité : B	Coût : 2.500 MCHF
Catégorie ARE :	**4. Plateformes multimodales**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		





Description et faisabilité de la mesure	La halte RER des Deurres ne dispose pas d'une véritable interface transports publics. Les aménagements de l'espace dominé par le TIM à proximité de la gare ne sont pas adaptés et ne favorisent ni la desserte des mobilités douces, ni celle par les bus. Le lien avec le secteur de développement urbain du pôle de gare n'est pas clairement établi. La mesure prévoit le réaménagement de l'interface de la halte RER des Deurres. Ses objectifs sont les suivants : • Requalification de la place au nord de la halte ferroviaire en assurant le transfert vers les bus (future ligne principale "Neuchâtel Ouest"). • Réalisation d'accès mobilités douces qui favorisent l'accessibilité et l'attractivité de la gare depuis le nord et le sud des voies de chemin de fer. • Aménagements d'espaces publics attractifs en lien avec le secteur de développement stratégique du pôle de gare afin d'offrir un cadre de vie convivial. • Végétalisation de l'interface afin d'assurer la préservation et la valorisation des structures et entités paysagères • Aménagements d'espaces paysagers généreux afin d'améliorer la qualité de vie, ainsi que la biodiversité et de préserver les sols naturels • Création de surfaces perméables afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales. Cette mesure s'inscrit dans la continuité de la mise en conformité LHand de la halte ferroviaire des Deurres (2023).		
Etat de la planification (2020)	☒ 1 (< 10 mio.CHF) description détaillée du contenu du projet	☐ 2 (> 10 mio.CHF) études préliminaires, estimations des coûts à +/- 30 %	☐ 3 (> 50 mio. CHF) AVP, estimations des coûts à +/- 20 %
	Orientation stratégique PA RUN 4		
Prêt à être réalisé et financé	• Etude de projet : 2025-2027 • Approbation des plans /permis de construire : 2028		

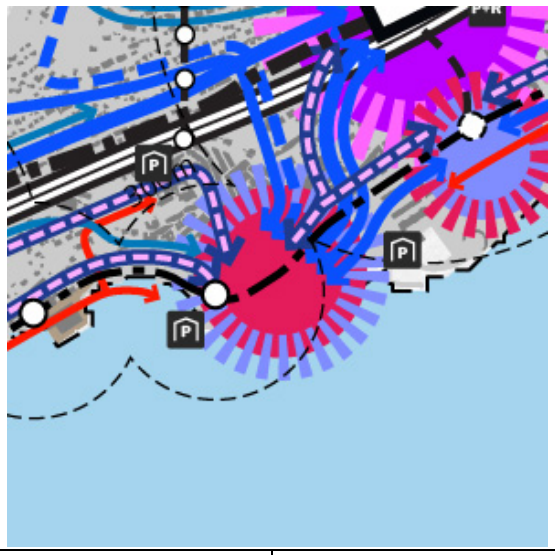
	• Financement : 2028 • Réalisation : 2028-2030
Priorité	☐ A (2024-2028) ☒ B (2028-2032) ☐ C (après 2031) Argument principal : La nouvelle interface de la halte RER des Deurres permet de favoriser le report modal en priorisant l'accessibilité à la gare par les transports publics et les mobilités douces, et donc à augmenter l'attractivité du RER (CE1). Le réaménagement permet aussi une amélioration significative de l'intermodalité TP – TP et TP – MD, grâce aux mesures prises pour améliorer les conditions de transbordement et valoriser ainsi que sécuriser ces espaces publics et les itinéraires piétons et cyclistes (CE1, 2 et 3). Enfin, la mesure permet d'assurer l'intégration des développements urbains du secteur pôle de gare (CE2) et de lutter contre le réchauffement climatique (CE4).
Coûts	2.500 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel
Interdépendance aux mesures	H20.2, M20.2, M20.11, M20.13, M20.14 Cette mesure est en particulier liée à la mesure H20.2 qui prévoit la restructuration du réseau transports publics "Neuchâtel ouest", notamment la création d'une nouvelle ligne principale "Neuchâtel Ouest"
Importance pour la planification directrice	Etat au 1er janvier 2021 : ☒ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☐ « coordination réglée » Mesure d'envergure d'agglomération / locale, sans implication pour le PDC.
Impact sur l'environnement	La mesure ne présente pas de conflit avec les aires protégées et de protection de la nature et du paysage
Documents mis à disposition	/

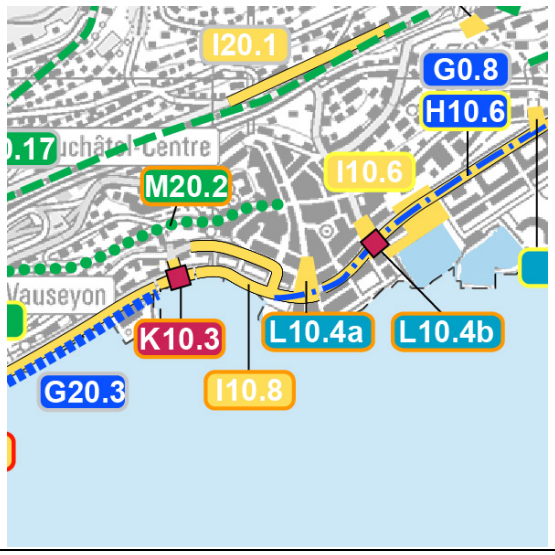
Amélioration ou création d'interface d'échange entre réseaux TP urbain et suburbain

L. Intermodalité				
L10.4a	**Restructuration et valorisation de l'interface bus de la place Pury**	**Priorité : B**	**Coût :**	**8.000 MCHF**
L10.4b	**Restructuration et valorisation de l'interface bus de la place Numa-Droz, y.c. limitation des mouvements TIM au carrefour, priorisation des TP et des traversées des piétons, et sécurisation des vélos**	**Priorité : B**	**Coût :**	**10.000 MCHF**
		Coût total A :		**/**
		Coût total B :		**18.000 MCHF**

Etat actuel	L'Agglomération RUN travaille activement à la mise en œuvre d'axes structurant TP dans les trois centres urbains. Elle cherche également à optimiser son réseau de bus urbains et suburbains afin de développer le réseau de rabattement bus sur ces nouveaux axes structurants, ainsi que réseau RER neuchâtelois. Parallèlement aux travaux sur le RER neuchâtelois, il s'agit en parallèle de préparer les adaptations des réseaux TP de rabattement et de leurs interfaces.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	La stratégie vise le développement des axes structurants TP comme colonne vertébrale des réseaux TP des trois centres urbains principaux. Elle prévoit la mise en œuvre des axes structurants (diamétralisations de lignes, augmentation de l'offre, priorisation tout au long de l'itinéraire, etc.) et la valorisation des interfaces de TP urbains. En parallèle au développement important du RER neuchâtelois, il est nécessaire de renforcer les axes structurants TP et de développer les bus de rabattement. Il s'agit ainsi d'appréhender la restructuration et hiérarchisation des réseaux des bus urbains, suburbains et régionaux, ainsi que leurs interfaces, afin de permettre une meilleure imbrication et complémentarité entre les réseaux TP (mailler). La valorisation des interfaces TP (bus-bus) permet ainsi de promouvoir l'utilisation des TP pour les déplacements à l'intérieur de la Ville Littoral ainsi que vers l'ensemble de l'Agglomération RUN et du canton (CE1) et de contribuer au report modal vers les TP (CE4). Par ailleurs, le renforcement de l'accessibilité MD de ces lieux clefs de l'intermodalité permet de renforcer la complémentarité des TP avec la mobilité douce (MD comme prolongement des TP) (CE1). Enfin, le réaménagement des principales interfaces TP - bus, permet de valoriser un grand nombre de centralités d'agglomération. En effet, des projets de requalification de l'espace-rue permettent de diminuer la dominance du TIM et d'améliorer le cadre de vie et la sécurité des habitants et usagers (CE2 et 3).

L10.4a	Restructuration et valorisation de l'interface bus de la place Pury	Priorité : B	Coût : 8.000 MCHF
Catégorie ARE :	**4. Plateformes multimodales**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		





Description et faisabilité de la mesure

La place Pury est l'une des interfaces principales de la Ville de Neuchâtel. Elle se situe dans le centre historique et la zone piétonne. Sa position originale était liée au cœur d'axes de circulation d'autrefois (en aval de la rue du Seyon). La création et le développement de la zone piétonne a changé la situation mais pas la position de l'interface. Le point de convergence de ces axes est aujourd'hui déplacé au niveau de la place Numa-Droz. Autant pour des questions opérationnelles que de desserte, l'interface doit y être déplacée. La Place Pury pourra être intégrée complétement dans la zone piétonne dont elle deviendra un point central.

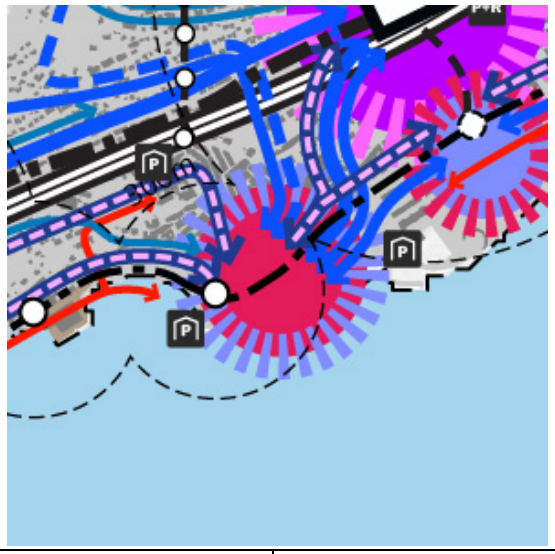
La mesure prévoit la requalification de la place Numa-Droz afin de déplacer l'interface et intégrer la Place Pury à la zone piétonne (L10.4b). Ses objectifs sont les suivants :

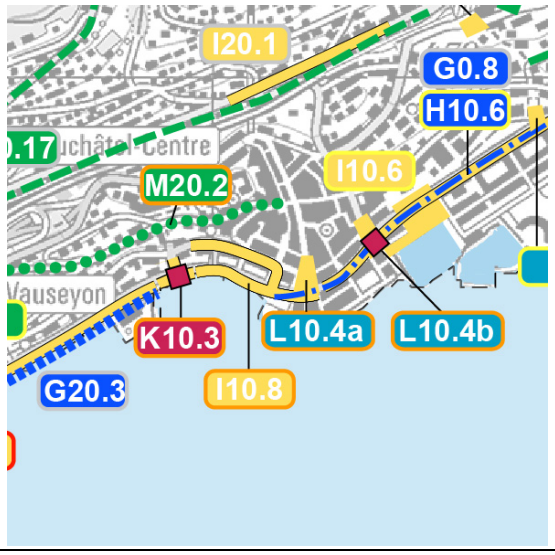
- Déplacement de la majeure partie des arrêts de bus de la place Pury à la place Numa-Droz (ligne TransN 101, 102, 106, 107, 109, 121, 421 et 422)
- Requalification des espaces publics afin de créer un espace convivial et attractif
- Aménagements pour les mobilités douces (stationnement vélo par exemple)
- Actions d'optimisation des flux du trafic afin de limiter le TIM sur la rue de la Place-d'Armes : zone 30, aménagements modérateurs de vitesse, etc.
- Végétalisation de la place afin d'assurer la préservation et la valorisation des structures et entités paysagères
- Aménagements d'espaces paysagers généreux afin d'améliorer la qualité de vie, ainsi que la biodiversité et de préserver les sols naturels
- Création de surfaces perméables afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales.

Etat de la planification (2020)			
	☒ 1 (< 10 mio.CHF) description détaillée du contenu du projet	☐ 2 (> 10 mio.CHF) études préliminaires, estimations des coûts à +/- 30 %	☐ 3 (> 50 mio. CHF) AVP, estimations des coûts à +/- 20 %
	• Orientation stratégique PA RUN 4 • Constitution d'un groupe de travail		

<table>
<tr><td>Prêt à être réalisé et financé</td><td>• Etude de projet : 2025-2027
• Approbation des plans /permis de construire : 2027
• Financement : 2028
• Réalisation : 2028-2030</td></tr>
<tr><td>Priorité</td><td>☐ A (2024-2028) ☒ B (2028-2032) ☐ C (après 2031)
Argument principal :
La nouvelle interface de la place Pury permet de favoriser le report modal en priorisant une accessibilité mobilités douces plus aisée et lisible à la place Numa-Droz pour l'accès aux transports publics (CE1).
Le réaménagement permet aussi une optimisation de l'accessibilité TIM du centre-ville, ainsi que sécuriser ses espaces publics et les itinéraires piétons et cyclistes du centre-ville (CE1, 2 et 3).
De manière plus générale, cette mesure permet de décongestionner le centre-ville (réduire les nuisances du bruit et de pollution) et lutter contre le réchauffement climatique (CE4).</td></tr>
<tr><td>Coûts</td><td>8.000 MCHF
☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : …
Clé de répartition du financement : /</td></tr>
<tr><td>Instances responsables</td><td>Ville de Neuchâtel</td></tr>
<tr><td>Interdépendance aux mesures</td><td>H10.6, I10.8, K10.3, L10.4b
Cette mesure est en particulier liée aux mesures I10.8 et L10.4b qui prévoit de part et d'autre la requalification du quai Philippe-Godet et la création de l'interface principale du centre-ville à la place Numa-Droz.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Importance pour la planification directrice</td><td colspan="4">Etat au 1er janvier 2021 :</td></tr>
<tr><td>☒ « pas d'état »</td><td>☐ « informations préalables »</td><td>☐ « coordination en cours »</td><td>☐ « coordination réglée »</td></tr>
<tr><td colspan="5">Mesure d'envergure d'agglomération/locale, sans implication pour le PDC.</td></tr>
<tr><td>Impact sur l'environnement</td><td colspan="4">La mesure ne présente pas de conflit avec les aires protégées et de protection de la nature et du paysage</td></tr>
<tr><td>Documents mis à disposition</td><td colspan="4">/</td></tr>
</table>

L10.4b	**Restructuration et valorisation de l'interface bus de la place Numa-Droz, y.c. limitation des mouvements TIM au carrefour, priorisation des TP et des traversées des piétons, et sécurisation des vélos**	**Priorité : B**	**Coût : 10.000 MCHF**
Catégorie ARE :	**4. Plateformes multimodales**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		





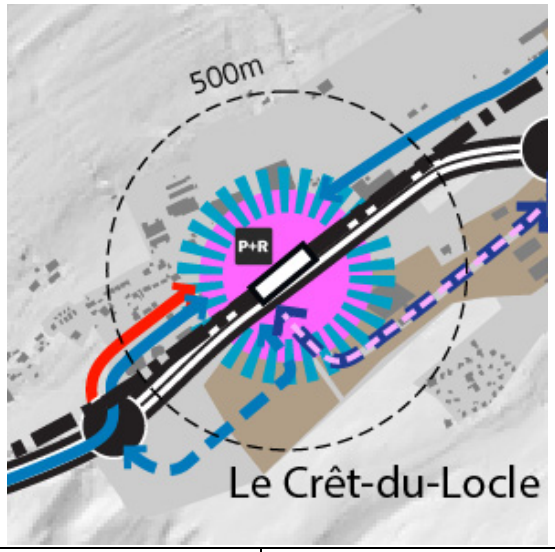
Description et faisabilité de la mesure	La place Numa-Droz se situe aux abords de la zone piétonne du centre-ville. C'est le carrefour des axes mobilités au cœur de la Ville. L'objectif est d'y réaliser le pôle de transfert modal en y déplaçant l'interface bus. L'action permettra d'optimiser la desserte, requalifier les espaces en faveur des modes doux et libérer la Place Pury qui pourra prendre un rôle central dans la zone piétonne. Actuellement, ce carrefour est marqué par son caractère routier et régulé par des feux. Les itinéraires cyclistes sont peu sécurisés. La mesure prévoit la requalification intégrale de la place Numa-Droz afin d'y déplacer l'interface de la place Pury (H10.4a). Ses objectifs sont les suivants : • Création de l'interface principale du centre-ville de la ville de Neuchâtel à la place Numa-Droz • Déplacement de la majeure partie des arrêts de bus de la place Pury à la place Numa-Droz (ligne TransN n° 101, 102, 106, 107, 109, 121, 421 et 422) • Requalification des espaces publics afin de créer un espace convivial et attractif facilitant les traversées piétonnes et cyclistes • Aménagements pour les mobilités douces (stationnement vélo par exemple) • Actions d'optimisation des flux du trafic afin de limiter le TIM sur la place Numa-Droz : zone 30, aménagements modérateurs de vitesse, etc. • Végétalisation de la place afin d'assurer la préservation et la valorisation des structures et entités paysagères • Aménagements d'espaces paysagers généreux afin d'améliorer la qualité de vie, ainsi que la biodiversité et de préserver les sols naturels • Création de surfaces perméables afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales.

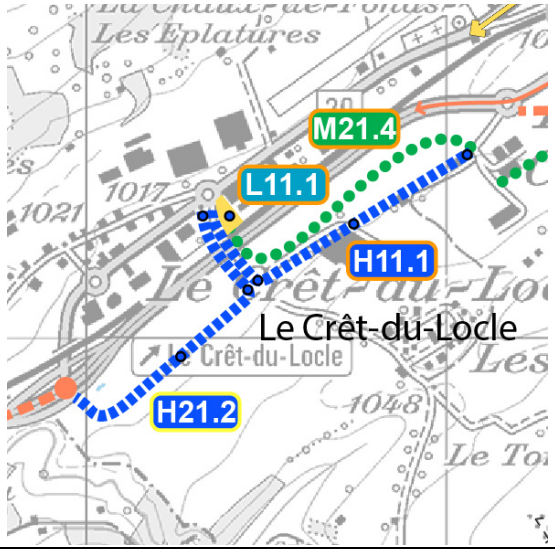
<table>
<tr><td rowspan="2">Etat de la planification (2020)</td><td>☒ 1 (< 10 mio.CHF) description détaillée du contenu du projet</td><td>☐ 2 (> 10 mio.CHF) études préliminaires, estimations des coûts à +/- 30 %</td><td>☐ 3 (> 50 mio. CHF) AVP, estimations des coûts à +/- 20 %</td></tr>
<tr><td colspan="3">• Orientation stratégique PA RUN 4
• Constitution d'un groupe de travail</td></tr>
<tr><td>Prêt à être réalisé et financé</td><td colspan="3">• Etude de projet : 2025-2027
• Approbation des plans /permis de construire : 2027
• Financement : 2028
• Réalisation : 2028-2030</td></tr>
<tr><td>Priorité</td><td colspan="3">☐ A (2024-2028) ☒ B (2028-2032) ☐ C (après 2031)
Argument principal :
La nouvelle interface de la place Numa-Droz permet de prioriser la nouvelle interface principale de la place Numa-Droz pour l'accès aux transports publics (CE1).
Le réaménagement permet aussi une optimisation de l'accessibilité TIM du centre-ville, ainsi que sécuriser ses espaces publics et les itinéraires piétons et cyclistes du centre-ville (CE1, 2 et 3).
De manière plus générale, cette mesure permet de décongestionner le centre-ville (réduire les nuisances du bruit et de pollution) et lutter contre le réchauffement climatique (CE4).</td></tr>
<tr><td>Coûts</td><td colspan="3">10.000 MCHF
☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : …
Clé de répartition du financement : Ville de Neuchâtel et éventuellement le Canton pour la MD, ainsi que les surfaces revêtues nécessite un renouvellement.</td></tr>
<tr><td>Instances responsables</td><td colspan="3">Ville de Neuchâtel</td></tr>
<tr><td>Interdépendance aux mesures</td><td colspan="3">H10.2 (PA3), H10.6, I10.6, L10.4a
Cette mesure est liée aux mesures H10.2 et L10.4a qui prévoit la requalification des rues de l'Hôtel-de-Ville et des Terreaux et de l'interface de la place Pury.
Elle remplace la mesure I0.2 du PA1 qui n'est plus adaptée aux ambitions du projet. La mesure I0.2 n'a pas été réalisée car le projet a été refusé en référendum en 2013. Depuis, les objectifs de la mesure ont considérablement changé.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Importance pour la planification directrice</td><td colspan="3">Etat au 1er janvier 2021 :</td></tr>
<tr><td>☒ « pas d'état »</td><td>☐ « informations préalables »</td><td>☐ « coordination en cours »</td><td>☐ « coordination réglée »</td></tr>
<tr><td colspan="4">Mesure d'envergure d'agglomération/locale, sans implication pour le PDC.</td></tr>
<tr><td>Impact sur l'environnement</td><td colspan="3">La mesure ne présente pas de conflit avec les aires protégées et de protection de la nature et du paysage</td></tr>
<tr><td>Documents mis à disposition</td><td colspan="3">/</td></tr>
</table>

L. La Chaux-de-Fonds

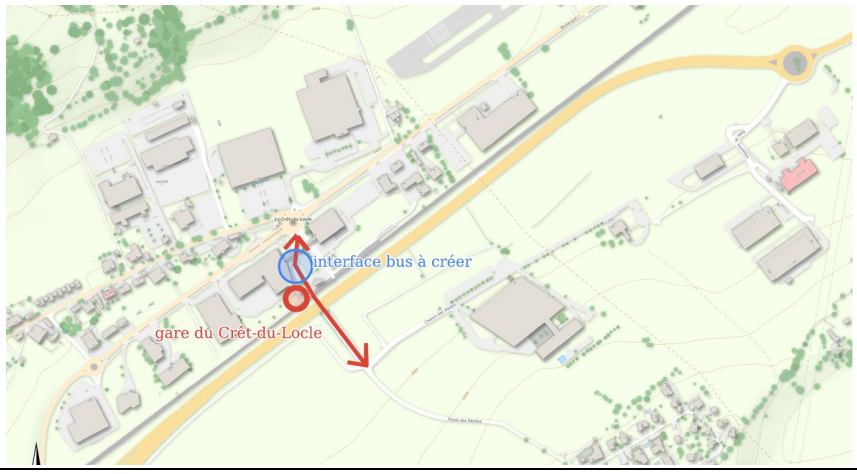
Amélioration ou création d'interface entre le RER et les réseaux de TP urbains

L. Intermodalité			
L11.1	**Création d'une interface bus-train à la halte du Crêt-du-Locle, en lien avec la prolongation de la desserte TP du pôle de développement économique cantonal**	**Priorité : B**	**Coût : 0.500 MCHF**
Catégorie ARE :	**4. Plateformes multimodales**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**6458.3.099**		





Etat actuel	Le Canton de Neuchâtel travaille activement sur la mise en œuvre du RER neuchâtelois, notamment dans le cadre du projet Mobilité 2030 et du programme PRODES 2035. Dans ce contexte, le réseau RER neuchâtelois va voir sa structure et son attractivité fortement remodelée et améliorée. Au Crêt-du-Locle, la halte RER n'est actuellement pas reliée au réseau TP urbain, car aucune ligne ne peut s'y rendre faute d'infrastructure routière à travers le pôle de développement économique d'intérêt cantonal (PDE). Par ailleurs, les bus des lignes suburbaines 360 et 361 effectuent leurs arrêts sur la route principale N20. De manière générale, le PDE Crêt-du-Locle nécessite une augmentation de la desserte en transports publics urbains, avec une connexion entre le réseau RER et le réseau urbain. De plus, le secteur de la halte du Crêt-du-Locle est peu qualifié pour un PDE et ses espaces publics manquent d'attractivité.
Description et faisabilité de la mesure	A la halte du Crêt-du-Locle, le réaménagement de l'interface prévoit la réalisation d'une place de rebroussement et un espace permettant un battement pour les bus de l'axe structurant TP (ligne TransN n°302), au nord des voies ferrées. Il est prévu de réaliser des arrêts de bus sur chaussée avec des quais correspondants aux normes LHand et des abris bus, ceci à la fois pour l'axe structurant TP du réseau urbain que pour les lignes suburbaines (TransN n° 360/361) reliant La Chaux-de-Fonds au Locle. Cette mesure s'inscrit donc dans la continuité du prolongement à travers le PDE de l'axe structurant TP (mesure H11.1), mais également de la mesure à long terme qui

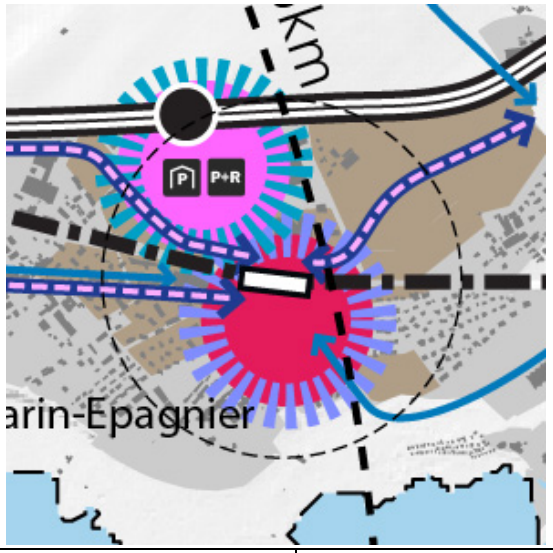
	vise à créer une nouvelle desserte TP de la "Grappe Ouest" du PDE par la déviation de l'une des deux lignes suburbaines (mesure H21.2). De manière plus large, la mesure vise à améliorer l'attractivité globale et sécuriser l'interface de la place de la halte du Crêt-du-Locle par le réaménagement de ses espaces publics et de ses voies et chemins d'accès. Ceci implique en particulier d'améliorer les cheminements MD entre la halte et les arrêts de bus nouveaux et existants, de modérer la vitesse du trafic sur l'ensemble de l'espace et sur la rue des Mennées, ainsi que d'étendre le stationnement vélo. 
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité	La stratégie vise le développement du réseau ferroviaire comme ossature des systèmes de transport d'agglomération et régional. Elle prévoit la poursuite du développement du RER neuchâtelois (nouvelles gares et haltes, augmentation de l'offre, etc.) et la valorisation des interfaces des gares et haltes ferroviaires. Ce développement important du RER neuchâtelois nécessite le renforcement des axes structurants TP et le développement des bus de rabattement. Il s'agit ainsi d'appréhender la restructuration et hiérarchisation des réseaux des bus urbains, suburbains et régionaux, ainsi que de leurs interfaces, afin de permettre une meilleure imbrication et complémentarité entre les réseaux TP (mailler). La valorisation de l'interface TP de la halte du Crêt-du-Locle (train-bus) permet ainsi de promouvoir l'utilisation des TP pour les déplacements à l'intérieur de La Chaux-de-Fonds ainsi que vers l'ensemble de l'Agglomération RUN et du canton (CE1) et de contribuer au report modal vers les TP (CE4). Par ailleurs, le renforcement de l'accessibilité MD de ce lieu clef de l'intermodalité permet de renforcer la complémentarité des TP avec la mobilité douce (MD comme prolongement des TP) (CE1). Enfin cette interface TP va dans la vision de coordonner l'urbanisation et les transports, c'est-à-dire que la desserte en transports publics doit être de qualité et présente lors des implantations industrielles (CE2).
Etat de la planification (2020)	☒ 1 (< 10 mio.CHF) description détaillée du contenu du projet ☐ 2 (> 10 mio.CHF) études préliminaires, estimations des coûts à +/- 30 % ☐ 3 (> 50 mio. CHF) AVP, estimations des coûts à +/- 20 % Etude d'opportunité sommaire interne aux services de la ville
Prêt à être réalisé et financé	• Etude de projet : 2027 • Approbation des plans /permis de construire : 2028 • Financement : 2028 • Réalisation : 2029-2030

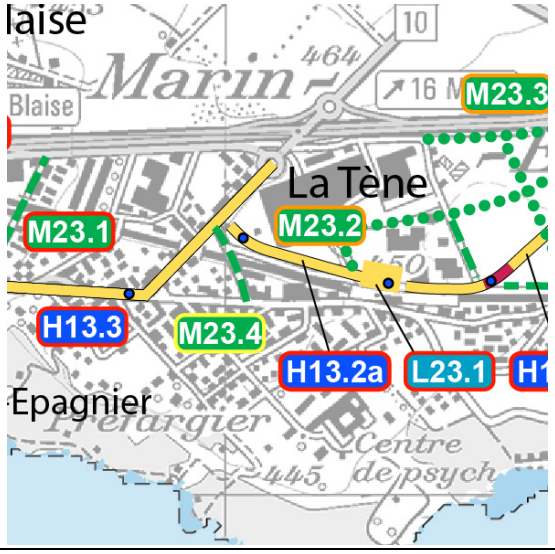
Priorité	☐ A (2024-2028) ☒ B (2028-2032) ☐ C (après 2031) Argument principal : La nouvelle interface de la halte RER du Crêt-du-Locle permet de favoriser le report modal en priorisant l'accessibilité à la gare par les transports publics et les mobilités douces, et donc à augmenter l'attractivité du RER (CE1). Le réaménagement de l'interface permet aussi une amélioration significative de l'intermodalité TP – TP et TP – MD, grâce aux mesures prises pour améliorer les conditions de transbordement et valoriser et sécuriser ses espaces publics (CE1, 2 et 3). De manière plus générale, cette mesure permet de favoriser l'utilisation des TP en Ville de La Chaux-de-Fonds, mais surtout en provenance de la France et du Locle, par une amélioration significative de l'efficacité et attractivité du réseau TP et de son accessibilité (CE1).
Coûts	0.500 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : Ville de La Chaux-de-Fonds et les propriétaires fonciers concernés
Instances responsables	Ville de La Chaux-de-Fonds
Liens avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	H11.1, H21.2, M21.4
Importance pour la planification directrice	Etat au 1er janvier 2021 : ☐ « pas d'état » ☒ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☐ « coordination réglée » Infrastructure s'inscrivant dans le PDE Crêt-du-Locle.
Impact sur l'environnement	Le projet ne présente pas de conflit avec les aires protégées et de protection de la nature et du paysage.
Documents mis à disposition	/

L. Pôle Est

Amélioration ou création d'interface entre le RER et les réseaux de TP urbains

L. Intermodalité			
L23.1	**Création d'une interface bus-train à la halte de Marin, en lien avec la prolongation de l'axe structurant TP vers le pôle Littoral Est**	**Priorité : A**	**Coût : 1.000 MCHF**
Catégorie ARE :	**4. Plateformes multimodales**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		





Etat actuel	Le Canton de Neuchâtel travaille activement sur la mise en œuvre du RER neuchâtelois, notamment dans le cadre du projet Mobilité 2030 et du programme PRODES 2035. Dans ce contexte, le réseau RER neuchâtelois va voir sa structure et son attractivité fortement remodelées et améliorées. A Marin-Epagnier, la halte RER est actuellement reliée au réseau TP urbain sur son interface Sud, notamment aux deux axes structurant TP. Avec le développement du pôle de gare au Nord, ainsi que celui du pôle de développement économique d'intérêt cantonal (PDE) Littoral Est, le secteur nécessite une amélioration de la desserte en transports publics urbains, avec une connexion entre le réseau RER et le réseau urbain au Nord de la gare. En effet, la restructuration des axes structurants sur la partie Est du Littoral prévoit la déviation de l'un des deux axes vers le Nord et les pôles de gare et économique en développement. De manière générale, le secteur nord de la halte de Marin- Epagnier est peu qualifié pour un pôle de développement économique PDE et ses espaces publics manquent fortement d'attractivité et de sécurité, en particulier pour les MD.
Description et faisabilité de la mesure	La mesure prévoit l'aménagement d'une nouvelle interface Nord de la halte RER de Marin-Epagnier avec l'un des deux axes structurants TP du Littoral. Il s'agit de la mesure phare pour l'ouverture de la gare sur le Nord du pôle de gare, en relation avec les activités industrielles et le centre commercial "Marin-Centre". L'interface est indispensable pour le transbordement des usagers du

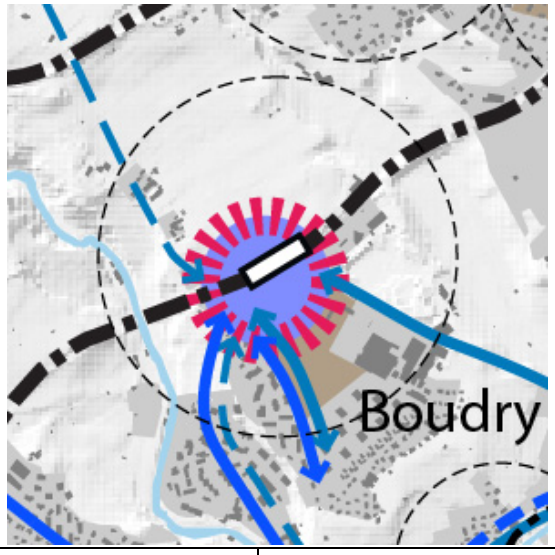
	train sur le transport de bus urbains pour la desserte fine du pôle de développement économique d'intérêt cantonal (PDE) Littoral-Est se situant à environ 500m à l'Est de la halte RER. La mesure porte en particulier sur la réalisation de deux nouveaux quais pour accueillir les bus de l'axe structurant TP et assurer un transbordement attractif vers les trains, ainsi que l'achat des terrains nécessaires au nord (bien-fondé privé). Les arrêts de bus devraient être réalisés sur chaussée avec des quais correspondants aux normes LHand et des abris bus. Cette mesure s'inscrit dans la continuité de la déviation de l'un des deux axes structurants TP vers le PDE Littoral Est (mesure H13.2a et b). De manière plus large, la mesure vise aussi à améliorer l'attractivité globale du secteur Nord de la halte et sécuriser l'interface par le réaménagement de ses espaces publics et de ses voies et chemins d'accès. Ceci implique la sécurisation des cheminements MD entre la halte et les arrêts de bus nouveaux, ainsi que de modérer la vitesse du trafic sur l'ensemble de l'espace. Toutefois, la mesure n'intègre par la réalisation des espaces publics du futur pôle de gare Nord de Marin-Epagnier, comprenant une ouverture de Marin-Centre sur le Sud et des aménagements urbains liés à la construction d'un nouveau morceau de ville. A ce sujet, une étude-test sera lancée en 2021 pour préciser les aménagements propres au pôle de gare Nord.
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité	La stratégie vise le développement du réseau ferroviaire comme ossature des systèmes de transport d'agglomération et régional. Elle prévoit la poursuite du développement du RER neuchâtelois (nouvelles gares et haltes, augmentation de l'offre, etc.) et la valorisation des interfaces des gares et haltes ferroviaires. Ce développement important du RER neuchâtelois nécessite le renforcement des axes structurants TP et le développement des bus de rabattement. Il s'agit ainsi d'appréhender la restructuration et hiérarchisation des réseaux des bus urbains, suburbains et régionaux, ainsi que de leurs interfaces, afin de permettre une meilleure imbrication et complémentarité entre les réseaux TP (mailler). La valorisation de l'interface TP Nord de la halte de Marin-Epagnier (train-bus) permet ainsi de promouvoir l'utilisation des TP pour les déplacements à l'intérieur de La Ville Littoral et le Pôle Est ainsi que vers l'ensemble de l'Agglomération RUN et du canton (CE1) et de contribuer au report modal vers les TP (CE4). Par ailleurs, le renforcement de l'accessibilité MD de ce lieu clef de l'intermodalité permet de renforcer la complémentarité des TP avec la mobilité douce (MD comme prolongement des TP) (CE1).
Etat de la planification (2020)	☒ 1 (< 10 mio.CHF) description détaillée du contenu du projet ☐ 2 (> 10 mio.CHF) études préliminaires, estimations des coûts à +/- 30 % ☐ 3 (> 50 mio. CHF) AVP, estimations des coûts à +/- 20 % Etude TP : Ligne transN 107 St-Blaise – La Tène, Etude d'un nouveau parcours et du prolongement (Canton NE, COMUL, citec, 2015-2016). A ce stade, cette mesure n'a pas encore fait l'objet d'une étude d'avant-projet. La faisabilité est néanmoins démontrée et coordonnée avec les projets des propriétaires fonciers du secteur.
Prêt à être réalisé et financé	• Etude de projet : 2023 • Approbation des plans /permis de construire : 2024 • Financement : 2024 • Réalisation : 2025
Priorité	☒ A (2024-2028) ☐ B (2028-2032) ☐ C (après 2031)

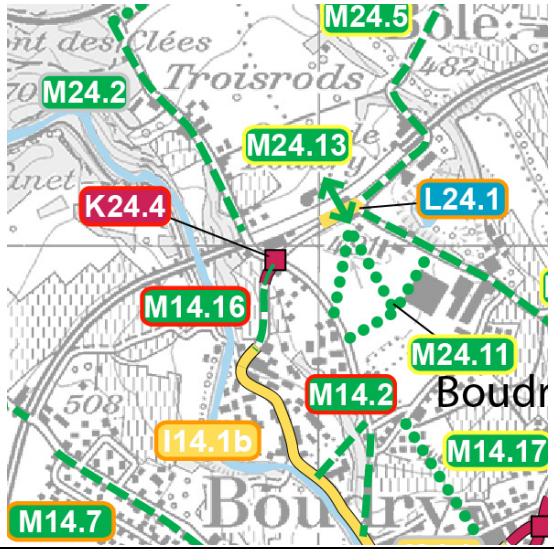
	Argument principal : La nouvelle interface Nord de la halte RER de Marin-Epagnier permet de favoriser le report modal en priorisant l'accessibilité à la gare par les transports publics et les mobilités douces, et donc à augmenter l'attractivité du RER (CE1). Le réaménagement de l'interface permet aussi une amélioration significative de l'intermodalité TP – TP et TP – MD, grâce aux mesures prises pour améliorer les conditions de transbordement et valoriser et sécuriser ses espaces publics (CE1, 2 et 3). De manière plus générale, cette mesure permet de favoriser l'utilisation des TP dans la Ville Littoral et le Pôle Est, mais surtout aussi en provenance de l'Est et des cantons voisins, par une amélioration significative de l'efficacité et attractivité du réseau TP et de son accessibilité (CE1). Elle constitue enfin un complément indispensable pour la desserte du PDE Littoral Est et le réaménagement et la requalification du pôle de gare (CE2).
Coûts	1.000 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☐ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de La Tène
Liens avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	H13.2a et b, M23.2
Importance pour la planification directrice	Etat au 1er janvier 2021 : ☐ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☒ « coordination en cours » ☐ « coordination réglée » Infrastructure s'inscrivant dans le PDE Littoral Est.
Impact sur l'environnement	La mesure ne présente pas de conflit avec les aires protégées et de protection de la nature et du paysage.
Documents mis à disposition	Etude TP : Ligne transN 107 St-Blaise – La Tène, Etude d'un nouveau parcours et du prolongement (Canton NE, COMUL, citec, 2015-2016).

L. Archipel Ouest

Amélioration ou création d'interface entre le RER et les réseaux de TP urbains

L. Intermodalité			
L24.1	**Création d'une interface bus-train à la halte de Boudry**	**Priorité : B**	**Coût : 2.500 MCHF**
Catégorie ARE :	**4. Plateformes multimodales**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		





Etat actuel	Le Canton de Neuchâtel travaille activement sur la mise en œuvre du RER neuchâtelois, notamment dans le cadre du projet Mobilité 2030 et du programme PRODES 2035. Dans ce contexte, le réseau RER neuchâtelois va voir sa structure et son attractivité fortement remodelées et améliorées. A Boudry, la halte RER est actuellement desservie par une ligne urbaine secondaire (TransN n° 613) et une ligne suburbaine (TransN n° 612). Avec le développement du pôle de gare, le secteur nécessite une amélioration de la desserte en transports publics bus, avec une connexion entre le réseau RER et le réseau urbain à la gare. De manière générale, le secteur de la halte de Boudry est peu qualifié pour le principal pôle de gare de l'Archipel Ouest et ses espaces publics manquent fortement d'attractivité et de sécurité, en particulier pour les MD. L'interface train-bus est particulièrement peu attractive et l'ensemble de l'espace présente un caractère assez routier et peu lisible, encombré par du stationnement.
Description et faisabilité de la mesure	La mesure prévoit l'aménagement d'une nouvelle interface Sud de la halte RER de Boudry avec le réseau des bus. Il s'agit de la mesure phare pour raccrocher le pôle de gare à sa gare. La mesure porte en particulier sur la réalisation de nouveaux quais pour accueillir les bus et assurer un transbordement attractif vers les trains, si possible quai à quai. Les arrêts, réalisés sur la place, auront des quais correspondants aux normes LHand et des abris bus. De manière plus large, la mesure vise aussi à améliorer l'attractivité globale du secteur Sud de la halte et sécuriser l'interface par le réaménagement de ses espaces

	publics et de ses voies et chemins d'accès. Ceci implique la sécurisation des cheminements MD entre la halte et les arrêts de bus nouveaux, ainsi que de modérer la vitesse du trafic sur l'ensemble de l'espace, y compris la route de la Gare au sud de la place (par ex. réalisation d'un "plateau à niveau" en zone de rencontre).
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité	La stratégie vise le développement du réseau ferroviaire comme ossature des systèmes de transport d'agglomération et régional. Elle prévoit la poursuite du développement du RER neuchâtelois (nouvelles gares et haltes, augmentation de l'offre, etc.) et la valorisation des interfaces des gares et haltes ferroviaires. Ce développement important du RER neuchâtelois nécessite le développement des bus de rabattement. Il s'agit ainsi d'appréhender la restructuration et hiérarchisation des réseaux des bus urbains, suburbains et régionaux, ainsi que de leurs interfaces, afin de permettre une meilleure imbrication et complémentarité entre les réseaux TP (mailler). La valorisation de l'interface TP Sud de la halte de Boudry (train-bus) permet ainsi de promouvoir l'utilisation des TP pour les déplacements à l'intérieur de l'Archipel Ouest ainsi que vers l'ensemble de l'Agglomération RUN et du canton (CE1) et de contribuer au report modal vers les TP (CE4). Par ailleurs, le renforcement de l'accessibilité MD de ce lieu clef de l'intermodalité permet de renforcer la complémentarité des TP avec la mobilité douce (MD comme prolongement des TP) (CE1).
Etat de la planification (2020)	☒ 1 (< 10 mio.CHF) description détaillée du contenu du projet ☐ 2 (> 10 mio.CHF) études préliminaires, estimations des coûts à +/- 30 % ☐ 3 (> 50 mio. CHF) AVP, estimations des coûts à +/- 20 % Etude de base "pôles de gare - pôles mixtes" de l'Agglomération RUN, Güller Güller, mrs partner, metron, RUN pour le SCAT, avril 2021
Prêt à être réalisé et financé	• Etude de projet : 2027-28 • Approbation des plans /permis de construire : 2029 • Réalisation : 2030
Priorité	☐ A (2024-2028) ☒ B (2028-2032) ☐ C (après 2031) Argument principal : La nouvelle interface Sud de la halte RER de Boudry permet de favoriser le report modal en priorisant l'accessibilité à la gare par les transports publics et les mobilités douces, et donc à augmenter l'attractivité du RER (CE1). Le réaménagement de l'interface permet aussi une amélioration significative de l'intermodalité TP – TP et TP – MD, grâce aux mesures prises pour améliorer les conditions de transbordement et valoriser et sécuriser ses espaces publics (CE1, 2 et 3). De manière plus générale, cette mesure permet de favoriser l'utilisation des TP dans l'Archipel Ouest par une amélioration significative de l'efficacité et attractivité du réseau TP et de son accessibilité (CE1). Elle constitue enfin un complément indispensable pour la desserte du pôle de gare et le réaménagement et la requalification du pôle de gare (CE2).
Coûts	2.500 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de Boudry

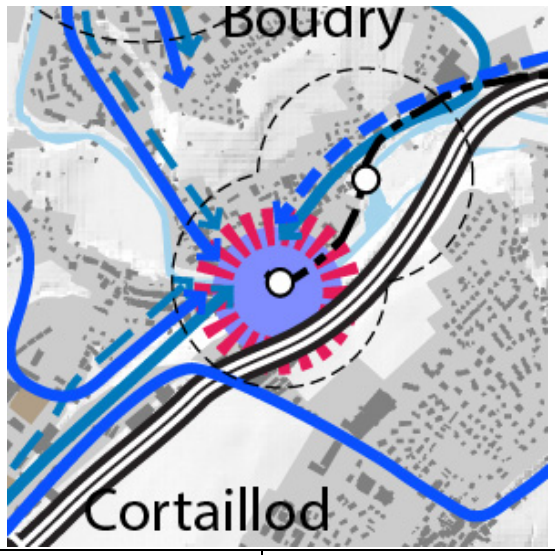
Liens avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	M14.2, M14.17, M24.3, M24.5, M24.11, M24.13
Importance pour la planification directrice	Etat au 1er janvier 2021 : ☒ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☐ « coordination réglée » Infrastructure s'inscrivant dans un pôle de gare inscrit au Plan Directeur Cantonal.
Impact sur l'environnement	La mesure ne présente pas de conflit avec les aires protégées et de protection de la nature et du paysage.
Documents mis à disposition	Etude de base "pôles de gare - pôles mixtes" de l'Agglomération RUN, Güller Güller, mrs partner, metron, RUN pour le SCAT, avril 2021

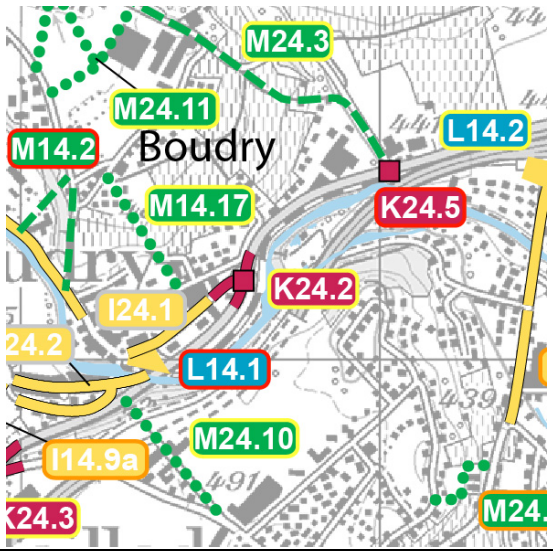
Amélioration ou création d'interface d'échange entre réseaux TP urbain et suburbain

L. Intermodalité				
L14.1	**Restructuration et valorisation de l'interface terminus du Littorail**	**Priorité : A**	**Coût :**	**1.500 MCHF**
L14.2	**Restructuration et valorisation de l'interface Littorail Areuse**	**Priorité : C**	**Coût :**	**/**
L24.2	**Amélioration et sécurisation de l'interface TP bus - Littorail de Colombier, y.c. réaménagement de la RC, des arrêts de bus et des traversées de mobilités douces entre le centre et la halte**	**Priorité : A**	**Coût :**	**4.000 MCHF**
			Coût total A :	**5.500 MCHF**
			Coût total B :	**/**

Etat actuel	Le Canton de Neuchâtel travaille activement sur la mise en valeur du Littorail, notamment dans le cadre du projet Mobilité 2030 et du programme PRODES 2035, mais avec différentes interventions tout au long de son parcours. Certaines interfaces du Littorail souffrent actuellement encore d'un manque d'attractivité, avec des espaces d'accès dominés par la voiture individuelle qui pénalisent l'accessibilité piétonne et vélo. Par ailleurs, à certaines interfaces, les transbordements bus – train (Littorail) ne sont font pas dans des conditions optimales.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	La stratégie vise le développement du Littorail comme un axe structurant de transports pour l'Archipel Ouest, avec également un renforcement de son accessibilité en MD et en bus. La valorisation des interfaces du Littorail (train-bus) permet ainsi de promouvoir l'utilisation des TP pour les déplacements vers Neuchâtel et le reste du littoral (CE1) et de contribuer au report modal vers les TP (CE4). Par ailleurs, le renforcement de l'accessibilité MD de ces lieux clefs de l'intermodalité de l'Archipel Ouest permet de renforcer la complémentarité des TP avec la mobilité douce (MD comme prolongement des TP) (CE1).

L14.1 Restructuration et valorisation de l'interface terminus du Littorail	Priorité : A	Coût : 1.500 MCHF
Catégorie ARE :	**4. Plateformes multimodales**	
Sous-catégorie ARE :	**/**	
Code ARE :	**6458.3.100**	





Description et faisabilité de la mesure

Actuellement, malgré les panneaux de signalisation (OSR 2.01), la place est encore traversée par une faible quantité de véhicules privés. Ceci est dû en grande partie à l'aspect routier de ce secteur. La place est régulièrement traversée par des flux de piétons (dont des écoliers) et la cohabitation avec les bus et taxis est difficile et dangereuse dans l'état actuel. Le départ des lignes régionales depuis le terminus du Littorail pourrait également gagner en clarté pour une meilleure compréhension des utilisateurs.

La mesure a pour but de renforcer le rôle d'interface multimodale du terminus du Littorail et de requalifier le secteur notamment en :

- marquant le caractère de plateforme multimodale dédiée aux TP et à la MD et parallèlement de terminer le réaménagement de l'avenue du Collège en Zone 30 ;
- sécurisant les différents flux sur la place ;
- améliorant et rendant plus fonctionnels les espaces de circulation des bus et les places de transbordements (quais) ;
- améliorant les espaces de transbordements pour les passagers (couverts) ;
- en mettant en œuvre les normes LHand pour les quais des bus ;
- améliorant la qualité du site (très minéral) ;
- renforçant son rôle d'interface multimodale (vélostation, station de recharge pour voitures électriques, places Mobility) ;
- améliorant la lecture du site pour les différents acteurs de la place (signalétique, horaires, etc.).

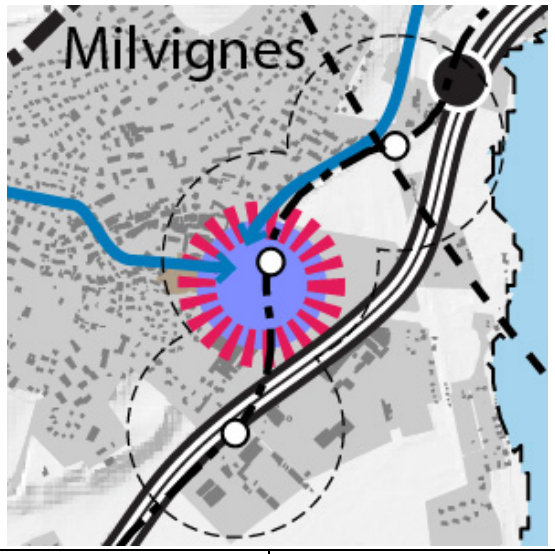
L'idée est de créer une interface TP bus – train (Littorail) de type "quai à quai", par exemple sur le modèle de la station Papiermühle à Ittingen dans l'agglomération bernoise.

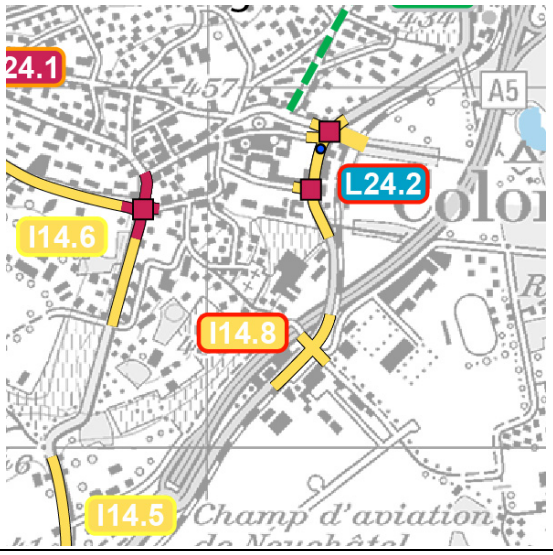
Ce projet s'inscrit en complément du projet TransN Littorail qui prévoit :

- La mise en œuvre des quais du terminus du Littorail
- La pose de couverts contre la pluie.

<table>
<tr><td rowspan="2">Etat de la planification (2020)</td><td>☒ 1 (< 10 mio.CHF) description détaillée du contenu du projet</td><td>☐ 2 (> 10 mio.CHF) études préliminaires, estimations des coûts à +/- 30 %</td><td>☐ 3 (> 50 mio. CHF) AVP, estimations des coûts à +/- 20 %</td></tr>
<tr><td colspan="3">• Avant-projet développé par TransN dans le cadre de la mise en conformité LHand des quais du tram. Les travaux de mise en conformité des quais du tram par TransN sont prévus en 2024.
• Volonté de la Commune d'accompagner ces modifications par un réaménagement de la place, de l'interface et de ses accès. Etude dès 2021.</td></tr>
<tr><td>Prêt à être réalisé et financé</td><td colspan="3">• Etude de projet afin de compléter l'avant-projet TransN : 2021
• Réalisation : 2022-2028</td></tr>
<tr><td>Priorité</td><td colspan="3">☒ A (2024-2028) ☐ B (2028-2032) ☐ C (après 2031)
Argument principal :
La restructuration et valorisation de l'interface du terminal Littorail permet de favoriser le report modal en priorisant l'accessibilité aux transports publics et les mobilités douces (CE1).
Le réaménagement de l'interface permet aussi une amélioration significative de l'intermodalité TP – TP et TP – MD, grâce aux mesures prises pour améliorer les conditions de transbordement et valoriser et sécuriser ses espaces publics (CE1, 2 et 3).
De manière plus générale, cette mesure permet de favoriser l'utilisation des TP dans l'Archipel Ouest par une amélioration significative de l'efficacité et attractivité du réseau TP et de son accessibilité (CE1).
Elle constitue enfin un complément indispensable à la valorisation et sécurisation des espaces publics du centre de Boudry (CE2).</td></tr>
<tr><td>Coûts</td><td colspan="3">1.500 MCHF
☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : …
Clé de répartition du financement : /</td></tr>
<tr><td>Instances responsables</td><td colspan="3">Commune de Boudry</td></tr>
<tr><td>Interdépendance aux mesures</td><td colspan="3">I14.1a (PA3), I24.1 (Ae), M14.2, M14.17</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Importance pour la planification directrice</td><td colspan="3">Etat au 1er janvier 2021 :</td></tr>
<tr><td>☒ « pas d'état »</td><td>☐ « informations préalables »</td><td>☐ « coordination en cours »</td><td>☐ « coordination réglée »</td></tr>
<tr><td colspan="3">Mesure d'envergure d'agglomération/locale, sans implication pour le PDC.</td></tr>
<tr><td>Impact sur l'environnement</td><td colspan="3">La mesure ne présente pas de conflits avec les aires protégées et de protection de la nature et du paysage.</td></tr>
<tr><td>Documents mis à disposition</td><td colspan="3">/</td></tr>
</table>

L24.2	Amélioration et sécurisation de l'interface TP bus - Littorail de Colombier, y.c. réaménagement de la RC, des arrêts de bus et des traversées de mobilités douces entre le centre et la halte	Priorité : A	Coût : 4.000 MCHF
Catégorie ARE :	**4. Plateformes multimodales**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		



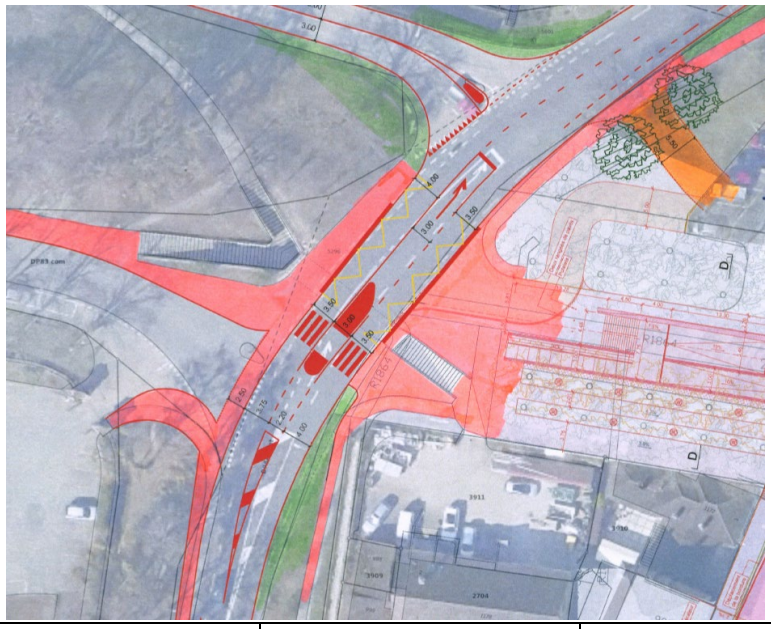


Description et faisabilité de la mesure

Actuellement, l'interface du Littorail est séparée du village par la RC5 au caractère fortement routier Les traversée des piétons se font toute par l'intermédiaire d'un passage inférieur peu attractif et non conforme au sens de la LHand. De manière générale l'ensemble du secteur pourrait gagner en attractivité et clarté pour les utilisateurs des transports publics.

La mesure vise l'amélioration de l'interface TP bus - Littorail de Colombier et la sécurisation des accès MD. Les principaux éléments d'aménagements sous le Château de Colombier et au carrefour St-Etienne – Allée du Port sont :

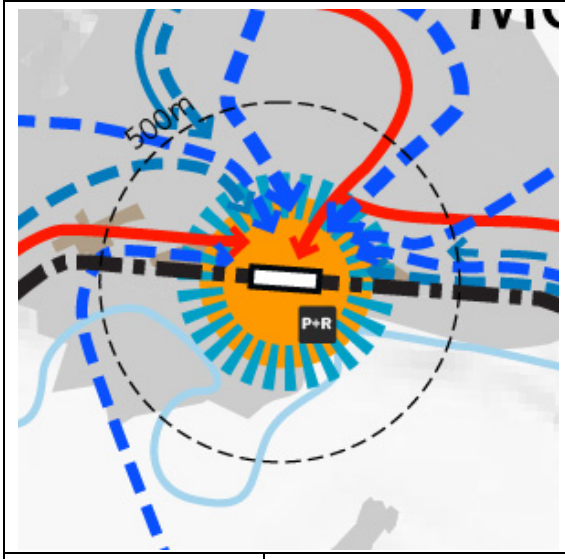
- le déplacement de l'arrêt de bus St-Etienne sur la RC, ce qui permet de le rapprocher de la halte du Littorail (interface). Il s'agit d'un arrêt de bus bloquant, aux normes LHand ;
- la création d'un passage piéton avec îlot en surface, qui offre une bonne continuité entre la rue du Château et l'allée des Bourbakis (accès à la halte Littorail et au lac) et assure le respect de la LHand ;
- l'adaptation de l'accès au parking sur la RC (en orange sur le plan), afin de permettre un espace piéton de qualité à proximité de l'arrêt de bus et de l'accès au passage inférieur ;
- le redimensionnement du carrefour RC - St-Etienne pour permettre une meilleure visibilité
- le redimensionnement du carrefour RC - rue du Château, avec création d'un trottoir traversant et d'un nouveau trottoir le long de la rue du Château (sécurisation des piétons et de l'accès à l'arrêt de bus)

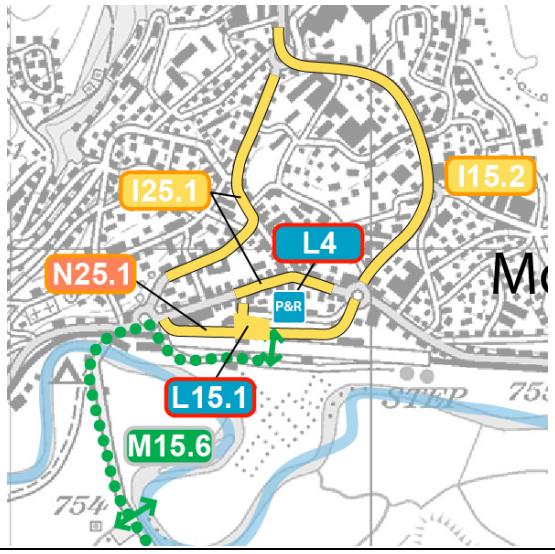
<table>
<tr><td></td><td colspan="3">  </td></tr>
<tr><td rowspan="2">Etat de la planification (2020)</td><td>☐ 1 (< 10 mio.CHF)
description détaillée du contenu du projet</td><td>☒ 2 (> 10 mio.CHF)
études préliminaires, estimations des coûts à +/- 30 %</td><td>☐ 3 (> 50 mio. CHF)
AVP, estimations des coûts à +/- 20 %</td></tr>
<tr><td colspan="3">• Etude préalable déclenchée par le projet de MEC LHand de la gare voisine TransN Littorail Colombier.
• Avant-projet communal esquissé à la suite des problèmes de sortie de parking rencontrés dans le cadre du projet de transformation de la gare voisine.</td></tr>
<tr><td>Prêt à être réalisé et financé</td><td colspan="3">• Etude de projet : 2021-22
• Approbation des plans /permis de construire : 2023
• Financement : 2023-24
• Réalisation : 2024-25</td></tr>
<tr><td>Priorité</td><td colspan="3">☒ A (2024-2028) ☐ B (2028-2032) ☐ C (après 2031)
Argument principal :
La restructuration et valorisation de l'interface Colombier Littorail permet de favoriser le report modal en priorisant l'accessibilité aux transports publics et les mobilités douces (CE1).
Le réaménagement de l'interface permet aussi une amélioration significative de l'intermodalité TP – TP et TP – MD, grâce aux mesures prises pour améliorer les conditions de transbordement et valoriser et sécuriser ses espaces publics (CE1, 2 et 3).
De manière plus générale, cette mesure permet de favoriser l'utilisation des TP dans l'Archipel Ouest par une amélioration significative de l'efficacité et attractivité du réseau TP et de son accessibilité (CE1).
Elle constitue enfin un complément indispensable à la valorisation et sécurisation de la RC5 en traversée de Colombier (CE2).</td></tr>
<tr><td>Coûts</td><td colspan="3">4.000 MCHF
☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : …
Clé de répartition du financement : /</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>Instances responsables</td><td colspan="4">Commune de Milvignes</td></tr>
<tr><td>Interdépendance aux mesures</td><td colspan="4">/</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Importance pour la planification directrice</td><td colspan="4">Etat au 1er janvier 2021 :</td></tr>
<tr><td>☒ « pas d'état »</td><td>☒ « informations préalables »</td><td>☐ « coordination en cours »</td><td>☐ « coordination réglée »</td></tr>
<tr><td colspan="4">Mesure d'envergure d'agglomération/locale, sans implication pour le PDC.</td></tr>
<tr><td>Impact sur l'environnement</td><td colspan="4">La mesure ne présente pas de conflit avec les aires protégées et de protection de la nature et du paysage.</td></tr>
<tr><td>Documents mis à disposition</td><td colspan="4">• Etude préalable déclenchée par le projet de MEC LHand de la gare voisine TransN Littorail Colombier.
• Avant-projet communal esquissé par suite des problèmes de sortie de parking rencontrés dans le cadre du projet de transformation de la gare voisine.</td></tr>
</table>

L. Espace transfrontalier

L. Intermodalité			
L15.1	**Création d'une interface bus-train à la gare de Morteau, en lien avec la restructuration du réseau TP (rabattement des lignes jusqu'à la gare)**	**Priorité : A**	**Coût : 0.660 MCHF**
Catégorie ARE :	**4. Plateformes multimodales**		
Sous-catégorie ARE:	**/**		
Code ARE :	**6458.3.102**		



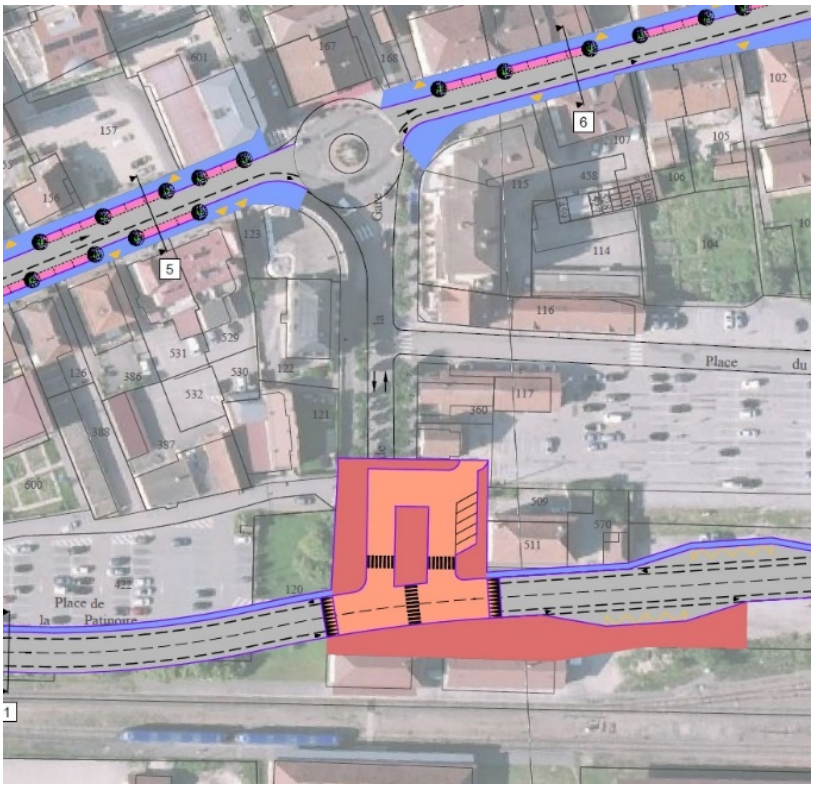


Etat actuel	A Morteau, la halte RER n'est actuellement pas reliée au réseau TP local. Les lignes de bus effectuent leur rotation au niveau de l'axe principal rue René-Payot et rue de la Gare, voire pour certaines lignes encore plus loin à la place de l'Hôtel-de-Ville. La gare de Morteau n'est ainsi pas directement desservie par les bus et la distance entre les arrêts de bus et la gare varie entre environ 150 et 350m selon les lignes. De manière générale, le secteur de la gare de Morteau est peu qualifié et ses espaces publics manquent d'attractivité, car ils sont largement dominés par le stationnement. De plus, le grand espace aujourd'hui occupé par le stationnement (place du Champ de Foire) constitue à la fois un grand vide et une césure importante entre le centre et sa gare.
Description et faisabilité de la mesure	La création d'une nouvelle interface bus-train prévoit la réalisation d'une petite gare routière pour les lignes TP locales, composées des réseaux urbains, suburbains et régionaux qui devraient à terme être restructurés et développés (réseau radial sans boucle, nouvelle offre en direction des villages en amont, etc.). L'objectif du projet est de requalifier l'avenue de la Gare afin de développer l'intermodalité dans la ville de Morteau. Avec l'augmentation du trafic ferroviaire prévu après les travaux sur la ligne des horlogers et la nouvelle politique de stationnement de la Ville de la Chaux de Fonds notamment, le nombre d'usagers du train va fortement augmenter dans les années à venir. Le réaménagement des abords et du parvis de la Gare est dès lors essentiel. La mesure permettra de développer l'usage des transports publics grâce à la création d'arrêts bus sécurisés à proximité directe de la Gare.

<table>
<tr><td></td><td colspan="3">De manière plus large, la mesure vise à améliorer l'attractivité globale et à sécuriser l'interface de la place de la gare de Morteau par le réaménagement de ses espaces publics et de ses voies et chemins d'accès (avenue de la Gare, Champ de Foire, venelle à travers les îlots bâtis, etc.). Ceci implique en particulier d'améliorer les cheminements MD entre la gare, l'interface des bus et le centre, de modérer la vitesse du trafic sur l'ensemble de l'espace (avenue de la Gare, Champ de Foire), ainsi que d'étendre le stationnement vélo. Ceci permettra aux riverains d'accéder à la gare ou aux aires de covoiturage sans emprunter leur véhicule privé.

Cet aménagement vient en continuité d'autres mesures comme le franchissement de la passerelle ferroviaire, la voie de mobilité douce Morteau-Montlebon (chemin des Rencontres) mais aussi la requalification du boulevard urbain sud et de l'avenue Charles de Gaulle.

Enfin, cette mesure est à mener en étroite collaboration avec le développement du pôle de gare, qui comblera le grand espace du Champ de Foire entre la gare et le centre.

 
</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Etat de la planification (2020)</td><td>☒ 1 (< 10 mio.CHF) description détaillée du contenu du projet</td><td>☐ 2 (> 10 mio.CHF) études préliminaires, estimations des coûts à +/- 30 %</td><td>☐ 3 (> 50 mio. CHF) AVP, estimations des coûts à +/- 20 %</td></tr>
<tr><td colspan="3">• Etude globale de circulation et de stationnement – Ville de Morteau – Décembre 2017 – Bureau d'études TRANSITEC
• Etude de faisabilité pour la création d'une voie de délestage du centre-ville – Ville de Morteau – Juin 2020 – Bureaux d'études SERUE et TRANSITEC</td></tr>
<tr><td>Prêt à être réalisé et financé</td><td colspan="3">• Etude préalable 2022
• Etude de projet : 2022
• Approbation des plans /permis de construire : 2023
• Financement : 2023
• Réalisation : 2024</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>Priorité</td><td colspan="4">☒ A (2024-2028) ☐ B (2028-2032) ☐ C (après 2031)
Argument principal :
Le réaménagement de l'interface de la gare de Morteau permet une amélioration significative de l'intermodalité TP – TP et TP – MD, grâce aux mesures prises pour améliorer les conditions de transbordement et valoriser et sécuriser ses espaces publics (CE1, 2 et 3).
De manière plus générale, cette mesure permet de favoriser très significativement l'utilisation des TP entre la France et la Suisse, par une amélioration importante de l'efficacité et attractivité du réseau TP et de son accessibilité (CE1).</td></tr>
<tr><td>Coûts</td><td colspan="4">0.660 MCHF
☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☒ Autres : Région Bourgogne Franche Comté et Etat
Clé de répartition du financement : Région Bourgogne Franche Comté : 40, Etat 30% et Commune 30%</td></tr>
<tr><td>Instances responsables</td><td colspan="4">Ville de Morteau</td></tr>
<tr><td>Interdépendance aux mesures</td><td colspan="4">I25.1, L4, M15.6, M15.7 (PA3), N25.1</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Importance pour la planification directrice</td><td colspan="4">Etat au 1er janvier 2021 :</td></tr>
<tr><td>☒ « pas d'état »</td><td>☐ « informations préalables »</td><td>☐ « coordination en cours »</td><td>☐ « coordination réglée »</td></tr>
<tr><td colspan="4">Mesure d'envergure d'agglomération/locale, sans implication pour le PDC.</td></tr>
<tr><td>Impact sur l'environnement</td><td colspan="4">La mesure ne présente pas de conflit avec les aires protégées et de protection de la nature et du paysage.</td></tr>
<tr><td>Documents mis à disposition</td><td colspan="4">Etude globale de circulation et de stationnement – Ville de Morteau – Décembre 2017 – Bureau d'études TRANSITEC</td></tr>
</table>

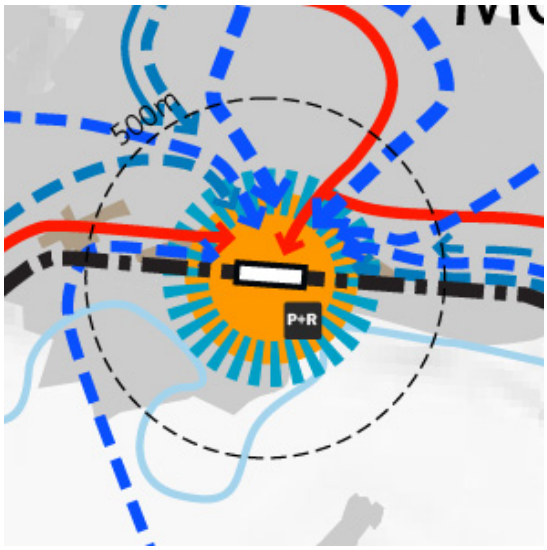
Amélioration ou création d'interface de relais (P+R)

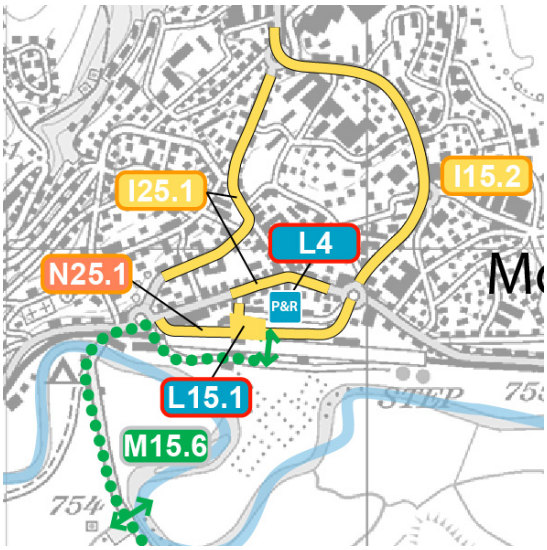
L. Intermodalité				
L05.c	P+R Col-des-Roches CH	Priorité : C	Coût :	/
L4	**P+R Morteau (gare)**	**Priorité : A**	**Coût :**	**2.800 MCHF**
L15.2	P+R Villers-Le-Lac	Priorité : C	Coût :	/
L15.3	P+R Col-des-Roches F	Priorité : C	Coût :	2.000 MCHF
			Coût total A :	**2.800 MCHF**
			Coût total B :	**/**

Etat actuel	Le Canton de Neuchâtel travaille activement sur la mise en œuvre du RER neuchâtelois, notamment dans le cadre du projet Mobilité 2030 et du programme PRODES 2035. Dans ce contexte, le réseau RER neuchâtelois va voir sa structure et son attractivité fortement remodelée et améliorée. Parallèlement à ce changement de paradigme pour la mobilité de l'Agglomération RUN, il s'agit de préparer les adaptations des réseaux TP de rabattement et de leurs interfaces. Par ailleurs, l'offre TP étant limitée sur la partie française de l'agglomération, le développement des infrastructures de P+R (et covoiturage) constitue un enjeu majeur. La gare de Morteau accueille déjà actuellement une importante offre P+R, connectée aux trains TER reliant La Chaux-de-Fonds et aux différents bus d'entreprises. Cette offre de P+R est actuellement sous utilisée, notamment en raison de la faible fréquence du réseau ferroviaire entre Morteau et La Chaux-de-Fonds.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	La stratégie vise le développement du réseau ferroviaire comme ossature du système de transports d'agglomération et régional. Elle prévoit la poursuite du développement du RER neuchâtelois, y compris en direction du territoire français par le renforcement de la ligne des horlogers (mise aux nouvelles normes, augmentation de l'offre, etc.), et la valorisation des interfaces des gares et haltes ferroviaires. Ce développement important du RER neuchâtelois et de la ligne des horlogers nécessite d'appréhender la restructuration et hiérarchisation des réseaux des bus suburbains et régionaux, ainsi que de leurs interfaces, afin de permettre une meilleure imbrication et complémentarité entre les réseaux TP. La valorisation de l'interface TP de la gare de Morteau (train-bus et bus-bus) permet ainsi de promouvoir l'utilisation des TP pour les déplacements vers l'ensemble de l'Agglomération RUN (CE1) et de contribuer au report modal vers les TP (CE4). Par ailleurs, le renforcement de l'accessibilité MD de ce lieu clef de l'intermodalité permet de renforcer la complémentarité des TP avec la mobilité douce (MD comme prolongement des TP) (CE1). Enfin, la stratégie vise également à favoriser les P+R le plus en amont possible (proche du domicile), en particulier le long du réseau RER, puis en seconde priorité aux limites de l'urbanisation. Dans le contexte de l'espace frontalier, avec une offre TP limitée dans l'arrière-pays pour le rabattement bus sur la gare de Morteau et vers la Suisse, les parkings P+R et de covoiturage sont appelés à jouer un rôle structurant. Ainsi, l'extension d'un P+R est prévue à la gare de Morteau, en lien avec le RER cadencé à l'heure à l'horizon 2035 (renforcement progressif des paires

	de courses déjà en cours). Cette offre est complétée par des installations aux principaux arrêts de transports publics, notamment dans le secteur de Villers-le-Lac et en limite du centre urbain du Locle.

L4 P+R Morteau (gare)	Priorité : A	Coût : 2.800 MCHF
Catégorie ARE :	**4. Plateformes multimodales**	
Sous-catégorie ARE :	**/**	
Code ARE :	**/**	





Etat actuel	Sur le secteur de la Gare de Morteau, au niveau de la plateforme d'échange avec le train, trois P+R ont été réalisés : • Un premier parking P+R de 90 places à proximité directe de la gare • Un second parking d'environ 100 places à proximité des départs des bus d'entreprises suisses à 250 mètres de la gare de Morteau. • Un troisième parking d'environ 100 places situé de l'autre côté des voies ferrées et qui sera prochainement relié par une passerelle permettant de passer au-dessus des voies SNCF. Aujourd'hui, il n'existe pas de réseau de TP permettant aux habitants de l'arrière-pays de rejoindre la gare de Morteau. Le besoin en places de stationnement est donc important.
Description et faisabilité de la mesure	La mesure préconise l'extension/transformation du premier P+R de la gare de Morteau en parking silo à plusieurs niveaux. Le parking de grande taille offre une possibilité d'intermodalité TIM –TP vers le RER, grâce à la ligne des horlogers reliant Morteau à La Chaux-de-Fonds et à son cadencement à l'heure. Ce P+R est destiné aux usagers habitant des communes de l'arrière-pays et ne disposant pas d'une d'offre TP attractive en amont (Les Fins, les Gras, Orchamps-Vennes, etc.). La politique d'attribution des abonnements et tarifaire de ce parking est à adapter dans ce sens.
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité	La localisation d'un P+R à Morteau, le plus en amont possible sur le réseau RER, est appropriée et permet un soulagement des centres et donc influence positivement le report modal sur France et sur Suisse (CE1, 2 et 3). Cette mesure a une composante structurante pour la mobilité à l'échelle du corridor franco-suisse, dans le sens où elle va permettre un important report modal vers le train, sans risque d'effets contreproductifs (sans l'existence de réseau de bus régionaux en amont de Morteau, le P+R représente l'unique possibilité d'opérer un report modal important vers le train).

	La nouvelle politique de stationnement mise en place par la Ville de la Chaux-de-Fonds a renforcé la nécessité de réaliser un P+R de type parking silo au niveau de la gare de Morteau car les infrastructures existantes ne permettront pas d'accueillir tous les usagers du train.
Etat de la planification (2020)	☒ 1 (< 10 mio.CHF) description détaillée du contenu du projet ☐ 2 (> 10 mio.CHF) études préliminaires, estimations des coûts à +/- 30 % ☐ 3 (> 50 mio. CHF) AVP, estimations des coûts à +/- 20 % Etude globale de circulation et de stationnement – Ville de Morteau – Décembre 2017 – Bureau d'études TRANSITEC
Prêt à être réalisé et financé	• Etude de projet • Etude de faisabilité • Etude de maitrise d'œuvre • Approbation des plans / permis de construire - financement. • Consultation des entreprises • Date prévisionnelle de commencement des travaux : 2026 • Date prévisionnelle de mise en service : 2028
Priorité	☒ A (2024-2028) ☐ B (2028-2032) ☐ C (après 2031) Argument principal : Cette mesure permet de favoriser très significativement l'utilisation des TP entre la France et la Suisse, par une amélioration importante de l'efficacité et attractivité du réseau TP et de son accessibilité (CE1). Elle répond à la nécessité de favoriser les TP pour relier la Suisse, ceci d'autant plus à la suite de la mise en place de politique de stationnement dissuasive sur territoire Suisse.
Coûts	2.800 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : Région Bourgogne Franche Comté et Etat Clé de répartition du financement : Région Bourgogne Franche Comté : 40, Etat 30% et Commune 30%
Instances responsables	Commune de Morteau
Liens avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	I25.1, L15.1, M15.6, M15.7 (PA3), N25.1
Importance pour la planification directrice	Etat au 1er janvier 2021 : ☒ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☐ « coordination réglée » Mesure d'envergure d'agglomération/locale, sans implication pour le PDC.
Impact sur l'environnement	La mesure ne présente pas de conflits avec les aires protégées et de protection de la nature et du paysage.
Documents mis à disposition	Etude globale de circulation et de stationnement – Ville de Morteau – Décembre 2017 – Bureau d'études TRANSITEC

M. Mobilité douce

M. Synthèse des paquets de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires

M. Mobilité douce		n°	PA4 - 5.A
Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires			
Catégorie ARE :	5. Mobilité douce	Priorité :	A
M10.11	**Création de rabattements MD vers la halte de Serrières, en lien avec le pôle de gare** La mesure propose d'adapter les cheminements pour les piétons et les vélos pour assurer l'accessibilité de la halte de Serrières depuis la centralité du Clos-de-Serrières et la rue de Tivoli. Elle porte notamment sur la requalification des rues de desserte de la halte (Amandiers et Maillefer), la création de nouveaux itinéraires dans le secteur du pôle "Tivoli nord" et l'aménagement d'une nouvelle passerelle mobilités douces au-dessus du vallon de Serrières.	**Coût :**	**1.500 MCHF**
M10.12	**Création de rabattements MD vers le centre d'Hauterive** Afin d'améliorer le rabattement MD vers le centre d'Hauterive et l'axe structurant TP à la rue du Collège, respectivement sur la rue des Longchamps, il est proposé de réaménager la liaison rue du Collège – chemin des Chasse-Peines – chemin des Carrières.	**Coût :**	**0.518 MCHF**
M10.14	**Nouvelle passerelle MD Fahys-Espace de l'Europe (développement mesure PA1 MO.31a)** La mesure prévoit la création d'une nouvelle passerelle entre la rue des Fahys et l'Espace de l'Europe qui permet de traverser les voies de chemin de fer en accédant à tous les quais de la gare et en offrant du stationnement pour les vélos. Elle permet ainsi de proposer une alternative au passage inférieur principal de la gare (répartition des flux), de faciliter le franchissement des voies pour les cyclistes et les piétons et de développer un lien direct entre la gare et l'interface Fahys/Rocher (L3).	**Coût :**	**4.000 MCHF**
M11.8	**Création d'un accès MD à la halte de Malakoff depuis la rue de l'Orée-du-Bois** Dans le cadre de la mise aux normes LHand, le déplacement de la halte du Reymond plus au Nord à proximité du quartier du Cerisier où le potentiel de voyageurs est très important (plus de 2000 habitants et à terme 1000 emplois dans le secteur) a été demandé à la Confédération (OFT). Le projet de la halte de Malakoff nécessite la réalisation d'accès piétons du côté Est par le chemin du Cerisier et du côté Sud par la rue de l'Hôtel-de-Ville. La mesure porte sur la création de l'accès TP par la rue de l'Orée-du-Bois.	**Coût :**	**0.600 MCHF**
M11.11b	**Mise aux normes des passages pour piétons sur les routes à 2 voies, étape 2, 55 passages pour piétons** Le réseau routier de la ville de La Chaux-de-Fonds est composé de plusieurs axes avec deux voies de circulation dans le même sens ou d'un gabarit excédent 8.50m. Cette situation pose un problème de	**Coût :**	**1.100 MCHF**

	sécurité pour les passages pour piétons. La mesure porte sur la réduction de la voirie à une voie de circulation avec augmentation de l'espace pour les piétons et les vélos à une cinquantaine de traversées piétonnes. Il s'agit de la seconde étape d'une mesurée débutée en PA3 (M11.11a).	
M13.6	**Aménagement d'une piste cyclable entre St-Blaise et Cornaux** La mesure prévoit la concrétisation de la liaison structurante d'agglomération reliant Cornaux à St-Blaise par l'aménagement d'une piste cyclable latérale à partir du giratoire Martini jusqu'à Cornaux. Sur un 1er tronçon de 200m un simple marquage de bandes cyclables latérales est à réaliser, alors que sur le tronçon suivant de 1.3 km un élargissement de la route d'environ 4m est nécessaire pour réaliser la piste cyclable (avec 400 m2 d'emprise sur domaine privé).	**Coût : 3.340 MCHF**
M14.2	**Fermeture au TIM de la route de la Gare et aménagements MD du faubourg Philippe-Suchard (y.c. accès collège)** Les liens entre le centre du bourg de Boudry, les anciens et récents quartiers du plateau de la gare et la halte RER restent actuellement peu attractifs. La mesure a pour but d'améliorer l'accessibilité et la sécurité des modes doux entre le plateau de la gare et le centre du bourg (fermeture au TIM et réaménagement), ainsi qu'entre le plateau de la gare et le collège de Vauvilliers, dit chemin des écoliers (revoir le tracé et la géométrie du chemin afin de réduire le degré de pente et d'améliorer le confort et la sécurité des usagers).	**Coût : 0.500 MCHF**
M14.4	**Nouvelle liaison MD entre Bevaix et Perreux/Boudry, en continuité du chemin des Sagnes** Entre Bevaix et le pôle de développement économique d'intérêt cantonal (PDE) Littoral Ouest, la halte de Perreux et Boudry, la mesure propose une alternative à l'itinéraire par la route cantonale à l'écart du trafic. Le projet propose la création d'un chemin de mobilité douce en site propre, sous la forme d'une piste mixte (chemin asphalté, minimum 4m de large). Le chemin serait sécurisé et à haute valeur paysagère.	**Coût : 0.620 MCHF**
M14.6	**Aménagement d'une chaussée à voie centrale banalisée ou de bandes cyclables à la rue des Courtils, en entrée de localité** La rue des Courtils est une liaison MD structurante d'agglomération MD sur itinéraire privilégié à l'écart du trafic, entre Bevaix ou le pôle de développement économique d'intérêt cantonal (PDE) Littoral Ouest, Cortaillod et Milvgines (itinéraire "utilitaire principal" B2 du PDCMC). En entrée de Cortaillod, il n'existe aucun aménagement en faveur des MD. La mesure prévoit l'aménagement d'une chaussée à voie centrale banalisée ou des bandes cyclables en entrée de localité, jusqu'à la rue des Vergers.	**Coût : 0.225 MCHF**
M14.11	**Aménagement d'une liaison MD entre Bevaix et Cortaillod** La mesure propose la création d'un itinéraire alternatif à la route cantonale entre Bevaix et Cortaillod sur un réseau de chemins ruraux à l'écart du trafic, excepté les ayants droit (liaison structurante d'agglomération sur itinéraire privilégié à l'écart du trafic, respect. itinéraire "utilitaire principal" B2 du PDCMC). La mesure porte sur la réalisation d'une liaison sécurisée, avec éclairage adaptatif au	**Coût : 0.800 MCHF**

	passage de vélos, à haute valeur paysagère connectant hors du trafic Bevaix et Cortaillod.	
M14.16	**Aménagements MD du faubourg Philippe-Suchard** La partie du faubourg Philipe-Suchard reliant le plateau de la gare à la partie basse du village pose actuellement des problèmes de sécurité pour les MD (très forte pente, visibilité limitée, simple marquage au sol pour les piétons). La mesure a donc pour but d'améliorer l'accessibilité et la sécurité des modes doux entre par la création d'un espace pour les piétons et les vélos sécurisé, hors trafic.	**Coût : 1.100 MCHF**
M20.9	**Création de rabattements MD vers l'axe structurant TP à Portes-Rouges** L'avenue des Portes-Rouges est un axe structurant TP. Les accès mobilités douces par les quartiers nord et sud sont très peu attractifs. La mesure prévoit la création de rabattements mobilités douces sur l'axe structurant des Portes-Rouges, notamment de cheminements verticaux piétons et cyclistes attractifs et sécurisés (Cibleries, Sordet, Sainte-Hélène, Paul-Bouvier, Cèdres).	**Coût : 0.500 MCHF**
M20.19	**Mesures de franchissement afin d'assurer la continuité MD du chemin des Écoliers** Le chemin des Ecoliers, principalement constitué du chemin de la Raye, appartient à la liaison MD structurante d'agglomération sur itinéraire privilégié à l'écart du trafic entre St-Blaise et la Tène. La mesure consiste à aménager le triangle compris entre l'avenue des Pâquiers et la voie ferrée, avec élargissement du trottoir et la création d'une piste cyclable le long de la voie ferrée afin d'éviter de longer l'avenue des Pâquiers (fort trafic, bretelle d'accès à l'autoroute) et garantir la continuité de la voie cyclable en créant une rampe pour vélos dans le sous-voie passant sous la R5.	**Coût : 1.270 MCHF**
M21.1	**Itinéraire alternatif de type "voie verte" rue du Progrès : aménagement cyclable et piéton et paysager** La rue du Progrès constitue un axe Est-Ouest prépondérant pour le réseau des espaces publics majeurs de la ville et les mobilités douces (liaison MD structurante d'agglomération sur itinéraire privilégié à l'écart du trafic). La mesure prévoit un réaménagement complet de la rue : mise à sens unique avec la création d'une piste cyclable en contre-sens protégée des véhicules par une végétation, stationnement diminué et disposé de manière à limiter la vitesse. Enfin des zones piétonnes ou de rencontre seront aménagées aux abords des attracteurs comme les écoles ou les lieux de spectacle, alors que l'ensemble de l'axe sera aménagé en zone 30.	**Coût : 4.000 MCHF**
M21.2	**Réalisation d'aménagement de mobilité douce dans le périmètre nord du projet de l'évitement H18 de La Chaux-de-Fonds : Collège - Pâquerette - Fritz-Courvoisier** La mesure prévoit la réalisation d'aménagement de mobilité douce dans le périmètre nord de l'évitement Est H18 de La Chaux-de-Fonds. Il s'agit de redimensionner les voiries pour la réalisation de bandes cyclables.	**Coût : 1.780 MCHF**
M21.3	**Réalisation d'aménagement de mobilité douce dans le périmètre sud du projet de l'évitement H18 de La Chaux-de-**	**Coût : 4.454 MCHF**

	Fonds : sur la rue de l'Hôtel-de-Ville - de Malakoff au giratoire des Petites Crosettes La mesure prévoit la réalisation d'aménagement de mobilité douce dans le périmètre Sud de l'évitement Est H18 de La Chaux-de-Fonds. Le projet prévoit la réalisation d'un axe de mobilité douce d'environ 3.50 mètres de large ce qui nécessite notamment l'élargissement de deux passages inférieurs.	
M21.5	**Aménagement de l'accessibilité piétonne et cycle à la halte de La Chaux-de-Fonds Les Forges** La gare de La Chaux-de-Fonds Les Forges va être mis en fonction en décembre 2021. L'attractivité de la gare, aujourd'hui peu perceptible depuis l'axe urbain principal de la ville et les quartiers au Nord, va nécessiter de réaliser des accès qualitatifs. La mesure prévoit ainsi la réalisation d'un réseau de cheminements piétons et vélos transversaux à travers le tissu bâti existant et projeté, ainsi qu'une liaison longitudinale le long des voies jusqu'à la halte depuis l'Ouest.	**Coût : 1.500 MCHF**
M21.6	**Nouvelle passerelle rue du commerce - rue du St-Gothard et liaison espace public rue du commerce - halte de La Chaux-de-Fonds Les Forges** Avec la fin de l'activité des entrepôts Coop, un nouveau morceau de ville verra le jour. L'administration cantonale et les archives cantonales y seront implantées. La mesure vise à relier ce dernier et l'ensemble des quartiers plus au Sud au reste du territoire urbain, et en particulier à l'axe fort structurant TP sur le Pod et au chemin des Rencontres longeant la voie ferroviaire. La mesure porte sur la réalisation d'une passerelle au-dessus des voies ferrées, ainsi que la réalisation d'un cheminement complémentaire réservé à la mobilité douce depuis la future halte RER de La Chaux-de-Fonds Les Forges jusqu'au nouveau quartier	**Coût : 4.000 MCHF**
M22.1a	**Aménagement d'une zone piétonne rue du Pont, entre la Grand-Rue et la rue Bournot (élargissement du centre piétonnier)** La rue du Pont est un axe secondaire transversal Nord-Sud du centre-ville ouvert à la circulation, mais au trafic très réduit. La mesure porte sur la piétonisation de la rue du Pont entre la Grand-Rue et la rue Bournot, à l'exception des carrefours avec les rues du Temples et Daniel-Jeanrichard pour assurer la continuité de l'itinéraire N20 en traversée du Locle tant que le contournement n'est pas en service. Il s'agit dès aujourd'hui par le biais d'aménagement urbain et de mobilité douce de créer une assise au large centre piétonnier (vélos tolérés) que rendra possible la mise en service du contournement N20 (mesure d'accompagnement N20 anticipée).	**Coût : 0.300 MCHF**
M22.1e	**Aménagement d'une zone piétonne, bus autorisés, avenue du Technicum et rue Henry-Grandjean, jusqu'à la rue Jehan Droz (élargissement du centre piétonnier)** La rue des Billodes, rue de la Côte et rue Henry-Grandjean constitue un axe d'accès au secteur Nord de la Ville. La mesure mesure prévoit la requalification complète de la voirie, avec une valorisation des espaces publics, la suppression de l'accès au trafic (bus et ayant droit autorisé), une amélioration des conditions de déplacement des	**Coût : 0.850 MCHF**

	MD, ainsi que des aménagements dédiés aux TP. Il s'agit dès aujourd'hui par l'aménagement de créer une assise au large centre piétonnier (vélos tolérés) que rendra possible la mise en service du contournement N20 (mesure d'accompagnement N20 anticipée).	
M23.1	**Aménagement de modération de l'espace-rue en faveur des vélos sur les transversales MD nord-sud à travers la localité de Marin, notamment la rue des Indiennes** La mesure prévoit des aménagements de modération de l'espace-rue en faveur des vélos sur les transversales MD nord-sud à travers la localité de Marin, notamment la rue des Indiennes qui relie l'axe historique, où circule l'axe structurant TP, à la zone commerciale et d'activités au Nord (Manor, Jumbo), ainsi que la Cité Martini.	**Coût :** **0.300 MCHF**
		Coût total : **32.257 MCHF**

M. Mobilité douce		n°	PA4 - 5.B
Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires			
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce**	**Priorité :**	**B**
M10.2	**Requalification de l'avenue Soguel, avec mise en zone 30** La requalification de l'avenue Soguel (itinéraire vélo alliant rapidité et confort d'agglomération) prévoit la modération de la circulation en créant une zone à 30 et la réalisation d'aménagements de la rue en faveur des transports publics et des mobilités douces, notamment l'élargissement des trottoirs et la création d'une chaussée à voie centrale banalisée.	**Coût :**	**1.400 MCHF**
M14.12	**Valorisation de la liaison MD entre Bevaix et Gorgier, requalification des accès à la gare de Bevaix** Entre Gorgier et Bevaix la mesure porte sur l'aménagement d'un itinéraire cyclable alternatif à celui de la route cantonale RC5, ainsi que la valorisation des chemins entre l'entrée Ouest du village et la gare de Bevaix. La mesure comprend notamment sur ce dernier tronçon la création d'un trottoir et une requalification des espaces-rues au profit d'espaces de qualité et de la mobilité douce.	**Coût :**	**1.520 MCHF**
M15.3	**Prolongement du chemin des Rencontres entre le Col-des-Roches et les Brenets** Le chemin des Rencontres est une voie de mobilité douce franco-suisse d'une trentaine de kilomètres entre les Montagnes neuchâteloises et le Haut-Doubs. La présente mesure concerne le prolongement du chemin des Rencontres depuis le Col-des-Roches jusqu'au village des Brenets, en empruntant tout d'abord la route cantonale RC169 sur laquelle des réaménagements de mobilité cyclable sont à prévoir, puis l'ancienne ligne ferroviaire reliant les Brenets au Locle que le projet prévoit de réaffecter.	**Coût :**	**0.800 MCHF**
M20.1	**La "Bucollique", liaison mobilité douce reliant les quartiers sur les hauts (Les Arniers, Sur les Rues, Les Guches, centre de Peseux, etc.)** Dans la partie ouest de la Ville Littoral, les liaisons mobilités douces horizontales à la hauteur des coteaux nord sont extrêmement réduites et espacées. La mesure prévoit la création d'une nouvelle liaison mobilités douces entre les pôles de logements des Arniers, Sur-les-Rues et la centralité de Peseux (itinéraire de confort local en milieu urbain), par une adaptation du cheminement piéton existant, une amélioration du rabattement des piétons et cyclistes sur l'axe structurant TP et la création d'un nouveau cheminement dans le pôle de logements des Arniers.	**Coût :**	**1.000 MCHF**
M20.2	**Création d'une voie verte au sein du territoire de la Ville littoral (dans la continuité de la Ficelle)** La ville prévoit la création d'une nouvelle voie verte au sein du territoire de la Ville Littoral entre Corcelles-Cormondrèche et le centre-ville de Neuchâtel. Le projet porte sur l'aménagement de l'itinéraire compris entre le secteur de Vauseyon et le centre-ville de Neuchâtel (à partir de l'itinéraire PDCMC Corcelles-Cormondrèche – gare e Neuchâtel).	**Coût :**	**1.000 MCHF**
M20.4	**Aménagements cyclables entre le plateau de la gare - Hôpital/Microcity - plateau des Hautes Ecoles, comprenant une**	**Coût :**	**0.240 MCHF**

	bande cyclable montante sur la rue Jaquet-Droz et sur l'avenue de Bellevaux, ainsi qu'un contre-sens cyclable sur la rue du Vieux-Châtel et l'avenue de Clos-Brochet Entre le plateau de la gare, le secteur du centre-ville Hôpital/Microcity et le plateau des Hautes Ecoles, présentant de fortes dénivelées, certains aménagements pour les cycles font à ce jour encore défaut pour bénéficier d'un réseau maillé, attractif et sécurisé. La mesure prévoit d'aménager et sécuriser trois itinéraires cycles (itinéraire vélo de confort local en milieu urbain) par des bandes cyclables montantes ou des contre-sens cyclables.	
M20.8	**Aménagement d'une chaussée à voie centrale banalisée sur la rue de la Musinière** La rue de la Musinière en traversée de la zone d'activités de St-Blaise - la Tène a aujourd'hui un caractère fortement routier avec une voirie large et du stationnement longitudinal, sans offrir d'aménagement pour les cycles. La mesure propose la réalisation d'une chaussée à voie centrale banalisée pour sécuriser les cycles. La liaison intercommunale appartient à l'itinéraire principal B3 du PDCMC et à l'itinéraire vélo rapide d'agglomération reliant La Tène à Neuchâtel notamment.	**Coût : 0.350 MCHF**
M20.10	**Création de rabattements MD vers la halte de Corcelles-Peseux, en lien avec le pôle de gare** La gare de Corcelles-Cormondrèche, en lien avec son secteur de développement urbain (pôle de gare) ne dispose pas de véritables rabattements piétons et cyclistes de qualité vers son interface de transports publics. La mesure prévoit la création de rabattements mobilités douces sur la gare, notamment des cheminements piétons et cyclistes attractifs et sécurisés (Beaure-gard, Bouronnes, Courtils, Nicole, Barillier, Porcena).	**Coût : 0.500 MCHF**
M20.11	**Création de rabattement MD vers la halte des Deurres, en lien avec le pôle de gare, comprenant une bande cyclable montante sur la rue des Battieux depuis la rue Tivoli et des aménagements en site mixte traversants** La gare des Deurres, en lien avec son secteur de développement urbain (pôle de gare) ne dispose pas de véritables rabattements piétons et cyclistes de qualité vers son interface de transports publics. La mesure prévoit la création de rabattements mobilités douces sur la gare, notamment des cheminements piétons et cyclistes attractifs et sécurisés entre la rue Tombet et la gare, mais également au Sud avec des aménagements le long de la rue des Battieux.	**Coût : 0.500 MCHF**
M20.12	**Aménagement des chemins d'accès à la gare de Saint-Blaise Sud et du pôle mixte et amélioration de la perméabilité piétonne depuis l'axe majeur de TP** La mesure a pour but de développer le réseau de mobilité douce en direction de la halte RER de St-Blaise BLS et du lac. Elle porte sur le développement de plusieurs liaisons MD entre la RC5 et le chemin de la Plage afin d'augmenter la perméabilité de l'îlot à l'ouest de la gare (pôle mixte de gare) et améliorer l'accès à la halte RER, ainsi que le réaménagement des chemins d'accès (avenue de la Gare et chemin de la Plage) en diminuant le stationnement et en élargissant les trottoirs.	**Coût : 0.500 MCHF**

M21.4	**Création de continuités MD et amélioration à l'accès TP dans le pôle de développement économique d'intérêt cantonal du Crêt-du-Locle, étape 1** Une partie du pôle économique de développement d'intérêt cantonal (PDE) du Crêt-du-Locle n'est actuellement pas reliée au réseau de mobilité douce, notamment entre le secteur "Tourbillon", terminus de l'axe structurant TP, et la halte RER du Crêt-du-Locle. La mesure prévoit la réalisation d'un cheminement réservé aux piétons et aux vélos entre ces deux points.	**Coût : 1.000 MCHF**
M22.1b	**Aménagement d'une zone piétonne rue Sylvain Mairet, entre la rue du Temple et la rue Daniel Jean-Richard (élargissement du centre piétonnier)** La rue Sylvain Mairet est un axe secondaire transversal Nord-Sud du centre-ville ouvert à la circulation, mais au trafic très réduit. La mesure porte sur la piétonisation complète de la rue du Sylvain-Mairet entre les rues Daniel-Jean Richard et Temple. Il s'agit dès aujourd'hui par le biais d'aménagement urbain et de mobilité douce de créer une assise au large centre piétonnier (vélos tolérés) que rendra possible la mise en service du contournement N20 (mesure d'accompagnement N20 anticipée).	**Coût : 0.180 MCHF**
M22.1c	**Aménagement d'une zone piétonne rue Andrié, entre la rue Marie-Anne-Calame et la rue Daniel Jean-Richard (élargissement du centre piétonnier)** La rue du Andrié est un axe secondaire transversal Nord-Sud du centre-ville ouvert à la circulation, mais au trafic très réduit. La mesure porte sur la piétonisation partielle de la rue du Andrié entre les rues Daniel-Jean Richard et Anne-Marie-Calame. Il s'agit dès aujourd'hui par le biais d'aménagement urbain et de mobilité douce de créer une assise au large centre piétonnier (vélos tolérés) que rendra possible la mise en service du contournement N20 (mesure d'accompagnement N20 anticipée).	**Coût : 0.160 MCHF**
M22.1d	**Aménagement d'une zone piétonne avenue de l'Hôtel-de-Ville et de la rue Albert-Piguet, entre la rue de France et la rue des Envers (élargissement du centre piétonnier)** Le tronçon nord de l'avenue de l'Hôtel-de-Ville et la rue Albert-Piguet est un axe secondaire transversal Nord-Sud du centre-ville ouvert à la circulation, mais au trafic très réduit. La mesure porte sur la piétonisation partielle du tronçon entre la rue de France et la rue des Envers, en dehors des carrefours avec l'avenue de l'Hôtel-de-Ville et l'avenue de France. Il s'agit dès aujourd'hui par le biais d'aménagement urbain et de mobilité douce de créer une assise au large centre piétonnier (vélos tolérés) que rendra possible la mise en service du contournement N20 (mesure d'accompagnement N20 anticipée).	**Coût : 0.120 MCHF**
M23.2	**Aménagement d'un fin maillage d'espace public et de MD dans le pôle mixte de gare** Au Nord de la halte RER de Marin-Epagnier est prévu le développement du pôle de gare Nord. Ce projet urbain, véritable nouveau morceau de ville autour de la halte RER et le centre commercial Marin-Centre, constitue un des principaux secteurs de développement	**Coût : 0.200 MCHF**

	de l'agglomération. La restructuration du secteur nécessite un important travail de maillage des réseaux de mobilité. La mesure porte sur la réalisation des cheminements MD dans le pôle de gare.	
M23.3	**Aménagement d'un maillage fin d'espace public et de MD dans le pôle de développement économique Littoral Est** Au Nord-est de la halte RER de Marin-Epagnier est prévu le développement du pôle économique d'intérêt cantonal (PDE) Littoral Est et le pôle mixte des Cheintres. Ces derniers, extrêmement bien localisés dans les réseaux TP (halte RER et axe structurant TP), se doivent également d'être reliés de manière sûr et attractive au reste du territoire d'agglomération et aux transports publics. La mesure porte sur la réalisation des cheminements MD dans les deux pôles.	**Coût : 0.500 MCHF**
M24.6	**Aménagement d'un itinéraire MD entre la Rue des Chavannes et la Route de Sachet** Cette mesure consiste à aménager une liaison piétonne interquartier reliant la rue des Chavannes et la route de Sachet. La mesure est inscrite au Plan Spécial "Les Breguettes – Les Ruffières". Cette liaison est une plus-value pour le cheminement du haut de Cortaillod au bas, principalement à la Route de Sachet étant desservie par les transports publics.	**Coût : 0.250 MCHF**
M24.7	**Aménagement d'un itinéraire MD alternatif par le chemin des Pièces-Chaperon et le chemin agricole contournant le petit bois "Le Potat"** La mesure propose la création d'un itinéraire alternatif à la route cantonale, à l'écart du trafic, par le Chemin des Pièces-Chaperon et le chemin agricole contournant le petit bois "Le Potat". Il s'agit d'un chemin de mobilité douce sur un réseau de chemins en localité et agricoles, entre le croisement de la rue des Courtils - rue de la Cure et le croisement de la rue des Courtils et le chemin vicinal partant à la cabane de la forêt du "Potat". La mesure nécessite également un réaménagement, sécurisant les carrefours dans le secteur du "Potat", afin de garantir la sécurité des cycles et des piétons.	**Coût : 0.365 MCHF**
M24.12	**Rabattement MD vers la halte de Colombier** La mesure prévoit la réalisation d'un maillage mobilité douce de quartier au sein du pôle de gare de Colombier / Bôle. Ceci notamment dans le but d'améliorer la continuité entre les quartiers périphériques et la halte RER. Ce maillage doit en particulier permettre de recréer des continuités à travers le secteur au Nord-Ouest de la gare, très marqué pas des discontinuités.	**Coût : 0.600 MCHF**
		Coût total : 11.185 MCHF

M. Ville Littoral

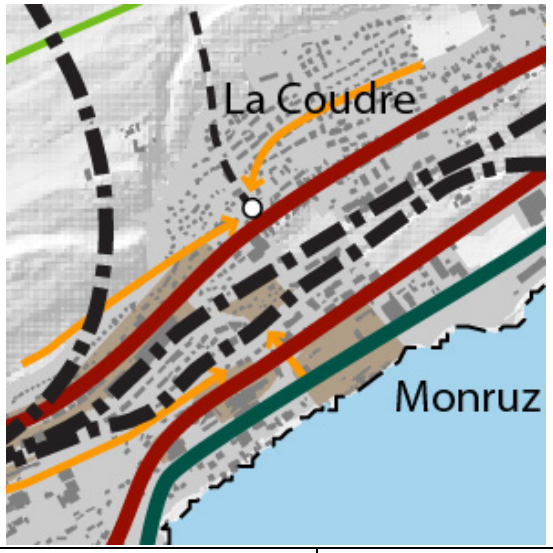
Maillage et sécurisation du réseau

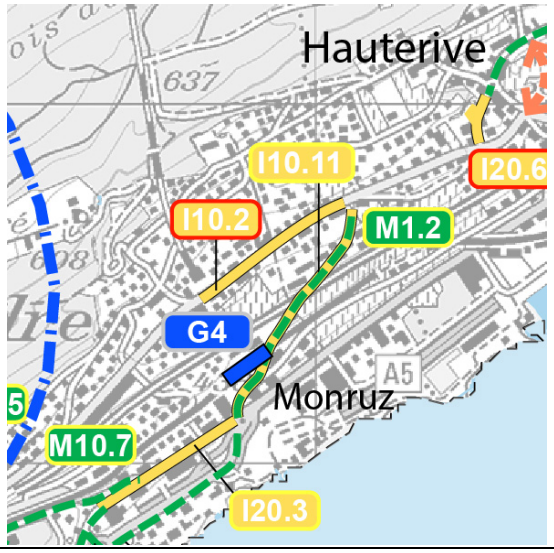
M. Mobilité douce				
M1.2	Amélioration réseau MD - Monruz - nouvelle liaison MD Dîme - Monruz, y compris les passages sous-voies ferroviaires	Priorité : C	Coût :	1.000 MCHF
M10.2	**Requalification de l'avenue Soguel, avec mise en zone 30**	**Priorité : B**	**Coût :**	**1.400 MCHF**
M10.4	Bande cyclable montante entre la rue du Rocher et la route de Pierre-à-Bot	Priorité : C	Coût :	0.721 MCHF
M10.5	Bande cyclable montante avenue des Alpes - rue du Verger-Rond et/ou mise en zone 30	Priorité : C	Coût :	/
M10.6	Bandes cyclables entre Monruz et Neuchâtel, ainsi qu'amélioration de la piste mixte route des Falaises à Monruz	Priorité : C	Coût :	/
M10.7	Bande cyclable montante Chemin des Mulets, nouveau cheminement par la Villa Lardy	Priorité : C	Coût :	/
M10.9	**Création d'un trottoir le long de la RC174 à Peseux**	**Priorité : Ae**	**Coût :**	**/**
M10.10	Accès MD à la zone d'activités des Vernets	Priorité : C	Coût :	0.250 MCHF
M20.1	**La "Bucollique", liaison mobilité douce reliant les quartiers sur les hauts (Les Arniers, Sur les Rues, Les Guches, centre de Peseux, etc.)**	**Priorité : B**	**Coût :**	**1.000 MCHF**
M20.2	**Création d'une voie verte au sein du territoire de la Ville littorale (dans la continuité de la Ficelle)**	**Priorité : B**	**Coût :**	**1.000 MCHF**
M20.3	Aménagement d'une voie centrale à chaussée banalisée en faveur des vélos sur la rue des Saars, ainsi que mise en valeur du lien avec la RC par le petit chemin perpendiculaire aussi appelé route des Falaises.	Priorité : C	Coût :	0.980 MCHF
M20.4	**Aménagements cyclables entre le plateau de la gare - Hôpital/Microcity - plateau des Hautes Ecoles, comprenant une bande cyclable montante sur la rue Jaquet-Droz et sur l'avenue de Bellevaux, ainsi qu'un contre-sens cyclable sur la rue du Vieux-Châtel et l'avenue de Clos-Brochet**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.240 MCHF**

M20.5	**Aménagement de la route cantonale (RC 1003) Pierre-à-Bot - Valangin avec une bande cyclable montante**	**Priorité : C**	**Coût :**	**/**
M20.6	**Aménagement de la route cantonale (RC 1003) Valangin - Engollon avec une piste cyclable**	**Priorité : C**	**Coût :**	**/**
M20.7	**Aménagement de la route Valangin - Boudevilliers avec une bande cyclable montante**	**Priorité : C**	**Coût :**	**/**
M20.8	**Aménagement d'une chaussée à voie centrale banalisée sur la rue de la Musinière**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.350 MCHF**
			Coût total A :	**/**
			Coût total B :	**3.990 MCHF**

Etat actuel	Le réseau piéton de la Ville Littoral est déjà relativement complet et bien maillé, notamment grâce à de nombreux chemins et escaliers qui offrent des liaisons nord-sud efficaces. Quant au réseau cyclable, il est relativement complet dans la partie basse de la Ville Littoral. Malgré des mesures réalisées ces dernières années, les aménagements cyclables restent rares dès qu'on prend de la hauteur dans cette ville étagée, de même pour les liaisons reliant les différents niveaux de la ville. Ces discontinuités du réseau péjorent l'accessibilité au centre-ville et aux centralités, aux pôles de développement, ainsi qu'aux TP. Ces discontinuités des aménagements concernent d'une part des axes routiers urbains principaux avec encore une forte dominance du TIM, des rues secondaires souvent étroites et avec de fortes pentes ou enfin des secteurs avec une faible densité de réseaux routiers pour lesquels il est nécessaire de créer de nouvelles liaisons pour les MD. Ce constat s'accompagne des points faibles majeurs suivants : une sécurité insuffisante (absence de bandes cyclables, de modération du trafic, fort trafic et vitesses élevées, etc.) et un manque d'attractivité (confort des aménagements, signalisation, équipements des haltes et arrêts TP et de leurs accès, etc.).
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	La stratégie pour la mobilité douce vise notamment à assurer la continuité des itinéraires, à diminuer les effets de coupure et à créer un maillage de liaisons mobilité douce et d'espaces publics, ainsi qu'à augmenter l'attractivité de la mobilité douce en améliorant la qualité des aménagements piétonniers et cyclables ainsi que des espaces publics. Un des objectifs est également de garantir davantage de sécurité pour les piétons et les cyclistes. La réalisation des mesures de maillage et de sécurisation dans la Ville Littoral permet non seulement d'améliorer les conditions de circulation des MD (CE1) et la qualité des espaces publics (CE2) en répondant à des anomalies ponctuelles du réseau, mais également d'accroitre la sécurité objective et subjective des piétons et des cyclistes (CE3). En créant un environnement plus sûr et attractif, avec des liaisons MD directes et continues, un report modal vers la MD est également favorisé, permettant une réduction des nuisances (bruit et pollution) (CE4).

M1.2	Amélioration réseau MD - Monruz - nouvelle liaison MD Dîme - Monruz, y compris les passages sous-voies ferroviaires	Priorité : C	Coût : 1.000 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**6458.3.109**		





Description succincte

Dans la partie est de la Ville Littoral, les liaisons MD entre les coteaux hauts et le littoral sont extrêmement réduites et espacées.

La mesure prévoit la création une nouvelle liaison mobilités douces entre les quartiers de La Coudre, la Dîme et Monruz (itinéraire vélo de confort local en milieu urbain). Ses objectifs sont les suivants :

- Adaptation du cheminement piéton existant
- Amélioration du franchissement des voies ferroviaires actuel (passage sous voies) pour les mobilités douces
- Création d'un nouveau cheminement entre les Vignolants, Le Châble et Theyers (tronçon manquant)

Les objectifs de la mesure s'inscrivent dans la vision et les stratégies sectorielles du PA4 et permettent plus spécifiquement de :

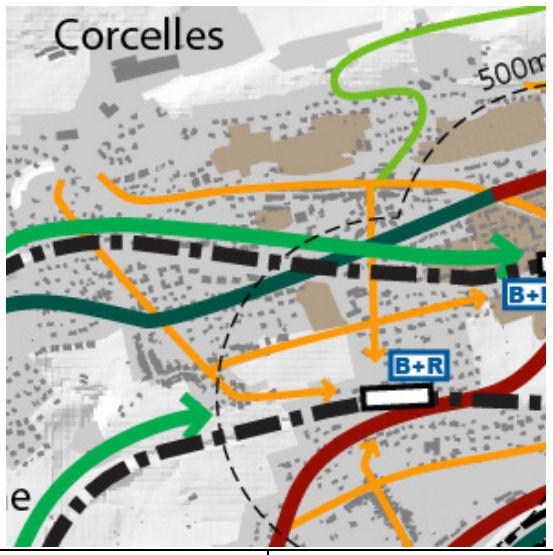
- Créer une meilleure continuité du réseau mobilités douces (CE1)
- Diminuer de l'effet de césure des voies ferroviaires (CE1)
- Augmenter l'attractivité du RER (CE1)
- Sécuriser les itinéraires piétons et cyclistes (CE3)

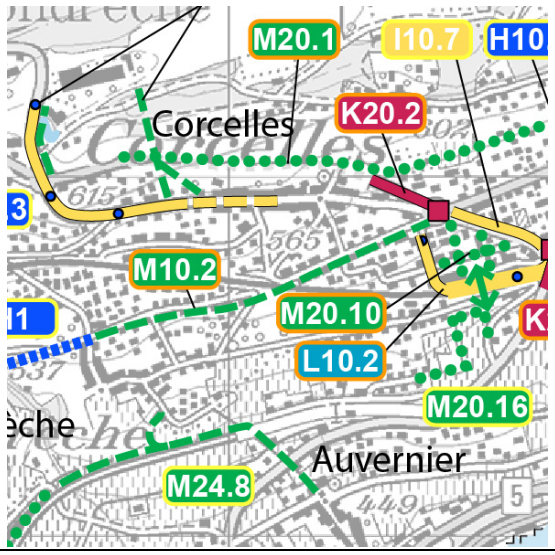
Cette mesure s'inscrit dans le long terme en lien avec les réflexions sur la réalisation d'une future halte RER à Monruz (horizon ultérieur).

Etat de la planification (2020)	• Etude de projet : 2025-2027 • Approbation des plans /permis de construire : 2028 • Financement : 2028 • Réalisation : 2028-2029
Coûts	1.000 MCHF ☒ CH PA ☐ Can-ton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

M10.2 Requalification de l'avenue Soguel, avec mise en zone 30	Priorité : B	Coût : 1.400 MCHF

Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**
Sous-catégorie ARE :	**/**
Code ARE :	**/**

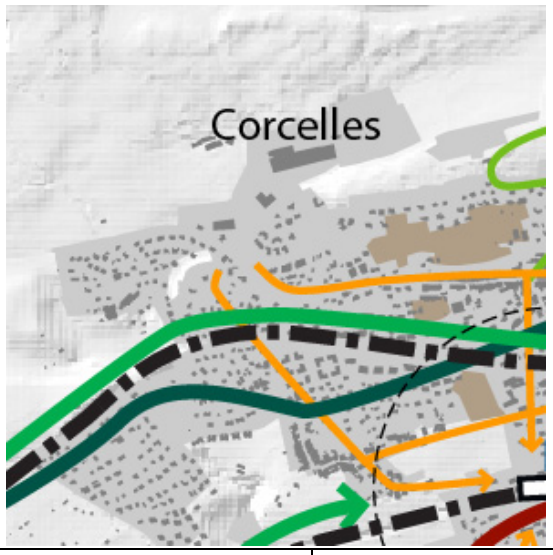


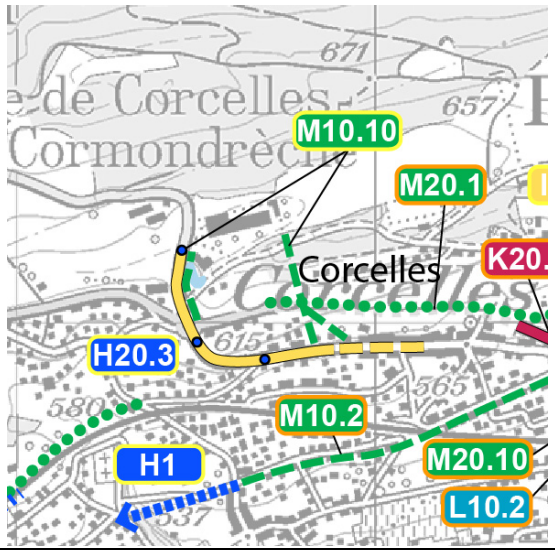


Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	L'avenue Soguel est marquée par un caractère routier important. Les itinéraires mobilités douces ne sont pas sécurisés. Le trottoir au sud est étroit. La mesure prévoit la requalification de l'avenue Soguel (itinéraire vélo alliant rapidité et confort d'agglomération). Ses objectifs sont les suivants : • Aménagements de la rue en faveur des transports publics et des mobilités douces, notamment l'élargissement des trottoirs et la création d'une chaussée à voie centrale banalisée et/ou modération de la circulation en créant une zone à 30. • Requalification des espaces publics afin d'offrir un cadre de vie convivial (traitement façade à façade) • Végétalisation de l'avenue afin d'assurer la préservation et la valorisation des structures et entités paysagères • Aménagements d'espaces paysagers généreux afin d'améliorer la qualité de vie, ainsi que la biodiversité et de préserver les sols naturels • Création de surfaces perméables afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales. Les objectifs de la mesure s'inscrivent dans la vision et les stratégies sectorielles du PA4 et permettent plus spécifiquement de : • Favoriser le report modal en priorisant les transports publics et les mobilités douces (CE1) • Sécuriser les itinéraires piétons et cyclistes (CE3) • Réduire les nuisances de bruit et de pollution (CE4) • Lutter contre le réchauffement climatique (CE4)
Etat de la planification (2020)	• Orientation PA RUN 3 • Approfondissement COMUL MD – Structure des réseaux de mobilité douce et aménagements du réseau cyclable mesures, mrs partner pour la COMUL, avril 2021.
Coûts	1.400 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : …

	Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

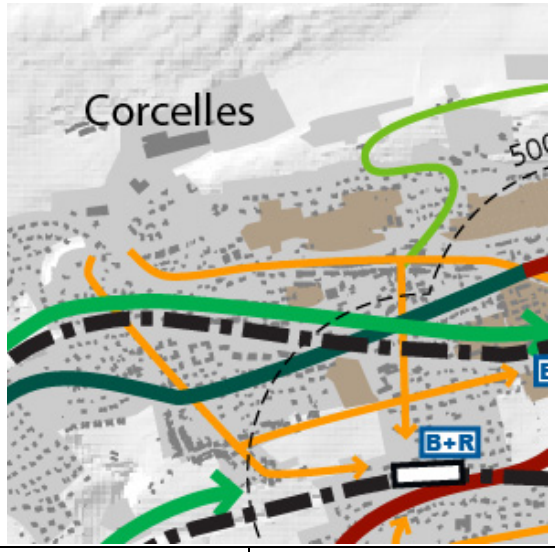
M10.10 Accès MD à la zone d'activités des Vernets	Priorité : C	Coût : 0.250 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**	
Sous-catégorie ARE :	**/**	
Code ARE :	**6458.3.111**	

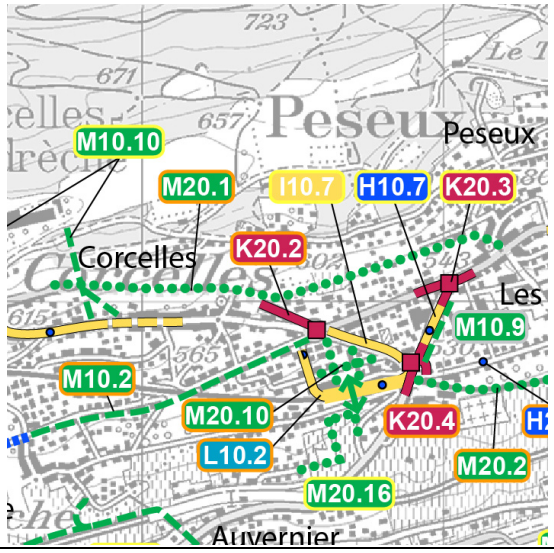




Description succincte	La zone d'activités des Vernets, principal pôle d'activités de Corcelles-Cormondrèche - Peseux, constitue actuellement un générateur de déplacements relativement important. Cependant, la RC 170 qui permet d'y accéder ne dispose aujourd'hui d'aucune infrastructure pour les mobilités douces. La mesure prévoit d'améliorer les liaisons MD vers la zone d'activités des Vernets, principal pôle d'activités de Corcelles-Cormondrèche – Peseux : • au minimum l'aménagement d'un trottoir sur la RC 170 entre le giratoire de de la Chapelle et l'entrée du secteur des Vernets ; • l'aménagement de pistes ou de bandes cyclables sur la RC 170 entre le giratoire de la Chapelle et l'entrée du secteur des Vernets ; • le prolongement du sentier piéton existant entre la rue de la Chapelle et la H10 jusqu'au secteur des Vernets, afin de créer une liaison directe depuis le village de Corcelles-Cormondrèche (passage sur la tranchée couverte de la H10 puis dans la forêt). Les aménagements permettent un accès facilité depuis la zone d'activités à la halte RER de Corcelles-Peseux et aux arrêts de bus de Corcelles-Cormondrèche, ainsi qu'une accessibilité dans de bonnes conditions (sécurité et confort) au secteur des Vernets à pied et à vélo.
Etat de la planification (2020)	H10 – Franchissement de Peseux – Etude de circulation, septembre 2016, Transitec pour le SPCH et les communes de Corcelles-Cormondrèche, Neuchâtel et Peseux.
Coûts	0.250 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

M20.1	La "Bucollique", liaison mobilité douce reliant les quartiers sur les hauts (Les Arniers, Sur les Rues, Les Guches, centre de Peseux, etc.)	Priorité : B	Coût : 1.000 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		



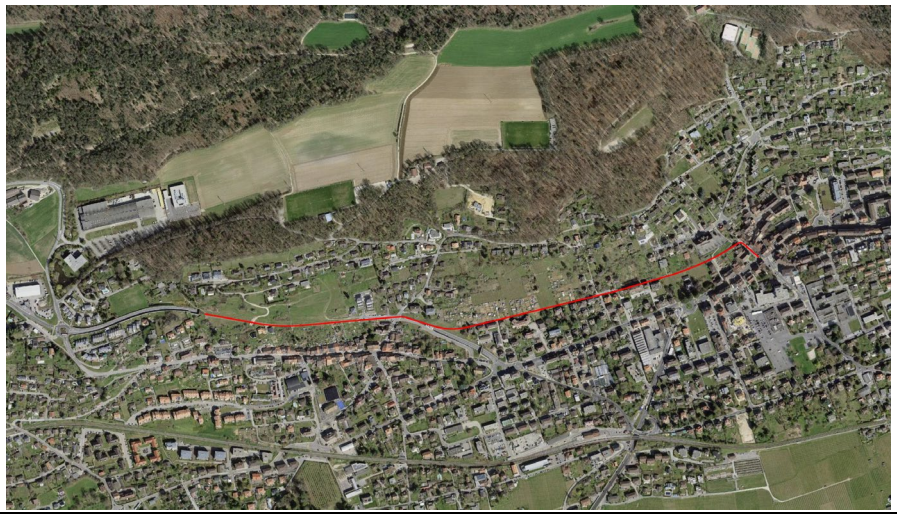


Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

Dans la partie ouest de la Ville Littoral, les liaisons mobilités douces horizontales à la hauteur des coteaux nord sont extrêmement réduites et espacées.

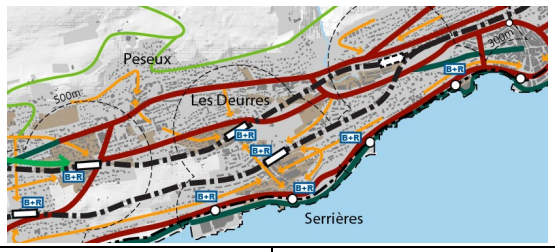
La mesure prévoit la création une nouvelle liaison mobilités douces entre les pôles de logements des Arniers, Sur-les-Rues et la centralité de Peseux (itinéraire de confort local en milieu urbain). Ses objectifs sont les suivants :

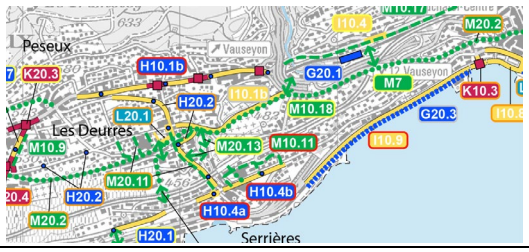
- Adaptation du cheminement piéton existant
- Amélioration du rabattement des piétons et cyclistes sur l'axe structurant TP (TransN n°101)
- Création d'un nouveau cheminement dans le pôle de logements des Arniers



	Les objectifs de la mesure s'inscrivent dans la vision et les stratégies sectorielles du PA4 et permettent plus spécifiquement de : • Créer une meilleure continuité du réseau mobilités douces (CE1) • Sécuriser les itinéraires piétons et cyclistes (CE3)
Etat de la planification (2020)	• Etude de projet : 2025-2027 • Approbation des plans /permis de construire : 2028 • Financement : 2028 • Réalisation : 2028-2029
Coûts	1.000 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

M20.2 Création d'une voie verte au sein du territoire de la Ville littorale (dans la continuité de la Ficelle)	**Priorité : B**	**Coût : 1.000 MCHF**
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**	
Sous-catégorie ARE :	**/**	
Code ARE :	**/**	





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

La majorité du trafic individuel motorisé pendulaire interne à la ville de Neuchâtel se déplace de Corcelles-Cormondrèche au centre-ville. Les offres d'itinéraires en mobilités douces sont faibles et ne permettent pas de répondre aux besoins des pendulaires internes.

La mesure prévoit la création d'une voie verte (liaison structurante d'agglomération sur itinéraire privilégié à l'écart du trafic) au sein du territoire de la Ville Littoral entre Corcelles-Cormondrèche et le centre-ville de Neuchâtel, et en particulier l'aménagement pour les cycles de la liaison entre le secteur de Vauseyon et le centre-ville. Cette liaison vient ainsi en complément de celle reliant Corcelles-Cormondrèche à la gare de Neuchâtel, dont l'axe Fornachon est potentiellement commun aux deux itinéraires (voir mesures I101.a et b).

Ses objectifs sont les suivants :

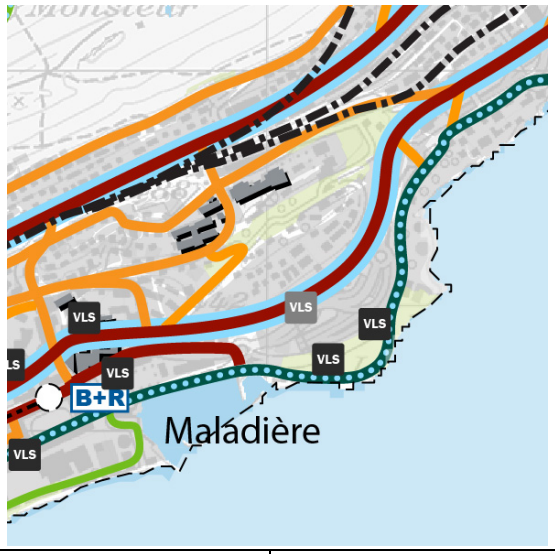
- Aménagement d'une voie verte, dans le prolongement du projet de la "Ficelle" qui relie déjà Corcelles-Cormondrèche à Peseux avec un itinéraire mobilités douces structurant.
- Création d'un espace dédié aux piétons et cyclistes afin d'assurer la sécurité de leurs déplacements
- Développement d'une liaison mobilités douces structurante entre les pôles de gare de la ville (Corcelles-Cormondrèche, Deurres, Neuchâtel).
- Végétalisation de la voie verte afin de préserver la biodiversité, lutter contre le réchauffement climatique et assurer la continuité des espaces paysagers en milieu urbain

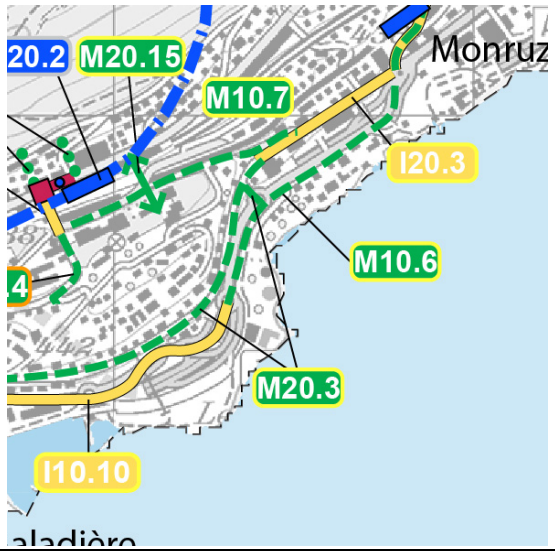
Il s'agit d'une mesure complémentaire aux itinéraires du PDCMC qui assure les déplacements cyclistes sur les axes TIM et TP structurants.

	Les objectifs de la mesure s'inscrivent dans la vision et les stratégies sectorielles du PA4 et permettent plus spécifiquement de : • Favoriser le report modal en priorisant les mobilités douces (CE1) • Augmenter l'attractivité du RER (CE1) • Sécuriser les itinéraires piétons et cyclistes (CE3) • Lutter contre le réchauffement climatique, notamment les îlots de chaleur (CE4) • Réduire les nuisances de bruit et de pollution (CE4)
Etat de la planification (2020)	• Etude de projet : 2025-2027 • Approbation des plans /permis de construire : 2028 • Financement : 2028 • Réalisation : 2028-2030
Coûts	1.000 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

M20.3	**Aménagement d'une voie centrale à chaussée banalisée en faveur des vélos sur la rue des Saars, ainsi que mise en valeur du lien avec la RC par le petit chemin perpendiculaire aussi appelé route des Falaises.**	**Priorité : C**	**Coût : 0.980 MCHF**

Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**
Sous-catégorie ARE :	**/**
Code ARE :	**/**

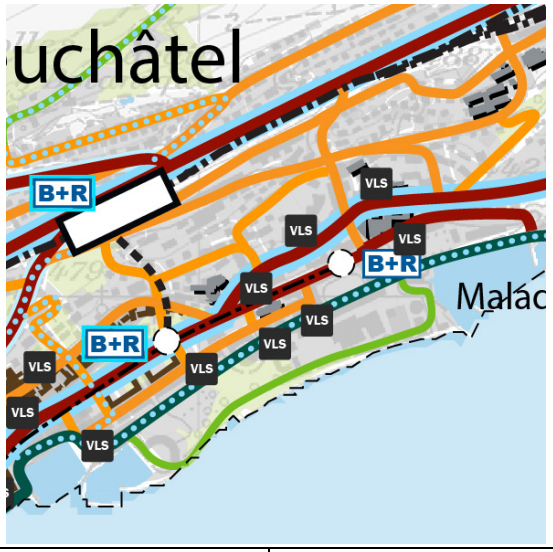


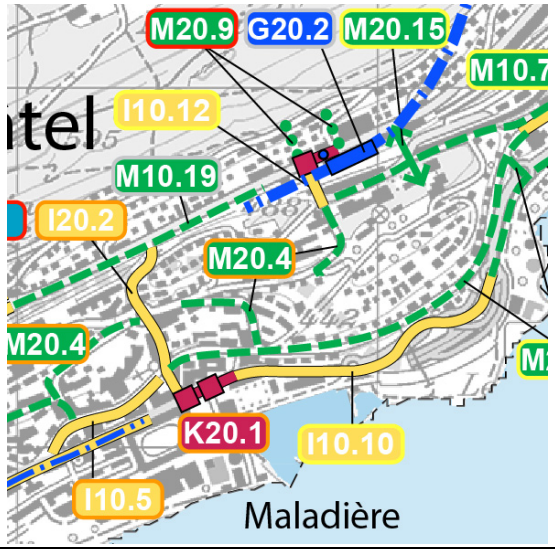


Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	La rue des Saars constitue un lien important Est-ouest entre le centre-ville de Neuchâtel et le secteur de Monruz, puis l'Est du Littoral (itinéraire vélo rapide d'agglomération) et une alternative intéressante à l'itinéraire au bord du lac (itinéraire vélo alliant rapidité et confort d'agglomération). La rue, parcourue par l'un des deux axes structurants TP de la Ville Littoral, ne fait pas l'objet d'aménagements dédiés pour les cycles et présente des conditions de circulations peu attractives pour ces derniers en raison du stationnement latéral et d'un aménagement encore très routier. La mesure prévoit la réalisation d'une chaussée à voie centrale banalisée et/ou une modération des vitesses. Enfin, la liaison perpendiculaire entre la rue des Saars et la RC est également réaménagée en faveur des cycles, afin d'opérer une jonction avec l'itinéraire d'agglomération au bord du lac.
Etat de la planification (2020)	Approfondissement COMUL MD – Structure des réseaux de mobilité douce et aménagements du réseau cyclable mesures, mrs partner pour la COMUL, avril 2021.
Coûts	0.980.000 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

M20.4	**Aménagements cyclables entre le plateau de la gare - Hôpital/Microcity - plateau des Hautes Ecoles, comprenant une bande cyclable montante sur la rue Jaquet-Droz et sur l'avenue de Bellevaux, ainsi qu'un contre-sens cyclable sur la rue du Vieux-Châtel et l'avenue de Clos-Brochet**	**Priorité : B**	**Coût : 0.240 MCHF**

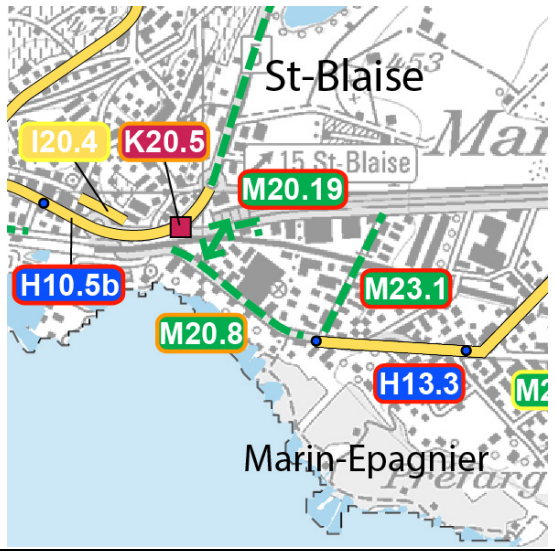
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**
Sous-catégorie ARE :	**/**
Code ARE :	**/**





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Entre le plateau de la gare, le secteur du centre-ville Hôpital/Microcity et le plateau des Hautes Ecoles (Université, Collège du Mail), présentant de fortes dénivelés, certains aménagements pour les cycles font à ce jour encore défaut pour bénéficier d'un réseau maillé, attractif et sécurisé. La mesure prévoit d'aménager et sécuriser trois itinéraires cycles (itinéraire vélo de confort local en milieu urbain) : • L'itinéraire Monruz – plateau de la gare par la rue Jaquet-Droz par une bande cyclable montante (itinéraire alternatif à la rue Gibraltar) • L'itinéraire Hôpital/Microcity – Hautes Ecoles par l'avenue de Bellevaux par une bande cyclable montante (en prolongement de l'avenue du Mail déjà modéré et attractive pour les cycles) • L'itinéraire centre-ville – Hautes Ecoles, respectivement aussi plateau de la gare, par la rue du Vieux-Châtel et l'avenue de Clos-Brochet par des contre-sens cyclables.
Etat de la planification (2020)	Approfondissement COMUL MD – Structure des réseaux de mobilité douce et aménagements du réseau cyclable mesures, mrs partner pour la COMUL, avril 2021.
Coûts	0.240 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

M20.8 Aménagement d'une chaussée à voie centrale banalisée sur la rue de la Musinière	Priorité : B	Coût : 0.350 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**	
Sous-catégorie ARE :	**/**	
Code ARE :	**/**	



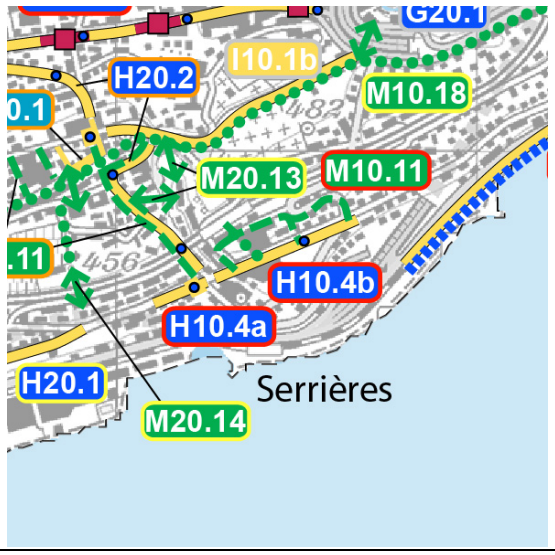
Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	La rue de la Musinière en traversée de la zone d'activités de St-Blaise - la Tène a aujourd'hui un caractère fortement routier avec une voirie large et du stationnement longitudinal, sans offrir d'aménagement pour les cycles. La mesure propose la réalisation d'une chaussée à voie centrale banalisée pour sécuriser les cycles. La liaison intercommunale appartient à l'itinéraire principal B3 du PDCMC et à l'itinéraire vélo rapide d'agglomération reliant La Tène à Neuchâtel notamment.
Etat de la planification (2020)	• Plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC), citec pour le SPCH, février 2017 ; Itinéraire principal, Fiche B3 - B3 - Colombier - Auvernier - Neuchâtel - Hauterive - St. Blaise - Marin-Epagnier - La Tène • Approfondissement COMUL MD – Structure des réseaux de mobilité douce et aménagements du réseau cyclable mesures, mrs partner pour la COMUL, avril 2021.
Coûts	0.350 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Communes de Saint-Blaise et de la Tène

Rabattement vers les TP et les centres

M. Mobilité douce				
M10.11	**Création de rabattements MD vers la halte de Serrières, en lien avec le pôle de gare**	**Priorité : A**	**Coût :**	**1.500 MCHF**
M10.12	**Création de rabattements MD vers le centre d'Hauterive**	**Priorité : A**	**Coût :**	**0.518 MCHF**
M20.9	**Création de rabattements MD vers l'axe structurant TP à Portes-Rouges**	**Priorité : A**	**Coût :**	**0.500 MCHF**
M20.10	**Création de rabattements MD vers la halte de Corcelles-Peseux, en lien avec le pôle de gare**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.500 MCHF**
M20.11	**Création de rabattement MD vers la halte des Deurres, en lien avec le pôle de gare, comprenant une bande cyclable montante sur la rue des Battieux depuis la rue Tivoli et des aménagements en site mixte traversants**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.500 MCHF**
M20.12	**Aménagement des chemins d'accès à la gare de Saint-Blaise Sud et du pôle mixte et amélioration de la perméabilité piétonne depuis l'axe majeur de TP**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.500 MCHF**
			Coût total A :	**2.518 MCHF**
			Coût total B :	**1.500 MCHF**

Etat actuel	Plusieurs haltes ferroviaires du littoral se trouvent actuellement encore coupées de leur environnement proche (centres, pôles, etc.) par des secteurs peu valorisés et perméables (industries, artisanats et dépôts, terrains peu qualifiés, etc.). Les accès MD à plusieurs haltes du RER sur le Littoral manquent donc actuellement d'attractivité et de lisibilité. Par ailleurs, les réseaux fins de rabattement vers les centres, centralités de quartier et les arrêts de bus du réseau urbain manquent par secteur également de continuité et de lisibilité (discontinuité de trottoirs, bandes cyclables, etc.).
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	La création de rabattement vers les TP et les centres s'inscrit dans la stratégie de coordonner les mesures en faveur de la mobilité douce avec celles des autres modes de déplacement (optimisation des interfaces) afin de favoriser l'intermodalité. Cette stratégie permet d'améliorer l'accessibilité des piétons et des cyclistes aux gares, haltes et arrêts de transports publics en général, ainsi qu'aux centres et centralités de quartier. La réalisation de ces mesures dans la Ville Littoral permet d'améliorer le trafic piétonnier et cycliste et facilitent l'intermodalité (CE1). De plus, elles accroissent la sécurité objective et subjective des piétons et des cyclistes (CE3). En créant un environnement plus sûr et attractif, avec des liaisons MD directes, un report modal vers la MD et les TP est également favorisé, permettant une réduction des nuisances (bruit et pollution) (CE4).

M10.11 Création de rabattements MD vers la halte de Serrières, en lien avec le pôle de gare	Priorité : A	Coût : 1.500 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**	
Sous-catégorie ARE :	**/**	
Code ARE :	**6458.3.112**	



Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

La halte ferroviaire de Serrières est très mal desservie en matière de mobilités douces, notamment depuis la centralité du Clos-de-Serrières et la rue de Tivoli. Les parcours piétons et cyclistes ne sont pas sécurisés. La déclivité est importante tant pour rejoindre le sud du quartier de Serrières que le nord. La position de la halte est aussi isolée à l'ouest par le vallon de la Serrières. La passerelle piétonne attenante au viaduc ferroviaire, inaccessible aux vélos et aux personnes à mobilité réduite va être supprimée par les CFF pour les besoins de l'assainissement du viaduc (travaux 2020-2021). Enfin, la rue de Maillefer qui permet l'accès à la halte pour les cycles est également peu attractive et peu sécurisée, sans aucun aménagement pour les vélos malgré sa déclivité, sa faible visibilité dans le virage et un trafic important. En parallèle, la LHand impose une mise en conformité de la halte de Serrières pour 2023.

Cette mesure prévoit le réaménagement des rabattements mobilités douces vers la halte ferroviaire de Serrières depuis la centralité du Clos-de-Serrières et la rue de Tivoli. Ses objectifs sont les suivants :

- Valorisation de la halte ferroviaire et son attractivité et lisibilité depuis les secteurs de développement stratégiques du pôle de gare (Tivoli nord et sud) pour les mobilités douces.
- Requalification des rues de desserte à la halte ferroviaire en faveur des mobilités douces (Amandiers et Maillefer).
- Création de nouveaux itinéraires mobilités douces entre la rue de Maillefer et la rue de Tivoli dans le cadre du projet "Tivoli nord".
- Aménagement d'une nouvelle passerelle mobilités douces en lieu et place de la passerelle actuelle (supprimée par les CFF) afin de permettre l'accessibilité à la gare pour les personnes à mobilité réduite.

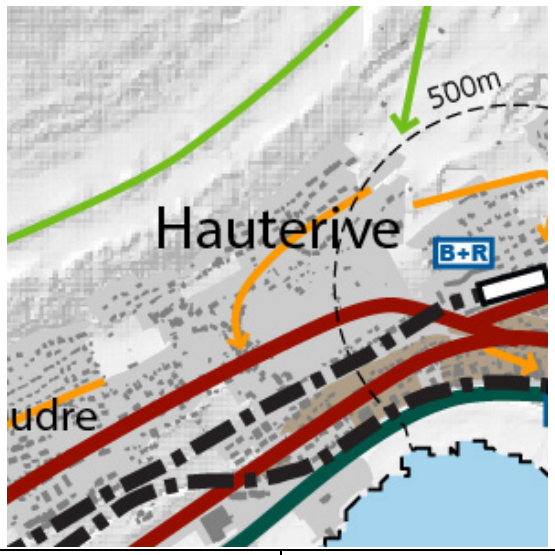
Les objectifs de la mesure s'inscrivent dans la vision et les stratégies sectorielles du PA4 et permettent plus spécifiquement de :

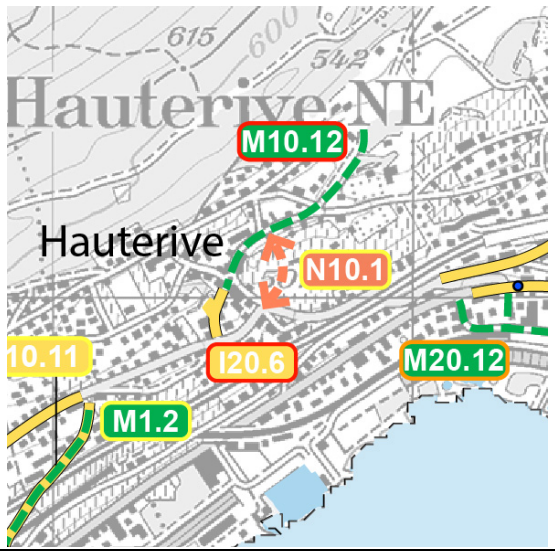
- Favoriser le report modal en priorisant l'accessibilité à la gare pour les mobilités douces (CE1)

	• Augmenter l'attractivité du RER (CE1) • Sécuriser les itinéraires piétons et cyclistes (CE3) • Lutter contre le réchauffement climatique (CE4) Cette mesure participe à la mise en conformité LHand de la halte ferroviaire de Serrières (2023).
Etat de la planification (2020)	• Concours pour le projet Tivoli sud (en cours) • Etude de projet : 2022 • Approbation des plans /permis de construire : 2023 • Financement : 2024 • Réalisation : 2025
Coûts	1.500 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

M10.12 Création de rabattements MD vers le centre d'Hauterive	Priorité : A	Coût : 0.518 MCHF

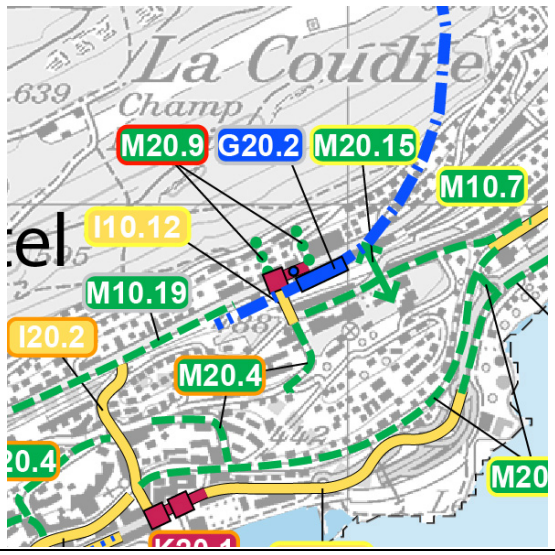
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**
Sous-catégorie ARE :	**/**
Code ARE :	**6458.3.113**





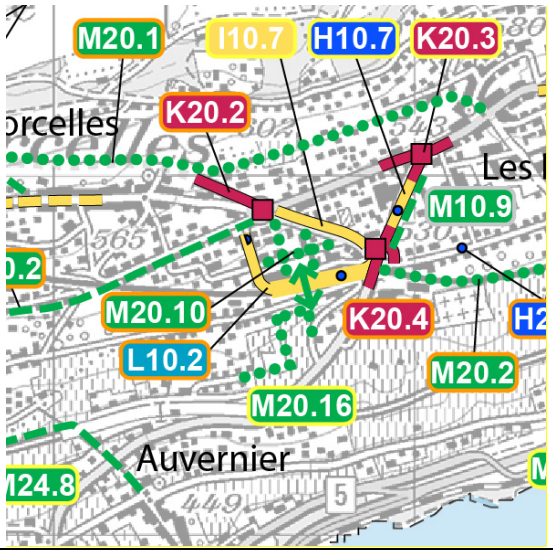
Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Afin d'améliorer le rabattement MD vers le centre d'Hauterive et l'axe structurant TP à la rue du Collège, respectivement sur la rue des Longchamps, il est proposé de réaménager la liaison rue du Collège – chemin des Chasse-Peines – chemin des Carrières.
Etat de la planification (2020)	Orientation stratégique PA RUN3
Coûts	0.518 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de Hauterive

M20.9 Création de rabattements MD vers l'axe structurant TP à Portes-Rouges	Priorité : A	Coût : 0.500 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**	
Sous-catégorie ARE :	**/**	
Code ARE :	**/**	



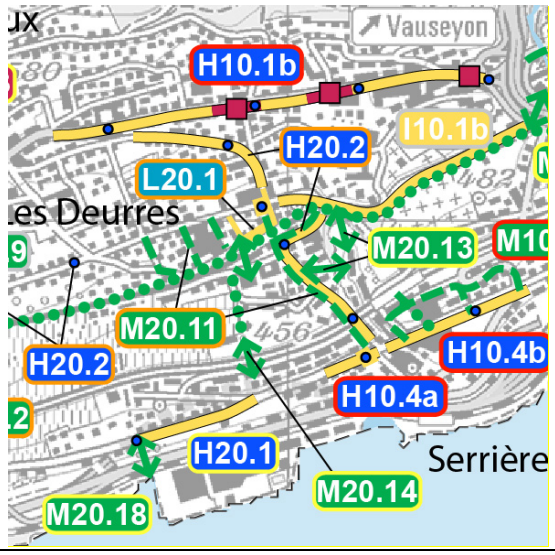
Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	L'avenue des Portes-Rouges est un axe structurant TP. Les accès mobilités douces par les quartiers nord et sud sont très peu attractifs. La mesure prévoit la création de rabattements mobilités douces sur l'axe structurant des Portes-Rouges. Ses objectifs sont les suivants : • Création de cheminements verticaux piétons et cyclistes attractifs et sécurisés (Cibleries, Sordet, Sainte-Hélène, Paul-Bouvier, Cèdres) • Amélioration des rabattements mobilités douces sur l'axe structurant TP (ligne de bus TransN n°107) Les objectifs de la mesure s'inscrivent dans la vision et les stratégies sectorielles du PA4 et permettent plus spécifiquement de : • Favoriser le report modal en priorisant les transports publics et les mobilités douces (CE1) • Créer une meilleure continuité du réseau mobilités douces (CE1) • Sécuriser les itinéraires piétons et cyclistes (CE3)
Etat de la planification (2020)	• Etude de projet : 2025-2027 • Approbation des plans /permis de construire : 2028 • Financement : 2028 • Réalisation : 2028-2029
Coûts	0.500 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

M20.10	Création de rabattements MD vers la halte de Corcelles-Peseux, en lien avec le pôle de gare	Priorité : B	Coût : 0.500 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		



Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	La gare de Corcelles-Cormondrèche, en lien avec son secteur de développement urbain (pôle de gare) ne dispose pas d'une véritable interface transports publics – mobilités douces. Les accès piétons et cyclistes ne sont pas attractifs. La mesure prévoit la création de rabattements mobilités douces sur la gare de Corcelles-Cormondrèche. Ses objectifs sont les suivants : • Création de cheminements piétons et cyclistes attractifs et sécurisés (Beauregard, Bouronnes, Courtils, Nicole, Barillier, Porcena) • Amélioration des rabattements mobilités douces sur la gare de Corcelles-Cormondrèche et les lignes du réseau de bus urbain et suburbain Les objectifs de la mesure s'inscrivent dans la vision et les stratégies sectorielles du PA4 et permettent plus spécifiquement de : • Favoriser le report modal en priorisant les transports publics et les mobilités douces (CE1) • Améliorer l'attractivité du RER (CE1) • Créer une meilleure continuité du réseau mobilités douces (CE1) • Sécuriser les itinéraires piétons et cyclistes (CE3)
Etat de la planification (2020)	• Etude de projet : 2025-2027 • Approbation des plans /permis de construire : 2028 • Financement : 2028 • Réalisation : 2028-2029
Coûts	0.500 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

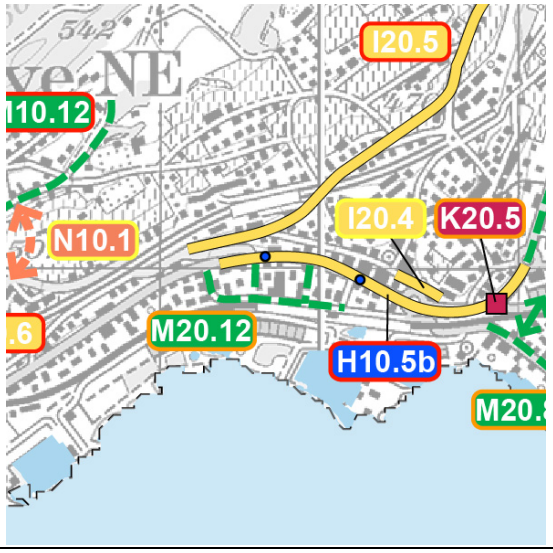
M20.11	Création de rabattement MD vers la halte des Deurres, en lien avec le pôle de gare, comprenant une bande cyclable montante sur la rue des Battieux depuis la rue Tivoli et des aménagements en site mixte traversants	Priorité : B	Coût : 0.500 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		



Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	La gare des Deurres, en lien avec son secteur de développement urbain (pôle de gare) ne dispose pas de véritables rabattements piétons et cyclistes de qualité vers son interface de transports publics. La mesure prévoit la création de rabattements mobilités douces sur la gare, notamment des cheminements piétons et cyclistes attractifs et sécurisés entre la rue Tombet et la gare, mais également une valorisation particulière des cheminements de transbordement entre la gare et les arrêts de bus des lignes TransN la desservant situés sur l'axe Tombet. Enfin, afin d'améliorer l'accès à la halte depuis le secteur de Serrières plus au Sud, la mesure prévoit l'aménagement d'une bande cyclable montante sur la rue des Battieux. La mesure prévoit la création de rabattements mobilités douces sur la gare des Deurres. Ses objectifs sont les suivants : • Création de cheminements piétons et cyclistes attractifs et sécurisés (Tombet, Deurres, Chansons, Battieux, etc.) • Amélioration des rabattements mobilités douces sur la gare des Deurres et les lignes du réseau de bus urbain et suburbain Les objectifs de la mesure s'inscrivent dans la vision et les stratégies sectorielles du PA4 et permettent plus spécifiquement de : • Favoriser le report modal en priorisant les transports publics et les mobilités douces (CE1) • Améliorer l'attractivité du RER (CE1) • Créer une meilleure continuité du réseau mobilités douces (CE1) • Sécuriser les itinéraires piétons et cyclistes (CE3)

Etat de la planification (2020)	• Etude de projet : 2025-2027 • Approbation des plans /permis de construire : 2028 • Financement : 2028 • Réalisation : 2028-2029
Coûts	0.500 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

M20.12	Aménagement des chemins d'accès à la gare de Saint-Blaise Sud et du pôle mixte et amélioration de la perméabilité piétonne depuis l'axe majeur de TP	Priorité : B	Coût : 0.500 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		



Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Les accès à la gare BLS et plus généralement au lac sont limités à l'avenue de la Gare, à la ruelle du Lac et au chemin de la Plage, tous implantés plutôt à l'Est de la gare. Les chemins d'accès à la gare de Saint-Blaise sud (avenue de la Gare et chemin de la Plage) ainsi que son parvis sont majoritairement dédiés aux TIM, malgré leur régime en zone 30. Leur caractère très routier et peu sécurisant est peu attractif et ne laisse que peu de place aux piétons et aux usagers des mobilités douces (MD). Des places de stationnement pour voitures existent de part et d'autre des rues de la Gare et de la Plage, ce qui renforce l'idée d'une prédominance de la voiture dans l'espace public. La stratégie vise à la requalification des abords de la gare et à l'amélioration des accès MD en lien avec la densification du pôle mixte des gares BLS et CFF. La mesure a pour but de développer le réseau de mobilité douce en direction de la gare de St-Blaise BLS et du lac ainsi que de renforcer le confort et la sécurité des usagers MD. Pour ce faire, plusieurs liaisons MD sont prévues entre la RC5 et le chemin de la Plage afin d'augmenter la perméabilité de l'îlot à l'ouest de la gare (pôle mixte de gare) et améliorer l'accès au bord du lac. Par ailleurs, la mesure vise également un réaménagement des chemins d'accès (avenue de la Gare et chemin de la Plage) en réorganisant le stationnement (diminution des places de parc le long de l'avenue de la Gare et concentration dans les parkings existants aux abords du chemin de la Plage), en élargissant les trottoirs et en plantant des allées d'arbres entre ces derniers et les espaces motorisés.
Etat de la planification (2020)	• Esquisse d'aménagement (approfondissement de l'esquisse utilisée pour le PA3) • Plan directeur cantonal de mobilité cyclable (points d'intermodalités, annexe 2), 28 juin 2016, Citec pour le SPCH
Coûts	0.500 MCHF

	☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de Saint-Blaise

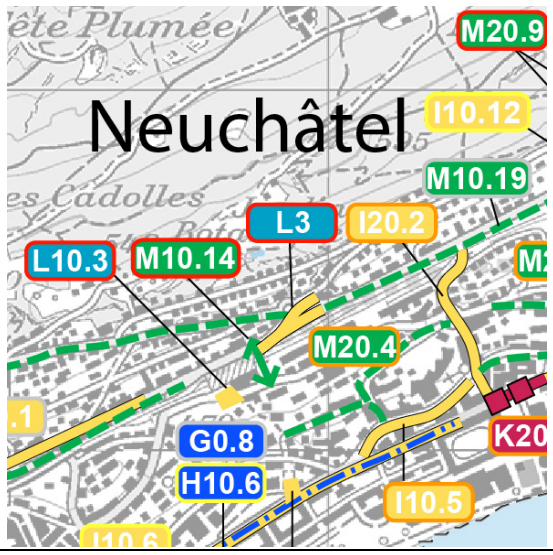
Franchissements

M. Mobilité douce				
M7	Nouvelle passerelle piétons et cyclistes sur la ligne CFF : liaison Poudrières-Parcs	Priorité : C	Coût :	/
M10.14	**Nouvelle passerelle MD Fahys-Espace de l'Europe (développement mesure PA1 MO.31a)**	**Priorité : A**	**Coût :**	**4.000 MCHF**
M20.13	Nouveau franchissement / liaison MD vallon de Serrière - halte - quartiers voisins - arrêts de bus	Priorité : C	Coût :	/
M20.14	Nouveau franchissements / liaison MD halte des Deurres et continuité vers les quartiers au sud	Priorité : C	Coût :	/
M20.15	Nouveau franchissement MD entre Porte-Rouges et le secteur de l'Université / Sports, avec connexion haut-bas vers le pôle de développement dans le vallon	Priorité : C	Coût :	/
M20.16	Nouveau franchissements MD vers la halte de Corcelles-Peseux et continuité vers les quartiers au sud	Priorité : C	Coût :	/
M20.17	Nouveau franchissement des gorges du Seyon, permettant la création de l'itinéraire MD en lisière forestière de Corcelles-Cormondrèche à Neuchâtel	Priorité : C	Coût :	/
M20.18	Franchissement MD à améliorer pour permettre le passage des vélos et la transition entre le bord du lac, l'arrêt Littorail et la rue du Clos-de-Serrières	Priorité : C	Coût :	/
M20.19	**Mesures de franchissement afin d'assurer la continuité MD du chemin des Écoliers**	**Priorité : A**	**Coût :**	**1.270 MCHF**
			Coût total A :	**5.270 MCHF**
			Coût total B :	**/**

Etat actuel	Le territoire de l'agglomération comprend de nombreuses barrières dues notamment à la topographie, aux chemins de fer, à l'autoroute. Ces césures participent à la discontinuité du réseau d'agglomération. Pour la Ville Littoral, il s'agit principalement des voies de chemin de fer.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	Les mesures de franchissement comprennent la réalisation de passages supérieurs et inférieurs qui nécessitent la mise en œuvre d'une infrastructure. La création ou l'amélioration des franchissements s'intègre à la stratégie d'assurer la continuité des itinéraires, diminuer les effets de coupure (barrières, topographie, etc.) et créer un maillage de liaisons mobilité douce et d'espaces publics, à l'échelle locale et intercommunale (ville des courtes distances). Elle permet également d'augmenter

	l'attractivité de la mobilité douce en développant des infrastructures appropriées pour répondre aux contraintes topographiques et de franchissements. Le trafic piétonnier et cycliste est amélioré par la réalisation des franchissements (CE1) et un report modal vers la MD est favorisé, permettant une réduction des atteintes à l'environnement (CE4).

M10.14 Nouvelle passerelle MD Fahys-Espace de l'Europe (développement mesure PA1 MO.31a)	Priorité : A	Coût : 4.000 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**	
Sous-catégorie ARE :	**/**	
Code ARE :	**6458.3.115**	



Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

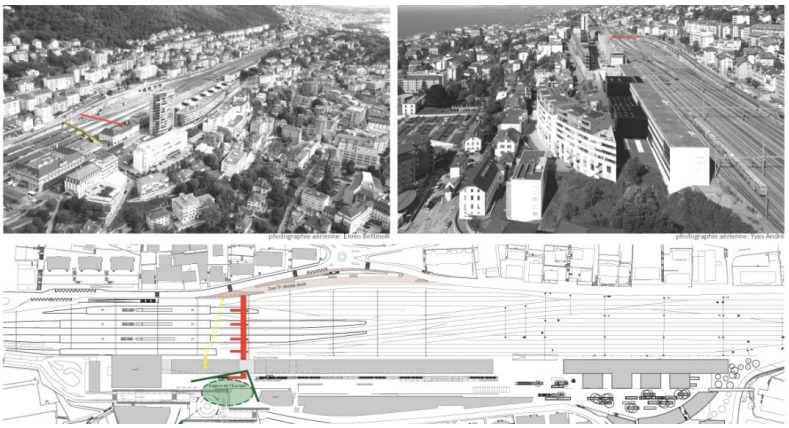
Située à l'est de la gare CFF de Neuchâtel, la passerelle actuelle de la gare CFF de Neuchâtel est étroite pour les flux de piétons et ne permet par le transit des cyclistes (il n'existe pas de rampe pour monter ou descendre à vélo). Elle n'est pas adaptée aux personnes à mobilité réduite et ne dispose pas d'un accès aux quais de la gare.

La mesure prévoit la création d'une nouvelle passerelle entre la rue des Fahys et l'Espace de l'Europe qui permet de traverser les voies de chemin de fer en accédant à tous les quais de la gare et en offrant du stationnement pour les vélos. Ses objectifs sont les suivants :

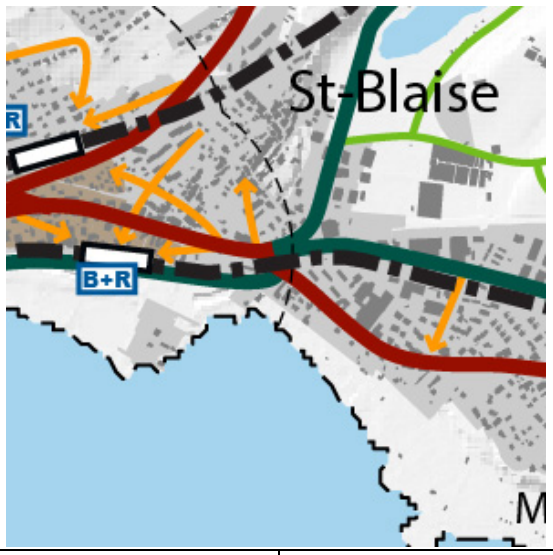
- Amélioration de l'attractivité des chaines de déplacement du secteur nord de la gare
- Création des accès aux quais par la nouvelle passerelle afin de proposer une alternative au passage inférieur principal de la gare (répartition des flux).
- Facilitation du franchissement des voies pour les cyclistes et les piétons
- Amélioration de l'accès à la gare et du franchissement des voies pour les personnes à mobilité réduite
- Développement d'un lien direct entre la gare et l'interface Fahys/Rocher (L3)
- Valorisation de la construction du bâtiment TransEurope 2 au sud des voies ferroviaires.

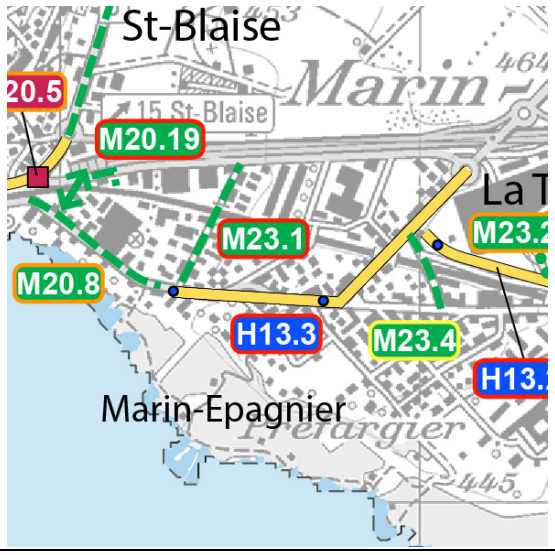
La nouvelle passerelle MD Fahys-Espace de l'Europe garanti la continuité des réseaux et réduit la coupure urbaine des voies ferrées dans un secteur à fort enjeu pour l'agglomération (gare et son pôle de gare, avec la HE ARC) et favorise le rabattement vers le train et le désengorgement du passage sous voies existant, en offrant un nouvel accès aux quais de la gare de Neuchâtel.

Conscients qu'il existe déjà une mesure "nouvelle passerelle Fahys / Espace de l'Europe" dans le projet d'agglomération de première génération (mesure M0.31a du PA1), qui a déjà obtenu un cofinancement de la part de la Confédération, il est ici proposé de compléter la mesure initiale pour répondre aux enjeux actuels.

	Dans le contexte global du développement du secteur de la gare, qui représente un enjeu primordial aux échelles communale, régionale et suprarégionale, cette nouvelle passerelle joue un rôle important. En effet, en lien direct avec la mesure du "réaménagement de l'interface nord de la gare CFF : sud du Rocher" (mesure L3), qui prévoit une plate-forme multimodale à la hauteur du giratoire du Rocher sur la rue des Fahys, cette passerelle permettrait une meilleure répartition des flux piétonniers et cyclistes et donc un désengorgement du passage sous voies principal de la gare, actuellement très encombré aux heures de pointe. Le réaménagement de cette interface n'a de sens que si la possibilité de traverser les voies de chemin de fer et d'accéder à tous les quais de la gare existe en lien direct, ce que l'ancienne mesure du programme d'agglomération de première génération ne respecte pas, puisqu'elle ne prévoyait pas l'accès à tous les quais de la gare.  Les objectifs de la mesure s'inscrivent dans la vision et les stratégies sectorielles du PA4 et permettent plus spécifiquement de : • Favoriser le report modal en priorisant les transports publics et les mobilités douces (CE1) • Assurer l'intégration des développements urbains du secteur pôle de gare (CE2) • Augmenter l'attractivité du RER (CE1) • Sécuriser les itinéraires piétons et cyclistes (CE3) Cette mesure s'inscrit dans la continuité de la mise en conformité LHand de la halte ferroviaire de Neuchâtel (2023).
Etat de la planification (2020)	• Avant-projet et étude de faisabilité : 2020 • Etude de projet : 2022 • Approbation des plans / permis de construire : 2023 • Financement : 2024 • Réalisation : 2025
Coûts	4.000 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☒ Autres : OFT et CFF Clé de répartition du financement : Ville de Neuchâtel. Le coût de 4 MCHF est imputable au fond d'infrastructure au sens du trafic d'agglomération (passerelle : liaison urbaine et inter-quartier). Le coût total de la passerelle s'élève à 17 MCHF, dont les accès aux quais sont financés par les CFF (OFT) à travers le programme PRODES 2035 à hauteur de 13 MCHF (besoin d'améliorer la capacité et sécurité d'accès aux quais de la gare de Neuchâtel).
Instances responsables	Ville de Neuchâtel et CFF (OFT)

M20.19 Mesures de franchissement afin d'assurer la continuité MD du chemin des Écoliers	Priorité : A	Coût : 1.270 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**	
Sous-catégorie ARE :	**/**	
Code ARE :	**/**	





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

Le chemin des Ecoliers est aujourd'hui principalement constitué du chemin de la Raye ainsi que d'une petite portion de la RC5, à proximité de l'administration communale de Saint-Blaise, et de l'avenue des Pâquiers. Il s'agit du cheminement emprunté quotidiennement par les élèves entre les collèges de La Tène et Saint-Blaise. Il appartient à la liaison MD structurante d'agglomération sur itinéraire privilégié à l'écart du trafic entre St-Blaise et la Tène. Toutefois, ce cheminement MD présente aujourd'hui deux ruptures de continuité pour les modes doux :

- la traversée de la RC5
- le "triangle" compris entre l'avenue des Pâquiers et la voie ferrée, jusqu'au chemin de la Raye.

La traversée de la RC5 se fait par un sous-voie qui n'est pas équipé de rampe pour vélo.

Le triangle compris entre l'avenue des Pâquiers et la voie ferrée, jusqu'au chemin de la Raye est également problématique pour la mobilité douce et en particulier les vélos qui doivent longer l'avenue des Pâquiers, route à fort trafic (9'100 véh./jour "coincée" par un mur antibruit, ceci sans aucun aménagement les sécurisant.

Ces deux franchissements entrainent des conflits d'usages importants entre les piétons, les cyclistes et les véhicules motorisés rendant ce cheminement inconfortable et insécurisé.

La mesure consiste à :

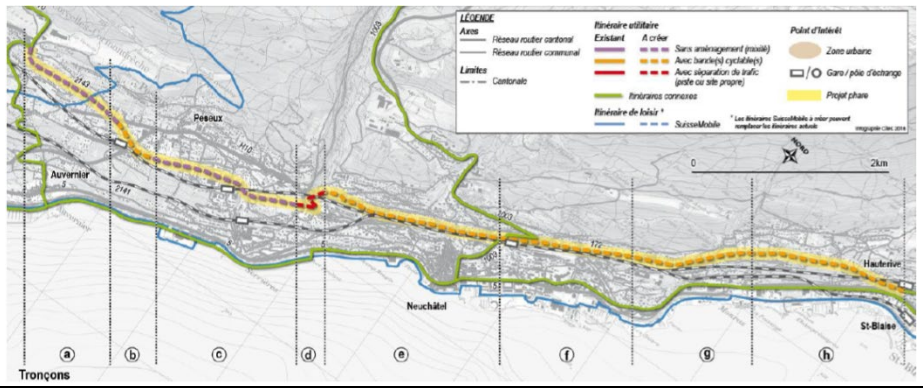
- garantir la continuité de la voie cyclable en créant une rampe pour vélos dans le sous-voie passant sous la R5 et accédant au chemin de la Raye
- aménager le triangle compris entre l'avenue des Pâquiers et la voie ferrée, jusqu'au chemin de la Raye, avec élargissement du trottoir et la création d'une piste cyclable le long de la voie ferrée afin d'éviter de longer l'avenue des Pâquiers.

	Cette mesure s'intègre dans la continuité de la mesure phare pour les MD entre St-Blaise et la Tène (M13.1, PA3) et vient ainsi compléter ce maillon manquant de cette liaison MD structurante d'agglomération sur itinéraire privilégié à l'écart du trafic.
Etat de la planification (2020)	Esquisse d'aménagement
Coûts	1.270 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de Saint-Blaise

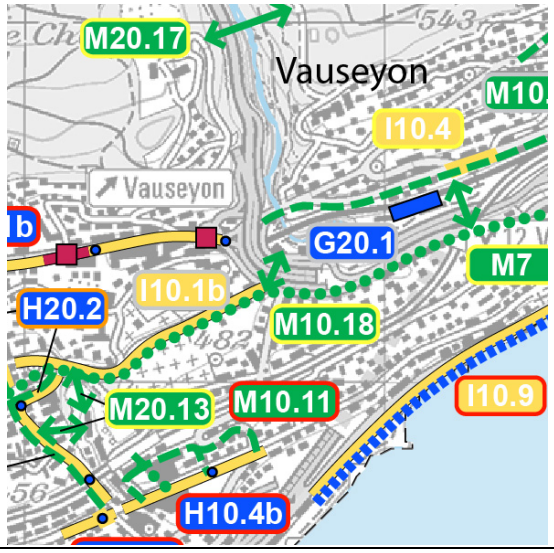
Itinéraire phare Ville Littoral

M. Mobilité douce				
M10.17	**Création d'un itinéraire MD rue des Parcs - rue des Sablons, bandes cyclables ou banalisation de la chaussée centrale**	**Priorité : Ae**	**Coût :**	**/**
M10.18	**Amélioration du passage inférieure Edouard-Dubois - H10 et de ses accès, dans le cadre de la création d'un itinéraire MD entre Peseux et Neuchâtel**	**Priorité : C**	**Coût :**	**2.500 MCHF**
M10.19	**Création d'un itinéraire MD, bandes cyclables ou banalisation de la chaussée centrale, ainsi qu'aménagement des carrefours et nouveau trottoir nord rue des Fahys**	**Priorité : Ae**	**Coût :**	**/**
		Coût total A :		**/**
		Coût total B :		**/**

Etat actuel	L'absence d'un itinéraire continu pour la mobilité douce reliant Corcelles-Cormondrèche à St-Blaise, sur le coteau, est actuellement remarquée. En effet, la planification des réseaux de mobilité douce à l'échelle communale a parfois pour conséquence la discontinuité des cheminements et l'absence d'itinéraires structurants et hiérarchisés permettant la connexion des différentes communes de la Ville Littoral. Les aménagements existants sur le futur itinéraire phare de la Ville Littoral sont dispersés et ne permettent pas la continuité du tracé, en particulier pour les cycles. De plus, ils sont parfois peu attractifs, voire inexistants, et restent donc encore à améliorer. Enfin, la connexion des différents tronçons entre eux nécessite le traitement de "barrières", tels que le franchissement des infrastructures ferroviaires et autoroutières (secteur Vauseyon) ou la topographie, qui complexifient les possibilités de liaisons de chaque partie de territoire.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	Cette liaison correspond à la mesure A2 de la stratégie cantonale pour la mobilité douce (Plan directeur cantonal de mobilité cyclable, PDCMC, février 2017, citec). Il s'agit d'une des mesures phares de la stratégie de mobilité douce du Canton de Neuchâtel, visant à offrir un itinéraire sûr et attrayant à la MD entre Corcelles-Cormondrèche et St-Blaise. Il s'agit d'un parcours longitudinal est-ouest situé sur le coteau au nord de la voie de chemin de fer. C'est également un parcours morphologiquement intéressant pour les cyclistes afin de permettre le rabattement sur la gare de Neuchâtel ainsi que les différentes haltes du RER, car la liaison suit une combe naturelle et plate dans le haut de la ville. Il s'agit d'une liaison structurante d'agglomération MD, qui doit permettre des déplacements performants en termes de temps de parcours (concurrentiel aux TIM et TP) et de qualité des aménagements, notamment pour les cyclistes (CE1). Elle offre également une accroche pour la réalisation d'espaces publics dans les quartiers (CE2). Finalement, elle permet une amélioration de la sécurité des cyclistes et favorise un report modal vers les MD (CE3 et 4).


LÉGENDE
Axes
Réseau routier cantonal
Réseau routier communal
Limites
Cantonale
Itinéraire utilitaire
Existant
A créer
Sans aménagement (mixité)
Avec bande(s) cyclable(s)
Avec séparation du trafic (piste ou site propre)
Itinéraires connexes
Itinéraire de loisir *
SuisseMobile
Point d'intérêt
Zone urbaine
Gare / pôle d'échange
Projet phare
0
2km
Nord
Peseux
Auvernier
Neuchâtel
Hauterive
St-Blaise
Tronçons
a
b
c
d
e
f
g
h

M10.18	Amélioration du passage inférieure Edouard-Dubois - H10 et de ses accès, dans le cadre de la création d'un itinéraire MD entre Peseux et Neuchâtel	Priorité : C	Coût : 2.500 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**6458.3.118**		

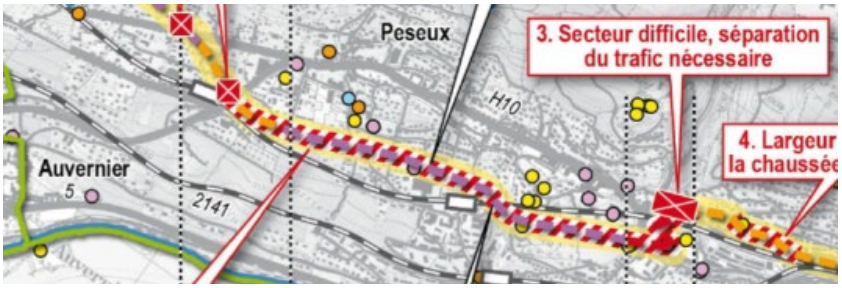


Description succincte

A Vauseyon, l'itinéraire MD Peseux – Neuchâtel (itinéraire "phare PDMC et itinéraire vélo rapide d'agglomération) est interrompu par les infrastructures autoroutières.

La mesure prévoit un élargissement du passage sous voie MD à Vauseyon (+2m), avec amélioration de ces accès (lisibilité, sécurité et confort). En effet au débouché de l'avenue Edouard-Dubois, la traversée des carrefours doit se faire à l'écart du trafic, et la liaison doit être le plus directe, confortable, lisible et sure possible.

La mesure est également inscrite au plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC). Il s'agit du tronçon A2-d de l'itinéraire "phare" A2. Elle s'inscrit dans la continuité des aménagements à l'est (rue des Parc, M10.17, A2-e) et de ceux à l'ouest (axe Fornachon - Tombet – Edouard-Dubois, I10.1a et I10.1b, A2-c), tous faisant partie de l'itinéraire "phare" A2 du plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC).



La création d'un itinéraire phare pour la MD sur le Littoral permet de créer une continuité MD structurante entre les différentes communes de la Ville Littoral

	(CE1). La mesure permet une amélioration significative de la sécurité des déplacements dans le secteur à fort trafic de Vauseyon et participe à l'évolution des parts modales en faveur de la MD (CE3 et 4).
Etat de la planification (2020)	Plan directeur cantonal de mobilité cyclable (y.c. fiches itinéraires, annexe 1), 28 juin 2016, citec pour le SPCH
Coûts	2.500 MCHF ☒ CH PA ☒ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : Dans le cadre du plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC), le Conseil d'État peut accorder, à charge du budget, une subvention à la commune. La participation financière du Canton reste, pour ce projet, à déterminer (jusqu'à 50%).
Instances responsables	Ville de Neuchâtel

M. La Chaux-de-Fonds

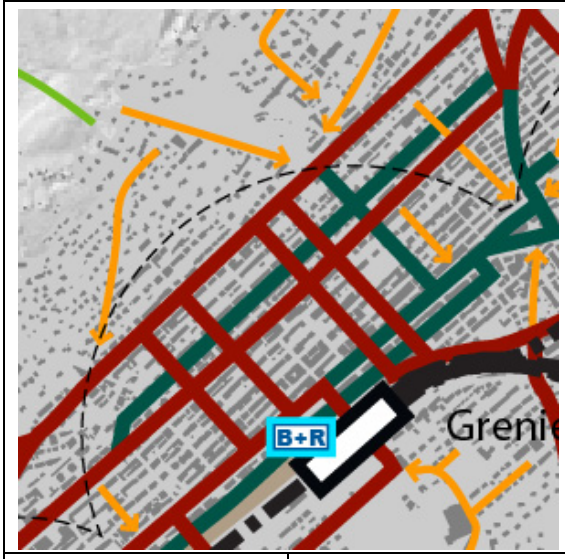
Maillage et sécurisation du réseau

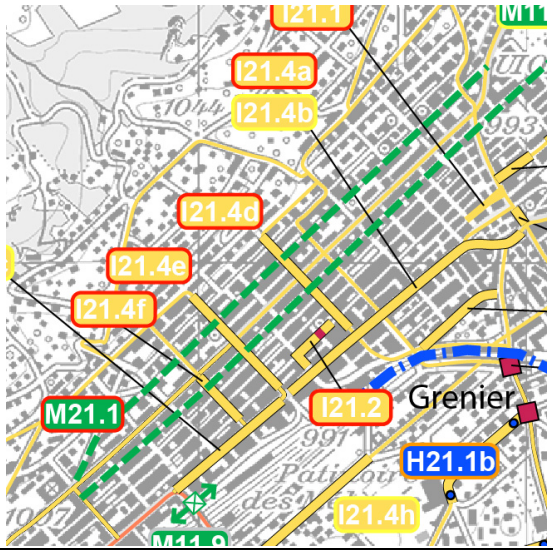
M. Mobilité douce				
M11.1f	Itinéraire alternatif vélo rue de la Paix : bande cyclable, site propre, stationnement alterné, arborisation	Priorité : C	Coût :	/
M11.4	Aménagement d'un itinéraire MD entre le boulevard de la Liberté et la vallée de la Sagne	Priorité : C	Coût :	/
M21.1	**Itinéraire alternatif de type "voie verte" rue du Progrès : aménagement cyclable et piéton et paysager**	**Priorité : A**	**Coût :**	**4.000 MCHF**
M21.2	**Réalisation d'aménagement de mobilité douce dans le périmètre nord du projet de l'évitement H18 de La Chaux-de-Fonds : Collège - Pâquerette - Fritz-Courvoisier**	**Priorité : A**	**Coût :**	**1.780 MCHF**
M21.3	**Réalisation d'aménagement de mobilité douce dans le périmètre sud du projet de l'évitement H18 de La Chaux-de-Fonds : sur la rue de l'Hôtel-de-Ville - de Malakoff au giratoire des Petites Crosettes**	**Priorité : A**	**Coût :**	**4.454 MCHF**
			Coût total A :	**10.234 MCHF**
			Coût total B :	**/**

Etat actuel	Le réseau MD de la Ville de La Chaux-de-Fonds est encore lacunaire, malgré les très importants efforts consentis ces dernières années pour améliorer le réseau cyclable. Dans le cadre du plan directeur communal des mobilités, il a été défini que certains axes devaient faire l'objet d'aménagements pour les deux roues afin de pouvoir garantir un réseau cyclable de qualité. La discontinuité du réseau cyclable n'incite actuellement pas les habitants et travailleurs à utiliser le vélo comme mode de déplacement. Il a également été défini que certains axes devaient faire l'objet d'aménagement pour les piétons afin de pouvoir garantir un réseau piéton de qualité. A La Chaux-de-Fonds, les déplacements piétons ont en revanche une part modale de 35%. Ces discontinuités du réseau (liaisons manquantes pour l'accessibilité au centre-ville et aux centralités, aux pôles de développement, aux TP, etc.) concernent d'une part des axes routiers de desserte principale, d'autre part des voiries plus secondaires parfois étroites et/ou avec de fortes pentes. Ce constat s'accompagne des points faibles majeurs suivants : une sécurité insuffisante (absence de bandes cyclables, de modération du trafic, trafic important et vitesses élevées, etc.) et un manque d'attractivité (confort des aménagements et notamment leurs dimensions, signalisation, équipements des haltes et arrêts TP et de leurs accès, etc.).

Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	La stratégie pour la mobilité douce vise notamment à assurer la continuité des itinéraires, à diminuer les effets de coupure et à créer un maillage de liaisons mobilité douce et d'espaces publics, ainsi qu'à augmenter l'attractivité de la mobilité douce en améliorant la qualité des aménagements piétonniers et cyclables ainsi que des espaces publics. Un des objectifs est également de garantir davantage de sécurité pour les piétons et les cyclistes. La réalisation des mesures de maillage et de sécurisation à La Chaux-de-Fonds permet non seulement d'améliorer les conditions de circulation des MD (CE1) et la qualité des espaces publics (CE2) en répondant à des anomalies ponctuelles du réseau, mais également d'accroitre la sécurité objective et subjective des piétons et des cyclistes (CE3). En créant un environnement plus sûr et attractif, avec des liaisons MD directes et continues, un report modal vers la MD est également favorisé, permettant une réduction des nuisances (bruit et pollution) (CE4).

M21.1 Itinéraire alternatif de type "voie verte" rue du Progrès : aménagement cyclable et piéton et paysager	Priorité : A	Coût : 4.000 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**	
Sous-catégorie ARE :	**/**	
Code ARE :	**/**	





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

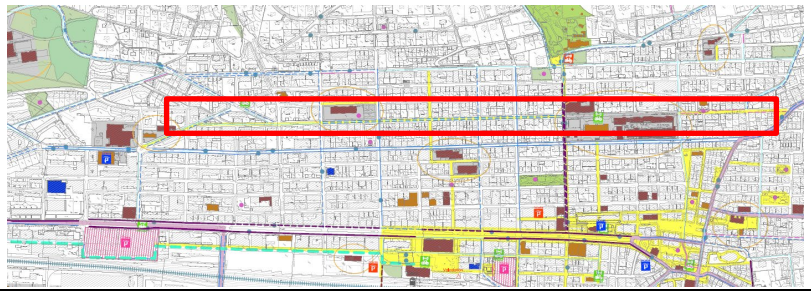
La rue du Progrès est un axe est-ouest, long de 1.8 km et qui est bordée par plusieurs collèges et d'autres attracteurs. Cette rue est vouée, dans le plan directeur communal des mobilités, à devenir un axe majeur pour les modes doux, en particulier pour les vélos (liaison MD structurante d'agglomération sur itinéraire privilégié à l'écart du trafic).

Elle relie plusieurs écoles et permettra à terme de créer un réseau sécurisé pour les cycles. Afin de limiter les véhicules sur cet axe et de proposer un axe cycliste le plus sécurisé possible, un réaménagement complet de la rue est envisagé.

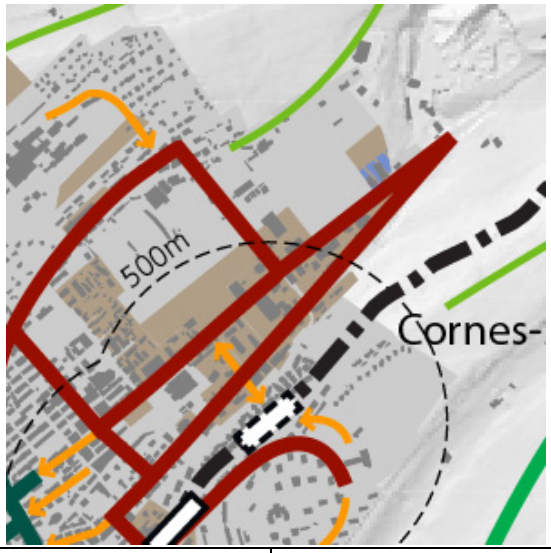
La rue sera aménagée à sens unique avec une piste cyclable en contre-sens protégée des véhicules. Une végétation viendra marquer cette séparation. Le stationnement sera diminué et disposé de manière à limiter la vitesse. Les trottoirs resteront généreux afin d'assurer les cheminements piétons. Le projet prévoit une requalification par séquence : des zones piétonnes ou de rencontre seront aménagées aux abords des attracteurs comme les écoles ou les lieux de spectacle, ce qui de fait permettra de les sécuriser. Le reste de l'axe sera aménagé en zone 30.

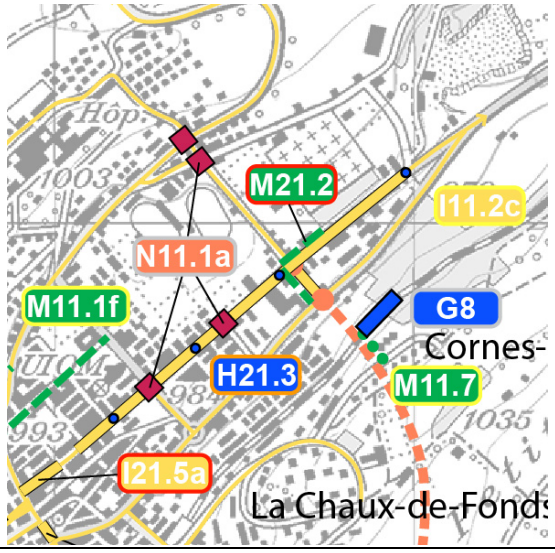
Cette requalification s'inscrit dans la volonté communale de réaliser un réseau cohérent et sécuriser pour les deux roues.

La rue du Progrès constitue un axe Est-Ouest prépondérant pour le réseau des espaces publics majeurs de la ville et les mobilités douces.

	
Etat de la planification (2020)	• Espace public majeur inscrit au plan directeur communal des mobilités • Étude de faisabilité : 2021 • Etude de projet : 2021-2022 • Approbation des plans / permis de construire : 2022 • Financement : 2022 • Travaux : 2023-2027 (2023 : mesure anticipée PA4) • Mise en service : selon les étapes
Coûts	4.000 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de La Chaux-de-Fonds

M21.2	Réalisation d'aménagement de mobilité douce dans le périmètre nord du projet de l'évitement H18 de La Chaux-de-Fonds : Collège - Pâquerette - Fritz-Courvoisier	Priorité : A	Coût : 1.780 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		



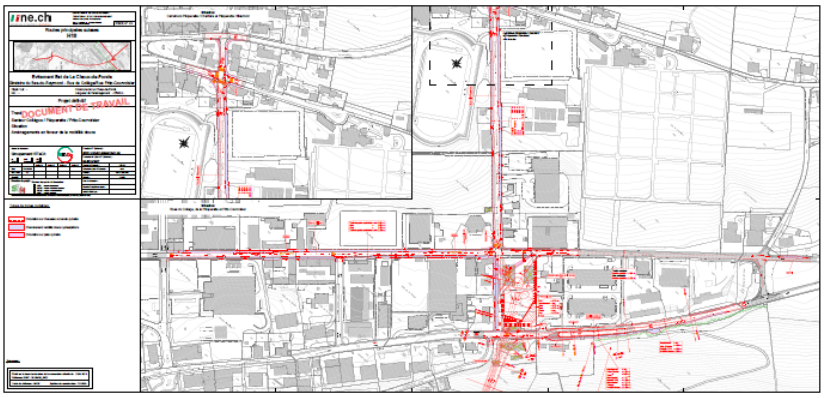


Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

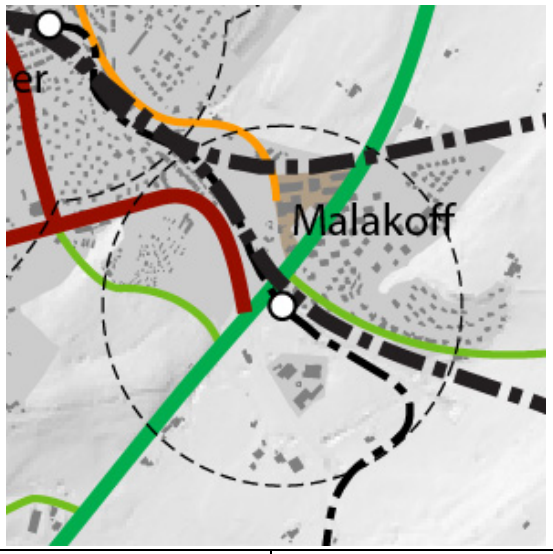
La mesure prévoit de réaliser le long des différents axes inscrits dans le périmètre Nord de la H18, soit sur les rues de la Pâquerette, de Fritz-Courvoisier et de Collège des trottoirs, des zones de circulation avec mutualisation de l'aire de circulation entre les piétons et cyclistes, ou encore des aménagements cyclables sur chaussée. Ces aménagements de mobilité douce permettront d'offrir des solutions de cheminement sécurisantes, fonctionnelles et proportionnées pour les piétons et les cyclistes

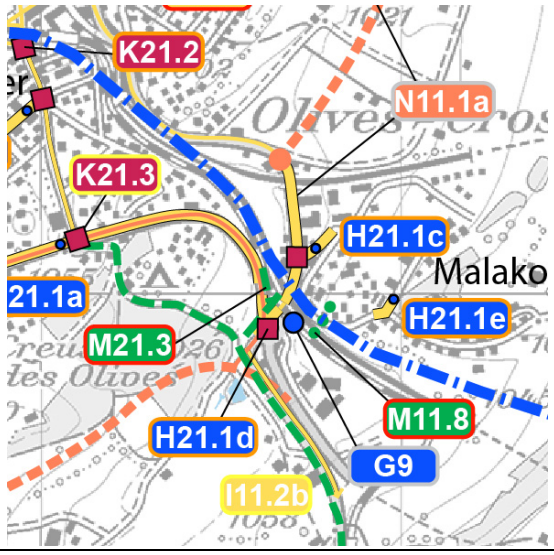
- Rue Fritz-Courvoisier : La bande cyclable existante dans le sens de la sortie de ville (ouest > est) sera pérennisée. Le long de la future trémie de sortie du tunnel, la mobilité douce sera séparée de la circulation générale par le biais d'une nouvelle piste mixte piétons + cycles de largeur de 3.50 m.
- Rue de La Pâquerette : Un trottoir autorisé aux cycles sera réaménagé dans le sens montant en direction de Biaufond, les carrefours avec les rues du Collège, de la Charrières et de Biaudfond seront aménagés afin de permettre le franchissement de ceux-ci par la MD en toute sécurité. En particulier, le carrefour de la Charrière sera régulé et des SAS pour les cycles prévus.
- Rue du Collège : A l'ouest du futur giratoire des Prés-de-la-Ronde et de l'intersection avec la rue de la Pâquerette, la chaussée de la rue du Collège sera calibrée à 6,50m de large et passera à un régime motorisé bidirectionnel. Des trottoirs autorisés aux cycles seront prévus au nord (direction centre-ville) et sud (direction Jura).

  A l'est, la chaussée en sens unique sera redimensionnée pour permettre la mise en place de deux bandes cyclables dont l'une à contresens. Une porte d'entrée est planifiée en entrée de ville pour pacifier le trafic. Le carrefour avec la rue de l'Alambic sera réaménagé.

	 A noter que le projet d'évitement Est de la Chaux-de-Fonds a pour objectif de sortir le trafic de transit et une partie du trafic d'échange du centre et de l'hyper centre de la ville. Ceci permettra à la ville de déployer dans le périmètre de son plan directeur partiel des mobilités H18 (PDPM H18) une réorganisation de sa mobilité en faveur de la mobilité douce en particulier.
Etat de la planification (2020)	• Fiche A32 Plan directeur cantonal • Plan d'ensemble des mesures dans le périmètre Nord du projet d'évitement est de La Chaux-de-Fonds par la route principale suisse H18 • Rapport technique • Mise à l'enquête 7 juin au 8 juillet 2019 du projet de l'évitement H18 avec les mesures MD • Traitement des oppositions mi 2019 au 1er semestre 2020 (décision finale de l'autorité compétente) • Octroi du crédit de réalisation 4e trimestre 2020 • Travaux principaux 2021-2025 • Mise en service fin 2025 • Réalisation des mesures d'accompagnement, remise en état fin 2026 • Le projet a été mis à l'enquête publique en 2019 et le traitement des oppositions est en cours. Toutefois, tant les services spécialisés de l'Etat que l'OFEV ont préavisé favorablement le projet.
Coûts	1.780 MCHF ☒ CH PA ☒ Canton ☐ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : Le projet d'évitement Est de La Chaux –de-Fonds par la route principale suisse fera l'objet d'un financement cantonal, couvrant tant le projet routier que les mesures de mobilité qui lui sont associées dans son périmètre. Le coût de ses mesures s'élève à Fr 1'780'000.- HT et est composé de : Coûts de réalisation HT : 1'407'000.- Honoraires : 211'000.- Divers et imprévus : 162'000.- Total HT : 1'780'000.- Le devis présenté dans le rapport technique renseigne en détail la mesure et le chiffrage des coûts
Instances responsables	Canton (SPCH)

M21.3	Réalisation d'aménagement de mobilité douce dans le périmètre sud du projet de l'évitement H18 de La Chaux-de-Fonds : sur la rue de l'Hôtel-de-Ville - de Malakoff au giratoire des Petites Crosettes	Priorité : A	Coût : 4.454 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

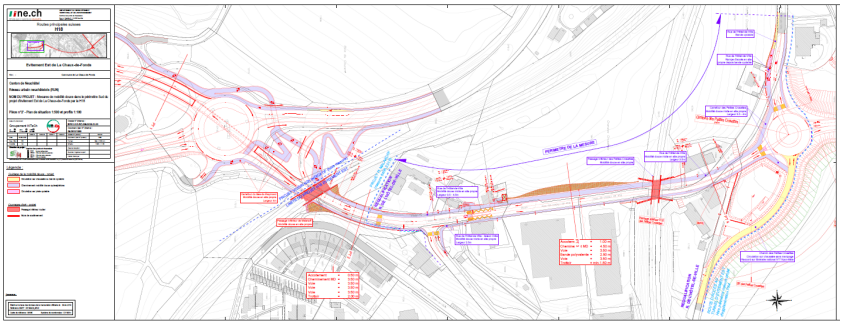
La mesure prévoit de réaliser le long de la rue de l'Hôtel-de-Ville, entre Malakoff et le futur giratoire des Petites Crosettes, inscrit dans le périmètre Sud de la H18, des trottoirs et des zones de circulation avec mutualisation de l'aire de circulation entre les piétons et cyclistes. Ces aménagements de mobilité douce permettront d'offrir des solutions de cheminement sécurisantes, fonctionnelles et proportionnées pour les piétons et les cyclistes.

Un trottoir mixte 3,50 à 4,50m de large est prévu du côté ouest de la rue de l'Hôtel-de-Ville. Il assurera la liaison pour la MD entre le centre-ville, le quartier du Cerisier et l'extérieur de ville en direction du Bas-du-Reymond et de la route de la Vue-des-Alpes. Il reliera aussi l'itinéraire national cycliste n°22 entre les Petites Crosettes et le Bas-du-Reymond.

Cet aménagement nécessitera en particulier la reconstruction du passage inférieur des Petites Crosettes, ouvrage permettant le franchissement de la rue de l'Hôtel-de-Ville par la ligne ferroviaire n°225 reliant La Chaux-de-Fonds à Bienne afin d'augmenter le gabarit d'espace libre sous ouvrage pour prendre en considération la MD.

Le carrefour formé par les rues de l'Hôtel-de-Ville et de l'Orée-du-Bois sera régulé. Une traversée piétonne et cycles sera également régulée (passage sur demande).

Aux Petites Crosettes, les cheminements cycles seront assurés en périphérie du carrefour giratoire.

	 A noter que le projet d'évitement Est de la Chaux-de-Fonds a pour objectif de sortir le trafic de transit et une partie du trafic d'échange du centre et de l'hyper centre de la ville. Ceci permettra à la ville de déployer dans le périmètre de son plan directeur partiel des mobilités H18 (PDPM H18) une réorganisation de sa mobilité en faveur de la mobilité douce en particulier.
Etat de la planification (2020)	• Plan d'ensemble des mesures dans le périmètre Sud du projet d'évitement est de La Chaux-de-Fonds par la route principale suisse H18 • Rapport technique • Mise à l'enquête 7 juin au 8 juillet 2019 du projet de l'évitement H18 avec les mesure MD • Traitement des oppositions mi 2019 au 1er semestre 2021 (décision finale de l'autorité compétente) • Avant-projet avec mise à l'enquête publique ; • Projet de détail expertisé pour le PI des Petites Crosettes • Le projet a été mis à l'enquête publique en 2019 et le traitement des oppositions est en cours. Toutefois, tant les services spécialisés de l'Etat que l'OFEV ont préavisé favorablement le projet
Coûts	4.454 MCHF ☒ CH PA ☒ Canton ☐ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : Le projet d'évitement Est de La Chaux-de-Fonds par la route principale suisse fera l'objet d'un financement cantonal, couvrant tant le projet routier que les mesures de mobilité qui lui sont associées dans son périmètre. Le coût de ses mesures s'élève à Fr 4'454'000.- HT et est composé de : Coûts de réalisation HT : 3'372'000.- Honoraires : 485'000.- Acquisition de terrains : 219'000.- Divers et imprévus : 378'000.- Total HT : 4'454'000.- Le devis présenté dans le rapport technique renseigne en détail la mesure et le chiffrage des coûts
Instances responsables	Canton (SPCH)

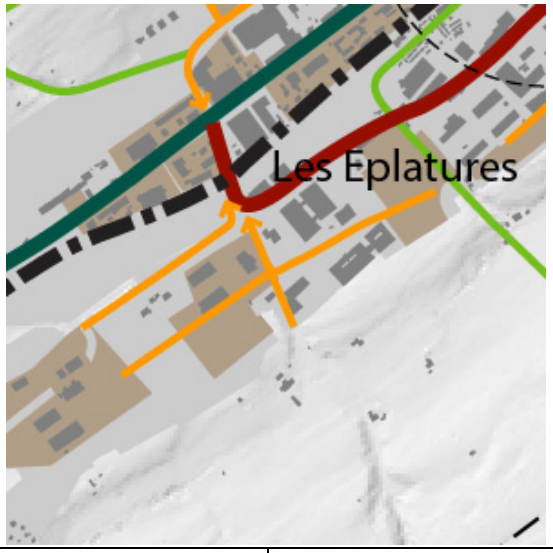
Rabattement vers les TP et les centres

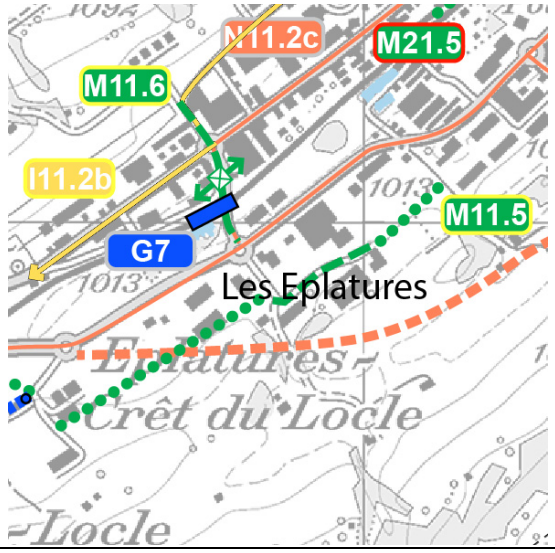
M. Mobilité douce			
M11.5	Création de continuités MD et amélioration des accès TP dans le pôle de développement économique d'intérêt cantonal du Crêt-du-Locle, étape 2	Priorité : C	Coût : 1.000 MCHF
M11.6	Amélioration des accès MD à la halte des Eplatures : trottoirs, bandes cyclables et ascenseur	Priorité : C	Coût : /
M11.7	Amélioration des accès MD à la halte de Cornes-Morel	Priorité : C	Coût : 0.080 MCHF
M11.8	**Création d'un accès MD à la halte de Malakoff depuis la rue de depuis la rue de l'Orée-du-Bois**	**Priorité : A**	**Coût : 0.600 MCHF**
M21.4	**Création de continuités MD et amélioration à l'accès TP dans le pôle de développement économique d'intérêt cantonal du Crêt-du-Locle, étape 1**	**Priorité : B**	**Coût : 1.000 MCHF**
M21.5	**Aménagement de l'accessibilité piétonne et cycle à la halte de La Chaux-de-Fonds Les Forges**	**Priorité : A**	**Coût : 1.500 MCHF**
			Coût total A : 2.100 MCHF
			Coût total B : 1.000 MCHF

Etat actuel	Plusieurs haltes ferroviaires existantes (Crêt-du-Locle) et planifiées (Corne-Morel et Malakoff) en Ville de La Chaux-de-Fonds se trouvent actuellement encore coupées de leur environnement proche (centralités, pôles, quartiers, etc.) par des secteurs peu valorisés et perméables (industries, artisanats et dépôts, terrains peu qualifiés, etc.). Les accès MD à plusieurs haltes du RER et certaines lignes ferroviaires du réseau des Montagnes neuchâteloises manquent donc actuellement d'attractivité et de lisibilité. Par ailleurs, les réseaux fins de rabattement vers les haltes RER et les arrêts de bus dans le pôle de développement économique d'intérêt cantonal du Crêt-du-Locle (PDE) sont à compléter, en lien avec son développement.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	La création de rabattement vers les TP et les centres s'inscrit dans la stratégie visant à coordonner les mesures en faveur de la mobilité douce avec celles des autres modes de déplacement (optimisation des interfaces) afin de favoriser l'intermodalité. Cette stratégie permet d'améliorer l'accessibilité des piétons et des cyclistes aux gares, haltes et arrêts de transports publics en général, ainsi qu'aux centres et centralités de quartier. La réalisation de ces mesures à La Chaux-de-Fonds permettent d'améliorer les déplacements piétons et cyclistes et facilitent l'intermodalité (CE1). De plus, elles accroissent la sécurité objective et subjective des piétons et des cyclistes (CE3).

	En créant un environnement plus sûr et attractif, avec des liaisons MD directes, un report modal vers la MD et les TP est également favorisé, permettant une réduction des nuisances (bruit et pollution) (CE4).

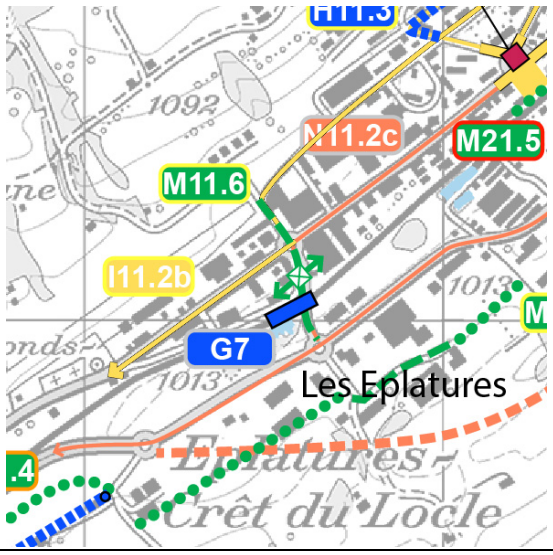
M11.5	Création de continuités MD et amélioration des accès TP dans le pôle de développement économique d'intérêt cantonal du Crêt-du-Locle, étape 2	Priorité : C	Coût : 1.000 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**6458.3.139**		

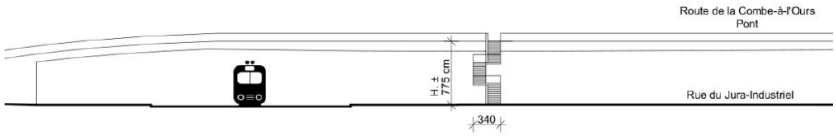




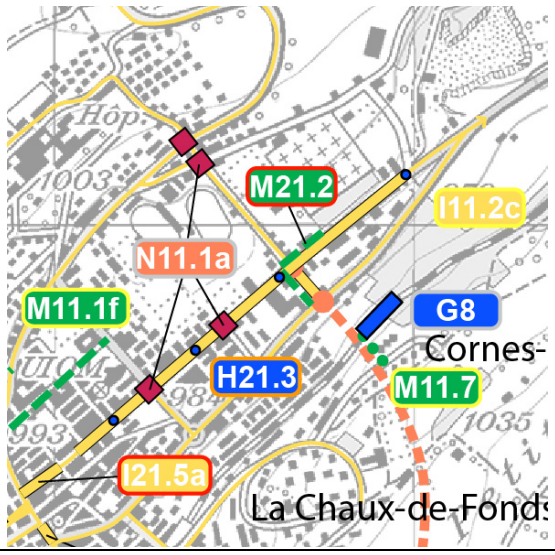
Description succincte	Le développement du pôle économique d'intérêt cantonal (PDE) du Crêt-du-Locle nécessite la réalisation de liaisons mobilité douce de qualité, notamment pour relier le secteur du Tourbillon à l'allée du Laser, ceci afin de créer une alternative à l'axe routier giratoire des Alisiers – giratoire de la Combe-à-l'Ours. Par ailleurs, la mesure prévoit d'autres interventions complémentaires dans les secteurs d'activités déjà existants, notamment la réalisation / le réaménagement de la liaison entre les secteurs allée du Laser et allée du Quartz. Il s'agit de la réalisation d'un cheminement soit en site propre ou par le biais d'un trottoir élargi pour les piétons et vélos.
Etat de la planification (2020)	Etude de faisabilité 2014
Coûts	1.000 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : Ville de La Chaux-de-Fonds et les propriétaires fonciers concernés
Instances responsables	Ville de La Chaux-de-Fonds

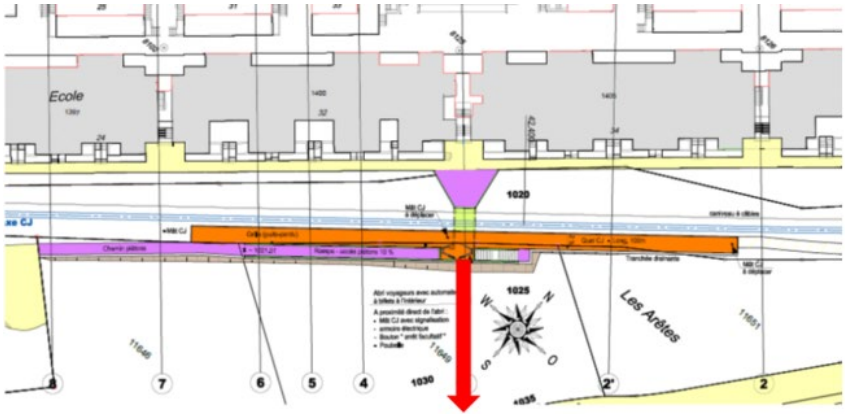
M11.6 Amélioration des accès MD à la halte des Eplatures : trottoirs, bandes cyclables et ascenseur	Priorité : C	Coût : /
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**	
Sous-catégorie ARE :	**/**	
Code ARE :	**/**	



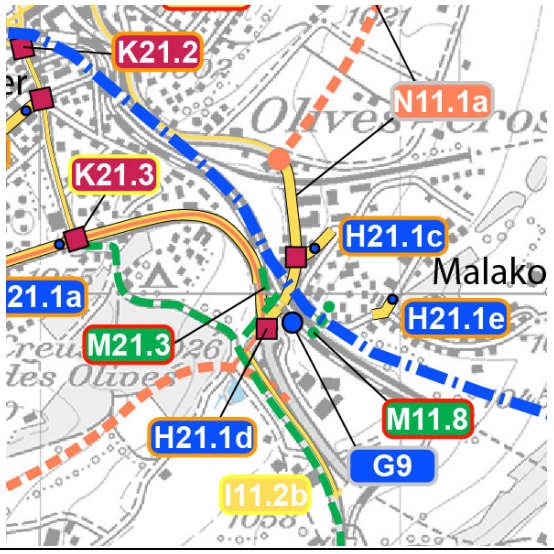
Description succincte	Dans le cadre du projet du RER neuchâtelois, il est disucter de l'opportunité de réaliser une nouvelle halte RER des "Eplatures" vers le pont de la Combe-à-l'Ours. Une liaison mobilité douce est nécessaire afin de garantir un accès rapide et aisé à la zone industrielle du pôle de développement économique d'intérêt cantonal (PDE) Crêt-du-Locle (secteur Louis-Joseph-Chevrolet - Laser Défricheurs) et de l'ensemble des quartiers voisins existants et futurs (pôle de gare des Eplatures au nord-ouest de la halte). La mesure prévoit un accès vertical de la halte RER des Eplatures au Pont de la Combe-à-l'Ours, pour accéder à l'arrêt des TP urbains de la Combe-à-l'Ours (axe structurant TP de la Ville de La Chaux-de-Fonds) et à la zone industrielle. Par ailleurs, la mesure prévoit aussi une amélioration de la liaison mobilité douce depuis la future gare jusqu'au giratoire de l'aéroport (liaison vers les secteurs commerciaux et d'activités Grillon et Charles-Naine). 
Etat de la planification (2020)	Orientation PA RUN 3
Coûts	/ MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de La Chaux-de-Fonds

M11.7 Amélioration des accès MD à la halte de Cornes-Morel	Priorité : C	Coût : 0.080 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**	
Sous-catégorie ARE :	**/**	
Code ARE :	**/**	



Description succincte	Dans le cadre du projet du PRODES 2035, il est prévu de réaliser une nouvelle halte aux Cornes-Morel sur la ligne secondaire des chemins de fer du Jura (CJ). Une liaison mobilité douce est nécessaire afin de garantir un accès rapide et aisé à la halte ferroviaire depuis le quartier d'habitations existant des Arêtes situé au sud. En lien avec la mesure du PA2 qui prévoit la réalisation d'un passage inférieur, la présente mesure concerne donc la réalisation d'une liaison mobilité douce avec le quartier des Arêtes. 
Etat de la planification (2020)	Orientation PA RUN 3
Coûts	0.080 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☐ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de La Chaux-de-Fonds

M11.8	Création d'un accès MD à la halte de Malakoff depuis la rue de depuis la rue de l'Orée-du-Bois	Priorité : A	Coût : 0.600 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		

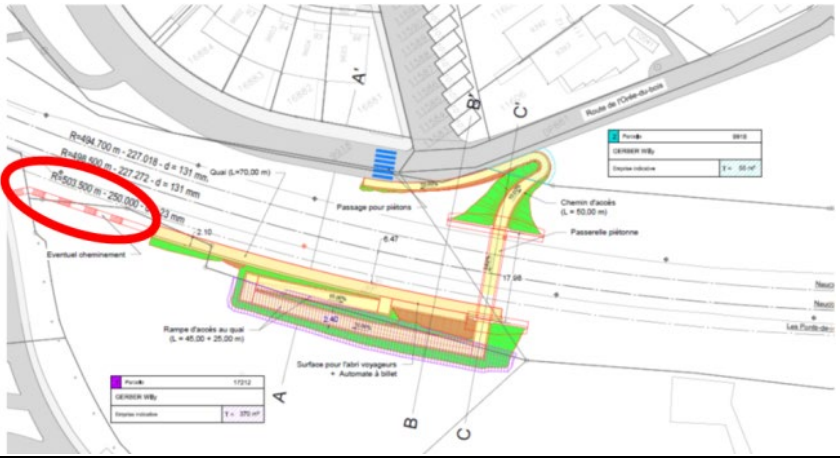


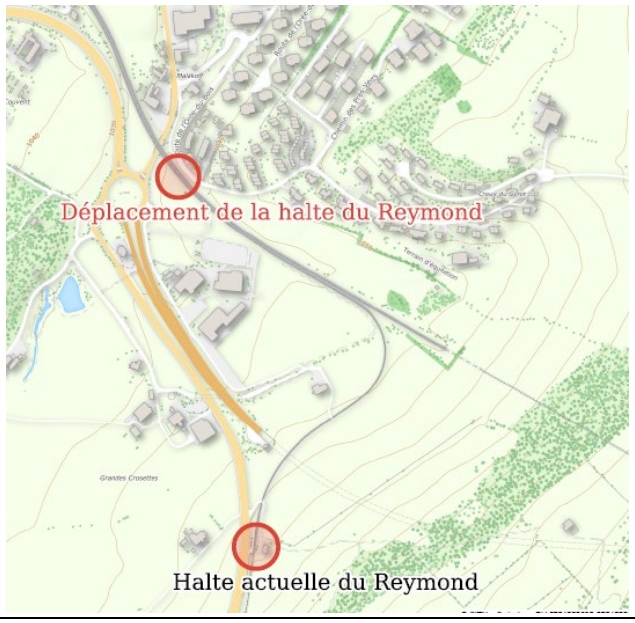
Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

La halte du Reymond, situe sur la ligne La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel, a une fréquentation de 10 montées-descentes par jour.

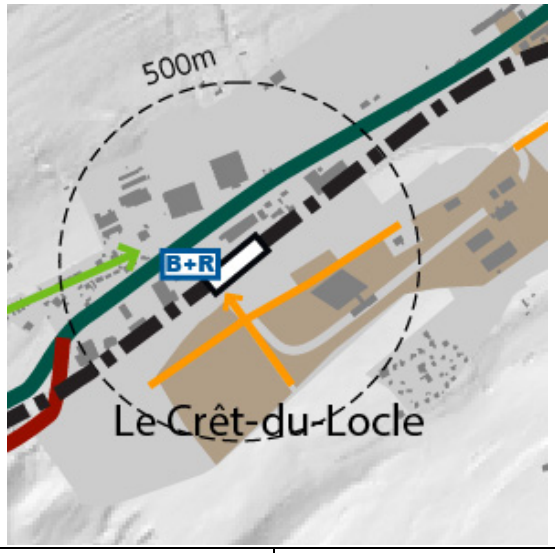
Dans le cadre de la mise aux normes LHand, la ville a demandé à TransN et au Canton, et respectivement à la Confédération (OFT) de déplacer cette halte plus au Nord à proximité du quartier du Cerisier où le potentiel de voyageurs est très important (plus de 2000 habitants et à terme 1000 emplois dans le secteur).

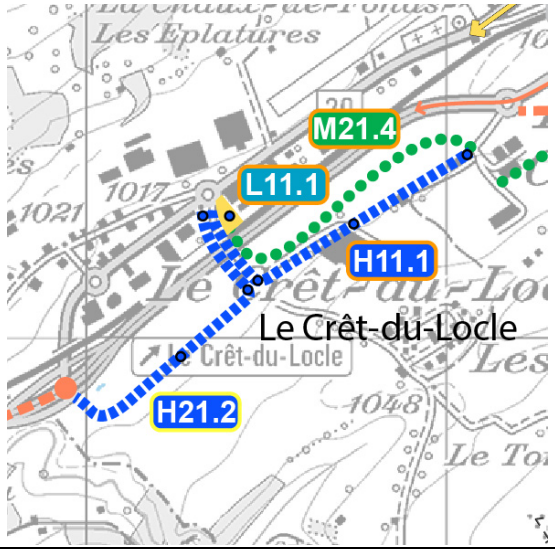
Le projet de la halte de Malakoff nécessite la réalisation d'accès piétons du côté Est par le chemin du Cerisier et du côté Sud par la rue l'Orée-du-Bois. Ce double cheminement nécessite un respect de la LHand. La ville souhaite réaliser l'accès TP par la rue de l'Hôtel-de-Ville, l'autre accès sera à charge du porteur du projet de la halte ferroviaire.



	
Etat de la planification (2020)	Etude de faisabilité 2015
Coûts	0.600 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : Ville de La Chaux-de-Fonds et TransN
Instances responsables	Ville de La Chaux-de-Fonds et TransN

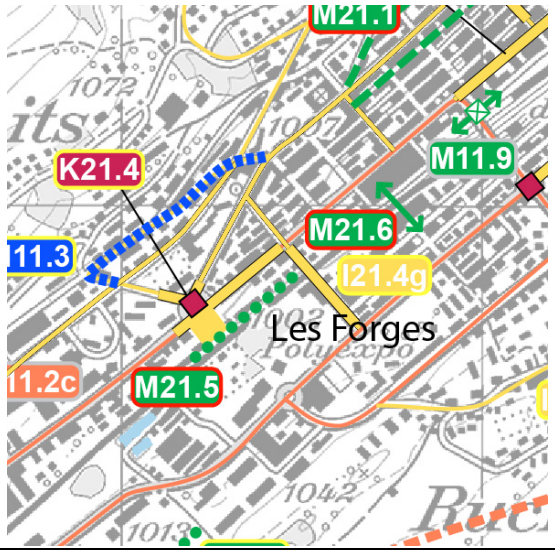
M21.4	Création de continuités MD et amélioration à l'accès TP dans le pôle de développement économique d'intérêt cantonal du Crêt-du-Locle, étape 1	Priorité : B	Coût : 1.000 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Le pôle économique de développement d'intérêt cantonal (PDE) du Crêt-du-Locle est actuellement desservi par la ligne ferroviaire reliant La Chaux-de- Fonds au Locle et qui va en direction de Neuchâtel et dans l'autre sens en direction de Morteau. Une partie du pôle est de plus relieé par l'axe structurant TP de la ville qui relie notamment l'arrêt de bus du Tourbillon à la gare principale de La Chaux-de-Fonds. Actuellement, il manque une liaison de mobilité douce entre le secteur "Tourbillon" et la halte RER du Crêt-du-Locle notamment pour les employés venant du Locle et de la France. De ce fait, il est prévu de réaliser un cheminement piétons-vélos pour relier l'interface TP de la halte du Crêt-du-Locle (gare CFF, station velospot, parking d'entrée de ville, arrêt transN) à l'arrêt de bus urbain de "Tourbillon". Le projet prévoit la réalisation d'un cheminement (env. 1100 m de long) réservé aux piétons et aux vélos. Celui-ci prendra également en compte les spécificités du paysage jurassien à savoir les murs en pierres sèches qui seront réhabilités.
Etat de la planification (2020)	Etude de faisabilité 2014
Coûts	1.000 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : Ville de La Chaux-de-Fonds et les propriétaires fonciers concernés
Instances responsables	Ville de La Chaux-de-Fonds

M21.5 Aménagement de l'accessibilité piétonne et cycle à la halte de La Chaux-de-Fonds Les Forges	Priorité : A	Coût : 1.500 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**	
Sous-catégorie ARE :	**/**	
Code ARE :	**/**	



Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

La gare de La Chaux-de-Fonds Les Forges va être mis en fonction en décembre 2021. Le projet ferroviaire ne prévoit aucune mesure pour son accessibilité depuis l'Ouest et le Nord-Ouest par le site de l'ancienne scierie des Eplatures.

L'attractivité de la gare, aujourd'hui peu perceptible depuis l'axe urbain principal de la ville et les quartiers au Nord, va nécessiter de réaliser des accès qualitatifs à travers le site de l'ancienne scierie des Eplatures. Les 6000 habitants et les 6000 emplois actuels situés à moins de 500 mètres de la gare vont en très grande partie passer à travers le site de l'ancienne scierie des Eplatures. La mesure prévoit ainsi la réalisation d'un réseau de cheminements piétons et vélos transversaux à travers le tissu bâti existant et projeté, ainsi qu'une liaison longitudinale le long des voies jusqu'à la halte depuis l'Ouest.

Le quartier de l'ancienne scierie des Eplatures, qui a fait faire l'objet d'un projet urbanistique, est un secteur qui va connaître un fort développement notamment avec l'ouverture de la gare La Chaux-de-Fonds Les Forges (pôle de la Fiaz). Le potentiel théorique se situe entre 300 et 600 HE.

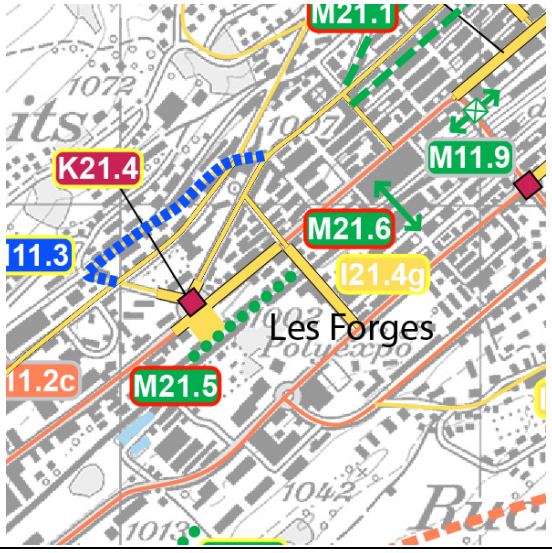
Etat de la planification (2020)	Réalisation terminée de la gare de La Chaux-de-Fonds Les Forges – ouverture pour décembre 2021. A ce stade, il est difficile de savoir quand va exactement pouvoir se réaliser ce projet car il va se faire en coordination avec le développement du quartier de l'ancienne scierie des Eplatures. • Étude de faisabilité : 2022-23 • Etude de projet : 2022-24 • Approbation des plans / permis de construire : 2022-24 • Financement : 2022-24 • Travaux : 2024-27 • Mise en service : 2024-2027
Coûts	1.500 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☒ Autres : Futurs promoteurs du plan de quartier Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de la Chaux-de-Fonds

Franchissements

M. Mobilité douce				
M21.6	**Nouvelle passerelle rue du commerce - rue du St-Gothard et liaison espace public rue du commerce - halte de La Chaux-de-Fonds Les Forges**	**Priorité : A**	**Coût :**	**4.000 MCHF**
			Coût total A :	**4.000 MCHF**
			Coût total B :	**/**

Etat actuel	Le territoire de l'agglomération comprend de nombreuses barrières dues notamment à la topographie, aux chemins de fer, à l'autoroute. Ces césures participent à la discontinuité du réseau d'agglomération. A La Chaux-de-Fonds, il s'agit principalement des voies de chemin de fer.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	Les mesures de franchissement comprennent la réalisation de passages supérieurs et inférieurs qui nécessitent la mise en œuvre d'une infrastructure. La création ou l'amélioration des franchissements s'intègre à la stratégie d'assurer la continuité des itinéraires, diminuer les effets de coupure (barrières, topographie, etc.) et créer un maillage de liaisons mobilité douce et d'espaces publics, à l'échelle locale et intercommunale (ville des courtes distances). Elle permet également d'augmenter l'attractivité de la mobilité douce en développant des infrastructures appropriées pour répondre aux contraintes topographiques et de franchissements. Les déplacements piétons et cyclistes sont améliorés par la réalisation des franchissements (CE1) et un report modal vers la MD est favorisé, permettant une réduction des atteintes à l'environnement (CE4).

M21.6	Nouvelle passerelle rue du commerce - rue du St-Gothard et liaison espace public rue du commerce - halte de La Chaux-de-Fonds Les Forges	Priorité : A	Coût : 4.000 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		



Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

L'activité des entrepôts Coop va cesser d'ici quelques mois. Une densification et réhabilitation urbanistique est prévue avec un quartier mixte accueillant des activités et du logement.

Afin de relier ce nouveau morceau de ville et l'ensemble des quartiers plus au Sud au reste du territoire urbain, et en particulier à l'axe fort structurant TP sur le Pod et au chemin des Rencontres longeant la voie ferroviaire, il est prévu deux importantes mesures :

- Réalisation d'une passerelle au-dessus des voies ferrées jusqu'à Coop Entilles afin d'avoir une liaison mobilité douce (piétons et vélos) sécurisée et de qualité. Elle permettra à la fois l'accès au centre-commercial, mais également de descendre au niveau du chemin des Rencontres pour opérer la connexion avec cet axe majeur de MD de la ville (y.c. vélos).
- Réalisation d'un cheminement complémentaire au sud des voies réservé à la mobilité douce (piétons et vélos) depuis la future halte RER de La Chaux-de-Fonds Les Forges jusqu'au nouveau quartier des anciens entrepôts Coop.

Etat de la planification (2020)	• Étude de faisabilité : 2020-2022 • Etude de projet : 2021-2022 • Approbation des plans / permis de construire : 2022-2023 • Financement : 2023 • Travaux : 2024-2027, avec une mise en service en plusieurs étapes
Coûts	4.000 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☒ Autres : Promoteurs Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville de La Chaux-de-Fonds

Mise aux normes des passages pour piétons

M. Mobilité douce				
M11.11b	**Mise aux normes des passages pour piétons sur les routes à 2 voies, étape 2, 55 passages pour piétons**	**Priorité : A**	**Coût :**	**1.100 MCHF**
			Coût total A :	**1.100 MCHF**
			Coût total B :	**/**

Etat actuel	La nouvelle norme "SN 640 241" sur les passages piétons et qui est en vigueur depuis le 31 janvier 2016 demande une meilleure sécurisation des passages piétons. A La Chaux-de-Fonds, deux situations posent problème : • Il y a actuellement une cinquantaine de passages pour piétons situés sur des routes à deux voies unidirectionnelles qui n'ont ni îlots centraux, ni installations lumineuses. • Il y a actuellement une soixantaine de passage piétons situés sur des routes de plus de 8.50 mètres de large sans îlots centraux ou installations lumineuses. La mise aux normes de ces quelques cent passages piétons constitue un enjeu important dans la sécurisation des déplacements piétonniers en Ville de La Chaux-de-Fonds.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	La mise aux normes des passages pour piétons sur les routes à 2 voies permet de répondre à la stratégie qui vise à garantir davantage de sécurité pour les piétons. Ces mesures permettent principalement une augmentation de la sécurité objective et subjective des piétons (CE3), ainsi que la consolidation des continuités piétonnes (CE1). Certains aménagements contribuent également à la sécurité des cycles (traversées en deux temps avec îlot pour les vélos des routes les plus importantes).

M11.11b	**Mise aux normes des passages pour piétons sur les routes à 2 voies, étape 2, 55 passages pour piétons**	**Priorité : A**	**Coût : 1.100 MCHF**
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**6458.3.131**		
Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Le réseau routier de la ville de La Chaux-de-Fonds est composé de plusieurs axes avec deux voies de circulation dans le même sens ou d'un gabarit excédent 8.50m. Cette situation pose un problème de sécurité pour les passages pour piétons. Plusieurs solutions existent pour résoudre ce problème : • Réalisation d'îlots centraux : ceci est possible sur les axes routiers qui ont un gabarit routier d'au minimum 9.40 mètres, soit 2x3m70 de largeur pour le passage des chasse-neiges et un îlot central de 2 mètres. Si ce gabarit de 9.40 mètres n'existe pas, il y aurait la possibilité de rogner sur le trottoir. Cette solution est particulièrement non-qualitative en termes d'espace public puisque ces largeurs supplémentaires seraient prises sur les trottoirs. • Feux lumineux : cela représente un investissement important par rapport à la mesure puisqu'il faudrait compter, en moyenne, CHF 50'000.- par feu (sans compter les frais annuels d'entretien). L'installation de feux est également peu qualitative pour les flux piétonniers puisqu'ils génèrent des temps d'attente peu efficients pour les piétons. • Modification du schéma routier avec l'introduction d'un bidirectionnel. Cette solution peut avoir des conséquences importantes sur le report de trafic, les coûts de signalisation routière et de marquage. • Réduction à une voie de circulation : cette solution est celle qui est préconisée en priorité et retenue car elle permet d'améliorer la qualité des espaces publics et la sécurité des usagers. La mesure porte sur la réduction de la voirie à une voie de circulation avec augmentation de l'espace pour les piétons et les vélos à une cinquantaine de traversées piétonnes. Il s'agit de la seconde étape d'une mesurée débutée en PA3 (M11.11a).		
Etat de la planification (2020)	Orientation stratégique PA RUN 3 et expérience de mise en œuvre de ce type de mesures		
Coûts	1.100 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /		
Instances responsables	Ville de La Chaux-de-Fonds		

M. Le Locle

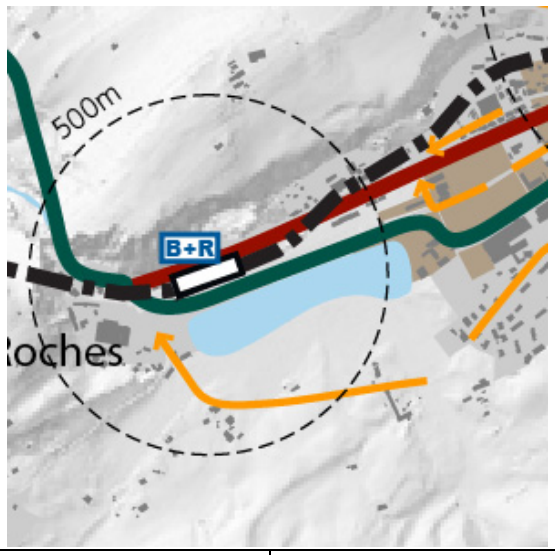
Maillage et sécurisation du réseau

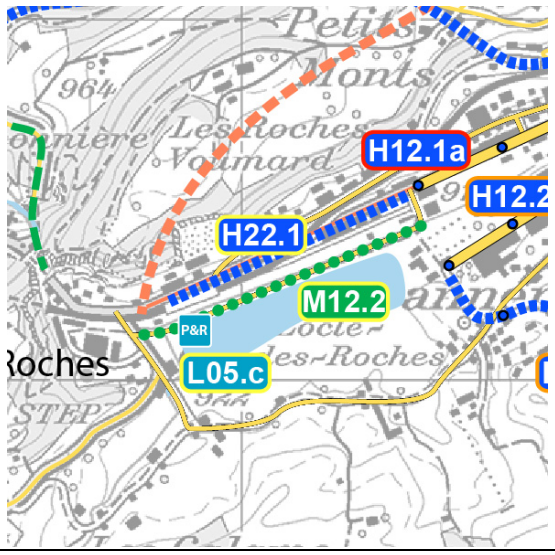
M. Mobilité douce				
M12.2	Prolongement du chemin des Rencontres entre Technicum et Le Col-des-Roches, étape 2	Priorité : C	Coût :	0.450 MCHF
M22.1a	**Aménagement d'une zone piétonne rue du Pont, entre la Grand-Rue et la rue Bournot (élargissement du centre piétonnier)**	**Priorité : A**	**Coût :**	**0.300 MCHF**
M22.1b	**Aménagement d'une zone piétonne rue Sylvain Mairet, entre la rue du Temple et la rue Daniel Jean-Richard (élargissement du centre piétonnier)**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.180 MCHF**
M22.1c	**Aménagement d'une zone piétonne rue Andrié, entre la rue Marie-Anne-Calame et la rue Daniel Jean-Richard (élargissement du centre piétonnier)**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.160 MCHF**
M22.1d	**Aménagement d'une zone piétonne avenue de l'Hôtel-de-Ville et de la rue Albert-Piguet, entre la rue de France et la rue des Envers (élargissement du centre piétonnier)**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.120 MCHF**
M22.1e	**Aménagement d'une zone piétonne, bus autorisés, avenue du Technicum et rue Henry-Grandjean, jusqu'à la rue Jehan Droz (élargissement du centre piétonnier)**	**Priorité : A**	**Coût :**	**0.850 MCHF**
			Coût total A :	**1.150 MCHF**
			Coût total B :	**0.460 MCHF**

Etat actuel	Le réseau MD de la Ville du Locle, bien qu'en partie continu et maillé, reste assez largement lacunaire et manque de hiérarchisation et de liaisons structurantes aménagées sur des itinéraires alternatifs, en dehors du trafic. Les aménagements pour les vélos restent rares, alors que pour les piétons, plusieurs mesures ont été réalisées ces dernières années.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	La stratégie pour la mobilité douce vise notamment à assurer la continuité des itinéraires, diminuer les effets de coupure et créer un maillage de liaisons mobilité douce et d'espaces publics, ainsi que d'augmenter l'attractivité de la mobilité douce en améliorant la qualité des aménagements piétonniers et cyclables ainsi que des espaces publics. Un des objectifs est également de garantir davantage de sécurité pour les piétons et les cyclistes. La réalisation des mesures de maillage et de sécurisation au Locle a pour objectif d'améliorer les conditions de circulation des MD (CE1) et la qualité des espaces

	publics (CE2) en créant une liaison structurante d'agglomération, permettant également d'accroitre la sécurité objective et subjective des piétons et des cyclistes (CE3). En créant un environnement plus sûr et attractif, avec des liaisons MD directes et continues, un report modal vers la MD est favorisé, permettant une réduction des nuisances (bruit et pollution) (CE4).

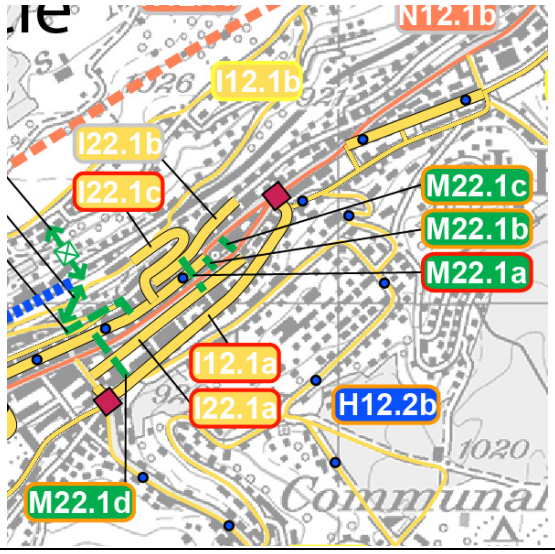
M12.2 Prolongement du chemin des Rencontres entre Technicum et Le Col-des-Roches, étape 2	Priorité : C	Coût : 0.450 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**	
Sous-catégorie ARE :	**/**	
Code ARE :	**6458.3.145**	





Description succincte	Le chemin des Rencontres est une voie de mobilité douce franco-suisse d'une trentaine de kilomètres entre les Montagnes neuchâteloises et le Haut-Doubs. Il s'agit d'une liaison MD structurante d'agglomération sur itinéraire privilégié à l'écart du trafic traversant la ville du Locle. La présente mesure concerne le prolongement du chemin des Rencontres dans la partie Ouest de la ville, du Technicum au Col-des-Roches. Il s'agit de la création d'un tronçon de mobilité douce piétons et vélos en site propre, le long du Biais. Le projet ne pourra être que réalisé après la fin du chantier de l'autoroute de contournement N20 (terrains occupés par ce dernier).
Etat de la planification (2020)	• Etude de faisabilité : 2026 • Etude de projet : 2027 • Approbation des plans / permis de construire : 2028 • Financement : 2028 • Travaux : 2029 – 2030 (date à préciser) • Mise en service : 2030
Coûts	0.450 MCHF ☒ CH PA ☒ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Dans le cadre du plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC), le Conseil d'État peut accorder, à charge du budget, une subvention à la commune jusqu'à 20% des frais de réalisation des aménagements cyclables pour cet itinéraire utilitaire, pour autant que celui-ci soit inscrit au plan directeur communal.
Instances responsables	Ville du Locle

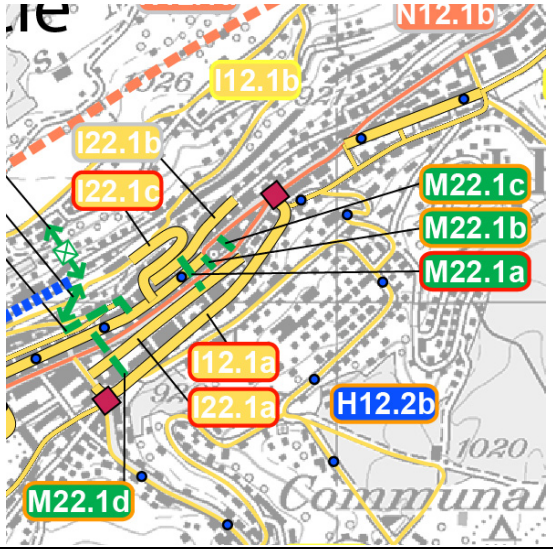
M22.1a	Aménagement d'une zone piétonne rue du Pont, entre la Grand-Rue et la rue Bournot (élargissement du centre piétonnier)	Priorité : A	Coût : 0.300 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		



Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	La rue du Pont est un axe secondaire transversal Nord-Sud du centre-ville ouvert à la circulation, mais au trafic très réduit. Pour garantir le report des automobilistes sur le contournement N20, les mesures d'accompagnement ont été développées dans le cadre du PDPM N20 selon les principes suivants : • Réorganisation du schéma de circulation interne au centre-ville ; • Actions de modération du trafic ; • Requalification des espaces publics ; • Réalisation d'aménagements en faveur des transports publics et de la mobilité douce. Cette mesure va principalement dans le sens de ces deux derniers objectifs et de valoriser le centre-ville du Locle, notamment par une large piétonisation limitant le trafic au centre-ville dès la mise en service du contournement N20. Cette mesure s'inscrit par ailleurs dans une vision plus large qui vise à piétonniser, de coteau à coteau, plusieurs rues transversales de moindre importance pour le TIM. Ainsi la mesure porte sur la piétonisation complète de la rue du Pont à minima entre les rues Daniel-Jean Richard et Gare, voire entre la Grand-Rue et la rue Bournot à l'exception des carrefours avec les rues du Temples et Daniel-Jeanrichard pour assurer la continuité de l'itinéraire N20 en traversée du Locle tant que le contournement n'est pas en service. Il s'agit dès aujourd'hui par le biais d'aménagement urbain et de mobilité douce de créer une assise au large centre piétonnier (vélos tolérés) que rendra possible la mise en service du contournement N20 (mesure d'accompagnement N20 anticipée).
Etat de la planification (2020)	• Etude de scénarios de réorganisation des circulations, en cours de réalisation par le mandataire de la commune. • Etude de faisabilité : 2022 • Etude de projet : 2021

	• Approbation des plans / permis de construire : 2024 • Financement : 2025 • Travaux : 2026 (date à préciser) • Mise en service : 2026
Coûts	0.300 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville du Locle

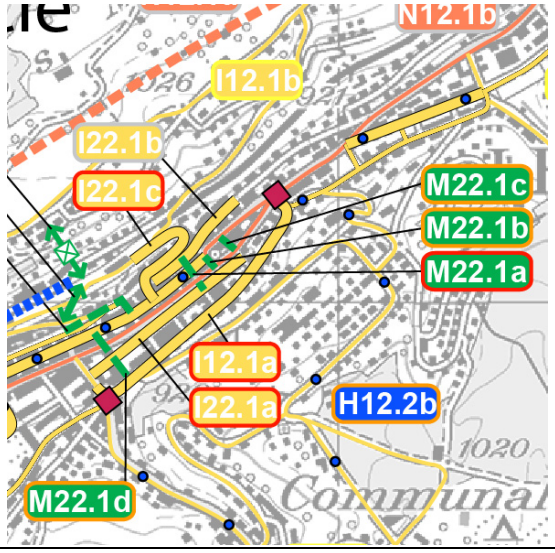
M22.1b	Aménagement d'une zone piétonne rue Sylvain Mairet, entre la rue du Temple et la rue Daniel Jean-Richard (élargissement du centre piétonnier)	Priorité : B	Coût : 0.180 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		



Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	La rue Sylvain Mairet est un axe secondaire transversal Nord-Sud du centre-ville ouvert à la circulation, mais au trafic très réduit. Pour garantir le report des automobilistes sur le contournement N20, les mesures d'accompagnement ont été développées dans le cadre du PDPM N20 selon les principes suivants : • Réorganisation du schéma de circulation interne au centre-ville ; • Actions de modération du trafic ; • Requalification des espaces publics ; • Réalisation d'aménagements en faveur des transports publics et de la mobilité douce. Cette mesure va principalement dans le sens de ces deux derniers objectifs et de valoriser le centre-ville du Locle, notamment par une large piétonisation limitant le trafic au centre-ville dès la mise en service du contournement N20. Cette mesure s'inscrit par ailleurs dans une vision plus large qui vise à piétonniser, de coteau à coteau, plusieurs rues transversales de moindre importance pour le TIM. Ainsi la mesure prote sur la piétonisation complète de la rue du Sylvain-Mairet entre les rues Daniel-Jean Richard et Temple. Il s'agit dès aujourd'hui par le biais d'aménagement urbain et de mobilité douce de créer une assise au large centre piétonnier (vélos tolérés) que rendra possible la mise en service du contournement N20 (mesure d'accompagnement N20 anticipée).
Etat de la planification (2020)	• Etude de scénarios de réorganisation des circulations, en cours de réalisation par le mandataire de la Commune. • Etude de faisabilité : 2021 - 2023 • Etude de projet : 2028 • Approbation des plans / permis de construire : 2029 • Financement : 2029

	• Travaux : 2030 (date à préciser) • Mise en service : 2030
Coûts	0.180 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville du Locle

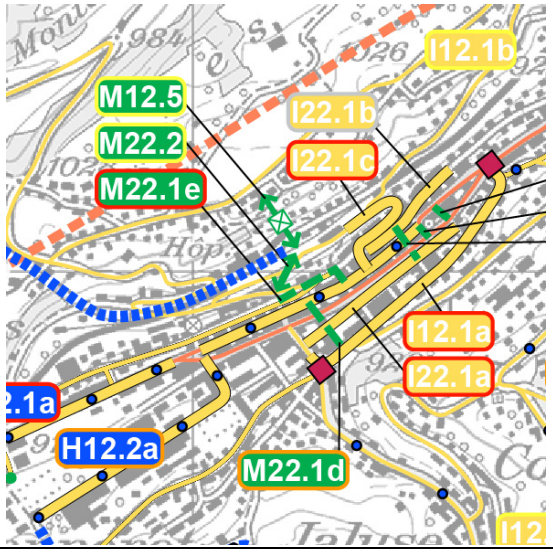
M22.1c	Aménagement d'une zone piétonne rue Andrié, entre la rue Marie-Anne-Calame et la rue Daniel Jean-Richard (élargissement du centre piétonnier)	Priorité : B	Coût : 0.160 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		



Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	La rue du Andrié est un axe secondaire transversal Nord-Sud du centre-ville ouvert à la circulation, mais au trafic très réduit. Pour garantir le report des automobilistes sur le contournement N20, les mesures d'accompagnement ont été développées dans le cadre du PDPM N20 selon les principes suivants : • Réorganisation du schéma de circulation interne au centre-ville ; • Actions de modération du trafic ; • Requalification des espaces publics ; • Réalisation d'aménagements en faveur des transports publics et de la mobilité douce. Cette mesure va principalement dans le sens de ces deux derniers objectifs et de valoriser le centre-ville du Locle, notamment par une large piétonisation limitant le trafic au centre-ville dès la mise en service du contournement N20. Cette mesure s'inscrit par ailleurs dans une vision plus large qui vise à piétonniser, de coteau à coteau, plusieurs rues transversales de moindre importance pour le TIM. Ainsi la mesure prote sur la piétonisation partielle de la rue du Andrié entre les rues Daniel-Jean Richard et Anne-Marie-Calame. Il s'agit dès aujourd'hui par le biais d'aménagement urbain et de mobilité douce de créer une assise au large centre piétonnier (vélos tolérés) que rendra possible la mise en service du contournement N20 (mesure d'accompagnement N20 anticipée).
Etat de la planification (2020)	• Etude de scénarios de réorganisation des circulations, en cours de réalisation par le mandataire de la Commune. • Etude de faisabilité : 2021 - 2023 • Etude de projet : 2028 • Approbation des plans / permis de construire : 2029 • Financement : 2029

	• Travaux : 2031 (date à préciser) • Mise en service : 2031
Coûts	0.160 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : 100% Commune La mesure prévoit le réaménagement d'environ 45 [m] de route d'une largeur moyenne de 10 [m]. Nous sommes partis sur un coût de base estimatif de 350.-/m2 pour la route et de 25.-/m2 pour les aménagements.
Instances responsables	Ville du Locle

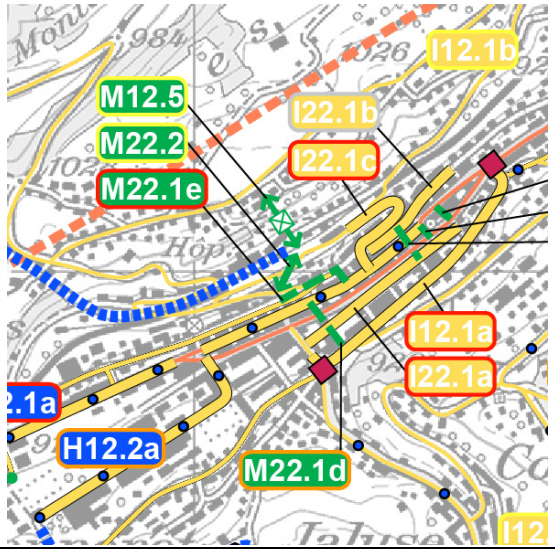
M22.1d	**Aménagement d'une zone piétonne avenue de l'Hôtel-de-Ville et de la rue Albert-Piguet, entre la rue de France et la rue des Envers (élargissement du centre piétonnier)**	**Priorité : B**	**Coût : 0.120 MCHF**
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		



Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Le tronçon nord de l'avenue de l'Hôtel-de-Ville et la rue Albert-Piguet est un axe secondaire transversal Nord-Sud du centre-ville ouvert à la circulation, mais au trafic très réduit. Pour garantir le report des automobilistes sur le contournement N20, les mesures d'accompagnement ont été développées dans le cadre du PDPM N20 selon les principes suivants : • Réorganisation du schéma de circulation interne au centre-ville ; • Actions de modération du trafic ; • Requalification des espaces publics ; • Réalisation d'aménagements en faveur des transports publics et de la mobilité douce. Cette mesure va principalement dans le sens de ces deux derniers objectifs et de valoriser le centre-ville du Locle, notamment par une large piétonisation limitant le trafic au centre-ville dès la mise en service du contournement N20. Cette mesure s'inscrit par ailleurs dans une vision plus large qui vise à piétonniser, de coteau à coteau, plusieurs rues transversales de moindre importance pour le TIM. Ainsi la mesure prote sur la piétonisation partielle du tronçon entre la rue de France et la rue des Envers. Il s'agit dès aujourd'hui par le biais d'aménagement urbain, de l'implantations de végétation et de mobilité douce de créer une assise au large centre piétonnier (vélos tolérés) que rendra possible la mise en service du contournement N20 (mesure d'accompagnement N20 anticipée).
Etat de la planification (2020)	• Etude de scénarios de réorganisation des circulations, en cours de réalisation par le mandataire de la Commune. • Etude de faisabilité : 2021 - 2023 • Etude de projet : 2028 • Approbation des plans / permis de construire : 2029

	• Financement : 2029 • Travaux : 2032 (date à préciser) • Mise en service : 2033
Coûts	0.120 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville du Locle

M22.1e	**Aménagement d'une zone piétonne, bus autorisés, rue des Billodes, rue de la Côte et rue Henry-Grandjean, jusqu'à la rue Jehan Droz (élargissement du centre piétonnier)**	**Priorité : A**	**Coût : 0.850 MCHF**
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		



Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

La rue des Billodes et rue de la Côte constitue un axe d'accès au secteur Nord de la Ville (Bellevue, Hôpital, Les Monts) alors que la rue Henry-Grandjean est un axe secondaire transversal Nord-Sud du centre-ville ouvert à la circulation, mais au trafic réduit.

Pour garantir le report des automobilistes sur le contournement N20, les mesures d'accompagnement ont été développées dans le cadre du PDPM N20 selon les principes suivants :

- Réorganisation du schéma de circulation interne au centre-ville ;
- Actions de modération du trafic ;
- Requalification des espaces publics ;
- Réalisation d'aménagements en faveur des transports publics et de la mobilité douce.

Cette mesure vise à valoriser le centre-ville du Locle, notamment par une large piétonisation limitant le trafic au centre-ville dès la mise en service du contournement N20. Cette mesure s'inscrit par ailleurs dans une vision plus large qui vise à piétonniser, de coteau à coteau, plusieurs rues transversales de moindre importance pour le TIM.

Ainsi la mesure prévoit la requalification complète de la voirie, avec une valorisation des espaces publics, la suppression de l'accès au trafic (bus et ayant droit autorisés), une amélioration des conditions de déplacement des MD, ainsi que des aménagements dédiés aux TP. Cela implique une redistribution totale des priorités en faveur des TP et MD, par un aménagement privilégiant une forte coexistence (zone piétonne avec bus autorisé). Cette mesure dans le périmètre élargi de la nouvelle interface de TP de la gare (place du 1er août) participe à l'assise d'un futur large centre piétonnier (vélos tolérés) que rendra possible la

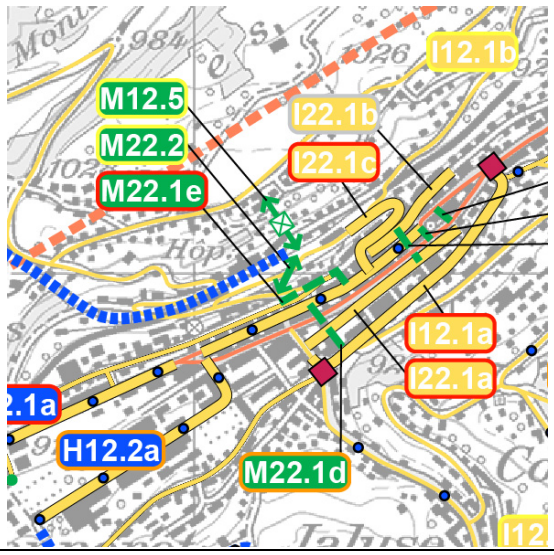
	mise en service du contournement N20 (mesure d'accompagnement N20 anticipée).
Etat de la planification (2020)	• Etude de scénarios de réorganisation des circulations, en cours de réalisation par le mandataire de la Commune. • Etude de faisabilité : 2021 - 2023 • Etude de projet : 2025 • Approbation des plans / permis de construire : 2025 • Financement : 2026 • Travaux : 2027 (date à préciser) • Mise en service : 2027
Coûts	0.850 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville du Locle

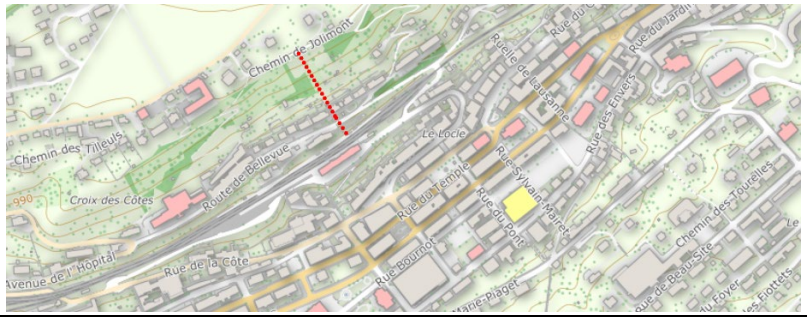
Franchissements

M. Mobilité douce				
M12.5	Liaison mécanique - Gare - Hôpital - Quartier des Monts	Priorité : C	Coût :	0.950 MCHF
M22.2	Franchissement / liaison MD entre la gare et le secteur Billodes et le pôle du Technicum	Priorité : C	Coût :	/
			Coût total A :	/
			Coût total B :	/

Etat actuel	Le territoire de l'agglomération comprend de nombreuses barrières dues notamment à la topographie, aux chemins de fer etc. Ces césures participent à la discontinuité du réseau d'agglomération. Au Locle, il s'agit principalement de barrières topographiques, avec les coteaux particulièrement raides et de forte dénivellation (notamment les quartiers des Monts au Nord, ou du Communal et des Saignoles au Sud) et dans une moindre mesure des voies de chemin de fer.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	Les mesures de franchissement comprennent la réalisation de passages supérieurs et inférieurs, ainsi que des liaisons mécanisées (ascenseurs, etc.) qui nécessitent la mise en œuvre d'une infrastructure. La création ou l'amélioration des franchissements s'intègre à la stratégie d'assurer la continuité des itinéraires, diminuer les effets de coupure (barrières, topographie, etc.) et créer un maillage de liaisons mobilité douce et d'espaces publics, à l'échelle locale et intercommunale (ville des courtes distances). Elle permet également d'augmenter l'attractivité de la mobilité douce en développant des infrastructures appropriées pour répondre aux contraintes topographiques et de franchissements. Les déplacements piétons et cyclistes sont améliorés par la réalisation des franchissements (CE1) et un report modal vers la MD est favorisé, permettant une réduction des atteintes à l'environnement (CE4).

M12.5	Liaison mécanique - Gare - Hôpital - Quartier des Monts	Priorité : C	Coût : 0.950 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		



Description succincte	La mesure prévoit la réalisation d'une liaison mécanique (ascenseur) entre Gare – Hôpital – Monts. Cette liaison mécanique s'inscrit dans la continuité de celle déjà réalisée entre l'interface TP du centre-ville (place du 1er août, mesure I0.6 PA1) et la gare, à savoir le remontoir (mesure M0.49 PA1). Ce second lien mécanisé vise à assurer une liaison attractive et efficace entre le quartier des Monts et la gare, puis le centre-ville, et franchir la forte dénivellation existante. Le projet est en particulier à coordonner avec l'extension à plus long terme du quartier existant des Monts. 
Etat de la planification (2020)	Orientation stratégique PA RUN 3
Coûts	0.950 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Ville du Locle

M. Pôle Est

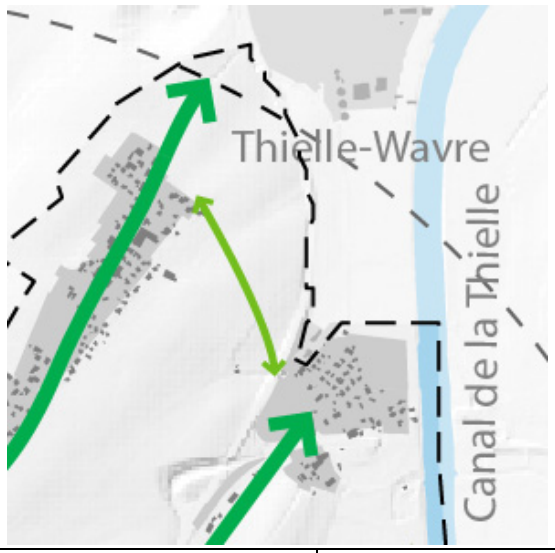
Maillage et sécurisation du réseau

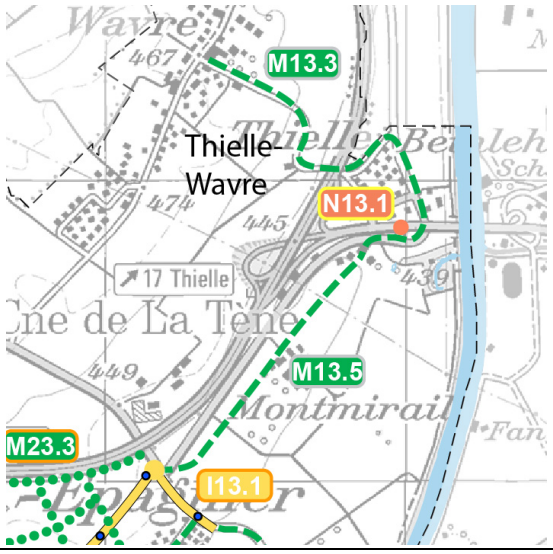
M. Mobilité douce				
M13.3	**Aménagement MD Wavre-Thielle**	**Priorité : Ae**	**Coût :**	**0.600 MCHF**
M13.5	**Aménagement d'une piste mixte piétons - vélos sur le Champs de la Croix par le site de Montmirail, entre Epagnier et Thielle**	**Priorité : Ae**	**Coût :**	**0.450 MCHF**
M13.6	**Aménagement d'une piste cyclable entre St-Blaise et Cornaux**	**Priorité : A**	**Coût :**	**3.340 MCHF**
M23.1	**Aménagement de modération de l'espace-rue en faveur des vélos sur les transversales MD nord-sud à travers la localité de Marin, notamment la rue des Indiennes**	**Priorité : A**	**Coût :**	**0.300 MCHF**
M23.2	**Aménagement d'un fin maillage d'espace public et de MD dans le pôle mixte de gare**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.200 MCHF**
M23.3	**Aménagement d'un maillage fin d'espace public et de MD dans le pôle de développement économique Littoral Est**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.500 MCHF**
M23.4	**Aménagement de l'axe transversale entre la rue de la Gare et le centre commercial en faveur des vélos, rue de Bellevaux**	**Priorité : C**	**Coût :**	**0.100 MCHF**
			Coût total A :	**3.640 MCHF**
			Coût total B :	**0.700 MCHF**

Etat actuel	Le maillage MD entre les différentes entités territoriales de La Tène, bien qu'existant en partie, manque de sécurité et d'attractivité, notamment pour les cyclistes (pas d'infrastructures ou d'aménagements) et pour les relations piétons et vélos entre les hameaux de Wavre, Thielle et le centre de la commune. Ces discontinuités des aménagements concernent d'une part des axes routiers urbains principaux comme l'avenue des Champs-Montants avec encore une forte dominance du TIM et des routes hors localité vers les hameaux de Wavre et de Thielle. Ce constat s'accompagne des points faibles majeurs suivants : la sécurité insuffisante (absence de bandes cyclables, de modération du trafic, fort trafic et vitesses élevées, etc.) et le manque d'attractivité (confort des aménagements et notamment leurs dimensions, signalisation, équipements des haltes et arrêts TP et de leurs accès, etc.).
Description de la conception et	La stratégie pour la mobilité douce vise notamment à assurer la continuité des itinéraires, diminuer les effets de coupure et créer un maillage de liaisons mobilité

opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	douce et d'espaces publics, ainsi que d'augmenter l'attractivité de la mobilité douce en améliorant la qualité des aménagements piétonniers et cyclables ainsi que des espaces publics. Un des objectifs est également de garantir davantage de sécurité pour les piétons et les cyclistes. La réalisation des mesures de maillage et de sécurisation dans le Pôle Est permet non seulement d'améliorer les conditions de circulation des MD (CE1) et la qualité des espaces publics (CE2) en répondant à des anomalies ponctuelles du réseau, notamment entre les différentes entités territoriales de La Tène, mais également d'accroitre la sécurité objective et subjective des piétons et des cyclistes (CE3). En créant un environnement plus sûr et attractif, avec des liaisons MD directes et continues, un report modal vers la MD est également favorisé, permettant une réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO_2 ainsi que des immiscions sonores (CE4).

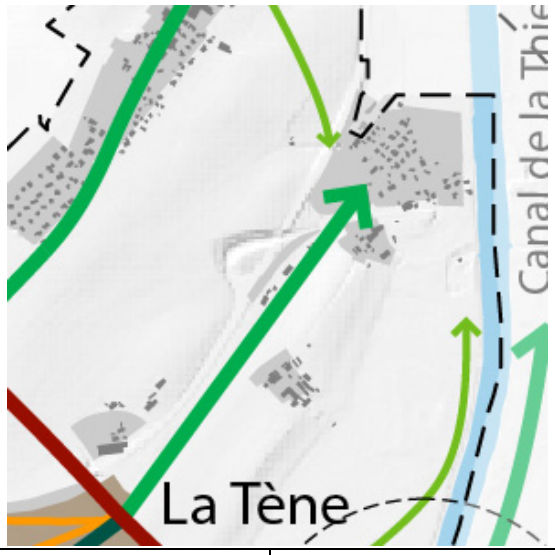
M13.3 Aménagement MD Wavre-Thielle		Priorité : Ae	Coût : 0.600 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**6458.3.151**		

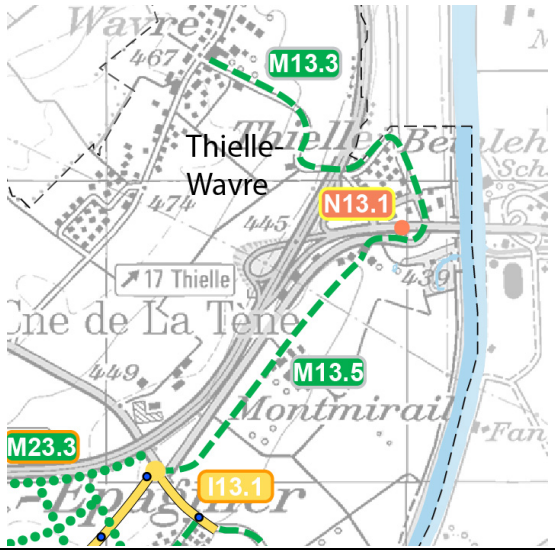




Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Dans le cadre du processus de fusion entre les communes de Thielle-Wavre et Ma-rin-Epagnier, les politiques se sont engagés à connecter les localités voies MD entre elles. La région de l'Entre-deux-Lacs prévoit l'aménagement d'un itinéraire structurant pour la mobilité douce entre Cornaux et Marin, via Wavre, Thielle et Epagnier. Entre Wavre et Thielle, la route présente une forte pente et aucun aménagement pour les piétons et les cycles. Cette situation est inconfortable et surtout dangereuse pour les MD. De plus l'école se trouvant à Wavre, un itinéraire doux et sécurisé est désormais nécessaire. Cette réalisation (liaison structurante en milieu rural) offrirait une nouvelle alternative à la connexion de Marin-Epagnier et Wavre par le plateau et la nouvelle passerelle, dont une axe MD et entièrement hors trafic est finalisé. Cette nouvelle liaison s'inscrit dans la continuité de la liaison en direction d'Epagnier, en passant par Montmirail, puis le PDE et enfin la halte RER de Marin-Epagnier.
Instances responsables	Commune de La Tène

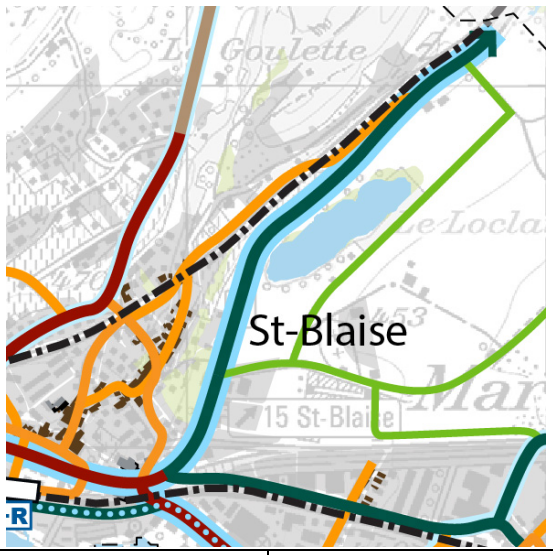
M13.5 Aménagement d'une piste mixte piétons - vélos sur le Champs de la Croix par le site de Montmirail, entre Epagnier et Thielle	Priorité : Ae	Coût : 0.450 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**	
Sous-catégorie ARE :	**/**	
Code ARE :	**/**	

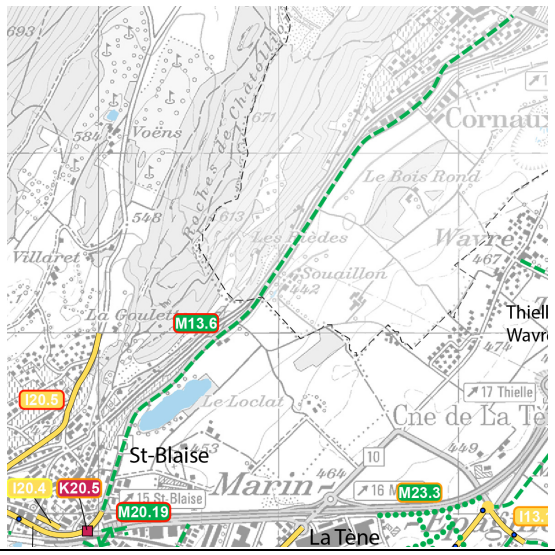




Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Dans le cadre du processus de fusion entre les communes de Thielle-Wavre et Marin-Epagnier, les politiques se sont engagés à connecter les localités voies MD entre elles. La région de l'Entre-deux-Lacs prévoit l'aménagement d'un itinéraire structurant pour la mobilité douce entre Cornaux et Marin, via Wavre, Thielle et Epagnier. Entre Thielle et Marin-Epagnier, la route cantonale ne présente aucun aménagement pour les piétons et les cycles. Cette situation est inconfortable et pas sécurisée pour les MD. Cette réalisation (liaison structurante en milieu rural) offrirait une nouvelle alternative à la connexion de Marin-Epagnier et Wavre par le plateau et la nouvelle passerelle, dont une axe MD et entièrement hors trafic est finalisé. Dans le cadre de la révision du PAL en cours les autorités ont validé le principe d'une "voie verte" reliant Thielle à Marin-Epagnier, plus précisément la halte RER et le PDE en passant par Montmirail. La desserte multimodale ainsi que la connexion des diverses entités bâties existantes et à développer constitues un enjeu de mobilité particulièrement important. Cette mesure peut d'ores et déjà répondre à un besoin réel, mais encore davantage une fois le PDE en réalisation.
Instances responsables	Commune de La Tène

M13.6 Aménagement d'une piste cyclable entre St-Blaise et Cornaux	Priorité : A	Coût : 3.340 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**	
Sous-catégorie ARE :	**/**	
Code ARE :	**6458.3.154**	



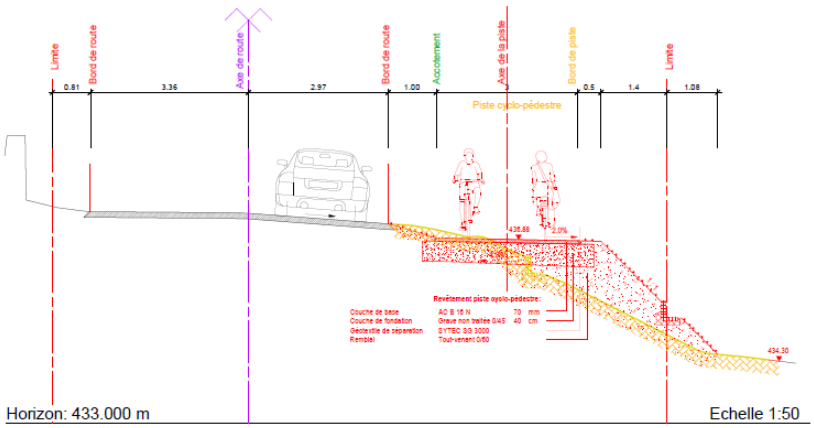


Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

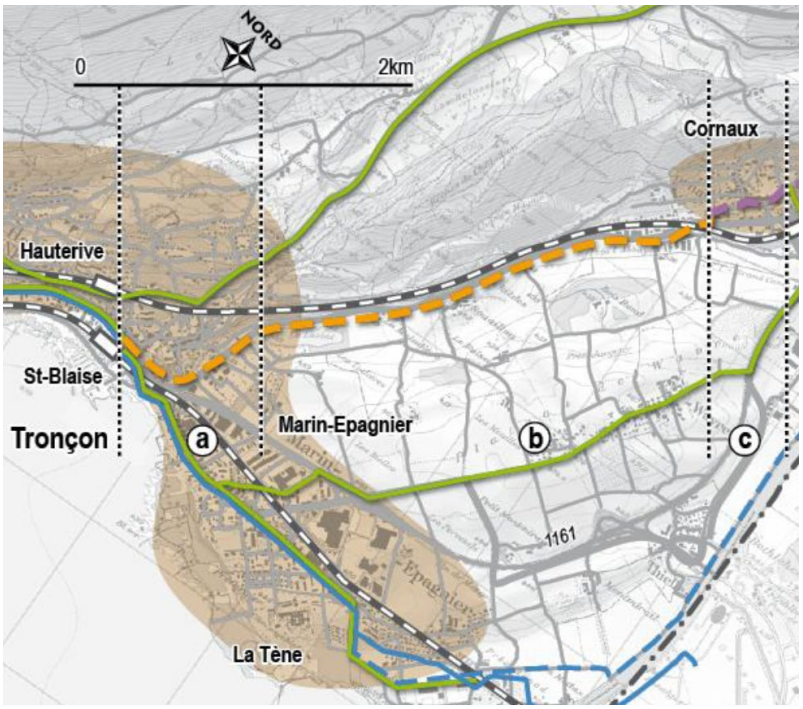
Le premier tronçon de la liaison structurante d'agglomération reliant Cornaux à St-Blaise, en traversée de St-Blaise, jusqu'au giratoire Martini est actuellement déjà équipé en bandes cyclables.

La mesure prévoit l'aménagement d'une piste cyclable latérale le long de la RC5 à partir du giratoire Martini jusqu'à Cornaux. Sur un 1er tronçon de 200m un simple marquage de bandes cyclables latérales est à réaliser, alors que sur le tronçon suivant de 1.3 km un élargissement de la route d'environ 4m est nécessaire pour réaliser la piste cyclable (avec 400 m2 d'emprise sur domaine privé).

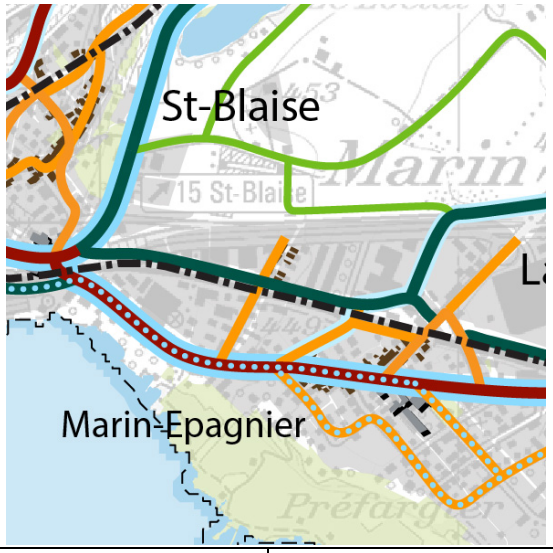
Profil type Piste cyclo-pédestre

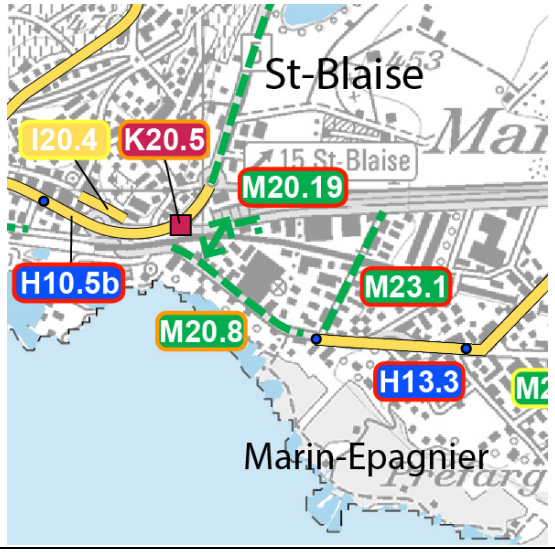


La mesure est également inscrite au plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC). Il s'agit des tronçons B5-a et B5-b de l'itinéraire "utilitaire principal" B5.

	 Le projet touchera en partie le site de reproduction de batraciens du Loclat d'importance nationale (IBN, objet n° NE58). Afin de permettre cette réalisation le MO est appuyé dans cette démarche spécifique par le bureau l'Azuré spécialisé en écologie appliquée. Des mesures compensatoires seront réalisées pour un montant estimatif de Fr. 475'000.- H.T. (voir estimations préliminaires des coûts)
Etat de la planification (2020)	Plan directeur cantonal de mobilité cyclable, février 2017, citec pour le SPCH. • Mise à l'enquête été 2021 • Traitement des oppositions Automne 2021 à automne 2022 (décision finale de l'autorité compétente) • Projet d'exécution été 2022 • Appel d'offres, adjudication automne 2022 • Début des travaux mars 2023 • Octroi du crédit cadre MD 2023 – 2027 4e trimestre 2022 • Travaux principaux 2023 – 2024 • Mise en service automne 2024 • Plans de situation et coupes • Plan d'emprises provisoire et définitives • Estimation préliminaire des coûts
Coûts	3.340 MCHF ☒ CH PA ☒ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : Dans le cadre du plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC), le Conseil d'État peut accorder, à charge du budget, une subvention à la commune jusqu'à 100% des frais de réalisation des aménagements cyclables pour cet itinéraire utilitaire sur route cantonale figurant dans le PDCMC.
Instances responsables	Communes de St-Blaise, de Cornaux et Canton (SPCH)

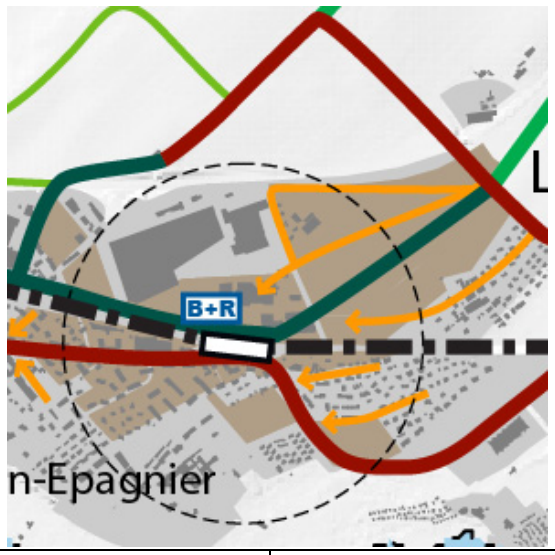
M23.1	Aménagement de modération de l'espace-rue en faveur des vélos sur les transversales MD nord-sud à travers la localité de Marin, notamment la rue des Indiennes	Priorité : A	Coût : 0.300 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		

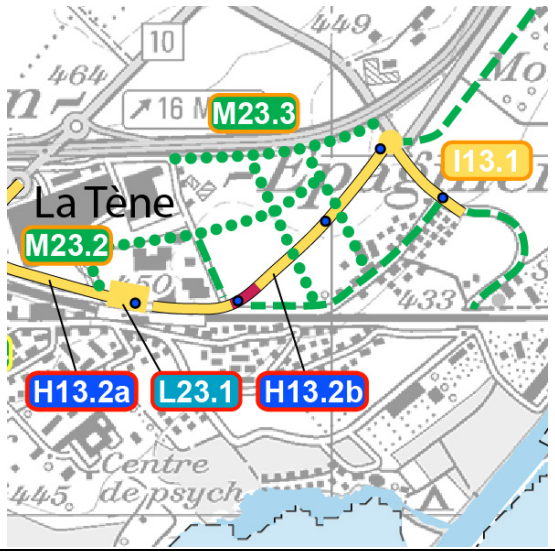




Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	La stratégie mobilité douce du PA prévoit le développement des itinéraires de rabattement vers les centralités et les TP. La mesure prévoit des aménagements de modération de l'espace-rue en faveur des vélos sur les transversales MD nord-sud à travers la localité de Marin, notamment la rue des Indiennes qui relie l'axe historique, où circule l'axe structurant TP, à la zone commerciale et d'activités au Nord (Manor, Jumbo), ainsi que la Cité Martini. La mesure permet d'une part d'améliorer le rabattement sur les TP, tant sur l'axe de Louis-de-Meuron que sur celui au Nord des Champs-Montants (pas de continuité vélo au Nord sur l'axe à fort trafic des Champs-Montants), et d'autre part de compléter le maillage MD recherché dans la requalification de la centralité de Marin, centre dans lequel il est prévu un réaménagement urbain permettant de redonner l'espace public aux piétons et de réduire fortement le trafic de transit (H13.3 et M20.8).
Etat de la planification (2020)	• Approfondissement COMUL MD – Structure des réseaux de mobilité douce et aménagements du réseau cyclable mesures, mrs partner pour la COMUL, avril 2021. • Projet d'étude de trafic sur tout le périmètre de Marin-village, les Indiennes, Champs-Montants, etc.
Coûts	0.300 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de La Tène.

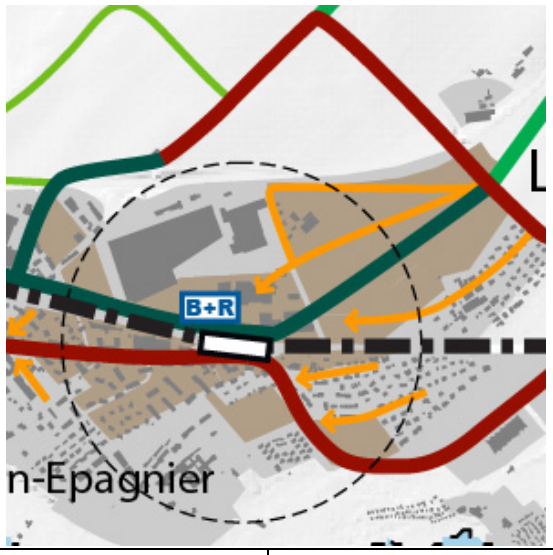
M23.2 Aménagement d'un fin maillage d'espace public et de MD dans le pôle mixte de gare	Priorité : B	Coût : 0.200 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**	
Sous-catégorie ARE :	**/**	
Code ARE :	**/**	

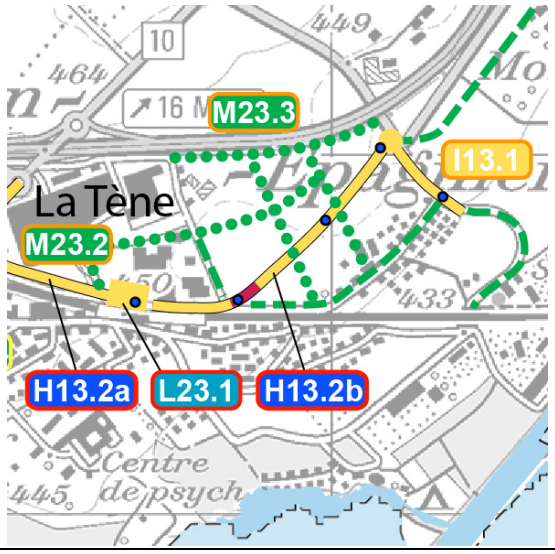




Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Au Nord de la halte RER de Marin-Epagnier est prévu le développement du pôle de gare Nord. Ce projet urbain, véritable nouveau morceau de ville autour de la halte RER et le centre commercial Marin-Centre, constitue un des principaux secteurs de développement de l'agglomération. La restructuration du secteur nécessite un important travail de maillage des réseaux de mobilité douce. La mesure porte sur la réalisation des cheminements MD dans le pôle de gare. Le projet est complémentaire à la mesure de l'interface TP au Sud (L23.1). Tout comme cette dernière, cette mesure ne comprend pas l'aménagement des espaces publics de références du futur pôle de gare nord, qui seront définis dans une étude-test qui sera lancée en 2021. Enfin, la mesure s'inscrit dans la continuité de la mesure M23.3 qui prévoit le prolongement du maillage MD de/vers le PDE Littoral Est.
Etat de la planification (2020)	• Approfondissement COMUL MD – Structure des réseaux de mobilité douce et aménagements du réseau cyclable mesures, mrs partner pour la COMUL, avril 2021. • Etude-test "Pôle de gare" en 2021
Coûts	0.200 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de La Tène

M23.3 Aménagement d'un fin maillage d'espace public et de MD dans le pôle de développement économique Littoral Est	Priorité : B	Coût : 0.500 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**	
Sous-catégorie ARE :	**/**	
Code ARE :	**/**	

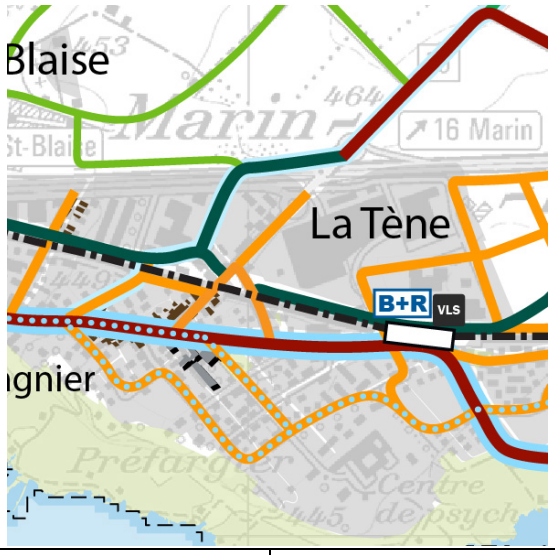


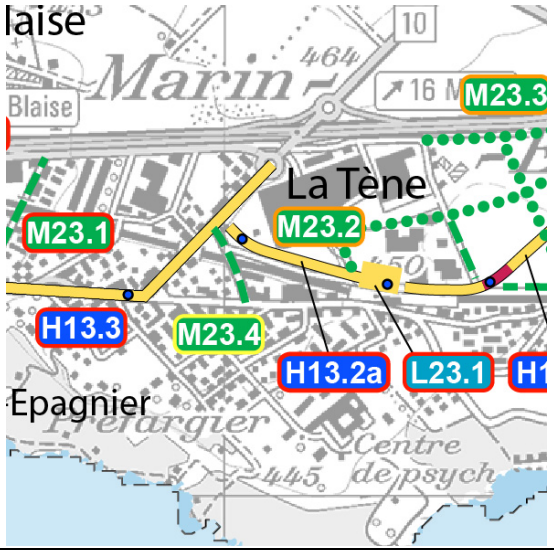


Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Au Nord-est de la halte RER de Marin-Epagnier est prévu le développement du pôle économique d'intérêt cantonal (PDE) Littoral Est et le pôle mixte des Cheintres. Ces derniers, extrêmement bien localisés dans les réseaux TP (halte RER et axe structurant TP), se doivent également d'être reliés de manière sûr et attractive au reste du territoire d'agglomération et aux transports publics. Le développement du PDE et du pôle mixte, vaste site de plusieurs hectares, nécessite un important maillage de mobilité douce, notamment pour accéder aux transports publics. La mesure porte sur la réalisation des cheminements MD dans les deux pôles. Le projet est complémentaire à la mesure de l'axe structurant TP qui accueille également la colonne vertébrale MD Est-ouest du site du PDE (H13.2b). Par ailleurs, la mesure s'inscrit dans la continuité de la mesure M23.2 qui prévoit le prolongement du maillage MD de/vers le pôle de gare Nord de la halte RER de Marin-Epagnier.
Etat de la planification (2020)	• Approfondissement COMUL MD – Structure des réseaux de mobilité douce et aménagements du réseau cyclable mesures, mrs partner pour la COMUL, avril 2021. • Schéma directeur du pôle de développement Littoral-Est (Plan d'aménagement cantonal)
Coûts	0.500 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de La Tène

M23.4	Aménagement de l'axe transversal entre la rue de la Gare et le centre commercial en faveur des vélos, rue de Bellevaux	Priorité : C	Coût : 0.100 MCHF

Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**
Sous-catégorie ARE :	**/**
Code ARE :	**/**





Description succincte	La stratégie mobilité douce du PA prévoit le développement des itinéraires de rabattement vers les centralités et les TP. La mesure prévoit des aménagements de modération de l'espace-rue en faveur des vélos sur les transversales MD nord-sud à travers la localité de Marin, notamment la rue de Bellevaux. Il s'agit de l'axe transversal entre la rue de la Gare et le centre commercial de Marin-Centre. La mesure permet d'une part d'améliorer le rabattement sur les TP et d'autre part de compléter le maillage MD recherché dans la requalification de la centralité de Marin et du nouveau pôle de gare autour de la halte RER de Marin-Epagnier. La mesure est à concrétiser dans le cadre de la réorganisation des circulations sur la centralité de Marin et du pôle de gare, ainsi que l'étude-test sur ce dernier (2021).
Etat de la planification (2020)	Projet d'étude de trafic sur tout le périmètre de Marin-village, les Indiennes, Champs-Montants, etc.
Coûts	0.100 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☐ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de La Tène

M. Archipel Ouest

Maillage et sécurisation du réseau

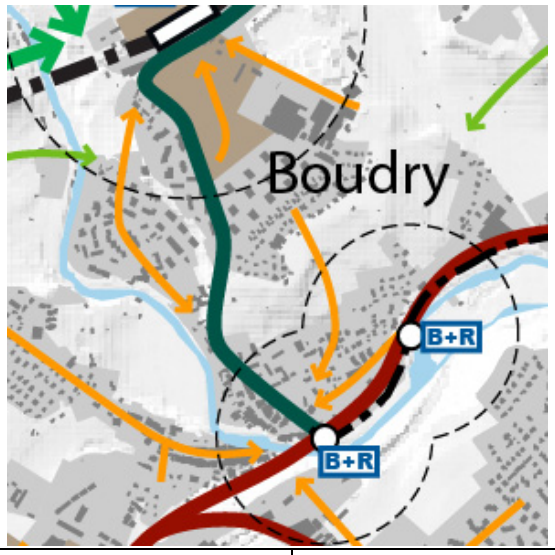
M. Mobilité douce				
M14.2	**Fermeture au TIM de la route de la Gare et aménagements MD du faubourg Philippe-Suchard (y.c. accès collège)**	**Priorité : A**	**Coût :**	**0.500 MCHF**
M14.3	Nouvelle liaison MD pôle de développement économique d'intérêt cantonal - centre, y.c. aménagement de la route de l'Europe	Priorité : C	Coût :	0.543 MCHF
M14.4	**Nouvelle liaison MD entre Bevaix et Perreux/Boudry, en continuité du chemin des Sagnes**	**Priorité : A**	**Coût :**	**0.620 MCHF**
M14.6	**Aménagement d'une chaussée à voie centrale banalisée ou de bandes cyclables à la rue des Courtils, en entrée de localité**	**Priorité : A**	**Coût :**	**0.225 MCHF**
M14.8	Itinéraire alternatif MD Bôle - Auvernier, le long du tronçon ferroviaire démantelé	Priorité : C	Coût :	1.408 MCHF
M14.10	Aménagement d'une bande mixte piétons/vélos sur le chemin de la Vy d'Etra, liaison Boudry - PDE Littoral Ouest	Priorité : C	Coût :	2.500 MCHF
M14.11	**Aménagement d'une liaison MD entre Bevaix et Cortaillod**	**Priorité : A**	**Coût :**	**0.800 MCHF**
M14.12	**Valorisation de la liaison MD entre Bevaix et Gorgier, requalification des accès à la gare de Bevaix**	**Priorité : B**	**Coût :**	**1.520 MCHF**
M14.13	Aménagement bande cyclable route des Buchilles, liaison Boudry - PDE Littoral Ouest	Priorité : C	Coût :	0.081 MCHF
M24.1	**Aménagement d'une chaussée à voie centrale banalisée en faveur des vélos entre Milvignes et Auvernier, sur la rue de la Côte**	**Priorité : Ae**	**Coût :**	**/**
M24.2	**Aménagement de modération de l'espace-rue en faveur des vélos sur la route des Troisrods, en direction de Rochefort**	**Priorité : Ae**	**Coût :**	**/**
M24.3	Aménagement MD de la nouvelle route des Conrardes, bande cyclable montante, site propre par le chemin du Bras de Mar et modération de l'espace-rue sur le plateau	Priorité : C	Coût :	/

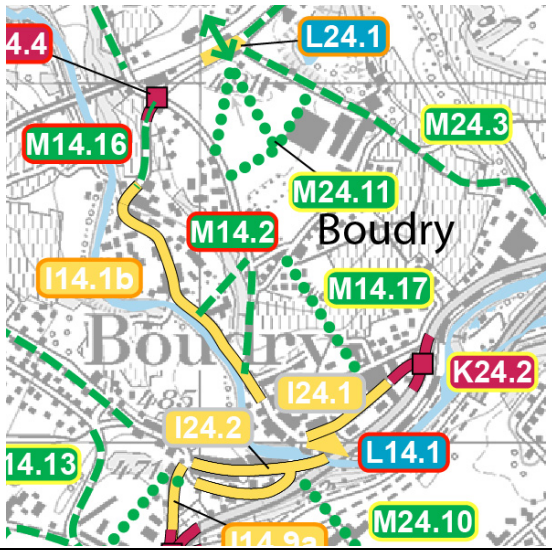
M24.4	Aménagement d'un itinéraire MD pour relier Bôle à Rochefort, par le chemin de Treyvaux	Priorité : C	Coût :	0.550 MCHF
M24.5	Aménagement de modération de l'espace-rue et bande cyclable montante pour favoriser les liaisons entre la gare de Boudry et Bôle	Priorité : C	Coût :	0.402 MCHF
M24.6	**Aménagement d'un itinéraire MD entre la Rue des Chavannes et la Route de Sachet**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.250 MCHF**
M24.7	**Aménagement d'un itinéraire MD alternatif par le chemin des Pièces-Chaperon et le chemin agricole contournant le petit bois "Le Potat"**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.365 MCHF**
M24.8	Aménagement d'une liaison nord-sud entre Auvernier et Cormondrèche et connexion à l'itinéraire MD le long des voies de chemin de fer	Priorité : C	Coût :	0.550 MCHF
M24.9	Aménagement d'un site propre MD entre Corcelles-Cormondrèche et la Chaux-de-Fonds par l'ancien tracé ferroviaire	Priorité : C	Coût :	/
			Coût total A :	**2.145 MCHF**
			Coût total B :	**2.135 MCHF**

Etat actuel	Tant à l'échelle des communes qu'entre les différentes entités, des lacunes ponctuelles sont constatées dans le réseau MD de l'Archipel Ouest. Ces discontinuités des réseaux piétonniers et cyclables n'incitent actuellement pas les habitants et travailleurs à se déplacer à pied et à vélo. Ces discontinuités du réseau (liaisons manquantes pour l'accessibilité aux centres des bourgs et villages, aux centralités, aux pôles de développement, aux TP, etc.) concernent aussi bien des routes communales dans les quartiers qu'entre les différentes entités de l'Archipel Ouest. Ce constat s'accompagne des points faibles majeurs suivants : une sécurité insuffisante (absence de trottoirs, de bandes cyclables, de modération du trafic, vitesses élevées, etc.) et un manque d'attractivité (confort des aménagements et notamment leurs dimensions, signalisation, équipements des haltes et arrêts TP et de leurs accès, etc.).
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	La stratégie pour la mobilité douce vise notamment à assurer la continuité des itinéraires, à diminuer les effets de coupure et à créer un maillage de liaisons mobilité douce et d'espaces publics, ainsi qu'à augmenter l'attractivité de la mobilité douce en améliorant la qualité des aménagements piétonniers et cyclables ainsi que des espaces publics. Un des objectifs est également de garantir davantage de sécurité pour les piétons et les cyclistes. La réalisation des mesures de maillage et de sécurisation dans l'Archipel Ouest permet non seulement d'améliorer les conditions de circulation des MD (CE1) et la qualité des espaces publics (CE2) en répondant à des anomalies ponctuelles du réseau, mais également d'accroitre la sécurité objective et subjective des piétons et des cyclistes (CE3).

	En créant un environnement plus sûr et attractif, avec des liaisons MD directes et continues, un report modal vers la MD est également favorisé, permettant une réduction des nuisances (bruit et pollution) (CE4).

M14.2	Fermeture au TIM de la route de la Gare et aménagements MD du faubourg Philippe-Suchard (y.c. accès collège)	Priorité : A	Coût : 0.500 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**6458.3.164**		

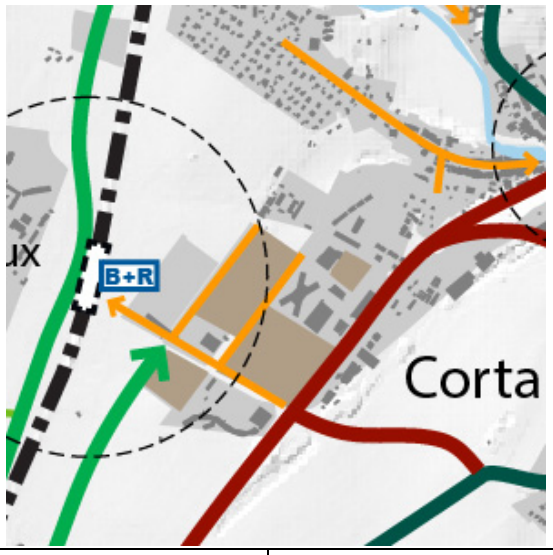


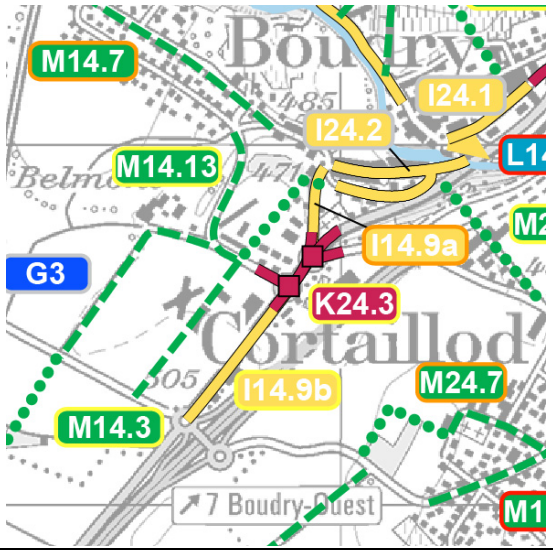


Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Par sa morphologie accidentée et ces différents plateaux hauts et bas, la commune de Boudry ne constitue pas un territoire très favorable aux déplacements MD. Les liens entre le centre du bourg de Boudry, les anciens et récents quartiers du plateau de la gare et la halte RER restent actuellement peu attractifs. La mesure a pour but d'améliorer l'accessibilité et la sécurité des modes doux entre le plateau de la gare et le centre du bourg, ainsi qu'entre le plateau de la gare et le collège de Vauvilliers (chemin des écoliers). Concernant la route de la Gare, c'est l'accès le plus direct entre le plateau de la Gare et le centre du bourg. L'objectif est d'en faire un axe attractif par son aménagement : fermer de manière complète au TIM (sauf accès aux vignes et résidents), arboriser le tracé et mettre du mobilier urbain, afin d'en faire un axe MD prioritaire et attractif (direct, sécurisé, de qualité). Pour l'escalier/la rampe entre le Collège et le plateau de la gare, chemin dit "des écoliers", la mesure vise à revoir le tracé et la géométrie du chemin afin de réduire le degré de pente et d'améliorer le confort et la sécurité des usagers. Cette liaison importante pour les écoliers vise également à améliorer les liens entre le plateau haut, la halte RER et les quartiers résidentiels du faubourg Philippe-Suchard.
Etat de la planification (2020)	Orientation stratégique PA RUN 3
Coûts	0.500 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de Boudry

M14.3 Nouvelle liaison MD pôle de développement économique d'intérêt cantonal - centre, y.c. aménagement de la route de l'Europe	Priorité : C	Coût : 0.543 MCHF

Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**
Sous-catégorie ARE :	**/**
Code ARE :	**/**

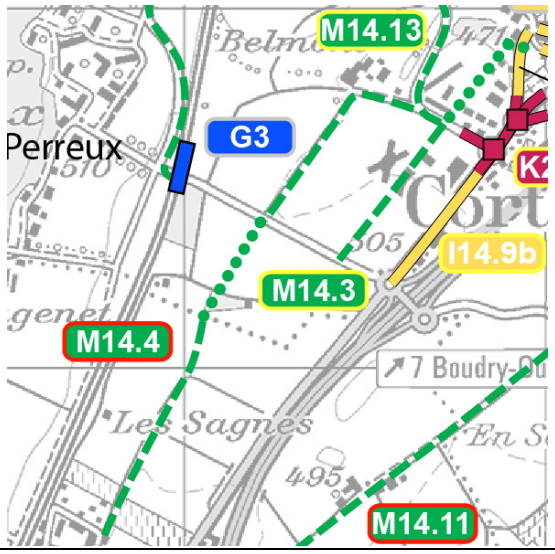




Description succincte	Le pôle de développement économique d'intérêt cantonal (PDE) Littoral Ouest doit être accessible de manière directe et attractive pour les MD, et ce depuis les différentes centralités et quartiers de Boudry. La récente route de l'Europe a créé un maillage entre la route des Buchilles (direction centre) et la route de Perreux (axe structurant le PDE). Aujourd'hui, cette voirie ne dispose d'aucun aménagement en faveur des MD, mais cette situation reste acceptable au vu du faible trafic. A long terme, il est proposé d'y créer un aménagement MD en site propre, avec une voie mixte piétons - vélos à l'écart du trafic (chemin asphalté de 4m de large éclairé). Un prolongement de cette liaison jusqu'à la route de Grandson est également proposé. Le tracé de ce cheminement et son intégration au futur projet de densification de ce secteur reste à étudier et coordonner avec le plan de quartier. Cette mesure vise donc à réaliser une nouvelle liaison MD entre le PDE Littoral Ouest et le centre de Boudry en créant un itinéraire alternatif à la route de Grandson à l'écart du trafic.
Etat de la planification (2020)	Orientation stratégique PA RUN 3
Coûts	0.543 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de Boudry

M14.4 Nouvelle liaison MD entre Bevaix et Perreux/Boudry, en continuité du chemin des Sagnes	Priorité : A	Coût : 0.620 MCHF

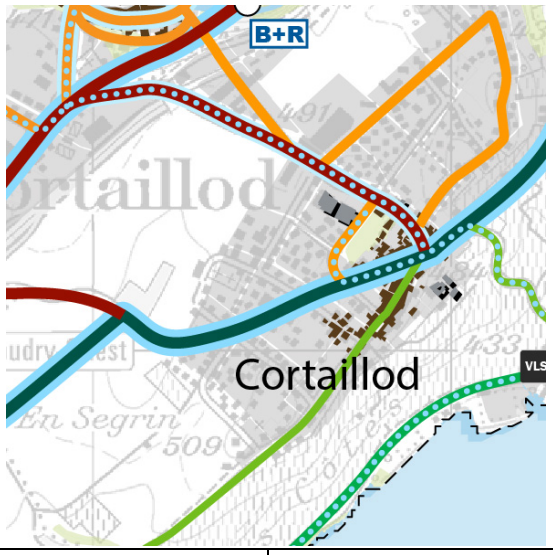
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**
Sous-catégorie ARE :	**/**
Code ARE :	**6458.3.166**

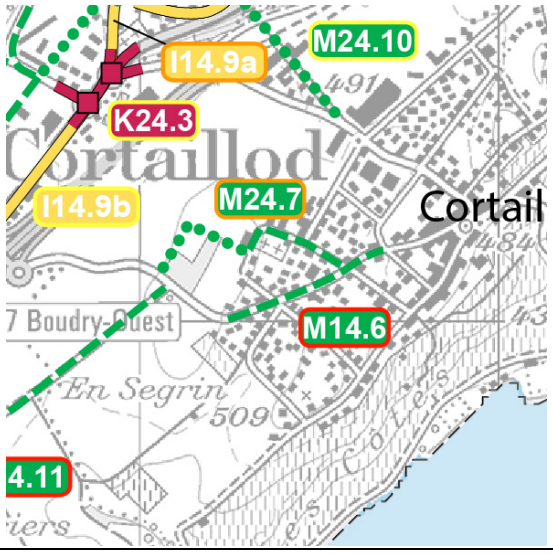


Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Entre Bevaix et le pôle de développement économique d'intérêt cantonal (PDE) Littoral Ouest, la halte de Perreux et Boudry, l'axe MD actuel emprunte la route cantonale (RC5, rue de Neuchâtel). La route dispose certes de bandes cyclables, mais son attractivité et sa sécurité restent insuffisantes en regard des enjeux de ce secteur. La mesure propose ainsi la création d'un itinéraire alternatif à la route cantonale à l'écart du trafic (liaison structurante en milieu rural). Il s'agit d'un chemin de mobilité douce en site propre, sous la forme d'une piste mixte (chemin asphalté, minimum 4m de large). Le chemin serait sécurisé, éclairée de nuit et à haute valeur paysagère. La réalisation de cette nouvelle liaison MD connectant hors du trafic le centre de Bevaix et le PDE Littoral Ouest, ainsi qu'une zone de terrains sportifs d'importance régional s'inscrit pleinement en continuité des itinéraires d'agglomération.
Etat de la planification (2020)	Orientation stratégique PA RUN 3
Coûts	0.620 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : 0.500 MCHF pour la partie située sur la Commune de la Grande Béroche et 0.120 MCHF pour la partie située sur la Commune de Boudry
Instances responsables	Communes de la Grande Béroche et Boudry

M14.6 Aménagement d'une chaussée à voie centrale banalisée ou de bandes cyclables à la rue des Courtils, en entrée de localité	Priorité : A	Coût : 0.225 MCHF

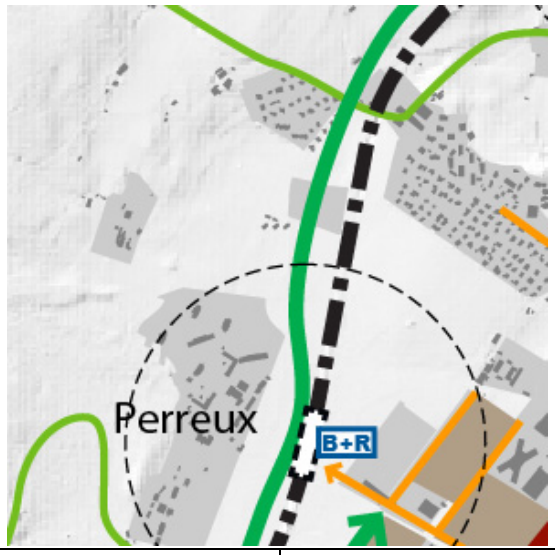
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**
Sous-catégorie ARE :	**/**
Code ARE :	**6458.3.168**

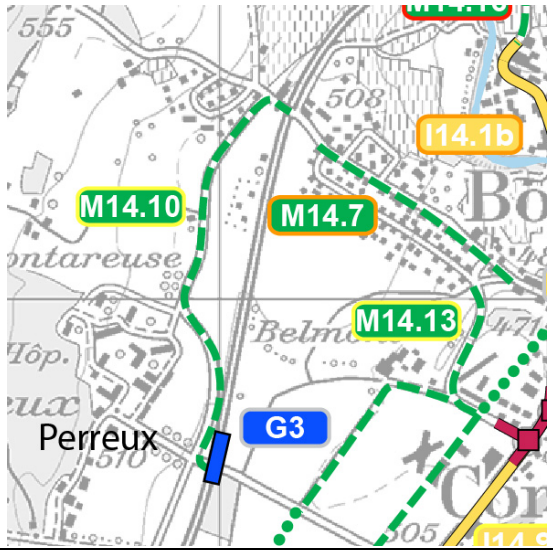




Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	La rue des Courtils est une liaison MD structurante d'agglomération MD sur itinéraire privilégié à l'écart du trafic, entre Cortaillod, le pôle de développement économique d'intérêt cantonal (PDE) Littoral Ouest, Boudry et Bevaix. Ne disposant actuellement d'aucun aménagement en faveur des MD (ni bande cyclable,), elle constitue un maillon manquant du réseau MD, en particulier cyclable, de l'Archipel Ouest. La mesure prévoit l'aménagement d'une chaussée à voie centrale banalisée ou des bandes cyclables en entrée de localité, jusqu'à la rue de la Cure. Le gabarit de la rue des Courtils est large jusqu'au niveau de la rue des Vergers et une chaussée à voie centrale banalisée (voire des bandes cyclables) peut donc être aménagée jusqu'à ce croisement. Cette mesure s'inscrit dans la continuité de l'itinéraire alternatif à la route cantonale reliant Bevaix à Cortaillod par un chemin rural qui se situe à l'écart du trafic motorisé, excepté les ayants droit (M14.11). La présente mesure, tout comme la précédente mesure M14.11 sont inscrites au plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC). Il s'agit du tronçon B2-c de l'itinéraire "utilitaire principal" B2.
Etat de la planification (2020)	Orientation stratégique PA RUN 3
Coûts	0.225 MCHF ☒ CH PA ☒ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : / Dans le cadre du plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC), le Conseil d'État peut accorder, à charge du budget, une subvention à la commune. La participation financière du Canton reste, pour ce projet, à déterminer.
Instances responsables	Commune de Cortaillod

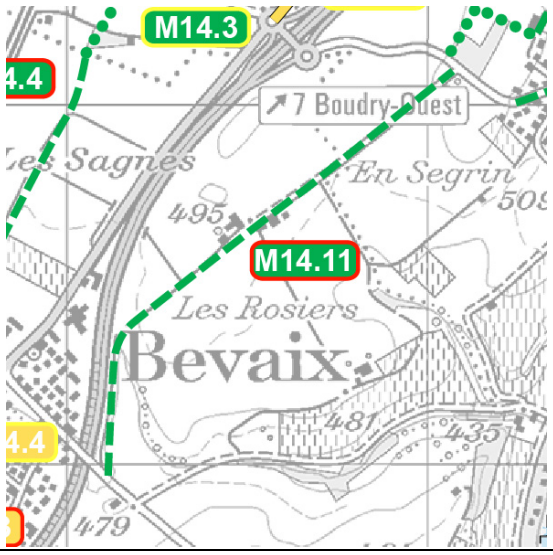
M14.10	Aménagement d'une bande mixte piétons/vélos sur le chemin de la Vy d'Etra, liaison Boudry - PDE Littoral Ouest	Priorité : C	Coût : 2.500 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**6458.3.156**		





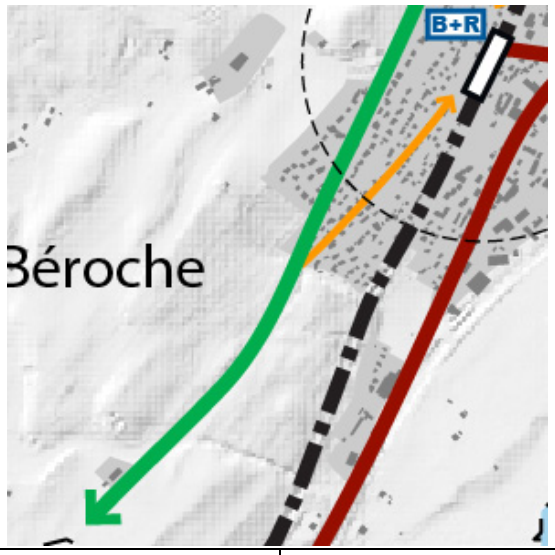
Description succincte	Le chemin de la Vy d'Etra ne dispose actuellement d'aucun aménagement en faveur des MD (ni trottoirs, ni bandes/pistes cyclables). Cette situation est insatisfaisante en regard de la nette augmentation de la fréquentation de cette route par les piétons et cyclistes en lien avec le développement du pôle de développement économique d'intérêt cantonal (PDE) Littoral Ouest, de la réalisation future de la halte RER de Perreux et de la confirmation de l'établissement du centre de requérants d'asile sur le site de l'ancien hôpital psychiatrique de Perreux. Par ailleurs, cet itinéraire appartient au réseau vélo SuisseMobile. La mesure prévoit la réalisation d'un site propre MD sous la forme d'une piste mixte asphaltée de 4m de large, avec éclairage adaptatif au passage de vélos, ainsi que des aménagements de liaison vers la route des Addoz, notamment au carrefour.
Etat de la planification (2020)	Orientation stratégique PA RUN 3
Coûts	2.500 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de Boudry

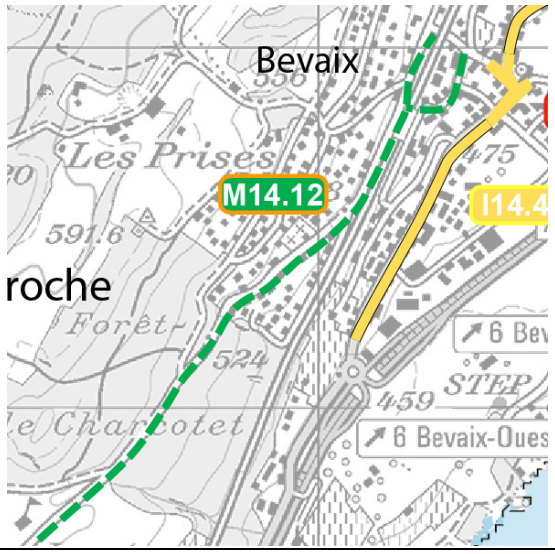
M14.11 Aménagement d'une liaison MD entre Bevaix et Cortaillod	Priorité : A	Coût : 0.800 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**	
Sous-catégorie ARE :	**/**	
Code ARE :	**6458.3.157**	



Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Entre Bevaix et Cortaillod, l'axe MD actuel emprunte la route cantonale (RC5, rue de Neuchâtel). La route dispose certes de bandes cyclables, mais son attractivité et sa sécurité reste insuffisante en regard des enjeux de ce secteur. La mesure propose ainsi la création d'un itinéraire alternatif à la route cantonale, à l'écart du trafic (liaison structurante d'agglomération sur itinéraire privilégié à l'écart du trafic). Il s'agit d'un chemin de mobilité douce sur un réseau de chemins ruraux à l'écart du trafic, excepté les ayants droit. La mesure porte sur la réalisation d'une liaison sécurisée, avec éclairage adaptatif au passage de vélos à haute valeur paysagère connectant hors du trafic le centre de Bevaix et le centre de Cortaillod. La mesure est également inscrite au plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC). Il s'agit du tronçon B2-b de l'itinéraire "utilitaire principal" B2.
Etat de la planification (2020)	Orientation stratégique PA RUN 3
Coûts	0.800 MCHF ☒ CH PA ☒ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : Dans le cadre du plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC), le Conseil d'État peut accorder, à charge du budget, une subvention à la commune. La participation financière du Canton reste, pour ce projet, à déterminer (jusqu'à50% pour l'itinéraire PDCMC).
Instances responsables	Communes de La Grande Béroche et Cortaillod

M14.12 Valorisation de la liaison MD entre Bevaix et Gorgier, requalification des accès à la gare de Bevaix	Priorité : B	Coût : 1.520 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**	
Sous-catégorie ARE :	**/**	
Code ARE :	**6458.3.157**	

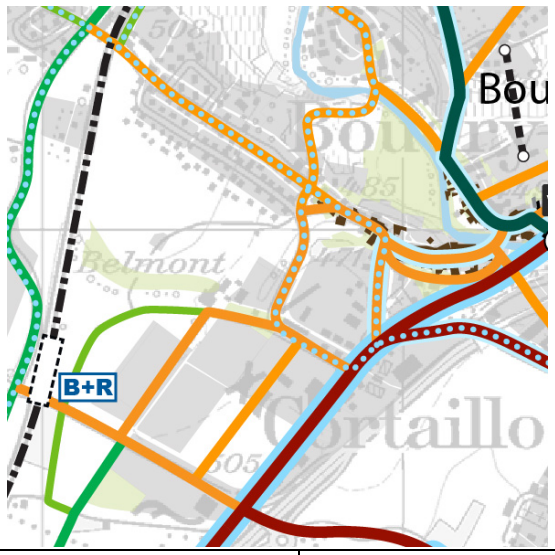


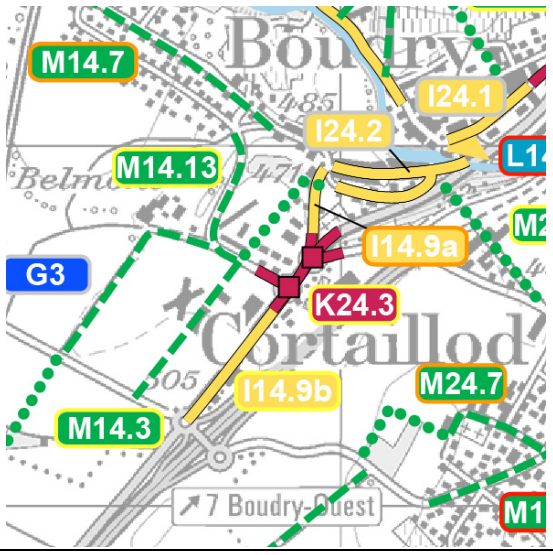


Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Entre Gorgier et Bevaix le tracé MD actuel et principal emprunte la route cantonale RC5, aménagée avec des bandes cyclables (liaison structurante d'agglomération inscrite au PDCMC). Le tracé en surplomb de cet axe structurant d'agglomération relie et se superpose ensuite à l'itinéraire de cyclotourisme (Suissemobile) régional à haute qualité paysagère située sur des tronçons agricoles et à l'écart du trafic. Dans le village de Bevaix, le secteur des rues de la Gare et du Collège desservant la Gare de Bevaix est peu attractif et ne comporte pas d'aménagement pour la mobilité douce, ceci malgré les services présents (bibliothèque, parascolaire, crèche, école, salle polyvalente notamment). Le secteur présente un caractère routier peu végétalisé. Des potentielles placettes équipées de mobilier urbain, pourraient être aménagées pour améliorer les expériences de séjour. La mesure porte sur l'aménagement d'un itinéraire de MD entre Bevaix et Gorgier, avec notamment la création d'un trottoir reliant la gare de Bevaix à l'itinéraire d'agglomération de confort en milieu rural se prolongeant en direction de Gorgier, puis des Communes vaudoises. Il s'agit d'une requalification des espaces-rues dans le secteur de la gare de Bevaix au profit d'espaces de qualité, de la mobilité douce et de la mise en valeur d'itinéraire favorisant le report modal et les interconnexions TP. En outre, cet aménagement permet une meilleure accessibilité au site (création de rampe d'accès à la gare pour les PMR et les cycles) Plan-Jacot.
Etat de la planification (2020)	Orientation stratégique PA RUN 3
Coûts	1.520 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /

Instances responsables	Commune de La Grande Béroche

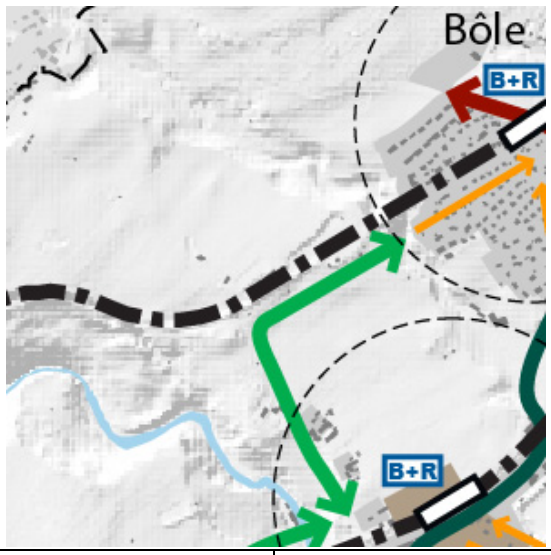
M14.13	Aménagement bande cyclable route des Buchilles, liaison Boudry - PDE Littoral Ouest	Priorité : C	Coût : 0.081 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**6458.3.159**		

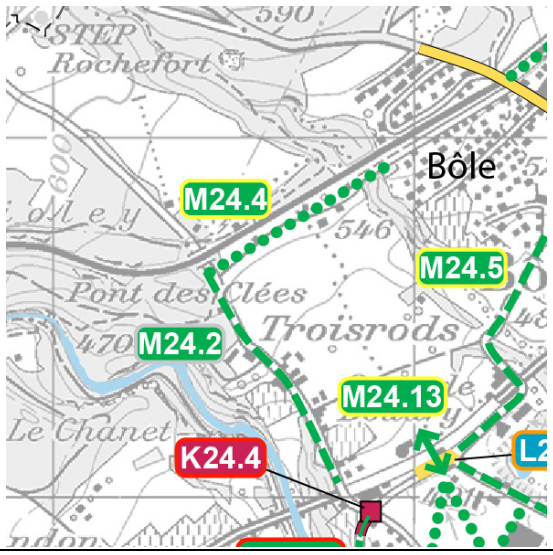




Description succincte	La route des Buchilles ne dispose actuellement pas d'aménagement en faveur des cycles, alors qu'elle représente un itinéraire attractif entre le bourg et le pôle de développement économique d'intérêt cantonal (PDE) Littoral Ouest. Cette situation est insatisfaisante en regard de l'augmentation de la fréquentation de cette route par les piétons et cyclistes en lien avec le développement du pôle. La mesure prévoit l'aménagement de bandes cyclables de part et d'autre de la chaussée.
Etat de la planification (2020)	Orientation stratégique PA RUN 3
Coûts	0.081 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de Boudry

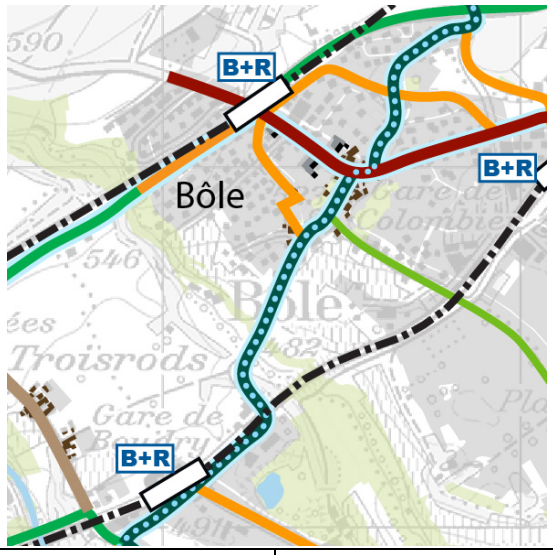
M24.4 Aménagement d'un itinéraire MD pour relier Bôle à Rochefort, par le chemin de Treyvaux	Priorité : C	Coût : 0.550 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**	
Sous-catégorie ARE :	**/**	
Code ARE :	**/**	

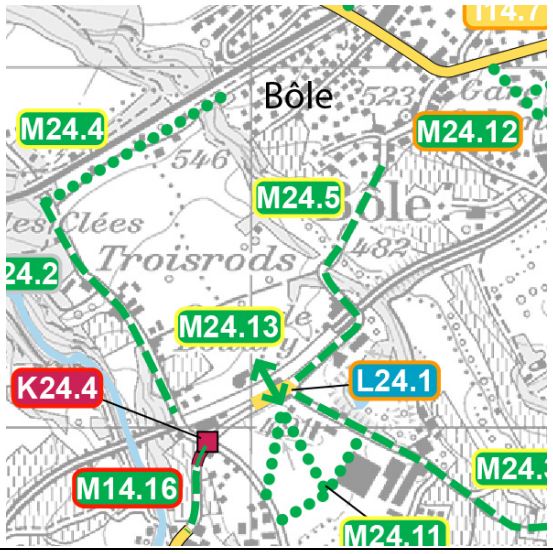




Description succincte	Pour cet itinéraire PDCMC reliant notamment Bôle à Rochefort (itinéraire secondaire PDCMC C6-b), la situation pourrait dans un premier temps être améliorée avec une signalisation et un marquage en faveur des cycles. A terme, la mesure prévoit un réaménagement plus complet du chemin des Treyvaux, entre l'extrémité Ouest du village de Bôle et la route de Troisrods au Nord de Boudry.
Etat de la planification (2020)	Approfondissement COMUL MD – Structure des réseaux de mobilité douce et aménagements du réseau cyclable mesures, mrs partner pour la COMUL, avril 2021.
Coûts	0.550 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Communes de Milvignes et de Boudry

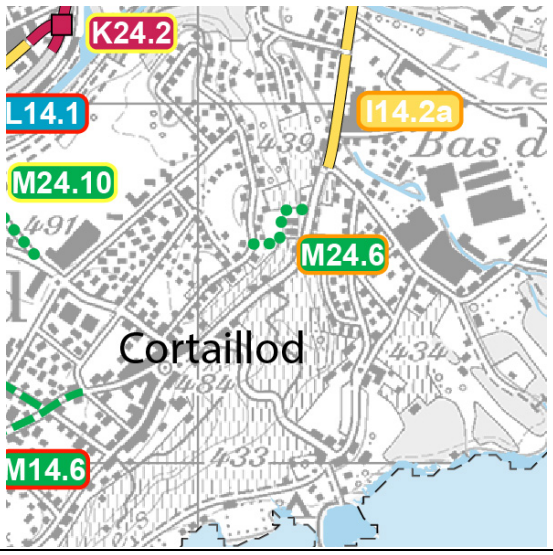
M24.5	Aménagement de modération de l'espace-rue et bande cyclable montante pour favoriser les liaisons entre la gare de Boudry et Bôle	Priorité : C	Coût : 0.402 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		





Description succincte	Afin de relier à pied et à vélo la gare de Boudry et le village de Bôle, la route emprunte le pont de Bois-Coinchiez, descend dans le vallon du Merdasson et remonte par la Vy d'Etra en direction du village de Bôle. La montée depuis le coude de la route, au fond du vallon, requiert un aménagement de modération et la création d'une bande cyclable montante entre le Merdasson et le village.
Etat de la planification (2020)	Approfondissement COMUL MD – Structure des réseaux de mobilité douce et aménagements du réseau cyclable mesures, mrs partner pour la COMUL, avril 2021.
Coûts	0.402 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☒ Autres : … Clé de répartition du financement : en grand partie par Milvignes au vu du tracé en majorité sur Milvignes.
Instances responsables	Communes de Milvignes et de Boudry

M24.6 Aménagement d'un itinéraire MD entre la Rue des Chavannes et la Route de Sachet	Priorité : B	Coût : 0.250 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**	
Sous-catégorie ARE :	**/**	
Code ARE :	**/**	



Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)

Cette mesure consiste à aménager une liaison piétonne interquartier reliant la rue des Chavannes et la route de Sachet. La mesure est inscrite au Plan Spécial "Les Breguettes – Les Ruffières". Cette liaison est une plus-value pour le cheminement du haut de Cortaillod au bas, principalement à la Route de Sachet étant desservie par les transports publics.

Etat de la planification (2020)

Approfondissement COMUL MD – Structure des réseaux de mobilité douce et aménagements du réseau cyclable mesures, mrs partner pour la COMUL, avril 2021.

Coûts

0.250 MCHF

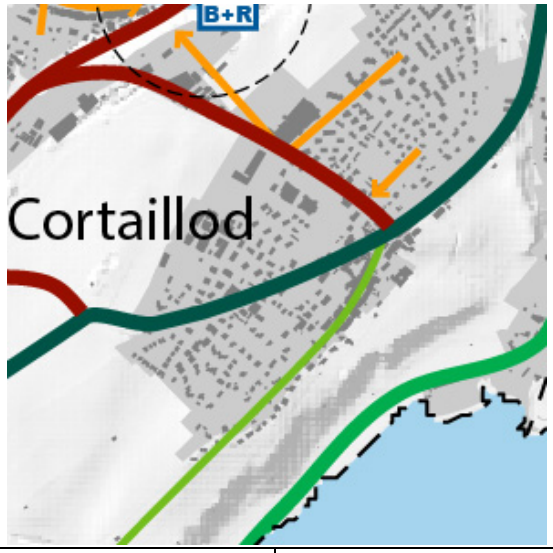
☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : …

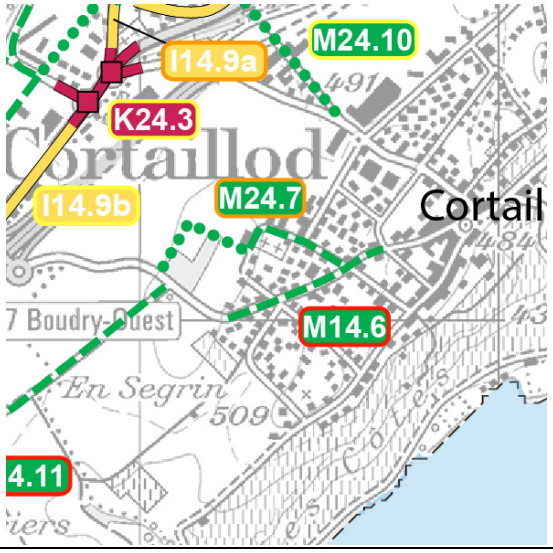
Clé de répartition du financement : /

Instances responsables

Commune de Cortaillod

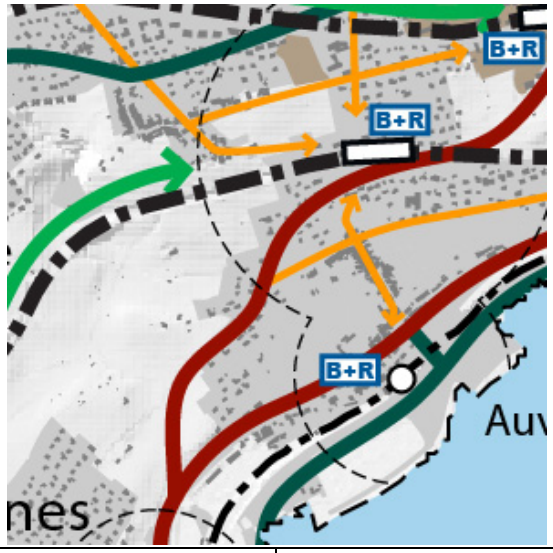
M24.7	Aménagement d'un itinéraire MD alternatif par le chemin des Pièces-Chaperon et le chemin agricole contournant le petit bois "Le Potat"	Priorité : B	Coût : 0.365 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		

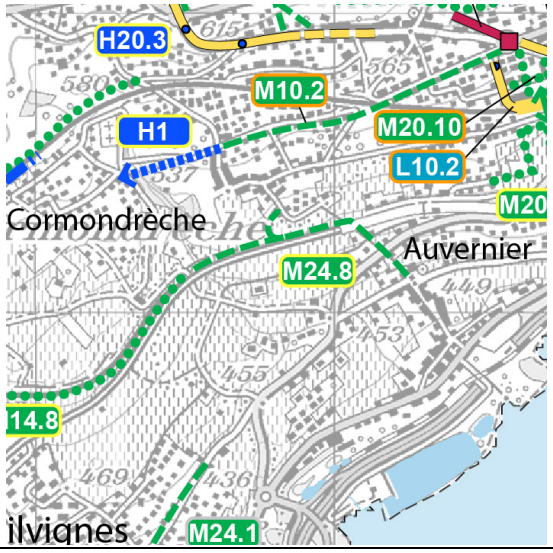




Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	La mesure propose la création d'un itinéraire alternatif à la route cantonale, à l'écart du trafic, par le Chemin des Pièces-Chaperon et le chemin agricole contournant le petit bois "Le Potat". Il s'agit d'un chemin de mobilité douce sur un réseau de chemins en localité et agricoles, entre le croisement de la rue des Courtils - rue de la Cure et le croisement de la rue des Courtils et le chemin vicinal partant à la cabane de la forêt du "Potat". La mesure nécessite également un réaménagement, sécurisant les carrefours dans le secteur du "Potat", afin de garantir la sécurité des cycles et des piétons.
Etat de la planification (2020)	Approfondissement COMUL MD – Structure des réseaux de mobilité douce et aménagements du réseau cyclable mesures, mrs partner pour la COMUL, avril 2021.
Coûts	0.365 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de Cortaillod

M24.8	Aménagement d'une liaison nord-sud entre Auvernier et Cormondrèche et connexion à l'itinéraire MD le long des voies de chemin de fer	Priorité : C	Coût : 0.550 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**/**		





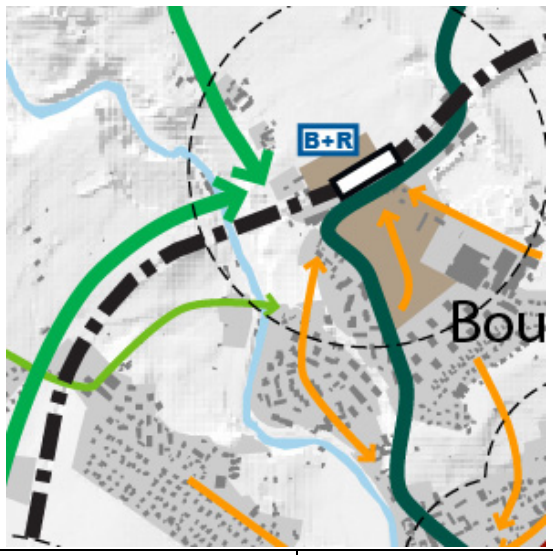
Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Le réseau de mobilité douce du village d'Auvernier sur l'axe sud-nord, lac-Jura, est complété par cette liaison avec le village de Cormondrèche (Ville de Neuchâtel). La mesure prévoit ainsi l'aménagement d'une liaison nord-sud entre Auvernier et Cormondrèche et sa connexion à l'itinéraire MD le long des voies de chemin de fer. Il faut distinguer 2 parties : partie inférieure, empruntant la Roche depuis le centre d'Auvernier. C'est un trajet très raide, adapté aux piétons mais peu aux cycles. La partie supérieure, dès la voie de chemin de fer, emprunte le chemin de la Borbaz en direction de Cormondrèche. La poursuite de la MD le long de la voie n'est pas envisageable avant la réalisation du RER 2035 et la construction de la liaison Corcelles – Bôle, rendant une partie de voie de chemin de fer pour un aménagement de mobilité douce.
Etat de la planification (2020)	Approfondissement COMUL MD – Structure des réseaux de mobilité douce et aménagements du réseau cyclable mesures, mrs partner pour la COMUL, avril 2021.
Coûts	0.550 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☒ Autres : … Clé de répartition du financement : en majorité par la Commune de Milvignes.
Instances responsables	Commune de Milvignes et Ville de Neuchâtel

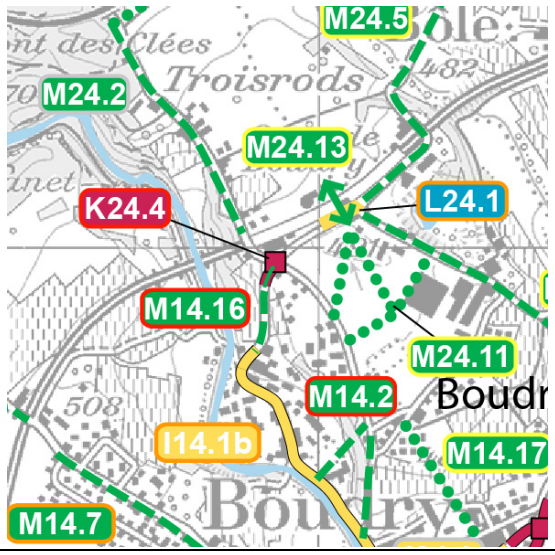
Rabattement vers les TP et les centres

M. Mobilité douce				
M14.16	**Aménagements MD du faubourg Philippe-Suchard**	**Priorité : A**	**Coût :**	**1.100 MCHF**
M24.10	**Aménagement MD du chemin des Rochettes, lien direct entre Cortaillod et Boudry et de rabattement vers le Littorail, avec franchissement de la RC**	**Priorité : C**	**Coût :**	**/**
M24.11	**Rabattement MD vers la halte de Boudry**	**Priorité : C**	**Coût :**	**/**
M24.12	**Rabattement MD vers la halte de Colombier**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.600 MCHF**
			Coût total A :	**1.100 MCHF**
			Coût total B :	**0.600 MCHF**

Etat actuel	Les haltes de Boudry et Perreux (horizon 2045) ne disposent actuellement pas de réseaux de rabattement MD de grande qualité. Certains aménagements sont discontinus ou manquent simplement d'attractivité et de sécurité. Par ailleurs, les réseaux fins de rabattement vers les centres, centralités de quartier et les arrêts de bus des réseaux suburbain et régional manquent par secteur également de continuité et de lisibilité.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	La création de rabattement TP s'inscrit dans la stratégie de coordonner les mesures en faveur de la mobilité douce avec celles des autres modes de déplacement (optimisation des interfaces) afin de favoriser l'intermodalité. Cette stratégie permet d'améliorer l'accessibilité des piétons et des cyclistes aux gares, haltes et arrêts de transports publics en général, ainsi qu'aux centralités. La réalisation de ces mesures dans l'Archipel Ouest permettent d'améliorer le trafic piétonnier et cycliste et facilitent l'intermodalité (CE1). De plus, elles accroissent la sécurité objective et subjective des piétons et des cyclistes (CE3). En créant un environnement plus sûr et attractif, avec des liaisons MD directes, un report modal vers la MD et les TP est également favorisé, permettant une réduction des nuisances (bruit et pollution) (CE4).

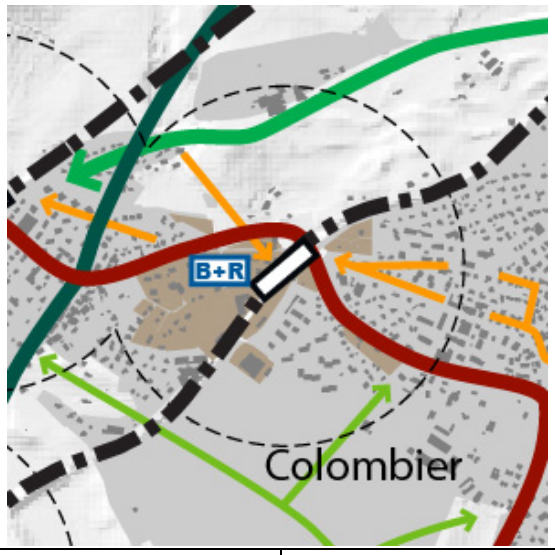
M14.16	Aménagements MD du faubourg Philippe-Suchard	Priorité : A	Coût : 1.100 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**		
Sous-catégorie ARE :	**/**		
Code ARE :	**6458.3.162**		

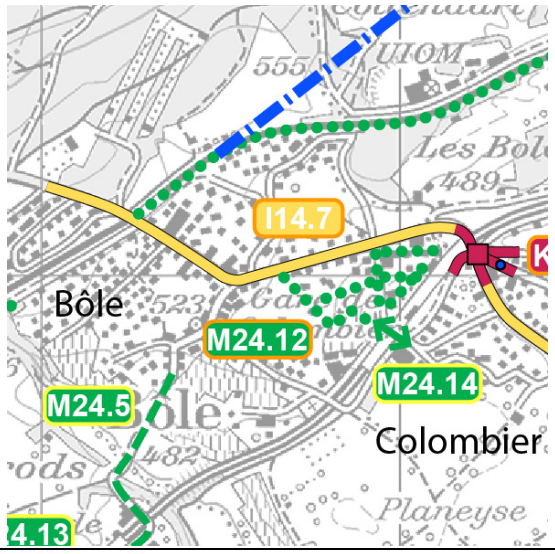




Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	La partie du faubourg Philipe-Suchard reliant le plateau de la gare à la partie basse du village pose actuellement des problèmes de sécurité pour les MD. En effet, cette liaison avec une très forte pente et une visibilité limitée dans sa partie haute ne présente qu'un simple marquage au sol (ligne jaune) pour les piétons et les vélos (côté montant). La mesure a donc pour but d'améliorer l'accessibilité et la sécurité des modes doux entre le centre du bourg de Boudry, les quartiers du faubourg Philipe-Suchard et le plateau de la gare par la création d'un espace pour les piétons et les vélos sécurisé, hors trafic. La mesure nécessite l'achat de terrains, de fouilles conséquentes et de murs de soutènement. Par ailleurs, cette section de route est très empruntée par les touristes qui sortent ou se dirigent vers les gorges de l'Areuse.
Etat de la planification (2020)	Etude de faisabilité
Coûts	1.100 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : /
Instances responsables	Commune de Boudry

M24.12 Rabattement MD vers la halte de Colombier	Priorité : B	Coût : 0.600 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**	
Sous-catégorie ARE :	**/**	
Code ARE :	**/**	





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	La mesure prévoit la réalisation d'un maillage mobilité douce de quartier au sein du pôle de gare de Colombier / Bôle. Ceci notamment dans le but d'améliorer la continuité entre les quartiers périphériques et la halte RER. Ce maillage doit en particulier permettre de recréer des continuités à travers le secteur au Nord-Ouest de la gare, très marqué pas des discontinuités. Cette mesure s'insère donc dans un projet de plus grande ampleur qui vise à restructurer et densifier le quartier au Nord de la gare afin de créer une nouvelle identité de quartier, notamment par un maillage d'espace public attractif, et compléter la frange urbaine Sud de la gare, tout en y accueillant les fonctions de gare manquantes.
Etat de la planification (2020)	• Approfondissement COMUL MD – Structure des réseaux de mobilité douce et aménagements du réseau cyclable mesures, mrs partner pour la COMUL, avril 2021 • Etude de base "pôles de gare - pôles mixtes" de l'Agglomération RUN, Güller Güller, mrs partner, metron, RUN pour le SCAT, avril 2021
Coûts	0.600 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : • 20% partie Maillage de MD ; • 80% passerelle Ouest.
Instances responsables	Commune de Milvignes

Franchissements

M. Mobilité douce				
M14.17	Création d'un ascenseur incliné, entre le centre et le plateau de la gare	Priorité : C	Coût :	6.002 MCHF
M24.13	Franchissement de la voie ferrée pour l'accès au pôle de gare de Boudry, secteur nord	Priorité : C	Coût :	/
M24.14	Franchissement de la voie ferrée pour l'accès au pôle de gare de Colombier, pour les quartiers au sud	Priorité : C	Coût :	/
			Coût total A :	/
			Coût total B :	/

Etat actuel	Le territoire de l'agglomération comprend de nombreuses barrières dues notamment à la topographie, aux chemins de fer, à l'autoroute. Ces césures participent à la discontinuité du réseau d'agglomération. Pour l'Archipel Ouest, il s'agit principalement des voies de communication : chemin de fer, autoroute, RC5, mais également de la topographie par endroits très marquée,
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	Les mesures de franchissement comprennent la réalisation de passages supérieurs et inférieurs, moyen mécanisé de liaison (ex. ascenseur, etc.) qui nécessitent la mise en œuvre d'une infrastructure. La création ou l'amélioration des franchissements s'intègre à la stratégie d'assurer la continuité des itinéraires, diminuer les effets de coupure (barrières, topographie, etc.) et créer un maillage de liaisons mobilité douce et d'espaces publics, à l'échelle locale et intercommunale (ville des courtes distances). Elle permet également d'augmenter l'attractivité de la mobilité douce en développant des infrastructures appropriées pour répondre aux contraintes topographiques et de franchissements. Le trafic piétonnier et cycliste est amélioré par la réalisation des franchissements (CE1) et un report modal vers la MD est favorisé, permettant une réduction des atteintes à l'environnement (CE4).

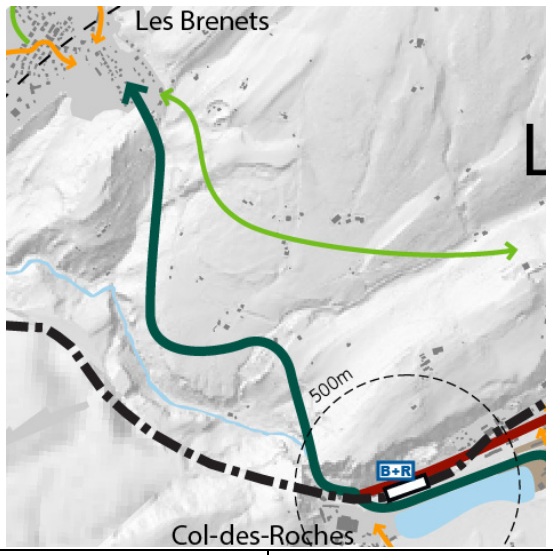
M15 Espace transfrontalier

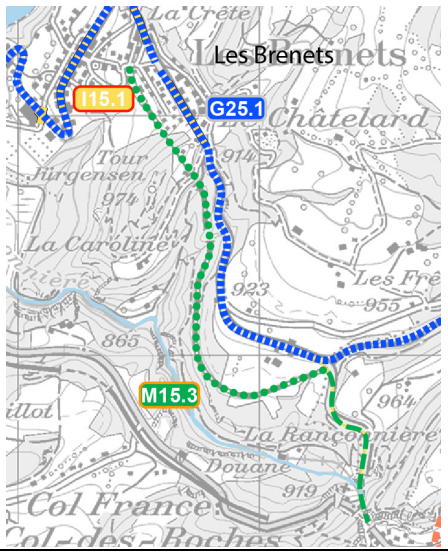
Maillage et sécurisation du réseau

M. Mobilité douce				
M15.3	**Prolongement du chemin des Rencontres entre le Col-des-Roches et les Brenets**	**Priorité : B**	**Coût :**	**0.800 MCHF**
M15.6	**Aménagement mobilité douce de la plaine des Sports et franchissement de la voie ferrée**	**Priorité : Ae**	**Coût :**	**1.990 MCHF**
		Coût total A :		**/**
		Coût total B :		**0.800 MCHF**

Etat actuel	Le réseau MD des communes de l'Espace transfrontalier comporte quelques lacunes, en particulier au niveau des aménagements cyclables. Il n'existe notamment aucun aménagement cyclable continu entre Le Locle, Les Brenets, Villers-le-Lac et Morteau. Le réseau de rabattement de mobilité douce vers la gare de Morteau est également insuffisamment traité, avec des continuités manquantes.
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	La stratégie pour la mobilité douce vise notamment à assurer la continuité des itinéraires et à diminuer les effets de coupure, ainsi qu'à augmenter l'attractivité de la mobilité douce en améliorant la qualité des aménagements cyclables. Un des objectifs est également de garantir davantage de sécurité pour les cyclistes. La réalisation des mesures de maillage et de sécurisation dans l'Espace transfrontalier permet non seulement d'améliorer les conditions de circulation des MD en répondant au manque de liaisons structurantes intercommunales, attractives et sécurisées. La poursuite du chemin des Rencontres crée également une liaison structurante d'agglomération sur un itinéraire privilégié à l'écart du trafic (CE1 et 3). En créant un environnement plus sûr et attractif, avec des liaisons MD directes et continues, notamment vers la gare de Morteau, un report modal vers la MD est également favorisé, permettant une réduction des nuisances (bruit et pollution) (CE4).

M15.3 Prolongement du chemin des Rencontres entre Le Col-des-Roches et les Brenets	Priorité : B	Coût : 0.800 MCHF
Catégorie ARE :	**5. Mobilité douce (MD)**	
Sous-catégorie ARE :	**/**	
Code ARE :	**6458.3.145**	





Description de la conception de la mesure (à destination des instances responsables)	Le chemin des Rencontres est une voie de mobilité douce franco-suisse d'une trentaine de kilomètres entre les Montagnes neuchâteloises et le Haut-Doubs. Il s'agit d'une liaison structurante d'agglomération sur un itinéraire privilégié à l'écart du trafic. Une partie de ce chemin a déjà été réalisé à La Chaux-de-Fonds ou va être réalisé entre La Chaux-de-Fonds et Le Locle (mesures PA1 et 2, M0.55, M2.6, M3.3) ou encore entre le Technichum et le Col-des-Roches (PA4 M12.2). La présente mesure concerne le prolongement du chemin des Rencontres depuis le Col-des-Roches jusqu'au village des Brenets, en empruntant tout d'abord la route cantonale RC169 sur laquelle des réaménagements de mobilité cyclable sont à prévoir, puis l'ancienne ligne ferroviaire reliant les Brenets au Locle que le projet prévoit de réaffecter pour réaliser le prolongement du chemin des Rencontres (de l'intersection entre la RC169 et la voie ferrée jusqu'au village des Brenets). Sur ce dernier tronçon, la mesure comprend notamment la réalisation d'une rampe d'accès à la voie de chemin de fer depuis la RC169, l'éclairage dans les tunnels et l'aménagement de la piste réservée jusqu'alors au train. A noter que l'Office fédéral des routes (OFROU) dans le cadre du projet d'évitement N20 du Locle, prévoit de créer un nouveau tunnel routier au Col-des-Roches. Des infrastructures piétonnes et cyclables seront aménagées dans cet ouvrage, notamment un trottoir d'environ deux mètres de largeur et une bande cyclable sur la chaussée dans la direction inverse. En effet, une mixité piétons/cycles est envisagé dans le tunnel.
Etat de la planification (2020)	Etude : 2026-2028 Travaux : 2028-2030 Mise en service : 2031
Coûts	0.800 MCHF ☒ CH PA ☒ Canton ☒ Commune ☐ Autres : …

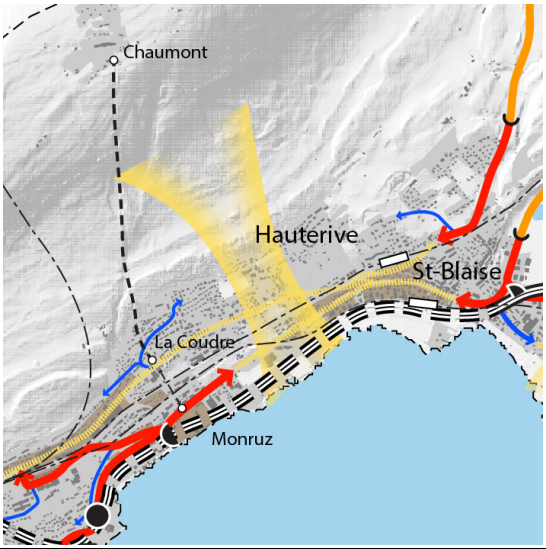
	Clé de répartition du financement : Dans le cadre du plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC), le Conseil d'État peut accorder, à charge du budget, une subvention à la commune jusqu'à 20% des frais de réalisation des aménagements cyclables pour cet itinéraire utilitaire, pour autant que celui-ci soit inscrit au plan directeur communal.
Instances responsables	Ville du Locle

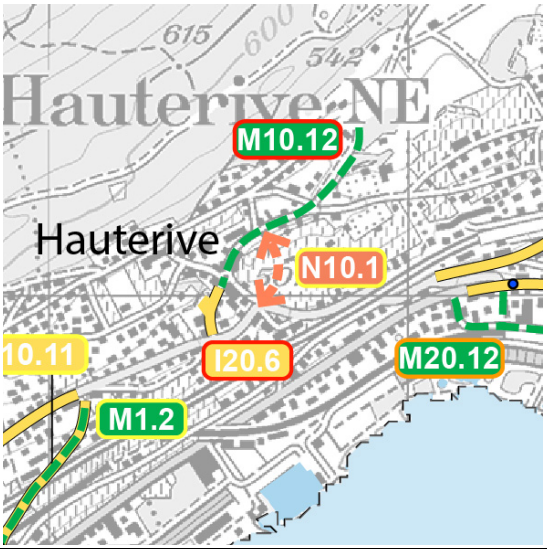
N. Trafic individuel motorisé

N. Ville Littoral

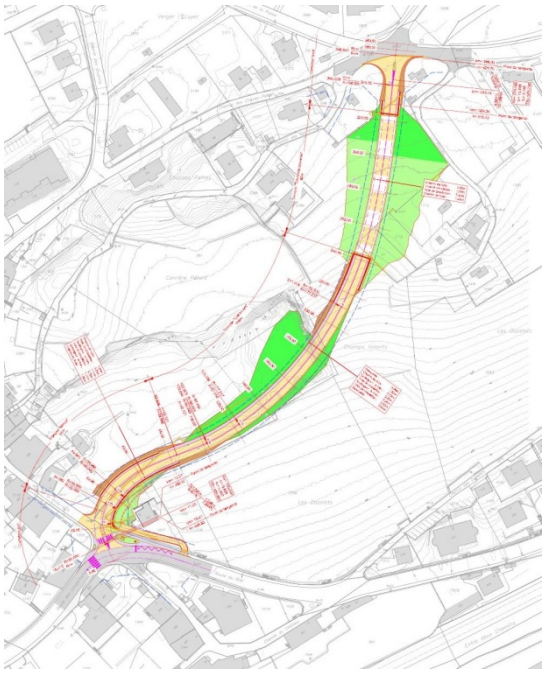
Evitement routier local

N. Trafic individuel motorisé			
N10.1 Évitement du centre d'Hauterive		**Priorité : C**	**Coût : 10.311 MCHF**
Catégorie ARE :	**1. Capacité des routes**		
Sous-catégorie ARE :	**1.1 Routes de contournement et de délestage des centres**		
Code ARE :	**/**		





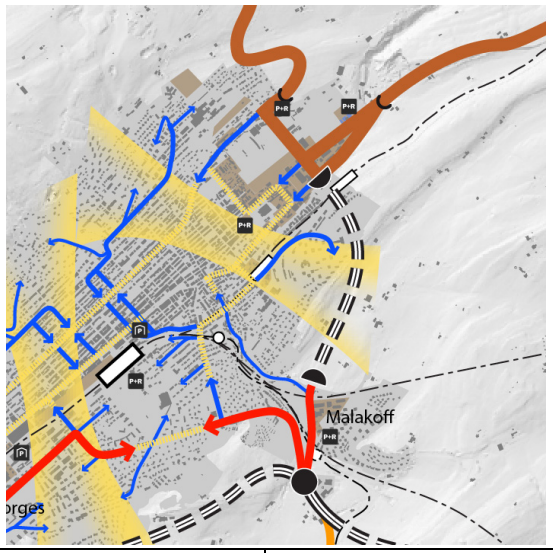
Description succincte	La configuration du centre bourg d'Hauterive avec un trafic journalier moyen de 1'900véh/j et des rues étroites engendrent un déficit notoire au niveau de la sécurité routière et péjore le patrimoine architectural et la qualité de vie dans ce secteur. La largeur ainsi que la géométrie routière des voies dans les hauts de la commune sont restreintes du fait de la topologie des voies à flanc de coteau et bordées de murs en pierres sèches. Au vu de l'augmentation du trafic dans le centre du village et pour répondre surtout aux besoins des transports prioritaires et publics, la Commune d'Hauterive a prévu de réaliser un évitement du centre d'Hauterive et une valorisation de son centre. La liaison envisagée d'environ 350 mètres en tranchée couverte et à ciel ouvert a pour objectif de délester le centre du bourg d'Hauterive. La mesure prévoit un tunnel routier pour contourner le centre du village, qui commence depuis le carrefour rue de Brel (RC 172) / rue de la Croix d'Or au sud jusqu'au carrefour chemin des Champs-Verdets / chemin de la Passe, au nord. Le tracé comprend une partie en trémie, une partie en tranchée couverte et une partie à ciel ouvert, avec une longueur totale de 350 m. La chaussée est à minima composée de deux voies, en circulation bidirectionnelle. Il s'agit encore de vérifier si cette infrastructure pourrait être profitable pour les vélos à la montée. Le tunnel d'Hauterive est classé comme route collectrice (RC). Les carrefours situés aux deux extrémités du tronçon sont du type "en T" (non giratoires) pour des raisons de faisabilité en termes d'emprise essentiellement. La réalisation de carrefours

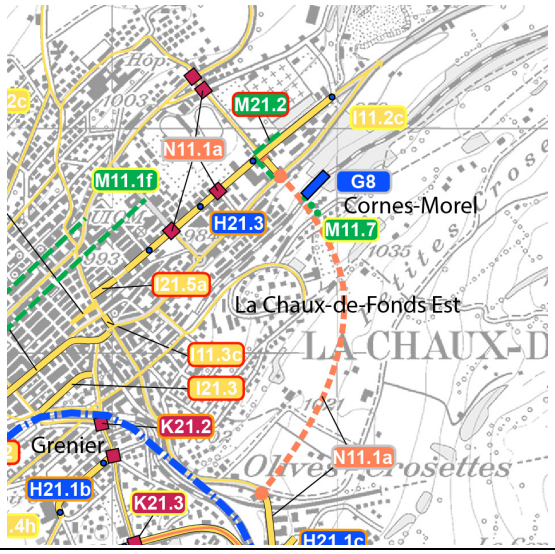
	giratoires n'est pas justifiée au nord et n'est pas adaptée au sud pour des raisons d'emprises. Ce projet est complété par des mesures d'accompagnement pour valoriser le centre (création d'une zone 30km/h et d'une zone piétonne). La réalisation de ce contournement amène naturellement une amélioration de la sécurité routière (réduction du trafic individuel motorisé, sécurisation des déplacements de mobilité douce) et de la qualité de vie dans le centre (réduction des nuisances sonores et polluantes) et dans le quartier historique (identité et qualité de vie). Enfin, la création de l'évitement du centre d'Hauterive permet également de créer une nouvelle liaison praticable pour les bus vers les hauts d'Hauterive et ainsi améliorer la desserte TP de ces quartiers qui ne sont aujourd'hui pas desservis  .
Etat de la planification (2020)	Avant-projet du tunnel d'Hauterive, Convention d'utilisation (SIA 260, 2003), AJS pour la commune d'Hauterive (janvier 2016) Rapport technique, Avant-projet du tunnel d'Hauterive - Avant-projet d'une voie de circulation Hauterive – Haut de St-Blaise, AJS pour les communes d'Hauterive et de St-Blaise (janvier 2016) Devis estimatif des avant-projets du tunnel d'Hauterive, d'une voie de circulation Hauterive – Haut de St-Blaise, d'un giratoire sur la route de Lignières, AJS pour les communes d'Hauterive et de St-Blaise (janvier 2016)
Coûts	10.311 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Les coûts comprennent le tunnel d'Hauterive, une voie de circulation Hauterive – Haut de St-Blaise et un giratoire sur la route de Lignières
Instances responsables	Communes d'Hauterive et de St-Blaise

N. La Chaux-de-Fonds

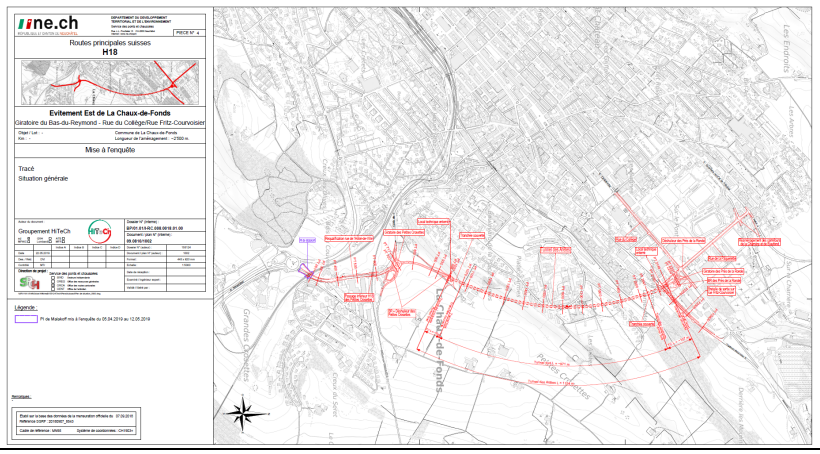
Evitement routier régional

N. Trafic individuel motorisé			
N11.1a	**Contournement Est de la Chaux-de-Fonds H18, liaison Bas-du-Reymond - rue du Collège (tunnel)**	**Priorité : AM (routes princ. suisses)**	**Coût : 186.000 MCHF**





Description	Le projet de contournement Est de la Chaux-de-Fonds a pour objectif de sortir de la ville le trafic de transit et une partie du trafic d'échange provenant –des quartiers nord de la ville. Ceci permettra à la ville de déployer dans le périmètre de son plan directeur partiel des mobilités H18 (PDPM H18) une réorganisation de la mobilité en faveur de la mobilité douce et des transports publics. Le point d'accrochage nord du futur tunnel est situé à proximité de la sortie nord-est de la ville, en direction des Franches-Montagnes et du vallon de St-Imier. Cette zone est constituée d'un quartier industriel délimité par la rue du Collège et la rue Fritz-Courvoisier et est bordée par le quartier résidentiel des Cornes Morel, appuyé sur le versant de la colline des Arêtes. Le nouveau tronçon rejoindra la rue de la Pâquerette, qui sépare le stade et complexe sportif de la Charrière du cimetière de la ville. Le tunnel lui-même passera sous la colline des Arêtes et ressortira dans le bas du vallon des Petites Crosettes afin de rejoindre la rue de l'Hôtel-de-Ville qui constituera le nouvel axe de la H18 jusqu'au point d'accrochage sud, soit le giratoire du Bas-du Reymond, interface avec la N20 et le futur évitement Sud de la ville par cette dernière.

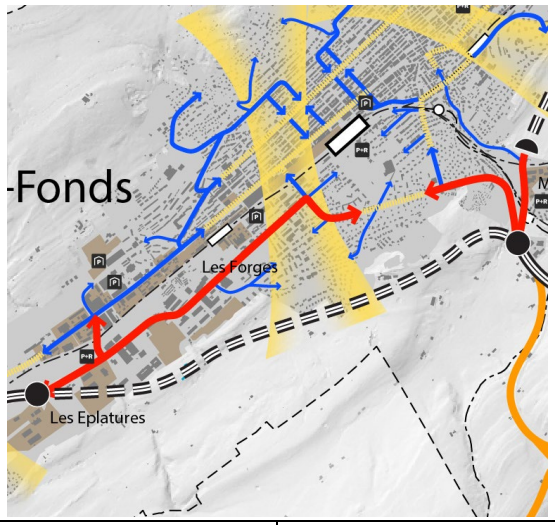
	
Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération	Le projet de contournement Est de La Chaux-de-Fonds par la H18 permettra de redéfinir le réseau des routes cantonales. Les liaisons Est-Sud passant par le centre seront abandonnées au bénéfice du nouvel axe de contournement qui ceinturera la ville par l'Est pour permettre une liaison avec la N20 au sud de la ville. Le trafic de transit sur les axes Jura / Jura bernois – Neuchâtel et France (Biaufond) – Neuchâtel, ainsi qu'une une partie du trafic d'échange des quartiers nord et du site hospitalier des montagnes neuchâteloises seront captés par la nouvelle infrastructure délestant d'autant le centre-ville de ce trafic. Dès la mise en service de du contournement, et de manière anticipée, des mesures d'accompagnement seront déployées par la ville dans le cadre de son plan directeur partiel des mobilités H18 et coordonnées avec le projet routier au travers d'objectifs de captation du trafic.

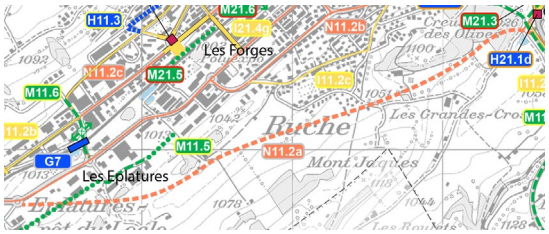
Evitement routier national

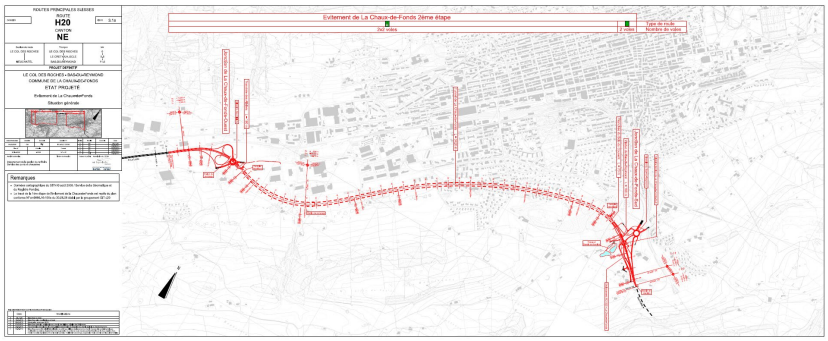
N. Trafic individuel motorisé				
N11.2a	**Contournement La Chaux-de-Fonds N20**	**Priorité : AM (FORTA)**	**Coût :**	**565.000 MCHF**
N11.2b	**Mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence élevé**	**Priorité : AM (FORTA)**	**Coût :**	**en attente**
N11.2c	**Mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré et requalification en deux phases (hormis la mesure H11.2 qui est traitée séparément)**	**Priorité : AM (FORTA)**	**Coût :**	**en attente**
		Coût total A :		**/**
		Coût total B :		**/**

Etat actuel	Procédure décisive et décision finale en 2012 – Compétence de l'OFROU depuis 01.01.2020
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	L'axe H20, devenu N20 fait partie de l'extension du réseau des routes nationales avec les projets des évitements du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Cette extension prévue dans le plan sectoriel des transports de la Confédération est devenue effective au 1er janvier 2020 avec le transfert de la propriété de la route du canton à la Confédération par son Office fédéral des routes. Le projet de l'évitement de La Chaux-de-Fonds prévoit des mesures d'accompagnement qui ont fait l'objet d'un plan directeur partiel des mobilités coordonnée entre la Ville et le Canton PDPM H20.

N11.2a Contournement La Chaux-de-Fonds N20	**Priorité : AM (FORTA)**	**Coût : 565.000 MCHF**





Description	Le Canton de Neuchâtel a planifié un projet de réaménagement de la N20 entre la frontière française et les tunnels sous la Vue-des-Alpes, Actuellement, ce tronçon a un caractère autoroutier hors des localités, mais traverse les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, sur des axes sous-dimensionnés, entraînant une congestion du trafic ainsi que des nuisances dépassant les valeurs prescrites par la législation environnementale. A La Chaux-de-Fonds, il est prévu un évitement en tunnel (2 x 2 voies) partant du giratoire des Alisiers pour aboutir au Bas-du-Reymond ; son avantage majeur réside dans le fait d'être à la fois efficace au niveau du délestage du trafic au centre-ville et du respect des critères environnementaux : préservation de la zone protégée des Marais aux Eplatures, préservation de la zone de protection des captages du Locle et respect du concept d'aménagement du Crêt-du-Locle (Green Watch Valley). 
Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération	Des mesures d'accompagnement sont planifiés dans le cadre du projet d'évitement, elles doivent garantir l'efficience de la captation du trafic par la nouvelle infrastructure, tant pour le trafic de transit que pour une part du trafic d'échange. Ces mesures ont trait à des requalifications de chaussées au bénéfice de la MD et des transports publics. Leur mise en place et le contrôle de leur efficience sont fixées dans la Décision finale selon OEIE. Elles sont coordonnées entre la Ville et le canton et vont bénéficier d'un financement partiel par le projet autoroutier dans le cadre du FORTA.

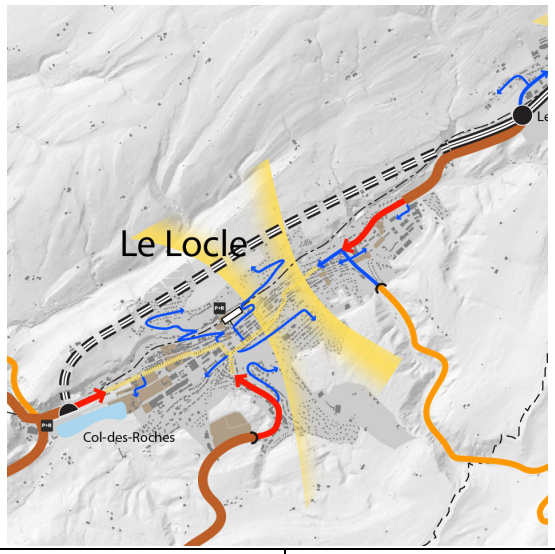
N. Le Locle

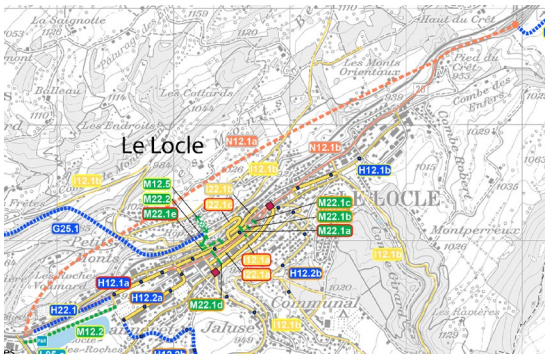
Evitement routier national

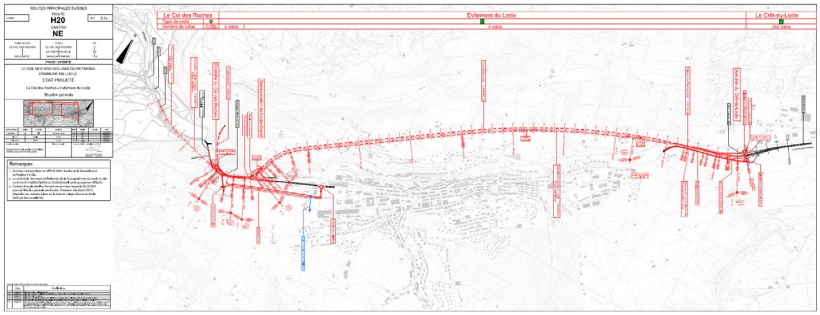
N. Trafic individuel motorisé				
N12.1a	**Contournement Le Locle N20**	**Priorité : AM (FORTA)**	**Coût :**	**500.000 MCHF**
N12.1b	**Mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence élevé : notamment aménagement d'un axe TP - MD, avec fermeture au TIM, sur l'axe rue de France et rue du Temple, y.c. assainissement au bruit routier (OPB)**	**Priorité : AM (FORTA)**	**Coût :**	**13.400 MCHF**
		Coût total A :		**/**
		Coût total B :		**/**

Etat actuel	Procédure décisive et décision finale en 2012 – Compétence de l'OFROU depuis 01.01.2020
Description de la conception et opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles)	L'axe H20, devenu N20 fait partie de l'extension du réseau des routes nationales avec les projets des évitements du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Cette extension prévue dans le plan sectoriel des transports de la Confédération est devenue effective au 1er janvier 2020 avec le transfert de la propriété du canton à la Confédération par son Office fédéral des routes. Le projet de l'évitement du Locle prévoit des mesures d'accompagnement qui ont fait l'objet d'un plan directeur partiel des mobilités coordonnée entre la Ville et le Canton (PDPM H20).

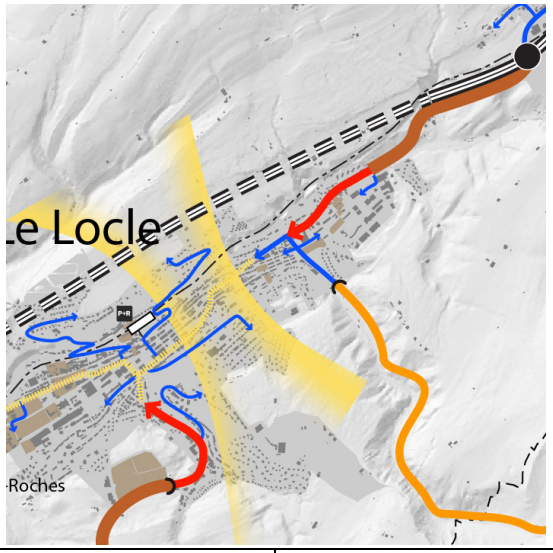
N12.1a Contournement Le Locle N20	**Priorité : AM (FORTA)**	**Coût : 500.000 MCHF**

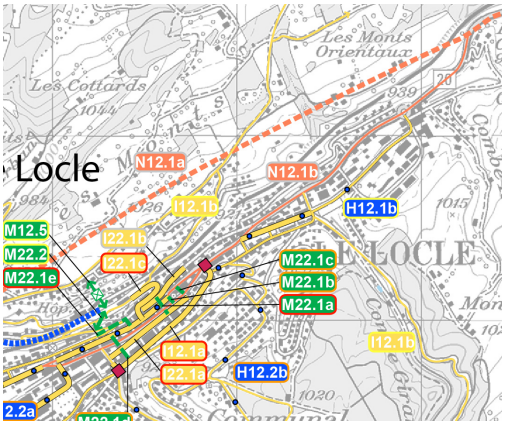




Description	Le Canton de Neuchâtel a planifié un projet de réaménagement de la N20 entre la frontière française et les tunnels sous la Vue-des-Alpes, Actuellement, ce tronçon a un caractère autoroutier hors des localités, mais traverse les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, sur des axes sous-dimensionnés, entraînant une congestion du trafic ainsi que des nuisances dépassant les valeurs prescrites par la législation environnementale. La variante retenue au Locle consiste en un évitement en tunnel à un tube bidirectionnel par le Nord, qui débute vers la gare du Col des Roches pour aboutir à la jonction existante du Crêt-du-Locle. Une galerie pilote empruntant le tracé d'un futur second tube fera office de galerie de sécurité. Le portail Ouest est localisé dans la carrière des Granges. 
Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération	Des mesures d'accompagnement sont planifiées dans le cadre du projet d'évitement, elles doivent garantir l'efficience de la captation du trafic par la nouvelle infrastructure, tant pour le trafic de transit que pour une part du trafic d'échange. Ces mesures ont trait à des requalifications de chaussées au bénéfice de la MD et des transports publics. Leur mise en place et le contrôle de leur efficience sont fixées dans la Décision finale selon OEIE. Elles sont coordonnées entre la Ville et le canton et vont bénéficier d'un financement partiel par le projet autoroutier dans le cadre du FORTA

N12.1b	Mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence élevé : notamment aménagement d'un axe TP - MD, avec fermeture au TIM, sur l'axe rue de France et rue du Temple, y.c. assainissement au bruit routier (OPB)	Priorité : AM (FORTA)	Coût : 13.400 MCHF





Description

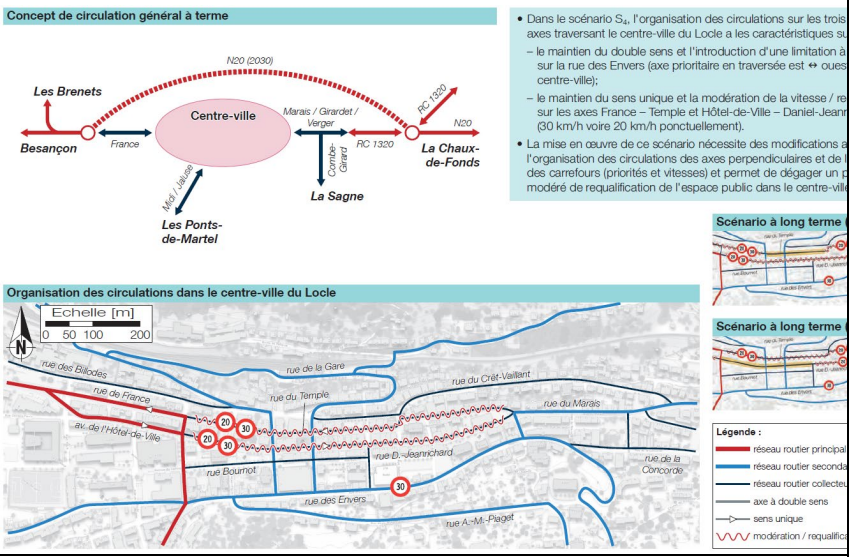
La mise en service de l'évitement N20 à l'horizon 2030 permettra de soulager significativement le centre-ville du Locle, lequel est fortement sollicité durant les périodes de pointe par des flux trafic pendulaire et transfrontaliers importants. La future infrastructure offre l'opportunité de modifier et réorganiser la hiérarchie du réseau routier et de requalifier les espaces publics dans le centre-ville grâce au report du trafic de transit et d'une partie du trafic d'échange dans le futur ouvrage.

Pour garantir un report efficace des automobilistes sur le futur contournement routier N20, des mesures d'accompagnement sont développées dans le cadre du PDPM N20 selon les principes suivants :

- Réorganisation du schéma de circulation interne au centre-ville ;
- Actions de modération du trafic ;
- Requalification des espaces publics ;
- Réalisation d'aménagements en faveur des transports publics et de la mobilité douce.

Ces mesures ont pour but de requalifier et redéfinir le rôle des axes routiers structurant traversant le centre-ville, en particulier les axes Temple – France – Marie-Anne-Calame et Hôtel-de-Ville – Daniel-Jeanrichard pour protéger le centre-ville des nuisances dues au trafic automobile tout en garantissant l'accessibilité locale des différents quartiers.

Concrètement, il est question de réorganiser les circulations au centre-ville en orientant le trafic résiduel (les parts de trafic d'échange et de trafic interne qui ne seront pas reportées dans futur contournement) sur la rue des Envers (voir la mesure connexe I12.1a (priorité A)) ce qui permettra de mettre en place une zone à trafic modérée dans l'hypercentre. Les mesures prévues sur les rues Temple – France – Marie-Anne-Calame et Hôtel-de-Ville – Daniel-Jeanrichard permettront réaménager les espaces de chaussée au profit de la mobilité douce

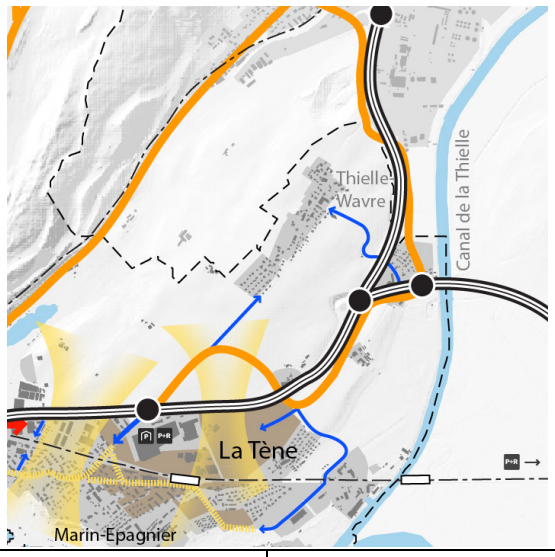
	et de valoriser les interfaces avec les transports publics. La modification de l'exploitation des carrefours situées aux portes d'entrées « est » et « ouest » du centre-ville (priorités et vitesses), permettra par ailleurs de renforcer le maillage du réseau de mobilité douce d'est en ouest et du nord au sud, notamment avec des mesures ponctuelles de requalification des espaces publics au niveau de la place du marché, de la place du 1er août, du jardin-Klaus, de l'Hôtel-de-Ville. Ces mesures s'inscrivent dans la volonté communale de réapproprier l'espace public à la population avec la mise en œuvre d'une zone à trafic modéré et, à plus long terme, une potentielle "fermeture" des axes traversants au trafic automobile grâce à la mise en service du contournement routier. La réalisation de ces mesures contribuera à la redistribution des priorités en faveur des transports publics et de la mobilité douce avec la mise en place de zone de rencontre dans le secteur de la Place du Marché, une réorganisation de l'offre en stationnement publique permettant l'élargissement des trottoirs et la création d'aménagements cyclables et/ou de couloirs bus. Grâce à la mise en service de la N20, les mesures d'accompagnement visant à rendre le centre-ville au Locle et à ces visiteurs pourront enfin voir le jour et redonner un nouveau souffle de vie à la mère commune des Montagnes Neuchâteloise. • Etude de scénarios de réorganisation des circulations : mars 2021 • Etude de faisabilité : 2021 - 2023 • Etude de projet : 2027 - 2028 • Approbation des plans / permis de construire : 2028 • Financement : 2028 • Travaux : 2029 - 2032 (date à préciser) • Mise en service : 2032 **Concept de circulation général à terme** 
Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération	La mise en service de la future infrastructure routière N20 permettra de soulager significativement le centre-ville du Locle et de réduire la pression importante exercé sur les axes structurants en traversée de localité et les carrefours situés aux portes d'entrée de la ville. En ce sens, cette infrastructure offre l'opportunité de réorganisation les circulations à l'intérieur du centre-ville et ainsi de réduire fortement les flux de trafic de transit et/ou en échange sur le réseau routier local.

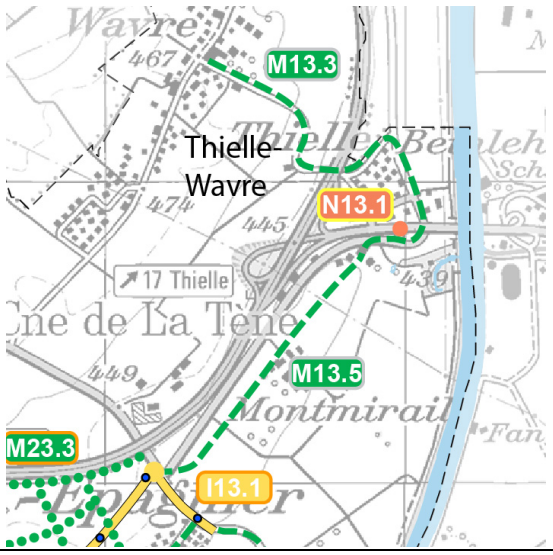
	Pour prévenir des reports de trafic indésirables sur des axes du réseau subordonné et garantir une modération efficace du trafic dans le centre-ville, un ensemble de mesures connexes sont identifiées dans le projet d'agglomération, avec notamment : • I12.1a - Réaménagement de la rue des Envers (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré) • I12.b - Mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence faible • I22.1a - Réaménagement des rues du Technicum et Bournot, en axe structurant mobilité douce à forte vocation piétonne • I22.1b - Réaménagement de la rue Grand-rue, avec réalisation d'une zone de rencontre, entre la rue de la Gare et le Crêt-Vaillant • I22.1c - Réaménagement de la rue de la Gare, avec réalisation d'une zone de modération, entre la rue Bournot et la gare CFF Par ces mesures, la ville du Locle souhaite valoriser l'espace public et renforcer les aménagements en faveur de la mobilité douce et des transports publics avec la création d'interfaces structurantes contribuant au dynamisme économie, à l'attractivité et à la convivialité du centre-ville tout en assurant une réduction des nuisances liées au trafic automobile en favorisant les modes de transports alternatifs à la voiture.

N. Pôle Est

Aménagement de jonction autoroutière et réseau d'accès à l'autoroute

N. Trafic individuel motorisé			
N13.1	**Aménagement d'un giratoire avec by-pass à Thielle**	**Priorité : AM (FORTA)**	**Coût : 1.200 MCHF**





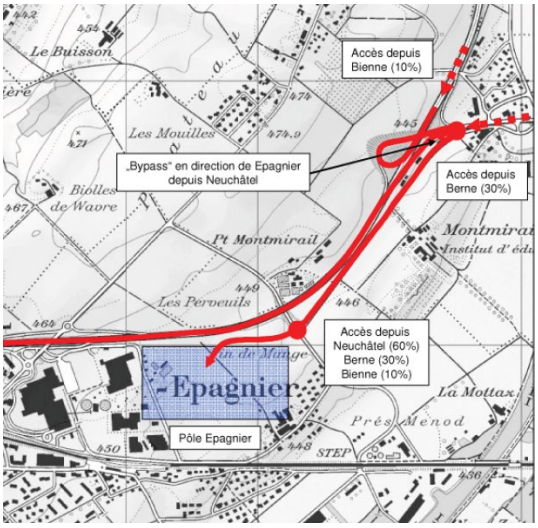
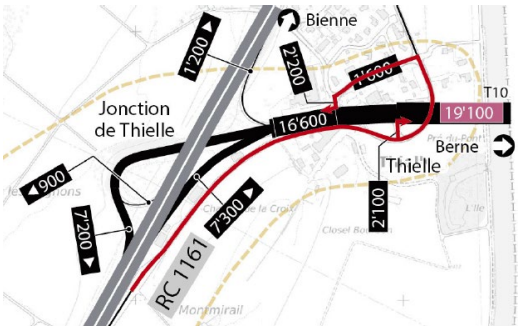
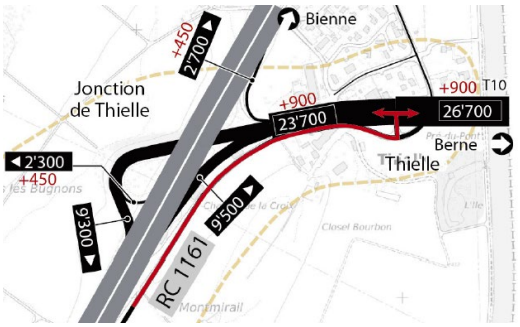
Description

La génération de trafic occasionnée par le futur pôle économique d'intérêt cantonal (PDE) Littoral Est nécessite des adaptations du réseau suprarégional autoroutier. La jonction de Marin étant déjà ponctuellement proche de la saturation, la desserte du PDE depuis cette jonction doit être la moins attractive possible. Des mesures de restriction de circulation doivent être prises, par exemple sur la route des Perveuils et la rue de la Fleur-de-Lys (mesure H13.3), pour décourager l'utilisation de cet itinéraire d'accès.

La mesure projetée concerne l'adaptation de la jonction autoroutière de Thielle, par la création d'un giratoire avec by-pass. Il s'agit de créer un by-pass qui permet d'assurer les mouvements N20- Champ de la Croix (Canton de Berne vers PDE Littoral Est) sans passer par le réseau de voirie du hameau de Thielle en contre-bas (chaussées Le Verger et Pré-du-Pont).

L'adaptation de la jonction autoroutière de Thielle et la réalisation de projets d'aménagement intégrés de l'espace-rue au Verger et Pré-du-Pont, permettent d'améliorer l'attractivité et la sécurité des déplacements MD, de canaliser et gérer le TIM (CE1), tout en diminuant ses nuisances (bruit et pollution) (CE4).

Le concept final est retenu, les études de détail devront être lancées sous l'égide de l'OFROU (compatibilité du projet avec les standards fédéraux).

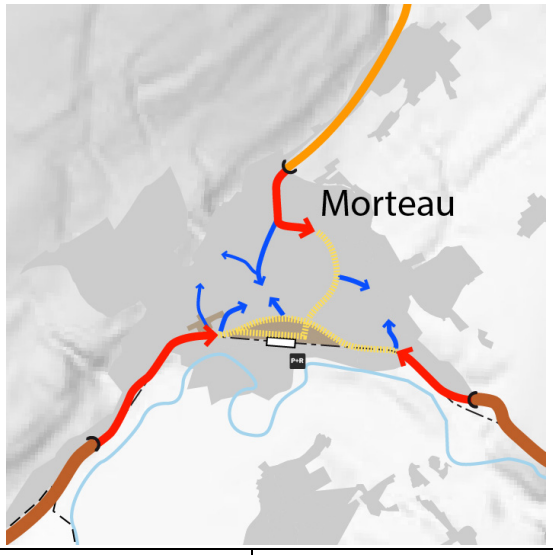
	Le financement devra faire l'objet d'une coordination OFROU (propriétaire des routes) - Canton (coordination) - Commune (responsable du PDE).  Charges de trafic (source : Rapport 47OAT du PDE Littoral Est, p. 136) : • Trafic état 2018  • Trafic état 2030, avec trafic supplémentaire lié au PDE 
Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération	La stratégie de mobilité vise une organisation du trafic en amont à partir du réseau routier suprarégional, selon le principe des poches. L'enjeu est d'assurer un accès au pôle économique d'intérêt cantonal Littoral Est et au pôle de logement des Cheintres par l'extérieur, sans transit par le centre de Marin-Epagnier, ni par la jonction autoroutière de Marin. La mesure permettra d'éviter un trafic supplémentaire sur le réseau local de la Tène et en particulier dans son futur pôle de gare. La mesure H13.2b "Réalisation d'un axe TP - MD structurant entre la halte de Marin-Epagnier et le PDE Littoral Est, 2ème étape, y.c. route de desserte TIM depuis la

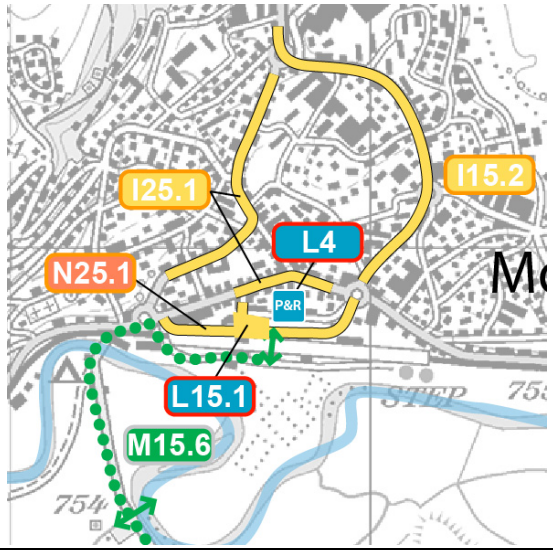
	route des Perveuils et aménagement du carrefour d'accès" prévoit une fermeture au TIM à son extrémité Ouest ce qui rend impossible pour le trafic d'accéder au centre de Marin-Epagnier depuis ce réseau. Étude de trafic concernant les volumes supplémentaires générés par la réalisation du PDE (incluant l'augmentation naturelle du trafic et les apports de différents autres projets dans la région), et de différentes variantes de réaménagement de la jonction de Thielle.

N. Espace transfrontalier

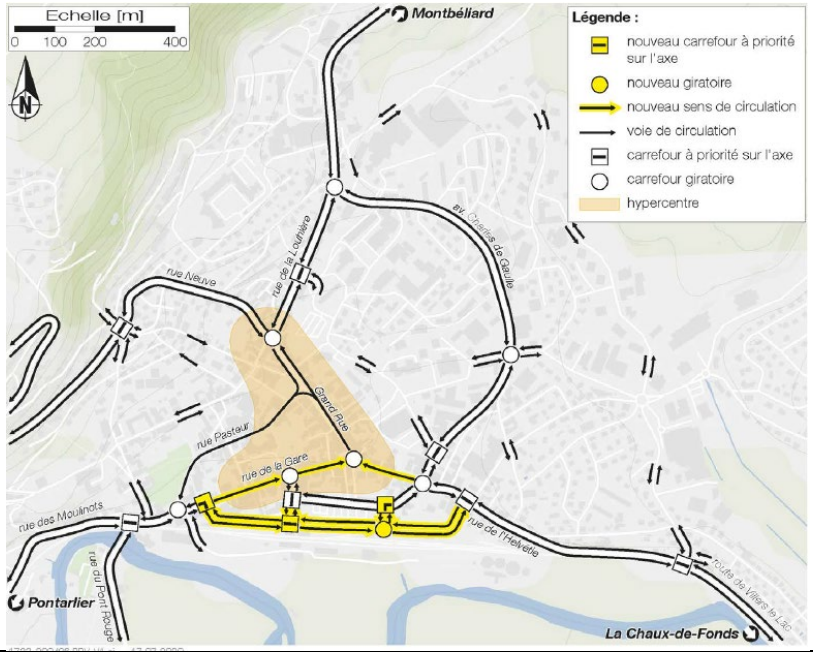
Evitement routier local

N. Trafic individuel motorisé			
N25.1	**Requalification des voiries existantes pour créer un boulevard urbain sud favorable au TP et MD**	**Priorité : B**	**Coût : 4.664 MCHF**
Catégorie ARE :	**1. Capacité des routes**		
Sous-catégorie ARE :	**1.1 Routes de contournement et de délestage des centres**		
Code ARE :	**/**		





Etat actuel	Situé au carrefour des RD 437, 48 et 461, le centre-ville de Morteau est traversé par un flux important de véhicules qui crée un certain nombre de nuisances pour les usagers du cœur de ville (bruit, embouteillage, traversées difficiles, etc). La proximité de la Suisse implique notamment un flux croisé de pendulaires en direction de la Suisse et de déplacements liés aux achats vers la France. Morteau est d'ailleurs marqué par un nombre de commerces important par rapport à la taille de la commune, organisés en deux zones distinctes : les commerces du cœur de ville et la zone commerciale située à l'est. Il en résulte une importante demande de mobilité. En qualité de centre-bourg la commune est aussi caractérisée par un nombre important d'établissements de formation pour toutes les catégories d'âge, ce qui entraine des flux de dépose et de reprise respectivement aux heures de débuts et de sortie des cours. L'espace situé au sud de la ville est en partie une friche ferroviaire et en partie un espace ouvert appelé "Champ de Foire". La ville de Morteau projette d'aménager un nouveau quartier (pôle de gare) qui serait proche du centre-ville et proche des infrastructure TP (bus, train). Les voies de desserte au sud de la ville ne permettent pas aux usagers d'emprunter les modes doux en toute sécurité notamment pour se rendre à la gare. Les transports publics ne sont pas facilement accessibles et facilement identifiables car les infrastructures sont quasi inexistantes.

Description et faisabilité de la mesure	L'objectif du projet est de requalifier le maillage de voiries déjà existantes et de requalifier l'espace avec l'aménagement d'une voirie le long des voies ferrées permettant de desservir le nouveau quartier. Les aménagements devront favoriser les TP et MD. Le nouveau boulevard urbain sud doit impérativement être relié au giratoire de l'avenue Charles de Gaulle pour permettre d'accéder à la gare en MD. Des modifications des sens de circulation seront nécessaires dans toute la ville pour que le boulevard sud capte le transit. Ce boulevard urbain devra pouvoir également capter le transit est-ouest mais aussi le transit nord-ouest et ainsi apaiser le centre-ville et renforcer son attractivité (cadre de vie, logements, commerces, etc.). 
Opportunité (liens avec la vision et les stratégies sectorielles) et utilité	La mesure permettra de développer l'usage des transports publics grâce à la création d'arrêts de bus le long de l'axe et une desserte de la gare de Morteau par les TP. Le développement des modes doux permettra aux usagers d'accéder à la gare ou aux aires de covoiturage sans emprunter de TIM. Le boulevard urbain sud favorisera également l'usage des MD pour des trajets à l'intérieur de la ville mais aussi pour les usagers souhaitant traverser la commune. La sécurité des usagers MD sera améliorée et les aménagements permettront de modérer l'allure des véhicules sur la chaussée. Au niveau de l'urbanisation, le boulevard sud devra être aménagé de manière à créer des perméabilités entre le nouveau quartier, la ville et la plaine des sports et de loisirs plus au sud. Il ne s'agit pas de réaliser une rocade routière mais bien un boulevard urbain permettant d'améliorer la desserte TIM locale tout en intégrant les MD et les TP. L'aménagement ne devra pas renforcer l'effet de coupure déjà présent à cause de la voie ferrée. Cet axe sud sera relié à l'Avenue Charles de Gaulle qui doit également faire l'objet d'une requalification pour être plus favorable au TP et MD (I15.2).
Etat de la planification (2020)	☒ 1 (< 10 mio.CHF) description détaillée du contenu du projet ☐ 2 (> 10 mio.CHF) études préliminaires, estimations des coûts à +/- 30 % ☐ 3 (> 50 mio. CHF) AVP, estimations des coûts à +/- 20 %

	• Etude globale de circulation et de stationnement – Ville de Morteau – Décembre 2017 – Bureau d'études TRANSITEC • Etude de faisabilité pour la création d'une voie de délestage du centre-ville – Ville de Morteau – Juin 2020 – Bureaux d'études SERUE et TRANSITEC
Prêt à être réalisé et financé	L'étude de faisabilité a été réalisée en 2020. La prochaine étape consiste en la réalisation d'une mission de maîtrise d'œuvre.
Priorité	☐ A (2024-2028) ☒ B (2028-2032) ☐ C (après 2031) Argument principal : Délestage du centre-ville au profit es TP et MD et valorisation des TP et MD dans le secteur de la gare (CE1).
Coûts	4.664 MCHF ☒ CH PA ☐ Canton ☒ Commune ☐ Autres : … Clé de répartition du financement : Région Bourgogne Franche Comté : 30 %, Département du Doubs : 20 %, Etat : 20%, Commune : 30% Montant des travaux : 4.400 MCHF Montant des études : 0.220 MCHF Géomètres, études géotechniques, Coordonnateur sécurité : 0.044 MCHF Montant Total : 4.664 MCHF
Instances responsables	Ville de Morteau
Liens avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	I15.2, I25.1, L4, L15.1, M15.6, M15.7 (PA3)
Importance pour la planification directrice	Etat au 1er janvier 2021 : ☒ « pas d'état » ☐ « informations préalables » ☐ « coordination en cours » ☐ « coordination réglée » Mesure d'envergure d'agglomération/locale, sans implication pour le PDC.
Impact sur l'environnement	Le projet se situe au cœur de la zone urbaine. La requalification aura un impact positif pour la ville grâce au développement des TP et MD ainsi qu'aux espaces verts qui seront aménagés le long des axes requalifiés.
Documents mis à disposition	Etude globale de circulation et de stationnement – Ville de Morteau – Décembre 2017 – Bureau d'études TRANSITEC